

# Bundesgesetzblatt <sup>889</sup>

Teil II

Z 1998 A

1989

Ausgegeben zu Bonn am 1. Dezember 1989

Nr. 40

Tag	Inhalt	Seite
21. 11. 89	<b>Gesetz zu dem Zweiten Zusatzabkommen vom 2. März 1989 zum Abkommen vom 25. Februar 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Soziale Sicherheit und der Zusatzvereinbarung vom 2. März 1989 zur Vereinbarung vom 25. August 1978 zur Durchführung des Abkommens</b> .....	890
	neu: 860-5-2	
20. 11. 89	Verordnung über die Zusammenlegung der deutschen und der niederländischen Grenzabfertigung am Grenzübergang 's-Heerenberg-West/Abfertigungsstelle Heerenberg an der Straße von Emmerich nach 's-Heerenberg .....	902
21. 11. 89	Dritte Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (3. SOLAS-ÄndV) .....	905
23. 11. 89	Zweite Verordnung zur Änderung der ECE-Regelung Nr. 14 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Verankerungen der Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen (Zweite Verordnung zur Änderung der ECE-Regelung Nr. 14) .....	917
23. 11. 89	Dreiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Zolltarifverordnung (2. Erhöhung des Zollkontingents 1989 für Bananen) .....	937
	613-2-8	
26. 10. 89	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Haager Abkommens über die internationale Hinterlegung gewerblicher Muster oder Modelle sowie der Stockholmer Ergänzungsvereinbarung zu diesem Abkommen .....	938
31. 10. 89	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Patenzusammenarbeitsvertrages .....	939
7. 11. 89	Bekanntmachung des deutsch-kapverdischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit .....	939
14. 11. 89	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen .....	941
16. 11. 89	Bekanntmachung des deutsch-guineischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit .....	942

**Gesetz**  
**zu dem Zweiten Zusatzabkommen vom 2. März 1989**  
**zum Abkommen vom 25. Februar 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Soziale Sicherheit**  
**und der Zusatzvereinbarung vom 2. März 1989**  
**zur Vereinbarung vom 25. August 1978 zur Durchführung des Abkommens**

**Vom 21. November 1989**

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

**Artikel 1**

Den folgenden, in Bern am 2. März 1989 unterzeichneten zwischenstaatlichen Übereinkünften wird zugestimmt:

1. dem Zweiten Zusatzabkommen zum Abkommen vom 25. Februar 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Soziale Sicherheit (BGBl. 1965 II S. 1293), in der durch das Abkommen vom 20. Oktober 1982 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Arbeitslosenversicherung (BGBl. 1983 II S. 578) geänderten Fassung,
2. der Zusatzvereinbarung zur Vereinbarung vom 25. August 1978 zur Durchführung des Abkommens (BGBl. 1980 II S. 790).

Das Zweite Zusatzabkommen und die Zusatzvereinbarung werden nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

(1) Abweichend von § 16 Abs. 1 Nr. 1 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch ruht der Anspruch auf Leistun-

gen nicht für Versicherte, einschließlich des Ehegatten und der Kinder der Mitglieder,

- a) die sich in der Schweiz aufhalten, unter den im Zweiten Zusatzabkommen einschließlich der Zusatzvereinbarung bezeichneten Voraussetzungen und in dem dort bezeichneten Umfange,
- b) die sich in durch Buchstabe a nicht erfaßten Fällen zur medizinischen Versorgung in die Schweiz begeben, sofern die Krankenkasse vorher zugestimmt hat. Die Zustimmung kann auch nachträglich erteilt werden, wenn sie aus entschuldbaren Gründen vorher nicht eingeholt werden konnte.

(2) Im Falle des Absatzes 1 erstattet die Krankenkasse die Kosten der Inanspruchnahme der Leistungen in Höhe der im Zweiten Zusatzabkommen bezeichneten schweizerischen Sätze, abzüglich der bei Anwendung schweizerischer Rechtsvorschriften in Betracht kommenden Kostenbeteiligung, höchstens jedoch in Höhe vergleichbarer deutscher Sätze; die Krankenkasse erstattet die vollen Kosten einer Strahlenbehandlung für Krebskranke, solange die Strahlenbehandlung nicht im Rahmen des Abkommens erbracht werden kann. § 13 Abs. 1 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch gilt nicht.

**Artikel 3**

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

(2) Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe a sowie Absatz 2, insoweit er auf Absatz 1 Buchstabe a Bezug nimmt, treten an dem Tage außer Kraft, an dem das Zweite Zusatzabkommen und die Zusatzvereinbarung in Kraft treten.

**Artikel 4**

(1) Artikel 2 tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1989 in Kraft, im übrigen tritt das Gesetz am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(3) Der Tag, an dem das Zweite Zusatzabkommen nach seinem Artikel 4 und die Zusatzvereinbarung nach ihrem Artikel 3 in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 21. November 1989

Der Bundespräsident  
Weizsäcker

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister  
für Arbeit und Sozialordnung  
Norbert Blüm

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Genscher

**Zweites Zusatzabkommen  
zum Abkommen vom 25. Februar 1964  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und der Schweizerischen Eidgenossenschaft  
über Soziale Sicherheit**

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Schweizerische Eidgenossenschaft

sind übereingekommen, das am 25. Februar 1964 geschlossene Abkommen über Soziale Sicherheit in der Fassung des Zusatzabkommens vom 9. September 1975 – im folgenden Abkommen genannt – wie folgt zu ändern und zu ergänzen:

**Artikel 1**

1. In Artikel 1 des Abkommens wird nach Nummer 2 folgende Nummer 2 a eingefügt:

„2 a. „Aufenthalt“  
den vorübergehenden oder gewöhnlichen Aufenthalt;“

2. Artikel 2 des Abkommens erhält folgende Fassung:

**„Artikel 2**

(1) Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, bezieht es sich

1. auf die deutschen Rechtsvorschriften über
  - a) die Rentenversicherung der Arbeiter, die Rentenversicherung der Angestellten, die knappschaftliche Rentenversicherung und die im Saarland bestehende hüttenknappschaftliche Zusatzversicherung,
  - b) die Altershilfe für Landwirte,
  - c) die Unfallversicherung,
  - d) das Kindergeld,
  - e) die Krankenversicherung sowie den Schutz der erwerbstätigen Mutter, soweit sie die Erbringung von Geld- und Sachleistungen durch die Träger der Krankenversicherung zum Gegenstand haben;
2. auf die schweizerischen bundesrechtlichen Vorschriften über
  - a) die Alters- und Hinterlassenenversicherung,
  - b) die Invalidenversicherung,
  - c) die Versicherung gegen Berufs- und Nichtberufsunfälle sowie gegen Berufskrankheiten,
  - d) die Familienzulagen,
  - e) die Kranken- und Mutterschaftsversicherung.

(2) Rechtsvorschriften im Sinne des Absatzes 1 sind nicht diejenigen, die sich für eine Vertragspartei aus anderen zwischenstaatlichen Verträgen oder aus überstaatlichem Recht ergeben oder zu deren Ausführung dienen.“

3. Artikel 3 des Abkommens erhält folgende Fassung:

**„Artikel 3**

(1) Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, gilt es für die Staatsangehörigen der Vertragsparteien sowie für ihre Angehörigen und Hinterbliebenen, soweit diese ihre Rechte von einem Staatsangehörigen ableiten.

(2) Die Artikel 5, 6, 7 Absätze 2 und 3, die Artikel 9 und 10, der Abschnitt Ia, der Artikel 14 sowie die Abschnitte III und VI gelten auch für Personen, die weder Staatsangehörige der Vertragsparteien noch Angehörige oder Hinterbliebene im Sinne von Absatz 1 sind.“

4. Artikel 4 des Abkommens erhält folgende Fassung:

**„Artikel 4**

(1) Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, stehen die in Artikel 3 Absatz 1 genannten Personen, die sich im Gebiet einer Vertragspartei gewöhnlich aufhalten, bei Anwendung der Rechtsvorschriften einer Vertragspartei deren Staatsangehörigen gleich.

(2) Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, werden Leistungen nach den Rechtsvorschriften der einen Vertragspartei den Staatsangehörigen der anderen Vertragspartei, die sich außerhalb der Gebiete der Vertragsparteien gewöhnlich aufhalten, ebenso erbracht wie den sich dort gewöhnlich aufhaltenden Staatsangehörigen der ersten Vertragspartei.“

5. Nach Artikel 4 des Abkommens wird folgender Artikel 4 a eingefügt:

**„Artikel 4 a**

(1) Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, gelten die Rechtsvorschriften einer Vertragspartei, nach denen die Entstehung von Ansprüchen auf Leistungen oder die Erbringung von Leistungen vom Aufenthalt im Gebiet dieser Vertragspartei abhängt, nicht für die in Artikel 3 Absatz 1 genannten Personen bei Aufenthalt im Gebiet der anderen Vertragspartei; sie gelten auch nicht für die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Personen bei Aufenthalt im Gebiet der anderen Vertragspartei in bezug auf die dort bezeichneten Bestimmungen.

(2) Absatz 1 berührt nicht die Rechtsvorschriften über die Maßnahmen der Träger der Rentenversicherung zur Erhaltung, Besserung und Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit und gilt nicht für Abschnitt IV dieses Abkommens.“

6. Artikel 5 Absatz 1 des Abkommens erhält folgende Fassung:

„(1) Wird eine Beschäftigung oder Tätigkeit im Gebiet einer Vertragspartei ausgeübt, so gelten für die Pflichtversicherung, soweit die Artikel 6 bis 9 nichts anderes bestimmen, die Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei. Für die Pflichtversicherung von Personen, die keine Beschäftigung oder Tätigkeit ausüben, gelten vorbehaltlich des Artikels 10 g die Rechtsvorschriften der Vertragspartei, in deren Gebiet sie wohnen.“

7. Artikel 6 Absatz 1 Satz 2 des Abkommens wird gestrichen.

8. Artikel 6 Absatz 5 des Abkommens wird gestrichen.

9. Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens erhält folgende Fassung:

„(1) Für Staatsangehörige der einen Vertragspartei, die zur Besatzung eines Seeschiffes gehören, das die Flagge

der anderen Vertragspartei führt, gelten deren Rechtsvorschriften.“

10. Artikel 7 Absatz 4 des Abkommens wird gestrichen.

11. Artikel 9 des Abkommens erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Auf gemeinsamen Antrag des Arbeitnehmers und des Arbeitgebers oder auf Antrag des selbständig Erwerbstätigen kann die zuständige Behörde oder die von ihr bezeichnete Stelle der Vertragspartei, deren Rechtsvorschriften anzuwenden wären, die Befreiung von diesen Rechtsvorschriften zulassen, wenn die in Betracht kommende Person den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei unterstellt wird. Bei der Entscheidung ist auf die Art und die Umstände der Beschäftigung oder Tätigkeit Bedacht zu nehmen. Vor der Entscheidung ist der zuständigen Behörde oder der von ihr bezeichneten Stelle der anderen Vertragspartei Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.“

12. Nach Artikel 9 des Abkommens wird folgender Artikel 10 eingefügt:

„Artikel 10

(1) Sehen die deutschen Rechtsvorschriften beim Zusammentreffen des Krankengeldes oder des Anspruchs auf diese Leistung mit einer Leistung oder einem Anspruch auf eine Leistung der Rentenversicherung oder der Unfallversicherung oder mit beitragspflichtigem Arbeitsentgelt oder Arbeits-einkommen die Einschränkung, das Ruhen oder den Wegfall des Krankengeldes oder des Anspruchs auf diese Leistung vor, so gilt dies entsprechend beim Zusammentreffen des Krankengeldes oder des Anspruchs auf diese Leistung mit gleichartigen Tatbeständen, die sich aus der Anwendung der schweizerischen Rechtsvorschriften oder im Gebiet der Schweiz ergeben. Sehen auch die schweizerischen Rechtsvorschriften die Kürzung, das Ruhen oder den Wegfall der Leistung vor und hätte dies zur Folge, daß auch die schweizerische Leistung eingeschränkt wird, so sind beide Leistungen jeweils um die Hälfte des Betrags zu mindern, um den sie nach den Rechtsvorschriften der Vertragspartei, nach denen der Anspruch besteht, zu mindern wären.

(2) Die Rechtsvorschriften einer Vertragspartei über das Nichtbestehen oder die Einschränkung eines Leistungsanspruchs oder einer Leistung, solange eine Beschäftigung, eine bestimmte Beschäftigung oder eine Tätigkeit ausgeübt wird, werden auch in bezug auf entsprechende Tatbestände angewandt, die sich aus der Anwendung der Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei oder in deren Gebiet ergeben.“

13. Nach Abschnitt I des Abkommens wird folgender Abschnitt I a eingefügt:

„Abschnitt I a  
Krankenversicherung  
Artikel 10 a

Für das Recht auf freiwillige Versicherung, den Leistungsanspruch und die Dauer der Leistung sind die nach den Rechtsvorschriften beider Vertragsparteien zurückgelegten Versicherungszeiten und Zeiten des Bezugs einer gleichartigen Leistung zusammenzurechnen, soweit sie nicht auf dieselbe Zeit entfallen.

Artikel 10 b

(1) Für den Anspruch auf Leistungen nach den Rechtsvorschriften einer Vertragspartei zugunsten einer Person, die sich im Gebiet der anderen Vertragspartei aufhält, gilt Artikel 4 a Absatz 1 mit folgenden Einschränkungen:

1. Eine Person, die sich vorübergehend im Gebiet der anderen Vertragspartei aufhält, hat Anspruch auf Leistungen

nur, wenn sie wegen ihres Zustands sofort Leistungen benötigt.

2. War im Falle der Nummer 1 vor Verlegung des Aufenthalts in das Gebiet der anderen Vertragspartei absehbar, daß Leistungen benötigt werden, so besteht Anspruch auf Leistungen nur, wenn es sich um die in der Vereinbarung zur Durchführung des Abkommens bezeichneten Leistungen handelt und der zuständige Träger vorher zugestimmt hat. Die Zustimmung kann nur wegen des Gesundheitszustands oder dann verweigert werden, wenn die Leistung mit höheren Kosten als im Bereich des zuständigen Trägers verbunden wäre. Die Zustimmung kann auch nachträglich erteilt werden, wenn sie aus entschuldigen Gründen nicht vorher eingeholt werden konnte.

3. Eine Person, die den gewöhnlichen Aufenthalt in das Gebiet der anderen Vertragspartei verlegt, nachdem der Versicherungsfall eingetreten ist, oder bei der absehbar ist, daß Leistungen benötigt werden, hat nur dann Anspruch auf Leistungen, wenn der zuständige Träger der Verlegung des gewöhnlichen Aufenthalts vorher zugestimmt hat. Nummer 2 Sätze 2 und 3 findet Anwendung.

4. Der Anspruch ruht, wenn die Person, die sich im Gebiet der anderen Vertragspartei aufhält, auch nach deren Rechtsvorschriften Anspruch auf Sachleistungen hat.

(2) Die Einschränkungen des Absatzes 1 Nummern 1 bis 3 gelten nicht für Grenzgänger, die im Gebiet der Vertragspartei versichert sind, in dem sie wohnen, und für Leistungen bei Mutterschaft.

Artikel 10 c

(1) In den Fällen der Sachleistungsaushilfe sind die Sachleistungen

– in der Bundesrepublik Deutschland

von der für den Aufenthaltsort zuständigen Allgemeinen Ortskrankenkasse,

– in der Schweiz

vom Schweizerischen Verband für die erweiterte Krankenversicherung

zu erbringen.

(2) Für die Erbringung der Sachleistungen gelten die für den Träger des Aufenthaltsorts maßgebenden Rechtsvorschriften; für die Dauer der Leistung, den Kreis der zu berücksichtigenden Angehörigen sowie die sich hierauf beziehenden Rechtsvorschriften über das Leistungsstreitverfahren gelten jedoch die für den zuständigen Träger maßgebenden Rechtsvorschriften.

(3) Körperersatzstücke und andere Sachleistungen von erheblicher finanzieller Bedeutung werden außer in Fällen unbedingter Dringlichkeit nur erbracht, soweit der zuständige Träger zustimmt. Unbedingte Dringlichkeit ist gegeben, wenn die Leistung nicht aufgeschoben werden kann, ohne das Leben oder die Gesundheit der Person ernstlich zu gefährden.

Artikel 10 d

(1) Zur Durchführung des Artikels 10 c sind Personen und Einrichtungen im Gebiet einer Vertragspartei, die zur Erbringung von Sachleistungen durch Verträge

– in der Bundesrepublik Deutschland

mit den Allgemeinen Ortskrankenkassen

– in der Schweiz

mit anerkannten Krankenkassen oder durch Rechtsvorschriften

gebunden sind, verpflichtet, Sachleistungen auch für die Personen zu erbringen, für die Artikel 4 a Absatz 1 gilt, und zwar unter denselben Voraussetzungen, als ob diese Perso-

nen bei den vorgenannten Trägern versichert wären und als ob die Verträge oder Rechtsvorschriften sich auch auf diese Personen erstreckten.

(2) In bezug auf die ambulante Behandlung gilt Absatz 1 nur für die Erbringung von Sachleistungen

1. an im Gebiet einer Vertragspartei wohnende Personen, die bei einem Träger der anderen Vertragspartei versichert sind, und ihre Familienangehörigen,
2. an Grenzgänger, die bei einem Träger der anderen Vertragspartei versichert sind, und ihre Familienangehörigen,
3. an Personen, die sich in Ausübung ihrer Beschäftigung oder Tätigkeit im Gebiet einer Vertragspartei vorübergehend aufhalten, und ihre sie begleitenden oder besuchenden Familienangehörigen,
4. in den Fällen von Artikel 10 b Absatz 1 Nummer 2.

(3) Familienangehörige im Sinne von Absatz 2 sind der Ehegatte, selbstversicherte Kinder bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres sowie mitversicherte Kinder und sonstige mitversicherte Angehörige des Versicherten.

(4) Konnten Sachleistungen in Anwendung des Abkommens nicht in Anspruch genommen werden, haben die in Absatz 1 genannten Personen und Einrichtungen Rechnungen auszustellen, die sie nach den für sie geltenden Bestimmungen spezifizieren. Die zuständigen Träger erstatten auf Antrag die entstandenen Kosten. Der deutsche Träger erstattet nach den für den schweizerischen Träger maßgebenden Sätzen, als ob die Person am Ort der Behandlung wohnte. Der schweizerische Träger erstattet nach den für ihn am Wohnort des Versicherten in der Schweiz geltenden Sätzen.

#### Artikel 10 e

Geldleistungen werden bei Anwendung des Artikels 4 a Absatz 1 von dem in Artikel 10 c Absatz 1 genannten Träger auf Ersuchen des zuständigen Trägers ausgezahlt.

#### Artikel 10 f

(1) Der zuständige Träger erstattet dem Träger des Aufenthaltsorts die nach den Artikeln 10 c und 10 e aufgewendeten Beträge mit Ausnahme der Verwaltungskosten.

(2) Die zuständigen Behörden können auf Vorschlag der Verbindungsstellen vereinbaren, daß die aufgewendeten Beträge zur verwaltungsmäßigen Vereinfachung in allen Fällen oder in bestimmten Gruppen von Fällen durch Pauschbeträge erstattet werden.

#### Artikel 10 g

(1) Auf eine Person, die aus den Rentenversicherungen beider Vertragsparteien Rente bezieht oder beantragt hat, werden die Rechtsvorschriften über die Krankenversicherung der Vertragspartei angewandt, in deren Gebiet die Person sich gewöhnlich aufhält.

(2) Verlegt eine in Absatz 1 genannte Person den gewöhnlichen Aufenthalt aus dem Gebiet der einen Vertragspartei in das Gebiet der anderen, so werden die Rechtsvorschriften über die Krankenversicherung der ersten Vertragspartei bis zur Verlegung angewandt.

(3) Auf eine Person, die nur aus der Rentenversicherung einer Vertragspartei eine Rente bezieht oder beantragt hat, wird Artikel 4 a Absatz 1 in bezug auf die Versicherungspflicht nach den Rechtsvorschriften über die Krankenversicherung entsprechend angewandt."

- 14 Artikel 11 des Abkommens wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Sind die Voraussetzungen für den Rentenanspruch nur unter Anwendung des Absatzes 1 erfüllt, so

wird der Kinderzuschuß oder der Erhöhungsbetrag zur Waisenrente zur Hälfte gezahlt.“

- b) Es wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Bei Anwendung der deutschen Rechtsvorschriften, die den Anspruch auf Rente wegen Berufsunfähigkeit, Erwerbsunfähigkeit oder verminderter bergmännischer Berufsfähigkeit von der Entrichtung bestimmter Pflichtbeiträge in einem festgelegten Zeitraum vor Eintritt des Versicherungsfalles abhängig machen und die bei der Festlegung dieses Zeitraums vorschreiben, daß bestimmte Zeiten nicht mitgezählt werden, gilt dies auch für entsprechende Zeiten der Zahlung von Alters- oder Invalidenrente oder von Leistungen bei Krankheit oder Arbeitsunfall (ausgenommen Renten) nach den schweizerischen Rechtsvorschriften oder der Zahlung von Leistungen bei Arbeitslosigkeit nach den schweizerischen Vorschriften über die Arbeitslosenentschädigung sowie für entsprechende Zeiten der Kindererziehung in der Schweiz.“

- c) Es wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Hängt nach den deutschen Rechtsvorschriften die Versicherungspflicht davon ab, daß weniger als eine bestimmte Zahl von Beiträgen entrichtet wurde, so werden Beiträge nach den schweizerischen Rechtsvorschriften berücksichtigt, soweit während dieser Zeiten eine Beschäftigung ausgeübt wurde.“

15. Nach Artikel 12 Absatz 2 des Abkommens wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Bemessungsgrundlagen werden aus den Versicherungszeiten gebildet, die nach den deutschen Rechtsvorschriften für die Rentenberechnung zu berücksichtigen sind.“

16. Artikel 13 des Abkommens erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 13

Für Personen mit gewöhnlichem Aufenthalt im Gebiet der Schweiz gilt Artikel 4 a Absatz 1 in bezug auf eine Rente nach den deutschen Rechtsvorschriften wegen Berufsunfähigkeit, Erwerbsunfähigkeit oder verminderter bergmännischer Berufsfähigkeit nicht, wenn die Berufsunfähigkeit, die Erwerbsunfähigkeit oder verminderte bergmännische Berufsfähigkeit nicht ausschließlich auf dem Gesundheitszustand beruht.“

17. Artikel 14 des Abkommens erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 14

Artikel 4 a Absatz 1 gilt in bezug auf einen Zuschuß nach den deutschen Rechtsvorschriften zu den Aufwendungen für eine Krankenversicherung (Beitragszuschuß) nur, wenn eine in Artikel 3 genannte Person mit gewöhnlichem Aufenthalt im Gebiet der Schweiz allein nach den deutschen Rechtsvorschriften eine Rente bezieht. Dabei steht die freiwillige Versicherung in einer schweizerischen anerkannten Krankenkasse der freiwilligen Versicherung in der deutschen Krankenversicherung und die Versicherung bei einem Krankenversicherer, der der schweizerischen Versicherungsaufsicht unterliegt, der Versicherung bei einem Versicherungsunternehmen gleich, das der deutschen Aufsicht unterliegt.“

18. Artikel 15 Absatz 2 des Abkommens wird gestrichen.

19. Artikel 16 des Abkommens erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 16

Schweizer Bürger, die sich gewöhnlich außerhalb des Gebiets der Bundesrepublik Deutschland aufhalten, sind zur freiwilligen Versicherung in der deutschen Rentenversicherung berechtigt, wenn sie zu dieser für mindestens 60 Kalen-

dermonate Beiträge wirksam entrichtet haben oder aufgrund übergangsrechtlicher Vorschriften, die vor dem 19. Oktober 1972 in Kraft waren, zur freiwilligen Versicherung berechtigt waren.“

20. Artikel 19 Absatz 2 des Abkommens wird gestrichen.
21. Nach Artikel 21 Absatz 4 des Abkommens wird folgender Absatz 5 angefügt:
- „(5) Personen und Einrichtungen, die mit den in Absatz 3 genannten Trägern Verträge über die Erbringung von Sachleistungen für die bei diesen Trägern Versicherten abgeschlossen haben, sind verpflichtet, Sachleistungen auch für die in Absatz 2 genannten Personen zu erbringen, und zwar unter denselben Voraussetzungen, als ob diese Personen bei den in Absatz 3 genannten Trägern versichert wären und als ob die Verträge sich auch auf diese Personen erstreckten.“
22. Artikel 26 des Abkommens wird gestrichen.
23. Artikel 28 des Abkommens erhält folgende Fassung:
- „Artikel 28
- Artikel 4 a Absatz 1 berührt nicht die deutschen Rechtsvorschriften über Leistungen aus Unfällen (Berufskrankheiten), in deren Zeitpunkt der Verletzte nicht nach Bundesrecht versichert war, und aus Versicherungszeiten, die nicht nach Bundesrecht zurückgelegt worden sind.“
24. Nach Artikel 30 des Abkommens wird folgender Artikel 30 a eingefügt:
- „Artikel 30 a
- Für die Weitergabe von personenbezogenen Daten sowie von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen aufgrund dieses Abkommens oder einer Vereinbarung zu seiner Durchführung gilt das jeweilige innerstaatliche Datenschutzrecht. Diese Daten dürfen vom Empfänger nicht unbefugt offenbart und nur zur Durchführung dieses Abkommens und der Rechtsvorschriften, auf die es sich bezieht, verwendet werden.“
25. Artikel 35 Absatz 2 des Abkommens erhält folgende Fassung:
- „(2) Um die Durchführung dieses Abkommens, insbesondere den Verkehr der Träger untereinander, zu erleichtern, werden folgende Verbindungsstellen eingerichtet:
- in der Bundesrepublik Deutschland
- für die Krankenversicherung der AOK-Bundesverband, Bonn,
  - für die Rentenversicherung der Arbeiter die Landesversicherungsanstalt Baden, Karlsruhe,
  - für die Rentenversicherung der Angestellten die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, Berlin,
  - für die knappschaftliche Rentenversicherung die Bundesknappschaft, Bochum,
  - für die im Saarland bestehende hüttenknappschaftliche Zusatzversicherung die Landesversicherungsanstalt für das Saarland, Saarbrücken,
  - für die Unfallversicherung der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften e. V., Sankt Augustin,
  - für die Familienzulagen die Hauptstelle der Bundesanstalt für Arbeit (Kindergeldkasse), Nürnberg;
- in der Schweiz
- für die Kranken- und Mutterschaftsversicherung das Bundesamt für Sozialversicherung, Bern,
  - für die Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung die Schweizerische Ausgleichskasse, Genf,
  - für die Versicherung gegen Berufs- und Nichtberufsunfälle sowie gegen Berufskrankheiten das Bundesamt für Sozialversicherung, Bern,
  - für die Familienzulagen das Bundesamt für Sozialversicherung, Bern.“
26. Artikel 38 des Abkommens wird wie folgt geändert:
- a) Die geltende Fassung wird Absatz 1.
- b) Es werden folgende Absätze 2 und 3 angefügt:
- „(2) Hat der Träger einer Vertragspartei Geldleistungen zu Unrecht erbracht, so kann der zu Unrecht gezahlte Betrag von einer entsprechenden Leistung, auf die nach den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei Anspruch besteht, zugunsten dieses Trägers einbehalten werden, soweit die Rechtsvorschriften der zweiten Vertragspartei die Einbehaltung zulassen.
- (3) Absatz 2 gilt entsprechend, wenn die Leistung von Krankengeld nach den Rechtsvorschriften der einen Vertragspartei mit der Leistung einer Rente nach den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei zusammenfällt.“
27. Artikel 39 Absatz 1 Satz 2 des Abkommens wird gestrichen.
28. Nach Nummer 1 des Schlußprotokolls zum Abkommen wird folgende Nummer 1 a eingefügt:
- „1 a. Mit dem Ausdruck Rechtsvorschriften werden im Zusammenhang mit der Kranken- und Mutterschaftsversicherung in bezug auf die Schweiz auch die nicht bundesrechtlichen Vorschriften erfaßt.“
29. In Nummer 2 des Schlußprotokolls zum Abkommen werden die Worte, „soweit diese nichts anderes bestimmen“ gestrichen.
30. Nach Nummer 2 des Schlußprotokolls zum Abkommen wird folgende Nummer 2 a eingefügt:
- „2 a. Artikel 2 Absatz 2 des Abkommens und Nummer 2 finden keine Anwendung, soweit die Rechtsvorschriften über Soziale Sicherheit, die sich für die Bundesrepublik Deutschland aus zwischenstaatlichen Verträgen oder überstaatlichem Recht ergeben oder zu deren Ausführung dienen, Versicherungsleistungen enthalten.“
31. Nummer 3 des Schlußprotokolls zum Abkommen erhält folgende Fassung:
- „3. Abschnitt III des Abkommens bezieht sich auch auf die schweizerischen Rechtsvorschriften über die Nichtberufsunfallversicherung. Die Kosten für Sachleistungen, die durch einen Nichtberufsunfall verursacht werden, werden zwischen dem schweizerischen Träger der Versicherung gegen Berufs- und Nichtberufsunfälle sowie gegen Berufskrankheiten und der deutschen Krankenkasse im Verhältnis ihrer innerstaatlichen Leistungspflicht geteilt, wenn der Berechtigte Anspruch auf Sachleistungen gegen beide Träger hat. Ist bei einem Berufsunfall, einem Unfall von oder zu der Arbeitsstätte oder bei einer Berufskrankheit auch eine deutsche Krankenkasse leistungspflichtig, so trägt der schweizerische Träger der Versicherung gegen Berufs- und Nichtberufsunfälle sowie gegen Berufskrankheiten diese Kosten allein.“

32. Nummer 7 des Schlußprotokolls zum Abkommen erhält folgende Fassung:
- „7. a) Artikel 4 des Abkommens gilt nicht für die schweizerischen Rechtsvorschriften über
- den Beitritt zur freiwilligen Versicherung der im Ausland niedergelassenen Schweizer Bürger,
  - die Fürsorgeleistungen für die im Ausland wohnhaften Schweizer Bürger.
- b) Für die Anwendung der schweizerischen Rechtsvorschriften über die Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung von Schweizer Bürgern, die außerhalb des Gebiets der Vertragsparteien für einen Arbeitgeber in der Schweiz tätig sind und von diesem entlohnt werden, sind deutsche Staatsangehörige Schweizer Bürgern über Artikel 4 des Abkommens hinaus, unabhängig von ihrem Aufenthalt, gleichgestellt.“
33. Nach Nummer 7 des Schlußprotokolls zum Abkommen werden folgende Nummern 7 a und 7 b eingefügt:
- „7 a. Artikel 4 a Absatz 1 des Abkommens berührt nicht die schweizerischen Rechtsvorschriften hinsichtlich des Anspruchs auf außerordentliche Renten und Hilflosenentschädigungen der Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung, auf ordentliche Renten für Versicherte, die weniger als zur Hälfte invalid sind, und auf Hilfsmittel für Altersrentner.
- 7 b. Artikel 4 a Absatz 1 des Abkommens berührt die schweizerischen Rechtsvorschriften über die Zusatzversicherungen im Bereich der Kranken- und Mutterschaftsversicherung sowie über die Krankengeldversicherung nur, soweit diese ausdrücklich die Anwendung im Ausland vorsehen oder wenn der zuständige Träger von sich aus einer Anwendung zustimmt.“
34. Nach Nummer 8 des Schlußprotokolls zum Abkommen wird folgende Nummer 8 a eingefügt:
- „8 a. Deutsche Staatsangehörige, die zur Besatzung eines Seeschiffes gehören, das die schweizerische Flagge führt, sind nach den schweizerischen Rechtsvorschriften versichert. Sie werden jedoch auf ihren und ihres Reeders Antrag bei der See-Berufsgenossenschaft und der Seekasse nach deutschen Rechtsvorschriften versichert und damit von der Versicherung nach schweizerischen Rechtsvorschriften befreit. Die Versicherung nach deutschen Rechtsvorschriften beginnt mit dem Zeitpunkt der Aufnahme der Beschäftigung, wenn der Antrag nach Satz 2 innerhalb von zwei Monaten danach gestellt wird, sonst mit dem Eingang des Antrags. Die deutschen Rechtsvorschriften über das Erbringen von Leistungen und die Erstattung von Kosten bei Erkrankung eines Versicherten während seiner Tätigkeit im Ausland finden Anwendung.“
35. Nach Nummer 9 des Schlußprotokolls zum Abkommen werden folgende Nummern 9 a bis 9 k eingefügt:
- „9 a. Unterliegt bei Anwendung des Artikels 9 des Abkommens die betroffene Person den deutschen Rechtsvorschriften, so gilt sie als an dem Ort beschäftigt oder tätig, an dem sie zuletzt vorher beschäftigt oder tätig war, wobei eine durch die vorherige Anwendung des Artikels 6 Absatz 1 des Abkommens zustandekommene andere Regelung weiter gilt. War sie vorher nicht im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschäftigt oder tätig, so gilt sie als an dem Ort beschäftigt oder tätig, an dem die deutsche zuständige Behörde ihren Sitz hat.
- 9 b. (1) Für im Gebiet der Gemeinde Büsingen am Hochrhein wohnende Personen gilt zusätzlich folgendes:
1. Für Nichterwerbstätige gilt Artikel 9 des Abkommens entsprechend.
  2. Unterliegen diese Personen nach Artikel 9 des Abkommens den schweizerischen Rechtsvorschriften, so steht für die Durchführung der Versicherung und die Erbringung der Leistungen der Wohnsitz im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland einem Wohnsitz im Gebiet des Kantons Schaffhausen gleich. Artikel 4 a Absatz 2 des Abkommens und die Nummern 7 a und 9 h Absatz 1 Buchstabe d bleiben unberührt.
  3. Für diese Personen gelten die Einschränkungen des Artikels 10 b Absatz 1 Nummern 1 bis 3 des Abkommens nicht.
  4. Für diese Personen gilt Artikel 10 d Absatz 1 des Abkommens ohne die Einschränkungen des Absatzes 2 dieses Artikels auch in bezug auf die ambulante Behandlung.
  5. Für Bezieher einer deutschen Rente oder Antragsteller auf eine solche Rente gelten Artikel 14 des Abkommens und Nummer 9 j Absatz 2 entsprechend; der gleichzeitige Bezug einer Rente nach den schweizerischen Rechtsvorschriften steht dem nicht entgegen.
- (2) Für Personen, die im Gebiet der Gemeinde Büsingen am Hochrhein nicht wohnen, aber dort erwerbstätig sind, gilt Absatz 1 Nummern 2 bis 4 entsprechend.
- 9 c. Wirkt sich nach den deutschen Rechtsvorschriften der Bezug einer Rente aus der Rentenversicherung auf die Höhe des Leistungsanspruchs aus der Unfallversicherung aus, so kommt dieselbe Wirkung dem Bezug einer gleichartigen Rente nach den schweizerischen Rechtsvorschriften zu.
- 9 d. Grenzgänger im Sinne des Abschnitts I a des Abkommens sind auch Personen, die nicht Staatsangehörige der Vertragsparteien sind.
- 9 e. (1) Der Übertritt von der Krankenversicherung der einen in die Krankenversicherung der anderen Vertragspartei wird wie folgt erleichtert:
- a) Scheidet eine Person, die in der Schweiz wohnt oder dorthin von der Bundesrepublik Deutschland ihren Wohnsitz verlegt, aus der deutschen Krankenversicherung aus, so wird sie ungeachtet ihres Alters in eine der anerkannten Krankenkassen, die von der schweizerischen zuständigen Behörde bezeichnet werden, aufgenommen und für Krankengeld und Krankenpflege versichert, sofern sie
    - die übrigen statutarischen Aufnahmebedingungen erfüllt,
    - sich innerhalb von drei Monaten seit ihrem Ausscheiden aus der deutschen Versicherung um die Aufnahme bewirbt und
    - nicht zu Kur- oder Heilzwecken übersiedelt.
- Das Recht zur Aufnahme in eine anerkannte Krankenkasse steht bezüglich der Krankenpflegeversicherung der Ehefrau und den Kindern unter zwanzig Jahren der genannten Person zu, wenn sie die vorerwähnten Bedingungen erfüllen, wobei die Mitversicherung der persönlichen Versicherung gleichkommt. Leistungen im Falle von Mutterschaft stehen nur zu, wenn die Versicherte seit drei Monaten einer schweizerischen Krankenkasse angehört.



- b) Scheidet eine Person, die in der Bundesrepublik Deutschland ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat oder ihn dorthin aus der Schweiz verlegt, aus der Versicherung bei einer schweizerischen anerkannten Krankenkasse aus, so gilt für das Recht auf freiwillige Weiterversicherung in der deutschen Krankenversicherung das Ausscheiden aus der schweizerischen Krankenpflegeversicherung als Ausscheiden aus einer versicherungspflichtigen Beschäftigung. Diese Weiterversicherung ist nur zulässig, wenn die Person nicht zu Kur- oder Heilzwecken übersiedelt. Leistungen im Falle von Mutterschaft stehen nur zu, wenn die Versicherte seit drei Monaten einer deutschen Krankenkasse angehört. Die Versicherung wird bei der für den Ort des gewöhnlichen Aufenthalts zuständigen Allgemeinen Ortskrankenkasse fortgesetzt, soweit sich aus den deutschen Rechtsvorschriften nichts anderes ergibt.
- (2) Eine Person, die in der Schweiz eine Beschäftigung oder Tätigkeit ausübt, kann sich binnen drei Monaten nach deren erstmaliger Aufnahme, sofern sie oder ihre Familienangehörigen sich gewöhnlich im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aufhalten, auch dann in der deutschen Krankenversicherung freiwillig versichern, wenn nach den deutschen Rechtsvorschriften die Voraussetzungen nicht erfüllt sind; dies gilt entsprechend, wenn bei erneuter Aufnahme einer Beschäftigung oder Tätigkeit die früher in der Schweiz ausgeübte Beschäftigung oder Tätigkeit mindestens ein Jahr vorher beendet wurde. Die Versicherung nach Satz 1 ist binnen einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens zulässig, wenn eine Beschäftigung oder Tätigkeit in der Schweiz vor Inkrafttreten aufgenommen wurde oder binnen weniger als neun Monaten nach Inkrafttreten aufgenommen wird.
- (3) Für den in der Schweiz beschäftigten Grenzgänger und seine Familienangehörigen steht der gewöhnliche Aufenthalt in der Bundesrepublik Deutschland einer Versicherung bei einer der schweizerischen anerkannten Krankenkassen, die von der schweizerischen zuständigen Behörde bezeichnet werden, nicht entgegen.
- (4) Für den Anspruch auf Leistungen berücksichtigt der schweizerische Träger auch Zeiten des Anspruchs auf Familienkrankenpflege nach den deutschen Rechtsvorschriften.
- (5) Ist nach den schweizerischen Rechtsvorschriften auf die Dauer der Leistung die Dauer des Bezugs einer Rente oder einer Hilflosenentschädigung der Invalidenversicherung nicht anzurechnen, so gilt dies auch für Bezüger einer entsprechenden Rente nach den deutschen Rechtsvorschriften bis zum Erreichen des Rentenalters gemäß der schweizerischen Alters- und Hinterlassenenversicherung.
- 9 f. Ergänzend zu Artikel 10 b des Abkommens gilt Artikel 4 a Absatz 1 des Abkommens nicht für die Ansprüche nach den deutschen Rechtsvorschriften aus Versicherungsfällen, die nach dem Ausscheiden des Versicherten eintreten.
- 9 g. (1) In Anwendung des Artikels 10 c des Abkommens ist der Entbindungspauschbetrag nach den deutschen Rechtsvorschriften eine Sachleistung.
- (2) Ärztlichen Untersuchungen, die nach den deutschen Rechtsvorschriften für die in Absatz 1 bezeichnete Leistung erforderlich sind, stehen entsprechende Untersuchungen nach den schweizerischen Rechtsvorschriften gleich.
- 9 h. (1) Soweit von den in Artikel 10 d des Abkommens genannten Personen und Einrichtungen in der Schweiz Sachleistungen an Versicherte deutscher Krankenkassen und ihre Familienangehörigen zu erbringen sind, gelten folgende Tarife:
- für ambulante medizinische Behandlung der für die anerkannten Krankenkassen am Ort der Behandlung geltende oder festgesetzte Tarif der Krankenversicherung, als wohne die Person am Ort der Behandlung;
  - für ambulante medizinische Behandlung bei Unfällen der gegen Arbeitsunfall versicherten Personen der für die anerkannten Krankenkassen geltende Tarif der Unfallversicherung;
  - für stationäre medizinische Behandlung während des vorübergehenden Aufenthalts der für die betreffende Heilanstalt geltende Tarif der Krankenversicherung für Versicherte, die außerhalb des Kantons wohnen, in dem sich die Heilanstalt befindet. Für die in der Schweiz wohnenden Berechtigten deutscher Krankenkassen gilt bei Inanspruchnahme stationärer medizinischer Behandlung am Wohnort der für die Krankenkassen am Ort der Behandlung geltende innerkantonale Tarif. Hat die schweizerische Krankenkasse nach dem geltenden Tarif für die Behandlung in der Heilanstalt die Kosten für Unterkunft und Verpflegung zu garantieren, so sind auch diese Kosten vom deutschen zuständigen Träger zu erstatten;
  - für stationäre medizinische Behandlung im Gebiet des Kantons Schaffhausen gilt in bezug auf die im Gebiet der Gemeinde Büsingen am Hochrhein wohnenden oder dort erwerbstätigen Personen der außerkantonale Tarif des Kantons Schaffhausen.
- (2) Soweit nach Artikel 10 d des Abkommens Sachleistungen an Versicherte deutscher Krankenkassen und ihre Familienangehörigen zu erbringen sind, ist der aushelfende schweizerische Träger Honorarschuldner.
- (3) In den Fällen des Artikels 10 d Absatz 4 Satz 3 des Abkommens ist der Betrag für die von den deutschen zuständigen Krankenkassen vorzunehmende Erstattung um die in Anwendung der schweizerischen Rechtsvorschriften in Betracht kommende Kostenbeteiligung zu kürzen. Soweit dabei zeitbezogene Beträge zu berücksichtigen sind, ist von einem Betrag auszugehen, der rechnerisch der Zeitdauer von einem Monat entspricht.
- (4) Die schweizerische Krankenkasse hat gegenüber ihren Versicherten ein Rückforderungsrecht für die im Wege der Sachleistungsaushilfe durch den deutschen aushelfenden Träger erbrachten Leistungen, die durch die schweizerische Krankenkasse nicht versichert sind. Sind die Leistungen durch einen anderen Versicherer (Versicherung gegen Berufs- und Nichtberufsunfälle sowie gegen Berufskrankheiten oder Invalidenversicherung) gedeckt, kann die schweizerische Krankenkasse ihr Rückforderungsrecht unmittelbar gegenüber diesem Versicherer geltend machen.
- 9 i. Die Erstattungen nach Artikel 10 f des Abkommens erfolgen auf deutscher Seite über die für die Krankenversicherung bestimmte Verbindungsstelle, auf schweizerischer Seite durch den Schweizerischen Verband für die erweiterte Krankenversicherung.
- 9 j. (1) Für die Voraussetzungen nach den deutschen Rechtsvorschriften über die Versicherungspflicht ist die Versicherungszeit in einer schweizerischen anerkannten Krankenkasse der Mitgliedschaft bei einem

deutschen Träger der Krankenversicherung hinzuzurechnen.

(2) Eine in der Schweiz wohnende Person, die nur aus der deutschen Rentenversicherung eine Rente bezieht oder beantragt hat, wird auf Antrag von der Versicherungspflicht gemäß Artikel 10 g Absatz 3 des Abkommens befreit, wenn sie in bezug auf Krankenpflege einer schweizerischen anerkannten Krankenkasse angehört; ist sie bei einem Krankenversicherer, der der schweizerischen Versicherungsaufsicht unterliegt, versichert, gelten die deutschen Rechtsvorschriften entsprechend. Der Antrag ist binnen einem Monat nach Unterrichtung über den Beginn der Mitgliedschaft, im Fall des Wohnortwechsels in die Schweiz binnen einem Monat nach Verlegung des gewöhnlichen Aufenthalts aus der Bundesrepublik Deutschland bei der deutschen zuständigen Krankenkasse zu stellen. Die Befreiung wirkt vom Beginn der Versicherungspflicht oder vom Beginn des Wohnortwechsels an; sie kann nicht widerrufen werden. Sie kann auch dann nicht widerrufen werden, wenn die Person ihren Wohnort in die Bundesrepublik Deutschland verlegt.

(3) In den Fällen des Artikels 10 g Absatz 3 des Abkommens finden die deutschen Rechtsvorschriften über die Krankenversicherung keine Anwendung, wenn die betreffende Person nach den schweizerischen Rechtsvorschriften verpflichtet ist, sich gegen Krankheit zu versichern oder wenn im Hinblick auf diese Person eine andere Person eine Rente oder eine erhöhte Rente aus der schweizerischen Rentenversicherung bezieht oder beantragt hat. Satz 1 gilt entsprechend in den Fällen des Artikels 14 des Abkommens.

9 k. Bei Anwendung der deutschen Rechtsvorschriften über die Rentenversicherung, die die Berechnung der Rente, insbesondere die höhere Bewertung von Beitragszeiten bei Zurücklegung einer bestimmten Mindestzahl von Versicherungsjahren oder bei Ausübung einer versicherungspflichtigen Beschäftigung mit Sachbezügen von bestimmter Dauer, betreffen, sind schweizerische Versicherungszeiten oder entsprechende schweizerische Beschäftigungen nicht zu berücksichtigen."

36. Nummer 10 des Schlußprotokolls zum Abkommen erhält folgende Fassung:

„10. (1) Für die Anwendung des Artikels 11 Absatz 1 des Abkommens stehen einer für einen Leistungsanspruch nach den deutschen Rechtsvorschriften vorausgesetzten versicherungspflichtigen Beschäftigung oder Tätigkeit Beitragszeiten nach den schweizerischen Rechtsvorschriften gleich, die sich auf eine Beschäftigung oder Tätigkeit beziehen.

(2) Artikel 11 Absatz 4 des Abkommens und Nummer 10 b gelten entsprechend für die nach den schweizerischen Rechtsvorschriften zurückgelegten Zeiten, während derer eine selbständige Tätigkeit ausgeübt wurde.

(3) Tritt nach den deutschen Rechtsvorschriften eine Regelung über die Erbringung anteiliger Leistungen in Kraft, so sind vom Tag des Inkrafttretens an insoweit die Artikel 11 Absatz 2 und Artikel 12 Absätze 1 und 2 des Abkommens nicht mehr anzuwenden."

37 Nummer 10 c des Schlußprotokolls zum Abkommen wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß für Kinder, die außerhalb des Gebiets der Vertragsparteien invalid gebo-

ren sind und deren Mutter sich vor der Geburt insgesamt während höchstens zwei Monaten außerhalb der Schweiz aufgehalten hat, mit der Maßgabe, daß die schweizerische Invalidenversicherung die dort entstandenen Kosten im Sinne von Satz 2 nur übernimmt, wenn die Maßnahmen wegen des Zustandes des Kindes sofort durchgeführt werden müssen."

b) In Absatz 2 werden die Worte „in der Bundesrepublik Deutschland" durch die Worte „außerhalb der Schweiz" ersetzt.

38. Nummer 10 g des Schlußprotokolls zum Abkommen wird gestrichen.

39. Nach Nummer 11 des Schlußprotokolls zum Abkommen wird folgende Nummer 11 a eingefügt:

„11 a. Abweichend von Artikel 21 Absatz 3 des Abkommens sind Sachleistungen in der Bundesrepublik Deutschland nur von dem deutschen Träger der Unfallversicherung zu erbringen, wenn nach den deutschen Rechtsvorschriften eine Regelung in Kraft tritt, nach der Sachleistungen an eine Person, die bei einer deutschen Krankenkasse versichert ist, nur von einem Träger der Unfallversicherung erbracht werden."

40. Die Nummern 13 und 14 des Schlußprotokolls zum Abkommen werden gestrichen.

#### Artikel 2

Das Zusatzabkommen vom 9. September 1975 zum Abkommen vom 25. Februar 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Soziale Sicherheit erhält die Bezeichnung „Erstes Zusatzabkommen zum Abkommen vom 25. Februar 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Soziale Sicherheit".

#### Artikel 3

(1) Die Neufassung des Artikels 4 des Abkommens durch dieses Zusatzabkommen steht dem Fortbestehen einer vor seinem Inkrafttreten begonnenen Pflichtversicherung in der deutschen Rentenversicherung nicht entgegen, sofern der Pflichtversicherte oder, wenn er nicht die Pflichtversicherung beantragen kann, die Stelle, die dazu berechtigt ist, nicht binnen einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens gegenüber der Einzugsstelle erklärt, daß die Pflichtversicherung ab Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens beendet sein soll.

(2) Die Neufassung des Artikels 16 des Abkommens durch dieses Zusatzabkommen berührt nicht das Recht zur freiwilligen Versicherung in der deutschen Rentenversicherung derjenigen Personen, die bereits vor dem Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens vom Recht auf freiwillige Versicherung aufgrund des Abkommens in der Fassung des Ersten Zusatzabkommens Gebrauch gemacht haben.

(3) Die Bestimmungen

- a) des Artikels 1 Nummer 5,
- b) des Artikels 1 Nummer 14 Buchstabe b,
- c) des Artikels 1 Nummer 16,
- d) des Artikels 1 Nummer 17

gelten auch für Versicherungsfälle, die vor dem Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens eingetreten sind. Leistungen der Rentenversicherung nach diesen Bestimmungen sind frühestens vom 1. Januar 1982 an zu erbringen. Hierbei gilt ein Antrag innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens als rechtzeitig gestellt. Im übrigen begründet dieses Zusatzabkommen keinen Anspruch auf Leistungen vor seinem Inkrafttreten.

(4) Artikel 1 Nummer 5 gilt für Leistungen der deutschen Rentenversicherung für Kindererziehung an Mütter der Geburtsjahrgänge vor 1921 auch für die Zeit vor dem Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens.

(5) Frühere Entscheidungen stehen der Anwendung dieses Zusatzabkommens nicht entgegen.

(6) a) Hat eine Person mit gewöhnlichem Aufenthalt im Gebiet der Schweiz, für die nach Artikel 14 des Abkommens in der Fassung dieses Zusatzabkommens ein Beitragszuschuß nicht in Betracht kommt, am Tag vor Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens einen Beitragszuschuß für eine schweizerische Krankenversicherung bezogen, so ist dieser nach Maßgabe der deutschen Rechtsvorschriften weiterzuzahlen.

b) Bestand für eine Person mit gewöhnlichem Aufenthalt im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland am Tag vor Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens nach den deutschen Rechtsvorschriften in Verbindung mit Artikel 14 des Abkommens in der bis zum Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens geltenden Fassung Anspruch auf einen Beitragszuschuß für eine schweizerische Krankenversicherung, so ist der Zuschuß über den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Zusatzabkommens hinaus weiterzuzahlen; hierbei steht die schweizerische Krankenversicherung weiterhin der deutschen Krankenversicherung gleich.

(7) Leistungen, die vor Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens festgestellt worden sind, werden auf Antrag neu festgestellt. Sie

können auch von Amts wegen neu festgestellt werden. Ergibt die Neufeststellung einen niedrigeren Zahlbetrag, so wird die Leistung in der bisherigen Höhe weitergezahlt.

#### Artikel 4

Dieses Zusatzabkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die Ratifikationsurkunden ausgetauscht werden.

#### Artikel 5

Dieses Zusatzabkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Schweizerischen Bundesrat innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

#### Artikel 6

(1) Dieses Zusatzabkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

(2) Dieses Zusatzabkommen gilt für dieselbe Dauer und unter denselben Voraussetzungen wie das Abkommen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Zusatzabkommens unterzeichnet und mit Siegeln versehen.

Geschehen zu Bern am 2. März 1989 in zwei Urschriften.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Dr. Herm. Wentker  
Blüm

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft  
Cotti

**Zusatzvereinbarung  
zur Vereinbarung vom 25. August 1978  
zur Durchführung des Abkommens  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und der Schweizerischen Eidgenossenschaft  
über Soziale Sicherheit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und  
der Schweizerische Bundesrat

haben in Anwendung des Artikels 35 Absatz 1 des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Soziale Sicherheit vom 25. Februar 1964 in der Fassung des Zweiten Zusatzabkommens vom heutigen Tage – im folgenden als „Abkommen“ bezeichnet –

zur Änderung der am 25. August 1978 geschlossenen Vereinbarung zur Durchführung des Abkommens über Soziale Sicherheit vom 25. Februar 1964 in der Fassung des Zusatzabkommens vom 9. September 1975 – im folgenden als „Durchführungsvereinbarung“ bezeichnet – folgendes vereinbart:

**Artikel 1**

1. In Artikel 4 Absatz 1 der Durchführungsvereinbarung werden die Worte „Satz 1“ gestrichen.
2. In Artikel 4 Absatz 2 erster Unterabsatz der Durchführungsvereinbarung werden die Worte „von der zuständigen Kreisagentur der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt“ durch die Worte „vom zuständigen Unfallversicherer“ ersetzt.
3. Nach Abschnitt I der Durchführungsvereinbarung wird folgender Abschnitt Ia eingefügt:

„Abschnitt Ia  
Krankenversicherung

**Artikel 4a**

Die Berechtigten oder ihre Familienangehörigen haben den Träger des Aufenthaltsorts von jeder Änderung in ihren Verhältnissen zu unterrichten, die den Anspruch auf Sachleistungen ändern kann, insbesondere von jedem Ruhen oder Wegfall der Rente und von jedem Wohnortwechsel.

**Artikel 4b**

Die Pflicht des Versicherten, dem zuständigen Träger das Vorliegen von Arbeitsunfähigkeit mitzuteilen, besteht bei Anwendung des Artikels 10b des Abkommens nur gegenüber dem Träger des Aufenthaltsorts. Dieser unterrichtet den zuständigen Träger innerhalb von drei Tagen.

**Artikel 4c**

(1) Leistungen nach Artikel 10b Absatz 1 Nummer 2 des Abkommens sind:

- a) Dialysebehandlung,
- b) Behandlung wegen Hämophilie.

(2) Die für die Krankenversicherung zuständigen Verbindungsstellen der Vertragsparteien können unter Beteiligung der zuständigen Behörden einvernehmlich weitere Leistungen einbeziehen "

4. Artikel 7 der Durchführungsvereinbarung erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

(1) Auf Antrag einer in Artikel 35 Absätze 2 und 3 des Abkommens bezeichneten Stelle der einen Vertragspartei werden Untersuchungen und Beobachtungen einer Person, die sich im Gebiet der anderen Vertragspartei aufhält, von der nach Artikel 35 Absätze 2 und 3 des Abkommens in Betracht kommenden Stelle dieser Vertragspartei durchgeführt oder veranlaßt. Sie werden so durchgeführt, als wäre über eine vergleichbare Leistung nach den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei zu entscheiden. Ist für die Bundesrepublik Deutschland keine Zuständigkeit begründet, so ist die angegangene Stelle zuständig.

(2) Die Träger und die in Artikel 35 Absätze 2 und 3 des Abkommens bezeichneten Stellen der einen Vertragspartei können auch ohne Vermittlung der in Artikel 35 Absätze 2 und 3 des Abkommens bezeichneten Stellen der anderen Vertragspartei Untersuchungen und Beobachtungen vornehmen lassen."

5. In Artikel 9 der Durchführungsvereinbarung wird jeweils das Wort „Träger“ durch das Wort „Stellen“ ersetzt.

6. Artikel 10 der Durchführungsvereinbarung erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Die in Artikel 35 Absätze 2 und 3 des Abkommens bezeichneten Stellen der einen Vertragspartei können davon absehen, die nach ihren Rechtsvorschriften einzuholenden Lebens- und Staatsangehörigkeitsbescheinigungen von dem im Gebiet der anderen Vertragspartei sich aufhaltenden Anspruchsberechtigten zu beschaffen, solange auch eine in Artikel 35 Absätze 2 und 3 des Abkommens bezeichnete Stelle dieser Vertragspartei im Hinblick auf die in Betracht kommenden Personen Leistungen erbringt."

7. Artikel 12 der Durchführungsvereinbarung erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Für die Anwendung des Artikels 11 des Abkommens sowie der Nummern 10 und 10b des Schlußprotokolls zum Abkommen teilt die schweizerische Verbindungsstelle dem in Artikel 35 Absätze 2 und 3 des Abkommens bezeichneten deutschen Träger auf Ersuchen in Kalenderjahren und Monaten die nach den schweizerischen Rechtsvorschriften zurückgelegten Versicherungszeiten mit, getrennt nach Zeiten einer Beschäftigung oder einer Tätigkeit und nach anderen Zeiten; in den Fällen des Artikels 15 Absatz 1 des Abkommens teilt sie auch die Zeiten der dort genannten Beschäftigungen mit."

8. Artikel 13 der Durchführungsvereinbarung wird gestrichen.

9. Artikel 14 der Durchführungsvereinbarung erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

(1) Personen, die sich im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aufhalten, reichen den Antrag auf eine Leistung nach den schweizerischen Rechtsvorschriften unmittelbar oder durch Vermittlung der Verbindungsstellen beim zuständigen schweizerischen Unfallversicherer ein.

(2) Personen, die sich im Gebiet der Schweiz aufhalten, reichen den Antrag auf eine Leistung nach den deutschen Rechtsvorschriften unmittelbar bei der deutschen Verbindungsstelle oder über die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern ein.

(3) Artikel 17 bleibt unberührt.“

10. Artikel 15 Satz 2 der Durchführungsvereinbarung erhält folgende Fassung:

„Dieser unterrichtet unmittelbar oder über die Verbindungsstellen den zuständigen Träger.“

11. Artikel 16 der Durchführungsvereinbarung erhält folgende Fassung:

„Artikel 16

Unbeschadet des Artikels 22 des Abkommens werden Geldleistungen nach den schweizerischen Rechtsvorschriften an Empfänger im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar und Geldleistungen nach den deutschen Rechtsvorschriften an Empfänger im Gebiet der Schweiz über die deutsche Verbindungsstelle ohne Einschaltung der schweizerischen Verbindungsstelle gezahlt.“

12. Artikel 17 der Durchführungsvereinbarung wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Beantragt ein Versicherter die Leistungen beim Träger des Aufenthaltsorts und liegt diesem die Anspruchsbescheinigung des zuständigen Trägers nicht vor, so wendet sich der Träger des Aufenthaltsorts unmittelbar oder über die Verbindungsstellen an den zuständigen Träger.“

- b) Absatz 3 Satz 2 wird gestrichen.

13. Artikel 18 der Durchführungsvereinbarung erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

Die Artikel 7, 9 und 10 gelten entsprechend mit der Maßgabe, daß schweizerischerseits die in diesen Bestimmungen der Verbindungsstelle übertragenen Aufgaben durch die in Betracht kommenden Träger ohne Einschaltung der schweizerischen Verbindungsstelle wahrgenommen werden. Die deutschen Träger oder die deutsche Verbindungsstelle verkehren mit diesen Trägern unmittelbar oder über die schweizerische Verbindungsstelle. Untersuchungen und Beobachtungen im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 werden in der Schweiz durch die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern durchgeführt oder veranlaßt.“

14. Abschnitt V der Durchführungsvereinbarung wird gestrichen.

15. Artikel 22 der Durchführungsvereinbarung wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Worte „die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt“ durch die Worte „der schweizerische Unfallversicherer“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

16. Artikel 26 der Durchführungsvereinbarung wird gestrichen.

Artikel 2

Diese Zusatzvereinbarung gilt auch für das Land Berlin, wenn nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Schweizerischen Bundesrat innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten der Zusatzvereinbarung eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 3

Diese Zusatzvereinbarung tritt gleichzeitig mit dem Zweiten Zusatzabkommen vom heutigen Tage zum Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Soziale Sicherheit vom 25. Februar 1964 in Kraft, sobald die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die schweizerische zuständige Behörde einander mitgeteilt haben, daß die nach innerstaatlichem Recht erforderlichen Voraussetzungen vorliegen.

Geschehen zu Bern am 2. März 1989 in zwei Urschriften.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
Dr. Herm. Wentker  
Blüm

Für den Schweizerischen Bundesrat  
Cotti

**Verordnung  
über die Zusammenlegung der deutschen und der niederländischen Grenzabfertigung  
am Grenzübergang 's-Heerenberg-West/Abfertigungsstelle Heerenberg  
an der Straße von Emmerich nach 's-Heerenberg**

**Vom 20. November 1989**

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 25. August 1960 zu dem Abkommen vom 30. Mai 1958 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung und über die Einrichtung von Gemeinschafts- oder Betriebswechselbahnhöfen an der deutsch-niederländischen Grenze (BGBl. 1960 II S. 2181) wird verordnet:

**§ 1**

Am Grenzübergang 's-Heerenberg-West/Abfertigungsstelle Heerenberg an der Straße von Emmerich nach 's-Heerenberg werden die deutsche und die niederländische Grenzabfertigung nach Maßgabe der Vereinbarung vom 13. September/6. Oktober 1989 zusammengelegt. Die Vereinbarung wird nachstehend veröffentlicht.

**§ 2**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des in der Eingangsformel genannten Gesetzes auch im Land Berlin.

**§ 3**

(1) Diese Verordnung tritt an dem Tage in Kraft, an dem die Vereinbarung in Kraft tritt.

(2) Diese Verordnung tritt an dem Tage außer Kraft, an dem die Vereinbarung außer Kraft tritt.

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

Bonn, den 20. November 1989

Der Bundesminister der Finanzen  
In Vertretung  
Klemm

Der Bundesminister des Innern  
In Vertretung  
Neusel

## Vereinbarung

Der Bundesminister der Finanzen  
III B 8 – Z 4415 – 1/88

Bonn, den 13. September 1989

Seiner Exzellenz  
dem Minister der Finanzen  
des Königreichs der Niederlande  
NL – 2500 EE 's-Gravenhage

Betr.: Abkommen vom 30. Mai 1958 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung und über die Einrichtung von Gemeinschafts- oder Betriebswechselbahnhöfen an der deutsch-niederländischen Grenze;

hier: Zusammenlegung der deutschen und der niederländischen Grenzabfertigung am Grenzübergang 's-Heerenberg-West/Abfertigungsstelle Heerenberg an der Straße von Emmerich nach 's-Heerenberg

Herr Minister!

Mit Bezug auf Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a des oben genannten Abkommens und die Besprechungen zwischen den beteiligten Verwaltungen beehre ich mich, Ihnen – auch im Namen des Herrn Bundesministers des Innern – folgende Vereinbarung vorzuschlagen:

I.

Am Grenzübergang 's-Heerenberg-West/Abfertigungsstelle Heerenberg an der Straße von Emmerich nach 's-Heerenberg werden die deutsche und die niederländische Grenzabfertigung auf niederländischem Gebiet zusammengelegt.

II.

Die Zone im Sinne des Artikels 3 des Abkommens umfaßt

1. die zur Durchführung der Grenzabfertigung erforderlichen Diensträume einschließlich des Abfertigungskiosks, der Anlagen und Parkplätze,
2. einen Abschnitt der Straße von Emmerich nach 's-Heerenberg von der gemeinsamen Grenze bis zu einer Entfernung von 310 Metern, gemessen in Richtung 's-Heerenberg, vom

Schnittpunkt der gemeinsamen Grenze mit der Achse der Straße.

III.

Die Vereinbarung vom 18. September/18. Oktober 1973 über die Zusammenlegung der deutschen und der niederländischen Grenzabfertigung am Grenzübergang 's-Heerenberg-West/Heerenbergerbrücke an der Straße von Emmerich nach 's-Heerenberg, die am 21. Dezember 1973 durch den Austausch diplomatischer Noten bestätigt und in Kraft gesetzt wurde, wird aufgehoben.

IV.

Diese Vereinbarung wird gemäß Artikel 1 Absatz 5 des Abkommens bestätigt und in Kraft gesetzt. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens wird in diplomatischen Noten festgelegt.

V.

Diese Vereinbarung kann jederzeit auf diplomatischem Wege gekündigt werden. Sie tritt 6 Monate nach ihrer Kündigung außer Kraft.

Ich werde mich nach Erklärung Ihres Einverständnisses mit diesem Vereinbarungsvorschlag unverzüglich mit dem Auswärtigen Amt in Verbindung setzen, damit die Vereinbarung durch den Austausch von Noten auf diplomatischem Wege bestätigt und in Kraft gesetzt werden kann.

Genehmigen Sie, Herr Minister, den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.

Im Auftrag  
Eberhard Dorsch

Ministerie van Financiën  
Directoraat-Generaal der Belastingen  
Directie Douane

's-Gravenhage, den 6. Oktober 1989

Seiner Exzellenz  
dem Bundesminister der Finanzen  
der Bundesrepublik Deutschland  
Bonn

Ons kenmerk: D 89/3698

Betr.: Abkommen vom 30. Mai 1958 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung und über die Einrichtung von Gemeinschafts- oder Betriebswechselbahnhöfen an der deutsch-niederländischen Grenze.

hier: Zusammenlegung der deutschen und der niederländischen Grenzabfertigung am Grenzübergang 's-Heerenberg-West/Abfertigungsstelle Heerenberg an der Straße von Emmerich nach 's-Heerenberg

Herr Minister!

Ich habe die Ehre, Ihnen den Empfang Ihres Briefes vom 13. September 1989 III B 8 – Z 4415 – 1/88 zu bestätigen, der wie folgt lautet:

*(Es folgt der Wortlaut des einleitenden Briefes.)*

Genehmigen Sie, Herr Minister, den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.

Der Staatssekretär der Finanzen,  
für diesen  
der Generaldirektor der Steuern,  
Boersma



**Dritte Verordnung  
über die Inkraftsetzung von Änderungen  
des Internationalen Übereinkommens von 1974  
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See  
und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen  
(3. SOLAS-ÄndV)**

**Vom 21. November 1989**

Auf Grund des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4 und 5 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Januar 1987 (BGBl. I S. 541) wird verordnet:

Entschließung MSC. 6(48) vom 17. Juni 1983 (BGBl. 1986 II S. 734), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Entschließungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

**§ 1**

Die in London vom Schiffssicherheitsausschuß der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation durch

- a) die Entschließung MSC. 11(55) vom 21. April 1988 und
  - b) die Entschließung MSC. 12(56) vom 28. Oktober 1988
- beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch die

**§ 2**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 21 Satz 2 des in der Eingangsformel genannten Gesetzes auch im Land Berlin.

**§ 3**

§ 1 Satz 1 Buchstabe b tritt am 29. April 1990 in Kraft. Im übrigen tritt diese Verordnung am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 21. November 1989

Der Bundesminister für Verkehr  
Dr. Zimmermann

EntschlieÙung MSC. 11(55)  
(angenommen am 21. April 1988)

**BeschluÙfassung über Änderungen des Internationalen Übereinkommens  
von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See  
betreffend Ro-Ro-Fahrgast-Fährschiffe**

Resolution MSC. 11(55)  
(adopted on 21 April 1988)

**Adoption of Amendments to the International Convention  
for the Safety of Life at Sea, 1974  
concerning Passenger Ro-Ro Ferries**

Résolution MSC.11(55)  
(adoptée le 21 avril 1988)

**Adoption d'amendements à la Convention internationale de 1974  
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer**

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,  
  
Recalling article 28(b) of the Convention of the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

Noting resolution A. 596(15) by which the Assembly resolved that the Organization give a high priority to its work aimed at enhancing the safety of passenger ro-ro ferries,

Noting further that the Assembly requested the Committee to take all possible action to meet this objective, including the earliest possible consideration and adoption of amendments to the 1974 Solas Convention relating to passenger ro-ro ferries and the facilitation of a rapid entry into force of these amendments,

Having considered at its fifty-fifth session amendments to the 1974 Solas Convention proposed by the United Kingdom and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. Adopts in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. Determines in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention that the amendments shall be deemed to have been

Le Comité de la sécurité maritime,  
  
Rappelant les dispositions de l'article 28, alinéa b), de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui ont trait aux fonctions du Comité,

Notant la résolution A.596(15) par laquelle l'Assemblée a décidé que l'Organisation devait accorder une haute priorité aux travaux visant à renforcer la sécurité des transbordeurs rouliers à passagers,

Notant en outre que l'Assemblée a prié le Comité de prendre toutes les mesures possibles pour atteindre cet objectif et, notamment, d'examiner et d'adopter le plus tôt possible les Amendements à la Convention SOLAS de 1974 qui concernent les transbordeurs rouliers à passagers ainsi que les mesures visant à faciliter l'entrée en vigueur rapide de ces amendements,

Ayant examiné, à sa cinquante-cinquième session, les Amendements à la Convention SOLAS qui ont été proposés par le Royaume-Uni et diffusés conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) i), de la Convention,

1. Adopte, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) iv), de la Convention, les Amendements à la Convention dont le texte est joint en annexe à la présente résolution;

2. Décide, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) vi) 2) bb), de la Convention, que les amendements se-

Der SchiffssicherheitsausschuÙ –  
  
eingedenk des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

in Anbetracht der EntschlieÙung A.596(15), mit der die Versammlung beschloÙ, daÙ die Organisation ihrer Arbeit zur Erhöhung der Sicherheit von Ro-Ro-Fahrgast-Fährschiffen hohen Vorrang einräumen solle,

sowie in Anbetracht dessen, daÙ die Versammlung den Ausschuß ersuchte, alle nur möglichen Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles zu treffen, einschließlich der möglichst baldigen Prüfung und Annahme von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 betreffend Ro-Ro-Fahrgast-Fährschiffe sowie der Erleichterung eines raschen Inkrafttretens dieser Änderungen,

nach der auf seiner fünfundfünfzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974, die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagen und nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens weitergeleitet wurden –

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;

2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Buchstabe bb des Übereinkommens, daÙ die Änderungen

accepted on 21 April 1989 unless prior to that date more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention the amendments shall enter into force on 22 October 1989 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;

5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention;

6. Urges that, pending the entry into force of the amendments, Member Governments encourage shipowners voluntarily to fit on their ships the equipment required by the amendments;

7. Resolves that ships constructed before 22 October 1989 which are already fitted with indicators approved by the Administration which may be different from those indicators required by regulation II-1/23-2.1 should not be required to change their systems.

ront réputés avoir été acceptés le 21 avril 1989 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;

3. Invite les Gouvernements contractants à noter que, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) vii) 2), de la Convention, les Amendements entreront en vigueur le 22 octobre 1989, après avoir été acceptés de la façon décrite au paragraphe 2 ci-dessus;

4. Prie le Secrétaire général, en conformité des dispositions de l'article VIII, alinéa b) v), de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joint en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;

5. Prie en outre le Secrétaire général de communiquer des copies de la résolution aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Gouvernements contractants à la Convention;

6. Insiste pour que, en attendant l'entrée en vigueur des amendements, les Gouvernements Membres encouragent les propriétaires de navires à installer, à titre volontaire, à bord de leurs navires le matériel prescrit par les amendements.

7. Décide que les navires construits avant le 22 octobre 1989 qui sont déjà équipés de systèmes d'indicateurs approuvés par l'Administration mais peut-être différents des indicateurs exigés par la règle II-1/23-2.1, ne devraient pas être obligés de les changer.

als am 21. April 1989 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 v. H. des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, Einsprüche gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. fordert die Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, daß nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen am 22. Oktober 1989 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung in Kraft treten;

4. ersucht den Generalsekretär nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens, allen Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;

5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der Entschließung zu übermitteln;

6. fordert die Mitgliedsregierungen dringend auf, bis zum Inkrafttreten der Änderungen die Schiffseigner zu ermutigen, die in den Änderungen vorgeschriebenen Einrichtungen freiwillig auf ihren Schiffen einzubauen;

7. beschließt, daß von vor dem 22. Oktober 1989 gebauten Schiffen, die bereits mit von der Verwaltung zugelassenen Anzeigevorrichtungen ausgestattet sind, welche von den in Regel II-1/23-2.1 vorgeschriebenen Anzeigevorrichtungen abweichen, nicht verlangt werden soll, ihre Systeme zu ändern.

**Annex**

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

**1 Chapter II-1, regulation 23-2**

The following new regulation 23-2 is added after existing regulation 23:

**„Regulation 23-2**

Integrity of the hull and superstructure, damage prevention and control.

(This regulation applies to all passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, except that for ships constructed before 22 October 1989, paragraph 2

**Annexe**

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

**1 Chapitre II-1, règle 23-2**

Une nouvelle règle 23-2 libellée comme suit est ajoutée après la règle 23 existante:

**«Règle 23-2**

Étanchéité de la coque et de la superstructure; prévention et contrôle des avaries.

(Cette règle s'applique à tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle 3 du chapitre II-2, si ce n'est que pour

**Anlage**

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

**1 Kapitel II-1 Regel 23-2**

Die folgende neue Regel 23-2 wird der bisherigen Regel 23 angefügt:

**„Regel 23-2**

Widerstandsfähigkeit des Schiffskörpers und Aufbaus, Verhütung und Bekämpfung von Schäden

(Diese Regel findet auf alle Fahrgastschiffe mit Ro-Ro-Laderäumen oder Sonderräumen im Sinne der Regel II-2/3 Anwendung; auf vor dem 22. Oktober 1989 gebaute Schiffe ist Absatz 2

shall apply not later than 22 October 1992).

1 Indicators shall be provided on the navigating bridge for all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured could, in the opinion of the Administration, lead to major flooding of a special category space or ro-ro cargo space. The indicator system\* shall be designed on the fail safe principle and shall show if the door is not fully closed or not secured. The power supply for the indicator system shall be independent of the power supply for operating and securing the doors.

2 Means shall be arranged, such as television surveillance or a water leakage detection system, to provide an indication to the navigating bridge of any leakage through bow doors, stern doors or any other cargo or vehicle loading doors which could lead to major flooding of special category spaces or ro-ro cargo spaces.

3 Special category spaces and ro-ro cargo spaces shall either be patrolled or monitored by effective means, such as television surveillance, so that movement of vehicles in adverse weather and unauthorized access by passengers can be observed whilst the ship is underway."

## 2 Chapter II-1, regulation 42-1

The following new regulation 42-1 is added after existing regulation 42:

### "Regulation 42-1

Supplementary emergency lighting for ro-ro passenger ships.

(This regulation applies to all passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, except that for ships constructed before 22 October 1989, this regulation shall apply not later than 22 October 1990).

In addition to the emergency lighting required by regulation 42.2, on every passenger ship with ro-ro cargo spaces

les navires construits avant le 22 octobre 1989, le paragraphe 2 sera appliqué le 22 octobre 1992 au plus tard).

1 Il faut prévoir sur la passerelle de navigation des indicateurs pour toutes les portes de bordé, toutes les portes de chargement et tous les autres dispositifs de fermeture qui, s'ils restaient ouverts ou mal fermés, risqueraient, de l'avis de l'Administration, d'entraîner un envahissement important d'un local de catégorie spéciale ou d'un espace roulier à cargaison. Le système d'indicateurs\* doit être un système à sécurité intrinsèque et se déclencher si la porte n'est pas complètement fermée ou n'est pas assujettie. La source d'énergie du système d'indicateurs doit être indépendante de la source d'énergie utilisée pour manoeuvrer et assujettir les portes.

2 Des dispositifs tels qu'un système de télévision ou un système de détection des infiltrations d'eau doivent être mis en place de manière à indiquer à la passerelle de navigation toute infiltration par des portes d'étrave, des portes arrière ou par toute autre porte de chargement des cargaisons ou des véhicules qui risquerait d'entraîner un envahissement important des locaux de catégorie spéciale ou des espaces rouliers à cargaison.

3 Les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison doivent être surveillés soit par un service de ronde, soit au moyen d'un dispositif efficace tel qu'un système de télévision, de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé par des passagers lorsque le navire fait route.»

## 2 Chapitre II-1, règle 42-1

Une nouvelle règle 42-1 libellée comme suit est ajoutée après la règle 42:

### «Règle 42-1

Éclairage de secours supplémentaire à bord des navires rouliers à passagers.

(Cette règle s'applique à tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle 3 du chapitre II-2, si ce n'est que pour les navires construits avant le 22 octobre 1989, cette règle sera appliquée le 22 octobre 1990 au plus tard).

Outre l'éclairage de secours prescrit à la règle 42.2 à bord de tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à

jedoch spätestens am 22. Oktober 1992 anzuwenden.)

1 Auf der Kommandobrücke müssen Anzeigevorrichtungen für alle Türen in der Außenhaut, alle Ladetüren und alle anderen Verschlüsse vorgesehen sein, die, wenn sie offen oder nicht ordnungsgemäß gesichert sind, nach Auffassung der Verwaltung eine erhebliche Überflutung eines Sonderraums oder Ro-Ro-Laderaums zur Folge haben können. Das Anzeigesystem<sup>1</sup> muß ausfallsicher ausgelegt sein und anzeigen, wenn die Tür nicht völlig geschlossen oder nicht gesichert ist. Die Stromversorgung für das Anzeigesystem muß von der Stromversorgung für den Betrieb und die Sicherung der Türen unabhängig sein.

2 Es sind Einrichtungen wie Fernsehanlagen oder ein Leckmeldesystem vorzusehen, die auf der Kommandobrücke jedes Leck an Bugtüren, Hecktüren oder anderen Fracht- oder Fahrzeugladetüren anzeigen, das eine erhebliche Überflutung eines Sonderraums oder Ro-Ro-Laderaums zur Folge haben kann.

3 Sonderräume und Ro-Ro-Laderäume müssen entweder in die Ronden einbezogen oder durch wirksame Einrichtungen wie Fernsehanlagen überwacht werden, so daß während der Fahrt des Schiffes eine Bewegung der Fahrzeuge bei schwerem Wetter oder ein unbefugter Zutritt von Fahrgästen beobachtet werden kann."

## 2 Kapitel II-1 Regel 42-1

Die folgende neue Regel 42-1 wird der bisherigen Regel 42 angefügt:

### „Regel 42-1

Zusätzliche Notbeleuchtung für Ro-Ro-Fahrgastschiffe

(Diese Regel findet auf alle Fahrgastschiffe mit Ro-Ro-Laderäumen oder Sonderräumen im Sinne der Regel II-2/3 Anwendung; auf vor dem 22. Oktober 1989 gebaute Schiffe ist Absatz 2 jedoch spätestens am 22. Oktober 1990 anzuwenden.)

Zusätzlich zu der in Regel 42.2 vorgeschriebenen Notbeleuchtung müssen auf jedem Fahrgastschiff mit Ro-Ro-

\* Reference is made to resolution MSC. 11(55) by which the Maritime Safety Committee resolved that ships constructed before 22 October 1989 which are already fitted with indicators approved by the Administration which may be different from those required by this regulation should not be required to change their systems.

\* Il convient de se référer à la résolution MSC.11(55), par laquelle le Comité a décidé que les navires construits avant le 22 octobre 1989 qui sont déjà équipés de systèmes d'indicateurs approuvés par l'Administration mais peut-être différents des indicateurs exigés par la présente règle ne devraient pas être obligés de les changer.

<sup>1</sup> Es wird auf die Entschließung MSC. 11(55) verwiesen, mit welcher der Schiffssicherheitsausschuß beschloß, daß von vor dem 22. Oktober 1989 gebauten Schiffen, die bereits mit von der Verwaltung zugelassenen Anzeigevorrichtungen ausgestattet sind, welche von den in dieser Regel vorgeschriebenen Anzeigevorrichtungen abweichen, nicht verlangt werden soll, ihre Systeme zu ändern.

or special category spaces as defined in regulation II-2/3:

.1 all passenger public spaces and alleyways shall be provided with supplementary electric lighting that can operate for at least three hours when all other sources of electric power have failed and under any condition of heel. The illumination provided shall be such that the approach to the means of escape can be readily seen. The source of power for the supplementary lighting shall consist of accumulator batteries located within the lighting units that are continuously charged, where practicable, from the emergency switchboard. Alternatively, any other means of lighting which is at least as effective may be accepted by the Administration. The supplementary lighting shall be such that any failure of the lamp will be immediately apparent. Any accumulator battery provided shall be replaced at intervals having regard to the specified service life in the ambient conditions that they are subject to in service; and

.2 a portable rechargeable battery operated lamp shall be provided in every crew space alleyway, recreational space and every working space which is normally occupied unless supplementary emergency lighting, as required by subparagraph .1, is provided."

cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3,

.1 tous les locaux de réunion réservés aux passagers et toutes les coursives doivent être équipés d'un éclairage électrique supplémentaire capable de fonctionner pendant une période d'au moins trois heures lorsque toutes les autres sources d'énergie électrique ont cessé de fonctionner et quelle que soit la gîte du navire. L'éclairage fourni doit permettre de voir facilement l'accès des moyens d'évacuation. La source d'énergie pour l'éclairage supplémentaire doit être une batterie d'accumulateurs située à l'intérieur de l'élément d'éclairage et rechargée en permanence, lorsque cela est possible, à partir du tableau de secours. A titre de variante, l'Administration peut accepter un autre moyen d'éclairage qui soit au moins aussi efficace. L'éclairage supplémentaire doit fonctionner de telle manière que toute défaillance de la lampe soit immédiatement apparente. Toutes les batteries d'accumulateurs en service doivent être remplacées de temps à autre en fonction de la durée de vie spécifiée pour les conditions ambiantes dans lesquelles elles sont utilisées; et

.2 une lampe portative alimentée par une batterie rechargeable doit être prévue dans toutes les coursives des locaux de l'équipage, les espaces récréatifs et les locaux de travail qui sont normalement occupés, à moins qu'un éclairage de secours supplémentaire tel que prescrit à l'alinéa .1 soit prévu.»

Laderäumen oder Sonderräumen im Sinne der Regel II-2/3

.1 alle für Fahrgäste bestimmten Räume und Gänge mit einer zusätzlichen elektrischen Beleuchtung versehen sein, die bei Ausfall aller anderen Stromquellen bei jedem Krängungswinkel mindestens drei Stunden betrieben werden kann. Die Beleuchtung muß derart sein, daß der Zugang zu den Fluchtwegen leicht zu sehen ist. Die Stromquelle für die zusätzliche Beleuchtung muß aus innerhalb der Beleuchtungskörper angeordneten Akkumulatorenbatterien bestehen, die ständig geladen werden, soweit durchführbar von der Notschalttafel. Ersatzweise kann die Verwaltung jede andere mindestens ebenso wirksame Beleuchtungsanlage anerkennen. Die zusätzliche Beleuchtung muß so ausgelegt sein, daß ein Ausfall der Leuchte sofort erkennbar wird. Jede Akkumulatorenbatterie muß in Abständen ersetzt werden, die von der durch die jeweilige Betriebsumgebung bedingten festgelegten Lebensdauer abhängen; und

.2 alle Gänge des Besatzungsberreichs, alle Aufenthaltsräume und alle üblicherweise besetzten Arbeitsräume mit je einer tragbaren, durch aufladbare Batterien betriebenen Leuchte versehen sein, es sei denn, es ist eine zusätzliche Notbeleuchtung nach Nummer .1 vorhanden."

EntschlieÙung MSC. 12(56)  
(angenommen am 28. Oktober 1988)

**BeschluÙfassung über Änderungen des Internationalen Übereinkommens  
von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

Resolution MSC.12(56)  
(adopted on 28 October 1988)

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

Résolution MSC.12(56)  
(adoptée le 28 octobre 1988)

**Adoption d'amendements à la Convention internationale de 1974  
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer**

**The Maritime Safety Committee,**

Recalling Article 28(b) of the Convention of the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

Recalling further that by resolution A.596(15) the Assembly resolved that the Organization give a high priority to its work aimed at enhancing the safety of passenger ro-ro ferries,

Noting that the Assembly requested the Committee to take all possible action to meet this objective, including the earliest possible consideration and adoption of amendments to the 1974 Solas Convention relating to passenger ro-ro ferries and the facilitation of a rapid entry into force of these amendments,

Noting further that at its fifty-fifth session the first set of amendments to the 1974 Solas Convention relating to passenger ro-ro ferries proposed by the United Kingdom (package 1) was adopted in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention by resolution MSC.11(55) and further that the Committee agreed to consider with a view to their adoption, at its fifty-sixth session, proposed amendments to that Convention relating to residual damage stability for passenger ships developed by the Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety,

Having considered a second set of amendments (package 2) to the 1974

**Le Comité de la sécurité maritime,**

Rappelant les dispositions de l'article 28, alinéa b), de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui ont trait aux fonctions du Comité,

Rappelant en outre que, par la résolution A.596(15), l'Assemblée a décidé que l'Organisation devait accorder une haute priorité aux travaux visant à renforcer la sécurité des transbordeurs rouliers à passagers,

Notant que l'Assemblée a prié le Comité de prendre toutes les mesures possibles pour atteindre cet objectif et, notamment, d'examiner et d'adopter le plus tôt possible les amendements à la Convention SOLAS de 1974 qui concernent les transbordeurs rouliers à passagers ainsi que les mesures visant à faciliter l'entrée en vigueur rapide de ces amendements,

Notant en outre que, lors de sa cinquante-cinquième session, la première série d'amendements à la Convention SOLAS de 1974 concernant les transbordeurs rouliers à passagers, qui a été proposée par le Royaume-Uni (série 1), a été adoptée conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) iv), de la Convention par la résolution MSC.11(55) et également que le Comité a décidé d'examiner, en vue de leur adoption à sa cinquante-sixième session, des propositions d'amendements à cette convention concernant la stabilité résiduelle après avarie des navires à passagers qui ont été élaborées par le Sous-comité de la stabilité et des lignes de charge et de la sécurité des navires de pêche,

Ayant examiné une deuxième série d'amendements (série 2) à la Convention

**Der SchiffssicherheitsausschuÙ –**

eingedenk des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses

sowie eingedenk dessen, daß die Versammlung durch EntschlieÙung A.596(15) beschloÙ, daß die Organisation ihrer Arbeit zur Erhöhung der Sicherheit von Ro-Ro-Fahrgast-Fährschiffen hohen Vorrang einräumen solle,

in Anbetracht dessen, daß die Versammlung den Ausschuß ersuchte, alle nur möglichen Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles zu treffen, einschließlich der möglichst baldigen Prüfung und Annahme von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 betreffend Ro-Ro-Fahrgast-Fährschiffe sowie der Erleichterung eines raschen Inkrafttretens dieser Änderungen,

sowie in Anbetracht dessen, daß auf seiner fünfundfünfzigsten Tagung das vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene erste Paket von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 betreffend Ro-Ro-Fahrgast-Fährschiffe (Paket 1) nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens durch EntschlieÙung MSC.11(55) beschlossen wurde und daß der Ausschuß übereinkam, vom UnterausschuÙ für Stabilität und Freibord und für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen vorgeschlagene Änderungen zu dem Übereinkommen betreffend die Reststabilität beschädigter Fahrgastschiffe zu prüfen, um sie auf seiner sechsfundfünfzigsten Tagung zu beschließen;

nach Prüfung eines vom Vereinigten Königreich vorgeschlagenen zweiten

SOLAS Convention, proposed by the United Kingdom, and proposed amendments relating to standards of residual damage stability for passenger ships which were circulated in accordance with article VIII (b)(i) of the Convention,

1. Adopts in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. Determines in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 28 October 1989 unless prior to that date more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention the amendments shall enter into force on 29 April 1990 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;

5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

SOLAS de 1974 proposée par le Royaume-Uni et des propositions d'amendements concernant les normes de stabilité résiduelle après avarie des navires à passagers qui ont été diffusées conformément à l'article VIII, alinéa b) i), de la Convention,

1. Adopte, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) iv), de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte est joint en annexe à la présente résolution;

2. Décide, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) vi) 2) bb), de la Convention, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 28 octobre 1989 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;

3. Invite les Gouvernements contractants à noter que, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) vii) 2), de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 29 avril 1989, après avoir été acceptés de la façon décrite au paragraphe 2 ci-dessus;

4. Prie le Secrétaire général, en conformité des dispositions de l'article VIII, alinéa b) v), de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joint en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;

5. Prie en outre le Secrétaire général de communiquer des copies de la résolution aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Gouvernements contractants à la Convention.

Pakets von Änderungen (Paket 2) des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und vorgeschlagener Änderungen betreffend Normen für die Reststabilität beschädigter Fahrgastschiffe, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens weitergeleitet wurden –

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben ist;

2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Buchstabe bb des Übereinkommens, daß die Änderungen als am 28. Oktober 1989 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 v.H. des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, Einsprüche gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. fordert die Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, daß nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen am 29. April 1990 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschlie-ßung in Kraft treten;

4. ersucht den Generalsekretär nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens, allen Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See beglaubigte Abschriften dieser Entschlie-ßung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;

5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der Entschlie-ßung zu übermitteln.

**Annex**

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

**1 Chapter II-1 – Regulation 8**

**Stability of passenger ships in damaged condition**

The following text is inserted after the title:

“(Paragraphs 2.3, 2.4, 5 and 6.2 apply to passenger ships constructed on or after 29 April 1990 and paragraphs 7.2, 7.3 and 7.4 apply to all passenger ships)”.

**Annexe**

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

**1. Chapitre II-1, règle 8**

**Stabilité des navires à passagers après avarie**

Le texte suivant est inséré après le titre:

«(Les dispositions des paragraphes 2.3, 2.4, 5 et 6.2 s'appliquent aux navires à passagers construits le 29 avril 1990 ou après cette date, et les dispositions des paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 s'appliquent à tous les navires à passagers.)»

**Anlage**

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

**1 Kapitel II-1 Regel 8**

**Stabilität beschädigter Fahrgastschiffe**

Der folgende Wortlaut wird nach der Überschrift eingefügt:

„(Die Absätze 2.3, 2.4, 5 und 6.2 finden auf an oder nach dem 29. April 1990 gebaute Fahrgastschiffe und die Absätze 7.2, 7.3 und 7.4 auf alle Fahrgastschiffe Anwendung.)“

The existing text of paragraph 2.3 is replaced by the following:

„2.3 The stability required in the final condition after damage, and after equalization where provided, shall be determined as follows:

2.3.1 The positive residual righting lever curve shall have a minimum range of 15° beyond the angle of equilibrium.

2.3.2 The area under the righting lever curve shall be at least 0.015 m-rad, measured from the angle of equilibrium to the lesser of:

- .1 the angle at which progressive flooding occurs;
- .2 22° (measured from the upright) in the case of one-compartment flooding, or 27° (measured from the upright) in the case of the simultaneous flooding of two or more adjacent compartments.

2.3.3 A residual righting lever is to be obtained within the range specified in 2.3.1, taking into account the greatest of the following heeling moments:

- .1 the crowding of all passengers towards one side;
- .2 the launching of all fully loaded davit-launched survival craft on one side;
- .3 due to wind pressure;

as calculated by the formula:

$$GZ \text{ (in metres)} = \frac{\text{heeling moment}}{\text{displacement}} + 0,04$$

However, in no case is this righting lever to be less than 0.10 m.

2.3.4 For the purpose of calculating the heeling moments in paragraph 2.3.3, the following assumptions shall be made:

- .1 Moments due to crowding of passengers:
  - .1.1 4 persons per square metre;
  - .1.2 a mass of 75 kg for each passenger;
  - .1.3 passengers shall be distributed on available deck areas towards one side of the ship on the decks where muster stations are located and in such a

Le texte actuel du paragraphe 2.3 est remplacé par ce qui suit:

«2.3 La stabilité requise au stade final de l'envahissement après avarie, et après équilibrage s'il existe des dispositifs d'équilibrage, doit être déterminée de la manière suivante:

2.3.1 La courbe des bras de levier de redressement résiduels positifs doit avoir un arc minimal de 15° au-delà de la position d'équilibre.

2.3.2 L'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement, mesurée à partir de l'angle d'équilibre jusqu'au plus petit des angles ci-après, doit être égale à au moins 0,015 m-rad:

- .1 l'angle auquel l'envahissement progressif se produit;
- .2 22° (mesurés à partir de la position droite) dans le cas de l'envahissement d'un compartiment, ou 27° (mesurés à partir de la position droite) dans le cas de l'envahissement simultané de deux ou plusieurs compartiments adjacents.

2.3.3 Un bras de levier de redressement résiduel doit être calculé dans l'arc spécifié au paragraphe 2.3.1, compte tenu du plus grand des moments d'inclinaison suivants:

- .1 moment d'inclinaison dû au rassemblement des passagers sur un bord du navire;
- .2 moment d'inclinaison dû à la mise à l'eau de toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs sur un bord du navire;
- .3 moment d'inclinaison dû à la pression du vent;

à l'aide de la formule suivante:

$$GZ \text{ (en mètres)} = \frac{\text{moment d'inclinaison}}{\text{déplacement}} + 0,04$$

Toutefois, en aucun cas ce bras de levier de redressement ne doit être inférieur à 0,10 m.

2.3.4 Pour le calcul des moments d'inclinaison aux termes du paragraphe 2.3.3, on part des hypothèses ci-après:

- .1 Moments dus au rassemblement des passagers:
  - .1.1 quatre personnes par mètre carré;
  - .1.2 masse de 75 kg par passager;
  - .1.3 répartition des passagers sur les surfaces de pont disponibles sur un bord du navire sur les ponts où sont situés les postes de rassemblement et de

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 2.3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.3 Der Stabilitätsumfang im Endzustand nach der Beschädigung und nach dem Krängungsausgleich, soweit vorgesehen, wird wie folgt bestimmt:

2.3.1 Die Kurve der aufrichtenden Resthebelarme muß mindestens 15 Grad gegenüber der Gleichgewichtsschwimmlage betragen.

2.3.2 Die Fläche unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme muß mindestens 0,015 m-rad betragen, gemessen von der Gleichgewichtsschwimmlage bis zum kleineren der folgenden Werte:

- .1 dem Winkel, bei dem die fortschreitende Überflutung eintritt;
- .2 22 Grad (von der Senkrechten gemessen) im Fall der Überflutung nur einer Abteilung oder 27 Grad (von der Senkrechten gemessen) im Fall der gleichzeitigen Überflutung von zwei oder mehr benachbarten Abteilungen.

2.3.3 Der aufrichtende Resthebelarm ist innerhalb des in Absatz 2.3.1 bezeichneten Bereichs unter Berücksichtigung des größten der folgenden Krängungsmomente zu ermitteln:

- .1 Versammeln aller Fahrgäste auf einer Seite;
- .2 Aussetzen aller voll besetzten mit Davits auszusetzenden Überlebensfahrzeuge auf einer Seite;
- .3 Winddruck;

er wird nach folgender Formel errechnet:

$$GZ \text{ (Meter)} = \frac{\text{Krängungsmoment}}{\text{Verdrängung}} + 0,04$$

Dieser aufrichtende Hebelarm darf jedoch keinesfalls weniger als 0,10 Meter betragen.

2.3.4 Für die Berechnung der Krängungsmomente nach Absatz 2.3.3 werden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- .1 durch das Versammeln der Fahrgäste verursachte Momente:
  - .1.1 4 Personen je Quadratmeter
  - .1.2 eine Masse von 75 Kilogramm je Fahrgast,
  - .1.3 die Fahrgäste werden auf den verfügbaren Deckflächen auf einer Seite des Schiffes, auf denen sich auch die Sammelplätze befinden, so verteilt, daß



- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p>way that they produce the most adverse heeling moment.</p>   | <p>manière à obtenir le moment d'inclinaison le plus défavorable.</p>   | <p>sie das ungünstigste Krängungsmoment herbeiführen;</p>  |
| <p>.2 Moments due to launching of all fully loaded davit-launched survival craft on one side:</p>   | <p>.2 Moments dus à la mise à l'eau de toutes les embarcations et de tous les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs sur un bord du navire:</p>   | <p>.2 durch das Aussetzen aller voll besetzten mit Davits auszusetzenden Überlebensfahrzeuge auf einer Seite verursachte Momente:</p>  |
| <p>.2.1 all lifeboats and rescue boats fitted on the side to which the ship has heeled after having sustained damage shall be assumed to be swung out fully loaded and ready for lowering;</p>                    | <p>.2.1 on suppose que toutes les embarcations de sauvetage et tous les canots de secours installés sur le bord du côté duquel le navire s'est incliné après avoir subi une avarie sont débordés avec leur plein chargement et prêts à être mis à la mer;</p> | <p>.2.1 es wird angenommen, daß alle Rettungsboote und Bereitschaftsboote, die auf der Seite angebracht sind, zu der das Schiff nach der Beschädigung krängt, voll besetzt ausgeschwungen und zum Zuwasserlassen bereit sind,</p>                |
| <p>.2.2 for lifeboats which are arranged to be launched fully loaded from the stowed position, the maximum heeling moment during launching shall be taken;</p>  | <p>.2.2 pour les embarcations de sauvetage qui sont conçues pour être mises à l'eau avec leur plein chargement depuis la position d'arrimage, on prend le moment d'inclinaison maximal au cours de la mise à l'eau;</p>                                       | <p>.2.2 bei Rettungsbooten, die so angeordnet sind, daß sie voll besetzt aus der Staustellung ausgesetzt werden, wird das größte Krängungsmoment während des Aussetzens zugrunde gelegt,</p>   |
| <p>.2.3 a fully loaded davit-launched liferaft attached to each davit on the side to which the ship has heeled after having sustained damage shall be assumed to be swung out ready for lowering;</p>             | <p>.2.3 on suppose qu'un radeau de sauvetage avec son plein chargement est attaché à chaque bossoir sur le bord du côté duquel le navire s'est incliné après avoir subi l'avarie et qu'il est débordé prêt à être mis à la mer;</p>                           | <p>.2.3 es wird angenommen, daß ein voll besetztes mit Davits auszusetzendes Rettungsfloß, das an jedem Davit auf der Seite befestigt ist, zu der das Schiff nach der Beschädigung krängt, ausgeschwungen und zum Zuwasserlassen bereit ist,</p> |
| <p>.2.4 persons not in the life-saving appliances which are swung out shall not provide either additional heeling or righting moment;</p>   | <p>.2.4 les personnes qui ne se trouvent pas dans les engins de sauvetage débordés ne contribuent pas à augmenter le moment d'inclinaison ou le moment de redressement;</p>   | <p>.2.4 Personen, die sich nicht in ausgeschwungenen Rettungsmitteln befinden, stellen weder ein zusätzliches Krängungsmoment noch ein zusätzliches aufrichtendes Moment dar,</p>  |
| <p>.2.5 life-saving appliances on the side of the ship opposite to the side to which the ship has heeled shall be assumed to be in a stowed position.</p>   | <p>.2.5 on suppose que les engins de sauvetage sur le bord du navire opposé à celui du côté duquel le navire s'est incliné se trouvent en position d'arrimage.</p>  | <p>.2.5 es wird angenommen, daß Rettungsmittel auf der Seite des Schiffes, die der Seite, zu der das Schiff krängt, gegenüberliegt, sich in einer Staustellung befinden;</p>   |
| <p>.3 Moments due to wind pressure:</p>   | <p>.3 Moments d'inclinaison dus à la pression du vent:</p>  | <p>.3 durch den Winddruck verursachte Krängungsmomente:</p>  |
| <p>.3.1 a wind pressure of 120 N/m<sup>2</sup> to be applied;</p>   | <p>.3.1 on suppose que la pression du vent est de 120 N/m<sup>2</sup>;</p>  | <p>.3.1 es wird ein Winddruck von 120 N/m<sup>2</sup> angenommen,</p>  |
| <p>.3.2 the area applicable shall be the projected lateral area of the ship above the waterline corresponding to the intact condition;</p>  | <p>.3.2 l'aire utilisée est la projection de l'aire latérale du navire située au-dessus de la flottaison correspondant à l'état intact;</p>   | <p>.3.2 die Bezugsfläche ist die Lateralfläche des Schiffes über der Wasserlinie in unbeschädigtem Zustand,</p>  |
| <p>.3.3 the moment arm shall be the vertical distance from a point at one half of the mean draught corresponding to the intact condition to the centre of gravity of the lateral area."</p>                       | <p>.3.3 le bras du moment d'inclinaison est la distance verticale comprise entre un point situé à la moitié du tirant d'eau moyen correspondant à l'état intact et le centre de gravité de l'aire latérale."</p>  | <p>.3.3 der Hebelarm des Krängungsmoments ist der senkrechte Abstand zwischen einem Punkt auf der Hälfte des mittleren Tiefgangs des unbeschädigten Schiffes und dem Schwerpunkt der Lateralfläche."</p>   |
| <p>The following new paragraph 2.4 is added after the existing paragraph 2.3:</p>   | <p>Le nouveau paragraphe 2.4 ci-après est ajouté à la suite du paragraphe 2.3 existant:</p>   | <p>Der folgende neue Absatz 2.4 wird dem bisherigen Absatz 2.3 angefügt:</p>   |
| <p>"2.4 In intermediate stages of flooding, the maximum righting lever shall be at least 0.05 m and the range of positive righting levers shall be at least 7°. In all cases, only one breach in the hull and</p> | <p>«2.4 Aux stades intermédiaires de l'invasion, le bras de levier de redressement maximal doit être d'au moins 0,05 m et l'arc des bras de levier de redressement positifs doit être d'au</p>  | <p>„2.4 In den Zwischenstadien der Überflutung muß der größte aufrichtende Hebelarm mindestens 0,05 Meter und der Umfang der aufrichtenden Hebelarme mindestens 7 Grad betragen. In allen Fällen braucht nur eine Beschädi-</p>                  |

only one free surface need be assumed."

In the third sentence of paragraph 5 the phrase "as well as the maximum heel before equalization" is deleted.

The following new sentence is added after the third sentence of paragraph 5:

"The maximum angle of heel after flooding but before equalization shall not exceed 15°."

The existing text of paragraph 6.2 is replaced by the following:

"In the case of unsymmetrical flooding, the angle of heel for one-compartment flooding shall not exceed 7°. For the simultaneous flooding of two or more adjacent compartments, a heel of 12° may be permitted by the Administration."

Existing paragraph 7 is renumbered as subparagraph 7.1.

The following new subparagraphs 7.2, 7.3 and 7.4 are inserted after new subparagraph 7.1:

"7.2 The data referred to in paragraph 7.1 to enable the master to maintain sufficient intact stability shall include information which indicates the maximum permissible height of the ship's centre of gravity above keel (KG), or alternatively the minimum permissible metacentric height (GM), for a range of draughts or displacements sufficient to include all service conditions. The information shall show the influence of various trims taking into account the operational limits.

7.3 Each ship shall have scales of draughts marked clearly at the bow and stern. In the case where the draught marks are not located where they are easily readable, or operational constraints for a particular trade make it difficult to read the draught marks, then the ship shall also be fitted with a reliable draught indicating system by which the bow and stern draughts can be determined.

7.4 On completion of loading of the ship and prior to its departure, the master shall determine the ship's trim and stability and also ascertain and record that the ship is in compliance with stability criteria in the relevant regulations. The Administration may accept the use of an electronic loading and stability computer or equivalent means for this purpose."

moins 7 degrés. Dans tous les cas, on suppose qu'il y a une seule brèche dans la coque et une seule carène liquide."

A la troisième phrase du paragraphe 5, le membre de phrase ci-après est supprimé: «de même que la bande maximale atteinte avant la mise en jeu des mesures d'équilibrage».

Après la troisième phrase du paragraphe 5, la nouvelle phrase suivante est insérée:

«L'angle maximal d'inclinaison après envahissement mais avant équilibrage ne doit pas être supérieur à 15 degrés.»

Le texte existant du paragraphe 6.2 est remplacé par ce qui suit:

«Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, l'angle d'inclinaison en cas d'envahissement d'un seul compartiment ne doit pas dépasser 7 degrés. En cas d'envahissement simultané de deux compartiments adjacents ou plus, un angle d'inclinaison de 12 degrés peut être autorisé par l'Administration.»

Le paragraphe 7 existant est renuméroté et devient le paragraphe 7.1.

Les nouveaux paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 ci-après sont insérés à la suite du nouveau paragraphe 7.1:

«7.2 Les données destinées à permettre au capitaine d'assurer une stabilité à l'état intact suffisante, dont il est question au paragraphe 7.1, doivent comprendre des renseignements donnant soit la hauteur maximale admissible du centre de gravité du navire au-dessus de la quille (KG), soit la distance métacentrique minimale admissible (GM), pour une gamme de tirants d'eau ou de déplacements suffisante pour couvrir toutes les conditions d'exploitation. Ces renseignements doivent refléter l'influence de diverses assiettes compte tenu des limites d'exploitation.

7.3 Les échelles de tirants d'eau doivent être marquées de façon bien visible à l'avant et à l'arrière de chaque navire. Lorsque les marques de tirants d'eau ne sont pas placées à un endroit où elles sont facilement lisibles, ou lorsqu'il est difficile de les lire en raison des contraintes d'exploitation liées au service particulier assuré, le navire doit aussi être équipé d'un dispositif fiable de mesure du tirant d'eau permettant de déterminer les tirants d'eau à l'avant et à l'arrière.

7.4 Après le chargement du navire et avant son appareillage, le capitaine doit déterminer l'assiette et la stabilité du navire et aussi vérifier et indiquer par écrit que le navire satisfait aux critères de stabilité énoncés dans les règles pertinentes. A cette fin, l'Administration peut accepter l'utilisation d'un calculateur électronique de chargement et de stabilité ou d'un dispositif équivalent."

gung des Schiffskörpers und nur eine freie Oberfläche angenommen zu werden."

In Absatz 5 Satz 3 werden die Worte „sowie die größte Krängung vor dem Ausgleich“ gestrichen.

Nach Absatz 5 Satz 3 wird folgender neuer Satz eingefügt:

„Der größte Krängungswinkel nach der Flutung, jedoch vor dem Ausgleich, darf 15 Grad nicht überschreiten.“

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 6.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Bei unsymmetrischer Flutung darf der Krängungswinkel bei Flutung einer einzelnen Abteilung 7 Grad nicht überschreiten. Bei gleichzeitiger Flutung von zwei oder mehr benachbarten Abteilungen kann die Verwaltung eine Krängung von 12 Grad zulassen.“

Der bisherige Absatz 7 wird zu Absatz 7.1.

Nach dem neuen Absatz 7.1 werden die folgenden neuen Absätze 7.2, 7.3 und 7.4 eingefügt:

„7.2 Die in Absatz 7.1 bezeichneten Unterlagen, die den Kapitän in die Lage versetzen, ausreichende Stabilitätswerte des unbeschädigten Schiffes einzuhalten, müssen Informationen über die höchstzulässige Höhe des Schwerpunkts des Schiffes über Kiel (KG) oder aber die mindestzulässige metazentrische Höhe (GM) für einen Tiefgangs- oder Verdrängungsbereich für alle Betriebsbedingungen enthalten. Die Informationen müssen den Einfluß verschiedener Trimmlagen unter Berücksichtigung der Betriebsgrenzen angeben.

7.3 Jedes Schiff muß an Bug und Heck mit deutlich angemerkten Tiefgangsmarken versehen sein. Sind die Tiefgangsmarken nicht an einer Stelle angebracht, an der sie leicht lesbar sind, oder erschweren für ein bestimmtes Fahrtgebiet bestehende betriebliche Zwänge das Ablesen, so ist das Schiff auch mit einem zuverlässigen Tiefgangsanzeigesystem auszurüsten, mit dem die Tiefgänge an Bug und Heck ermittelt werden können.

7.4 Nach dem Beladen des Schiffes und vor dem Auslaufen muß der Kapitän Trimm und Stabilität des Schiffes bestimmen; er muß sich auch vergewissern und schriftlich festhalten, daß das Schiff den Stabilitätsanforderungen der einschlägigen Regeln entspricht. Die Verwaltung kann den Einsatz eines elektronischen Beladungs- und Stabilitätsrechners oder eines gleichwertigen Hilfsmittels für diesen Zweck zulassen."

**2 Chapter II-1 – Regulation 20-1**

The following new regulation 20-1 is added after existing regulation 20.

## „Regulation 20-1

## Closure of cargo loading doors

1 This regulation applies to all passenger ships.

2 The following doors, located above the margin line, shall be closed and locked before the ship proceeds on any voyage and shall remain closed and locked until the ship is at its next berth:

- .1 cargo loading doors in the shell or the boundaries of enclosed superstructures;
- .2 bow visors fitted in positions, as indicated in paragraph 2.1;
- .3 cargo loading doors in the collision bulkhead;
- .4 weathertight ramps forming an alternative closure to those defined in paragraphs 2.1 to 2.3 inclusive.

Provided that where a door cannot be opened or closed while the ship is at the berth such a door may be opened or left open while the ship approaches or draws away from the berth, but only so far as may be necessary to enable the door to be immediately operated. In any case, the inner bow door must be kept closed.

3 Notwithstanding the requirements of paragraphs 2.1 and 2.4, the Administration may authorize that particular doors can be opened at the discretion of the master, if necessary for the operation of the ship or the embarking and disembarking of passengers, when the ship is at safe anchorage and provided that the safety of the ship is not impaired.

4 The master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of the doors referred to in paragraph 2, is implemented.

5 The master shall ensure, before the ship proceeds on any voyage, that an entry in the log book, as required in regulation II-1/25, is made of the time of the last closing of the doors specified in paragraph 2 and the time of any opening of particular doors in accordance with paragraph 3."

**2. Chapitre II-1, règle 20-1**

Une nouvelle règle 20-1 libellée comme suit est ajoutée après la règle 20 existante:

## «Règle 20-1

## Fermeture des portes de chargement de la cargaison

1 Cette règle s'applique à tous les navires à passagers.

2 Les portes ci-après, qui sont situées au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être fermées et verrouillées avant que le navire n'entreprenne une traversée et le rester jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste d'amarrage suivant:

- .1 portes de chargement situées dans le bordé extérieur ou dans les cloisons extérieures des superstructures fermées;
- .2 visières d'étrave situées dans les emplacements énumérés au paragraphe 2.1;
- .3 portes de chargement situées dans la cloison d'abordage;
- .4 rampes étanches aux intempéries constituant un autre système de fermeture que ceux qui sont définis aux paragraphes 2.1 à 2.3 compris.

Dans le cas où une porte ne peut être ouverte ou fermée pendant que le navire est à quai, ladite porte peut être ouverte ou laissée ouverte pendant que le navire s'approche ou s'éloigne du poste d'amarrage, à condition qu'il n'en soit éloigné que dans la mesure nécessaire pour permettre de manoeuvrer la porte. La porte d'étrave intérieure doit être maintenue fermée dans tous les cas.

3 Nonobstant les prescriptions des paragraphes 2.1 et 2.4, l'Administration peut autoriser que certaines portes soient ouvertes, à la discrétion du capitaine, dans la mesure où l'exigent l'exploitation du navire ou l'embarquement et le débarquement des passagers, lorsque le navire se trouve à un mouillage sûr et à condition que sa sécurité ne soit pas compromise.

4 Le capitaine doit veiller à la mise en oeuvre d'un système efficace de contrôle et de notification de la fermeture et de l'ouverture des portes visées au paragraphe 2.

5 Le capitaine doit s'assurer, avant que le navire n'entreprenne une traversée, que les heures auxquelles les portes ont été fermées pour la dernière fois, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 2, et l'heure de toute ouverture de certaines portes, conformément au paragraphe 3, sont consignées dans le journal de bord, comme prescrit à la règle II-1/25.»

**2 Kapitel II-1 Regel 20-1**

Der bisherigen Regel 20 wird die folgende neue Regel 20-1 angefügt:

## „Regel 20-1

## Schließen der Frachtladetüren

1 Diese Regel findet auf alle Fahrgast-schiffe Anwendung.

2 Folgende Türen, die sich über der Tauchgrenze befinden, müssen geschlossen und verriegelt sein, bevor das Schiff zu einer Reise ausläuft, und müssen geschlossen und verriegelt bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet:

- .1 Frachtladetüren in der Außenhaut oder in den Begrenzungen geschlossener Aufbauten,
- .2 Bugvisiere an den in Absatz 2.1 bezeichneten Stellen,
- .3 Frachtladetüren im Kollisionsschott,
- .4 wetterdichte Rampen, die eine Alternative zu den in den Absätzen 2.1 bis 2.3 genannten Verschlußeinrichtungen bilden.

Kann eine Tür weder geöffnet noch geschlossen werden, während sich das Schiff am Liegeplatz befindet, so darf diese Tür geöffnet oder offengelassen werden, während sich das Schiff dem Liegeplatz nähert oder vom Liegeplatz entfernt, jedoch nur so lange, wie dies erforderlich ist, um die Tür betätigen zu können. In jedem Fall muß die innere Bugtür geschlossen gehalten werden.

3 Ungeachtet der Vorschriften der Absätze 2.1 und 2.4 kann die Verwaltung zulassen, daß bestimmte Türen, falls dies für den Betrieb des Schiffes oder für das An- und Vonbordgehen der Fahrgäste erforderlich ist, nach Ermessen des Kapitäns geöffnet werden, wenn das Schiff sich an einem sicheren Ankerplatz befindet und sofern die Sicherheit des Schiffes nicht beeinträchtigt wird.

4 Der Kapitän hat dafür zu sorgen, daß ein wirksames Überwachungs- und Meldesystem für das Schließen und Öffnen der in Absatz 2 bezeichneten Türen angewendet wird.

5 Bevor das Schiff zu einer Reise ausläuft, hat der Kapitän dafür zu sorgen, daß entsprechend der Vorschrift in Regel II-1/25 der Zeitpunkt des letzten Schließens der in Absatz 2 bezeichneten Türen und der Zeitpunkt des Öffnens bestimmter Türen nach Absatz 3 in das Schiffstagebuch eingetragen wird."

**3 Chapter II-1 – Regulation 22****Stability information for passenger ships and cargo ships**

The following new paragraph 3 is added after existing paragraph 2:

„3 At periodical intervals not exceeding five years, a lightweight survey shall be carried out on all passenger ships to verify any changes in lightship displacement and longitudinal centre of gravity. The ship shall be re-inclined whenever, in comparison with the approved stability information, a deviation from the lightship displacement exceeding 2% or a deviation of the longitudinal centre of gravity exceeding 1% of L is found or anticipated.“

The following words are added at the end of the first line of existing paragraph 3:

„as required by paragraph 1“.

Existing paragraphs 3 and 4 are re-numbered as paragraphs 4 and 5.

**3. Chapitre II-1, règle 22****Renseignements sur la stabilité des navires à passagers et des navires de charge**

Le nouveau paragraphe 3 ci-après est inséré à la suite du paragraphe 2 existant:

«3 A des intervalles périodiques ne dépassant pas cinq ans, tous les navires à passagers doivent être soumis à une visite à l'état lège qui doit permettre de vérifier tout changement du déplacement à l'état lège ou de la position du centre longitudinal de gravité. Le navire doit subir un nouvel essai de stabilité chaque fois que l'on constate ou que l'on prévoit un écart de plus de 2 % pour le déplacement à l'état lège ou de plus de 1 % de L pour la position du centre longitudinal de gravité par rapport aux renseignements de stabilité approuvés.»

Les mots ci-après sont insérés à la fin de la première ligne du paragraphe 3 existant:

«prescrit au paragraphe 1».

Les paragraphes 3 et 4 existants sont renumérotés et deviennent les paragraphes 4 et 5.

**3 Kapitel II-1 Regel 22****Stabilitätsunterlagen für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe**

Dem bisherigen Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 angefügt:

„3 In regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren muß eine Besichtigung aller Fahrgastschiffe im Leerzustand vorgenommen werden, um festzustellen, ob sich die ursprüngliche Verdrängung und der Gewichtsschwerpunkt der Länge nach geändert haben. Mit einem Schiff muß ein erneuter Krängungsversuch vorgenommen werden, wenn im Vergleich zu den genehmigten Stabilitätsunterlagen bei der ursprünglichen Verdrängung eine Abweichung von mehr als 2 v. H. oder beim Gewichtsschwerpunkt der Länge nach eine Abweichung von mehr als 1 v. H. von L festgestellt oder vorausgesehen wird.“

Am Ende der Zeile 1 des bisherigen Absatzes 3 werden folgende Worte eingefügt:

„in Absatz 2 vorgeschriebenen“.

Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden zu den Absätzen 4 und 5.

**Zweite Verordnung  
zur Änderung der ECE-Regelung Nr. 14 über einheitliche Vorschriften  
für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich  
der Verankerungen der Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen  
(Zweite Verordnung zur Änderung der ECE-Regelung Nr. 14)**

**Vom 23. November 1989**

Auf Grund des Artikels 3 des Gesetzes vom 12. Juni 1965 zu dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung (BGBl. 1965 II S. 857), der durch Gesetz vom 20. Dezember 1968 (BGBl. 1968 II S. 1224) eingefügt worden ist, wird nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

§ 1

Die nach Artikel 12 des Übereinkommens vom 20. März 1958 angenommene Änderung 02 der ECE-Regelung Nr. 14 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Verankerungen der Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen – Verordnungen vom 21. August 1972 (BGBl. 1972 II S. 905), geändert durch Verordnung vom 19. April 1982 (BGBl. 1982 II S. 481) – wird in Kraft gesetzt. Der Wortlaut der Änderung wird mit einer amtlichen deutschen Übersetzung als Anhang zu dieser Verordnung veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 4 des in der Eingangsformel genannten Gesetzes auch im Land Berlin.

§ 3

(1) Diese Verordnung und der Anhang treten mit Wirkung vom 14. November 1984 in Kraft, soweit Absatz 2 nichts anderes bestimmt.

(2) Die Absätze 13.2, 13.2.1, 13.3, 13.4 und 13.5 des Anhangs treten mit Wirkung vom 20. März 1985 in Kraft.

Bonn, den 23. November 1989

Der Bundesminister für Verkehr  
In Vertretung  
Dr. Knittel

## Anhang

**Regelung Nr. 14**  
**Änderung 02**  
**Einheitliche Vorschriften**  
**für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge**  
**hinsichtlich der Verankerungen der Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen**

**Regulation No. 14**  
**02 Series of Amendments**  
**Uniform Provisions**  
**Concerning the Approval of Vehicles With Regard to Safety-Belt Anchorages**  
**on Passenger Cars**

**Règlement n° 14**  
**Série 02 d'amendements**  
**Prescriptions uniformes**  
**relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages**  
**de ceintures des sécurité sur les voitures particulières**

(Übersetzung \*)

<p>Paragraph 1, amend to read:</p> <p>"... forward-facing seats in vehicles of categories M and N').</p> <p>1) As defined in Regulation No. 13."</p>	<p>Paragraphe 1, lire:</p> <p>«... à l'avant, des véhicules à moteur des catégories M et N')...</p> <p>1) Définies dans le Règlement n° 13.»</p>	<p>Absatz 1 muß lauten:</p> <p>... auf nach vorne gerichteten Sitzen in Kraftfahrzeugen der Klassen M und N') ...</p> <p>1) Definiert in der Regelung Nr. 13"</p>
<p>Paragraph 2.2 [Does not affect the English text]</p>	<p>Paragraphe 2.2, premier alinéa, lire:</p> <p>«... essentielles, notamment sur les points suivants:»</p>	<p>Absatz 2.2, 1. Satz muß lauten:</p> <p>... aufweisen, insbesondere in folgenden Punkten: Abmessungen, Form ..."</p>
<p>Insert a new paragraph 2.10., to read:</p> <p>"2.10. 'seat type' means a category of seats which do not differ in such essential respects as:</p> <p>2.10.1. the shape, dimensions and materials of the seat structure,</p> <p>2.10.2. the types and dimensions of the adjustment systems and all locking systems,</p> <p>2.10.3. the type and dimensions of the belt anchorages on the seat, of the seat anchorage and of the affected parts of the vehicle structure;"</p>	<p>Ajouter le nouveau paragraphe 2.10 suivant:</p> <p>«2.10 par «type de siège», une catégorie de sièges ne présentant pas entre eux de différence sur des points essentiels tels que:</p> <p>2.10.1 forme et dimensions de la structure du siège et matériaux dont elle est faite,</p> <p>2.10.2 type et dimensions des systèmes de réglage et de tous les systèmes de verrouillage,</p> <p>2.10.3 type et dimensions des ancrages de la ceinture sur le siège, de l'ancrage du siège et des parties entrant en ligne de compte de la structure du véhicule;»</p>	<p>Folgender neuer Absatz 2.10 ist hinzuzufügen:</p> <p>„2.10 „Sitztyp“ eine Klasse von Sitzen, die untereinander keine Unterschiede in folgenden wichtigen Punkten aufweisen:</p> <p>2.10.1 Form und Abmessungen der Sitzstruktur und der Werkstoffe, aus denen sie gefertigt ist;</p> <p>2.10.2 Typ und Abmessungen der Einstell-einrichtung und aller Verriegelungseinrichtungen;</p> <p>2.10.3 Typ und Abmessungen der Gurtverankerungen auf dem Sitz, der Sitzverankerung und der dazugehörigen Teile der Fahrzeugstruktur;“</p>
<p>Paragraph 2.11 (former), should read:</p> <p>“'folding seat' means an auxiliary seat intended for occasional use which is normally folded;”</p> <p>Delete “tip-up” and “out of the way”.</p>	<p>Paragraphe 2.11 (ancien), lire:</p> <p>«par «strapontin», un siège auxiliaire destiné à usage occasionnel et tenu normalement replié».</p>	<p>Absatz 2.11 (alter Text) muß lauten:</p> <p>... „Klappsitz“ ein für gelegentlichen Gebrauch vorgesehener Notsitz, der normalerweise zurückgeklappt ist,“</p>

\*) Entsprechend dem Protokoll vom 12. Oktober 1984 über die Besprechung der Vertreter der Bundesrepublik Deutschland, der Deutschen Demokratischen Republik, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Herstellung einer abgestimmten deutschsprachigen Übersetzung.

Renumber paragraph 2.11. as 2.9., paragraph 2.10. as 2.11. and paragraphs 2.9., 2.9.1., 2.9.2. and 2.9.3. as 2.12., 2.12.1., 2.12.2. and 2.12.3.

Le paragraphe 2.11 est renuméroté 2.9, le paragraphe 2.10 est renuméroté 2.11, et les paragraphes 2.9, 2.9.1, 2.9.2 et 2.9.3 sont renumérotés 2.12, 2.12.1, 2.12.2 et 2.12.3.

Der bisherige Absatz 2.11 wird umnummeriert zu 2.9, Absatz 2.10 wird umnummeriert zu 2.11 und die Absätze 2.9, 2.9.1, 2.9.2 und 2.9.3 werden umnummeriert zu 2.12, 2.12.1, 2.12.2 und 2.12.3.

Insert the following new paragraphs:

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants:

Folgende neue Absätze sind hinzuzufügen:

"2.13. 'protected seat' means a seat where the total area of the screen zones within the protection area is not less than 800 cm<sup>2</sup>;

«2.13 par «place protégée», une place dont les zones écrans à l'intérieur de l'espace de protection ont une surface cumulée d'au moins 800 cm<sup>2</sup>;

„2.13 „Geschützter Sitzplatz“ ein Sitzplatz, dessen Abschirmung innerhalb des Schutzbereichs eine gesamte Fläche von mindestens 800 cm<sup>2</sup> aufweist;

2.14. 'protection area' means the space in front of a seat and contained:

2.14 par «espace de protection», l'espace situé devant un siège et compris:

2.14 „Schutzbereich“ der Bereich vor einem Sitz und begrenzt durch:

Between two horizontal planes, one through the H point and the other 400 mm above it;

– entre deux plans horizontaux, dont l'un passe par le point H et l'autre est situé à 400 mm au-dessus du précédent,

– zwei waagerechte Ebenen, von denen eine durch den Punkt H verläuft und die andere 400 mm darüber liegt,

Between two vertical longitudinal planes which are symmetrical in relation to the H point and 400 mm apart;

– entre deux plans verticaux longitudinaux symétriques par rapport au point H et distants entre eux de 400 mm,

– zwei 400 mm voneinander entfernte, symmetrisch zum Punkt H verlaufende senkrechte Längsebenen,

Behind a transverse vertical plane 1.30 m from the H point.

– en arrière d'un plan vertical transversal distant du point H de 1,30 m.

– eine 1,30 m vom Punkt H entfernte senkrechte Querebene nach hinten.

Within any transverse vertical plane, 'screen zone' means a continuous surface such that, if a sphere of 165 mm diameter is projected in a longitudinal horizontal direction through any point of the zone and through the centre of the sphere, there is no aperture anywhere in the protection area through which the sphere can be passed;

Dans un plan vertical transversal quelconque, on appelle zone écran une surface continue telle que, si on projette une sphère de 165 mm de diamètre suivant une direction horizontale longitudinale passant par un point quelconque de la zone et par le centre de la sphère, il n'existe dans l'espace de protection aucune ouverture par laquelle on puisse faire passer la sphère;

In einer beliebigen senkrechten Querebene bedeutet „Abschirmung“ eine zusammenhängende Fläche, die, wenn man eine Kugel von 165 mm Durchmesser in Längsrichtung waagerecht durch einen beliebigen Punkt der Abschirmung und der Kugelmitte projiziert, im Schutzbereich keine Öffnung aufweist, durch welche man die Kugel schieben könnte;

2.15. 'displacement system' means a device enabling the seat or one of its parts to be displaced or rotated without a fixed intermediate position, to permit easy access to the space behind the seat concerned;

2.15 par «système de déplacement», un dispositif permettant un déplacement ou une rotation sans position intermédiaire fixe du siège ou d'une de ses parties, pour faciliter l'accès à l'espace situé derrière le siège concerné;

2.15 „Verstelleinrichtung“ eine Einrichtung, die das Verstellen oder Drehen des Sitzes oder eines seiner Teile ohne feste Zwischenstellung ermöglicht, um den Zugang zum Raum hinter dem betreffenden Sitz zu erleichtern;

2.16. 'locking system' means any device ensuring that the seat and its parts are maintained in any position of use and includes devices to lock both the seat back relative to the seat and the seat relative to the vehicle."

2.16 par «système de verrouillage», un dispositif assurant le maintien, en toute position d'utilisation, du siège et de ses parties et comprenant des mécanismes pour le verrouillage du dossier par rapport au siège et du siège par rapport au véhicule.»

2.16 „Verriegelungseinrichtung“ eine Einrichtung, die das Festhalten des Sitzes und seiner Teile in jeder Benützungstellung sicherstellt und Mechanismen zur Verriegelung der Rückenlehne gegenüber dem Sitz und des Sitzes gegenüber dem Fahrzeug enthält."

Paragraph 3.2.1., should read:

Paragraphe 3.2.1, lire:

Absatz 3.2.1 muß lauten:

"3.2.1. drawings of the general vehicle structure on an appropriate scale, showing the positions of the belts anchorages, the effective belt anchorages (where appropriate), and detailed drawings of the belt anchorages and of the points to which they are attached;"

«3.2.1 dessins donnant une vue d'ensemble de la structure du véhicule à une échelle appropriée, avec l'indication des emplacements des ancrages et des ancrages effectifs (le cas échéant) et dessins détaillés des ancrages et des points d'ancrage;»

„3.2.1 Zeichnungen in geeignetem Maßstab enthaltend eine Gesamtansicht der Fahrzeugstruktur mit Angabe der Anordnung der Verankerungspunkte und (gegebenenfalls) der effektiven Verankerungen sowie Detailzeichnungen der Verankerungen und der Verankerungspunkte;“

Paragraph 4.1., amend to read: "If the vehicle submitted . . . ."

Paragraphe 4.1, lire: «Si le véhicule présente . . . .»

Absatz 4.1 muß lauten:

„Entspricht das zur Genehmigung nach dieser Regelung vorgeführte Fahrzeug den Vorschriften . . . .“

Paragraph 4.2., after the first sentence, add:

"Its first two digits shall indicate the series of amendments incorporating the most major recent technical amendments made to the Regulation at the time of issue of the approval."

Paragraphe 4.2, lire:

« . . d'homologation, dont les deux premiers chiffres indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation.»

Absatz 4.2 ist zu ergänzen:

„ . . . Genehmigungsnummer, deren ersten zwei Ziffern die entsprechende Änderungsserie mit den neuesten, wichtigsten technischen Änderungen angeben, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung in die Regelung aufgenommen sind.“

Paragraph 4.4.1., footnote should read:

"Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, and 21 for Portugal."

Paragraphe 4.4.1, note de bas de page, lire:

« Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal.»

Absatz 4.4.1 die Fußnote<sup>1)</sup> muß lauten:

„ . . . Finnland, 18 für Dänemark, 19 für Rumänien, 20 für Polen und 21 für Portugal. Die folgenden . . .

Paragraph 5.1.1, should read:

"5.1.1. The H point is a reference point as defined in paragraph 1.1. of annex 4 of this Regulation, which must be determined in accordance with the procedure set out in that annex.

Paragraphe 5.1.1, lire:

«5.1.1 Le point H est un point de référence tel qu'il est défini au par. 1.1 de l'annexe 4 du présent Règlement, déterminé selon la procédure indiquée à ladite annexe.

Absatz 5.1.1 muß lauten:

„5.1.1 Der H-Punkt ist der nach Absatz 1.1 des Anhangs 4 definierte Bezugspunkt und ist nach der in diesem Anhang beschriebenen Methode zu bestimmen.

5.1.1.1. Point H' is a reference point corresponding to H as defined in paragraph 5.1.1. which shall be determined for every normal position in which the seat is used.

5.1.1.1 Le point H' est le point de référence qui correspond au point H en 5.1.1 et qui est déterminé pour toutes les positions normales d'utilisation du siège.

5.1.1.1 Der H'-Punkt ist der Bezugspunkt entsprechend dem H-Punkt nach 5.1.1 und ist für alle normalerweise im Fahrbetrieb benützten Stellungen des Sitzes zu bestimmen.

5.1.1.2. The R point is the seating reference point defined in paragraph 1.2. of annex 4 of this Regulation."

5.1.1.2 Le point R est le point de référence d'un siège, tel qu'il est défini au par. 1.2 de l'annexe 4 du présent Règlement.»

5.1.1.2 Der R-Punkt ist der nach Absatz 1.2 des Anhangs 4 definierte Bezugspunkt eines Sitzes."

Paragraph 5.1.2., should read:

"5.1.2. The reference line is a straight line as defined in paragraph 3.4. of annex 4 of this Regulation."

Paragraphe 5.1.2, lire:

«5.1.2 La ligne de référence est la droite définie au par. 3.4 de l'annexe 4 du présent Règlement.»

Absatz 5.1.2 muß lauten:

„5.1.2 Die Bezugslinie ist die nach Absatz 3.4 des Anhangs 4 definierte Gerade.“

Paragraph 5.1.3., should read:

"5.1.3. Points L<sub>1</sub> and L<sub>2</sub> are the lower effective belt anchorages."

Paragraphe 5.1.3, lire:

«5.1.3 Les points L<sub>1</sub> et L<sub>2</sub> sont les ancrages inférieurs effectifs.»

Absatz 5.1.3 muß lauten:

„5.1.3 Die Punkte L<sub>1</sub> und L<sub>2</sub> sind die unteren effektiven Gurtverankerungen.“

Paragraph 5.1.4., should read:

"5.1.4. Point C is a point situated 450 mm vertically above the R point. However, if the distance S as defined in paragraph 5.1.7. is not less than 280 mm and if the alternative formula  $BR = 260 \text{ mm} + 0.8S$  specified in paragraph 5.4.3.3. is chosen by the manufacturer, the vertical distance between C and R shall be 500 mm."

Paragraphe 5.1.4, lire:

«5.1.4 Le point C est le point situé à 450 mm au-dessus et à la verticale du point R. Toutefois, si la distance S définie au paragraphe 5.1.7 n'est pas inférieure à 280 mm et si l'autre formule envisageable  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$  spécifiée au paragraphe 5.4.3.3 est retenue par le constructeur, la distance verticale entre C et R doit être de 500 mm.»

Absatz 5.1.4 muß lauten:

„5.1.4 Der Punkt C ist der Punkt, der 450 mm senkrecht über dem R-Punkt liegt. Beträgt jedoch der nach 5.1.7 definierte Abstand S nicht weniger als 280 mm und wählt der Hersteller die andere nach 5.4.3.3 anwendbare Formel  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ , so muß der senkrechte Abstand zwischen C und R 500 mm betragen.“

Paragraph 5.1.5., should read:

"5.1.5. The angles  $\alpha_1$  and  $\alpha_2$  are respectively the angles between a horizontal plane and planes perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle and passing through the point H' and the points L<sub>1</sub> and L<sub>2</sub>."

Paragraphe 5.1.5, lire:

«5.1.5 Les angles  $\alpha_1$  et  $\alpha_2$  sont respectivement les angles formés par un plan horizontal et les plans perpendiculaires au plan longitudinal médian du véhicule et passant par le point H' et les points L<sub>1</sub> et L<sub>2</sub>.»

Absatz 5.1.5 muß lauten:

„5.1.5 Die Winkel  $\alpha_1$  und  $\alpha_2$  sind die jeweiligen Winkel zwischen einer waagerechten Ebene und Ebenen, die rechtwinklig zur Längsmittlebene des Fahrzeugs und durch den H'-Punkt und die Punkte L<sub>1</sub> und L<sub>2</sub> verlaufen.“

Paragraph 5.1.6., delete.

Renumber the subparagraphs of paragraph 5.1 accordingly

Paragraphe 5.1.6, à supprimer.

Renommer les sous-paragraphe du par. 5.1 en conséquence.

Absatz 5.1.6 wird gestrichen. Die Unterabsätze des Absatzes 5.1 sind entsprechend umzumerieren.

Paragraph 5.1.7.2.1. (former), should read:

"5.1.7.2.1 The plane P for the driver's seat is a vertical plane parallel to the

Paragraphe 5.1.7.2.1 (ancien), lire:

«5.1.7.2.1 Le plan P relatif au conducteur est celui qui est parallèle au plan

Der bisherige Absatz 5.1.7.2.1 muß lauten:

„5.1.7.2.1 ist die Ebene P für den Fahrersitz eine senkrechte Ebene, die



median longitudinal plane of the vehicle which passes through the centre of the steering-wheel in the plane of the steering-wheel rim when the steering-wheel, if adjustable, is in its central position;"

médian longitudinal du véhicule et qui passe verticalement par le centre du volant dans sa position moyenne s'il est réglable et pris dans le plan de la couronne du volant;"

parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs durch den Mittelpunkt des Lenkrades in der Ebene des Lenkradkranzes verläuft, und falls das Lenkrad verstellbar ist, in seiner Mittelstellung;"

Paragraph 5.2.1.1. [Does not affect the English text]

Paragraphe 5.2.1.1, remplacer les mots «au montant» par «à l'ancrage supérieur».

Absatz 5.2.1.1 muß lauten:

... geeignet sein, die mit einer Aufrollvorrichtung und Umlenkbeschlägen an der oberen Verankerung versehen sind, und müssen ..."

Paragraphs 5.3.1. to 5.3.4., should read as follows:

Remplacer les paragraphes 5.3.1 à 5.3.4 par les suivants:

Die Absätze 5.3.1 bis 5.3.4 sind durch folgende zu ersetzen:

"5.3.1. For the front seats of vehicles in category M<sub>1</sub>, category M<sub>2</sub> (except vehicles of a permissible maximum weight exceeding 3,500 kg and vehicles having places specially designed for standing passengers) and categories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> and N<sub>3</sub>, two lower belt anchorages and one upper belt anchorage shall be provided. However, for front central seats, two lower belt anchorages shall be considered sufficient where the windscreen is located outside the reference zone defined in annex 1 of Regulation No. 21. As regards the belt anchorages, the windscreen is considered to be part of the reference zone if it is capable of entering into static contact with the test apparatus according to the method described in that annex.

«5.3.1 Pour les places avant des véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (à l'exception de ceux dont le poids maximal admissible excède 3 500 kg et de ceux qui comportent des places spécialement destinées à des voyageurs debout), N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, deux ancrages inférieurs et un ancrage supérieur doivent être prévus. Toutefois, pour les places centrales avant, deux ancrages inférieurs sont considérés comme suffisants lorsque le pare-brise est situé en dehors de la zone de référence définie à l'annexe 1 du Règlement n° 21. En ce qui concerne les ancrages, le pare-brise est considéré comme faisant partie de la zone de référence lorsqu'il peut entrer en contact statique avec le dispositif d'essai selon la méthode décrite à ladite annexe.

„5.3.1 Für die vorderen Sitzplätze der Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (ausgenommen derjenigen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3500 kg und derjenigen mit speziell für stehende Passagiere bestimmten Plätzen) und der Klassen N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>, müssen je zwei untere und eine obere Gurtverankerung vorhanden sein. Für die vorderen Mittelsitze genügen jedoch zwei untere Gurtverankerungen, wenn sich die Windschutzscheibe außerhalb des im Anhang 1 der Regelung Nr. 21 definierten Bezugsbereichs befindet. Bezüglich der Gurtverankerungen gilt die Windschutzscheibe als Teil des Bezugsbereichs, wenn sie statisch mit der Versuchseinrichtung nach der in der erwähnten Regelung beschriebenen Methode in Berührung kommen kann.

5.3.2. For the other outboard seats of vehicles of category M<sub>1</sub>, there shall be two lower belt anchorages and one upper belt anchorage.

5.3.2 Pour les autres places latérales des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>, deux ancrages inférieurs et un ancrage supérieur doivent être prévus.

5.3.2 Für die anderen äußeren Sitzplätze bei Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> müssen je zwei untere und eine obere Gurtverankerung vorhanden sein.

5.3.3. For all other seats in category M, vehicles, and for all other non-protected seats in categories other than M<sub>1</sub> as referred to in paragraph 5.3.1., there shall be at least two lower belt anchorages.

5.3.3 Pour toutes les autres places des véhicules de la catégorie M, et, en ce qui concerne les véhicules des autres catégories visées au par 5.3.1., toutes les autres places non protégées, il faut au moins deux ancrages inférieurs.

5.3.3 Für alle anderen Sitzplätze bei Fahrzeugen der Klasse M, und bei Fahrzeugen der anderen Klassen nach 5.3.1 für alle nicht geschützten Sitzplätze sind wenigstens zwei untere Gurtverankerungen erforderlich.

5.3.4. For folding seats and all the seats of any vehicle not covered by paragraphs 5.3.1., 5.3.2. or 5.3.3., no belt anchorages are required. However, if the vehicle is fitted with anchorages for such seats, the anchorages shall comply with the provisions of this Regulation. In this case, two lower anchorages shall be sufficient."

5.3.4 Pour tout strapontin ainsi que pour toutes les places d'un véhicule quelconque qui ne sont pas visées par les par. 5.3.1, 5.3.2 et 5.3.3, il n'est pas prescrit d'ancrages. Toutefois, si le véhicule comporte des ancrages pour de telles places, lesdits ancrages doivent satisfaire aux dispositions du présent Règlement. Deux ancrages inférieurs suffisent dans ce cas.»

5.3.4 Für alle Klappsitze und für alle Sitzplätze eines beliebigen Fahrzeugs der in 5.3.1, 5.3.2 und 5.3.3 nicht angegebenen Klassen sind keine Gurtverankerungen vorgeschrieben. Ist das Fahrzeug jedoch mit Verankerungen für solche Plätze ausgerüstet, so müssen sie den Vorschriften dieser Regelung entsprechen. In diesem Fall genügen zwei untere Gurtverankerungen."

Paragraph 5.4.1.3., delete.

Paragraphe 5.4.1.3, supprimer.

Absatz 5.4.1.3 wird gestrichen.

Paragraph 5.4.2.1., should read:

Paragraphe 5.4.2.1, lire:

Absatz 5.4.2.1 muß lauten:

"5.4.2.1. The angles  $\alpha_1$  and  $\alpha_2$  shall be between 30° and 80° for all normal positions of use of the seat. Where in the case of the front

«5.4.2.1 Les angles  $\alpha_1$  et  $\alpha_2$  doivent être compris entre 30° et 80° dans toutes les positions normales d'utilisation du siège. Lorsque,

„5.4.2.1 Die Winkel  $\alpha_1$  und  $\alpha_2$  müssen in allen normalerweise im Fahrbetrieb benützten Stellungen des Sitzes zwischen 30 ° und 80 °

seats of motor vehicles of category M<sub>1</sub>, at least one of the angles  $\alpha_1$  and  $\alpha_2$  is constant in all normal positions of use of the seat, its value shall be  $60^\circ \pm 10^\circ$ ."

en ce qui concerne les sièges avant des véhicules à moteur de la catégorie M<sub>1</sub>, au moins un des angles  $\alpha_1$  et  $\alpha_2$  est constant dans toutes les positions normales d'utilisation du siège, sa valeur est de  $60^\circ \pm 10^\circ$ ."

liegen. Bleibt bei vorderen Sitzen von Kraftfahrzeugen wenigstens einer der Winkel  $\alpha_1$  und  $\alpha_2$  in allen normalerweise benützten Sitzstellungen gleich groß, so muß sein Wert  $60^\circ \pm 10^\circ$  betragen."

Paragraph 5.4.2.2., should read:

"5.4.2.2. In the case of bench seats in vehicles of categories other than M<sub>1</sub>, rear seats and adjustable seats with an adjusting device as described in paragraph 2.12., with a seat-back angle of less than  $20^\circ$  (see annex 3, fig. 1), angles  $\alpha_1$  and  $\alpha_2$  may be below the minimum value stipulated in paragraph 5.4.2.1., provided they are not less than  $20^\circ$  in any normal position of use of the seat."

Paragraphe 5.4.2.2, lire:

"5.4.2.2 Dans le cas de banquettes des véhicules de catégories autres que la catégorie M<sub>1</sub>, les sièges arrière et les sièges réglables pourvus du système de réglage défini au par. 2.12, dont l'angle du dossier est inférieur à  $20^\circ$  (voir annexe 3, figure 1), les angles  $\alpha_1$  et  $\alpha_2$  peuvent être inférieurs à la valeur minimale spécifiée au paragraphe 5.4.2.1 à condition qu'ils ne soient inférieurs à  $20^\circ$  dans aucune des positions normales d'utilisation du siège."

Absatz 5.4.2.2 muß lauten:

„5.4.2.2 Bei Sitzbänken von Fahrzeugen anderer Klassen als M<sub>1</sub>, bei hinteren Sitzen und bei verstellbaren Sitzen mit Sitzverstellung nach 2.12, bei denen der Rückenlehnenwinkel kleiner ist als  $20^\circ$  (s. Anhang 3, Abb. 1), dürfen die Winkel  $\alpha_1$  und  $\alpha_2$  kleiner sein als der in 5.4.2.1 angegebene Wert, vorausgesetzt, daß sie in keiner der normalerweise benützten Sitzstellungen unter  $20^\circ$  liegen.“

Paragraph 5.4.2.3., replace "B<sub>1</sub> and B<sub>2</sub>" by "L<sub>1</sub> and L<sub>2</sub>".

Paragraphe 5.4.2.3, remplacer «B<sub>1</sub> et B<sub>2</sub>» par «L<sub>1</sub> et L<sub>2</sub>».

Absatz 5.4.2.3: „B<sub>1</sub> und B<sub>2</sub>“ ist durch „L<sub>1</sub> und L<sub>2</sub>“ zu ersetzen.

Paragraph 5.4.3.1., should read:

"5.4.3.1. If a strap guide or similar device is used which affects the location of the effective upper belt anchorage, this location shall be determined in a conventional way by considering the position of the anchorage when the longitudinal centre line of the strap passes through a point J, defined successively from the R point by the following three segments:

Paragraphe 5.4.3.1, lire:

"5.4.3.1 Si l'on utilise un guide de sangle ou un dispositif analogue qui a une incidence sur la position de l'ancrage effectif supérieur, on détermine celle-ci de façon conventionnelle en considérant la position de l'ancrage lorsque la ligne centrale longitudinale de la sangle passe par le point J, défini à partir du point R successivement par les trois segments suivants:

Absatz 5.4.3.1 muß lauten:

„5.4.3.1 Wird eine Gurtführung oder eine ähnliche Einrichtung benutzt, die die Lage der oberen effektiven Gurtverankerung beeinflusst, so wird diese Lage bestimmt, indem die Stellung der Verankerung angenommen wird, bei der die Längsmittlebene des Gurtbandes durch den Punkt J, verläuft, der, ausgehend vom Punkt R, nacheinander mit Hilfe der folgenden drei Segmentstrecken definiert ist:

RZ: a segment of the reference line measured in an upward direction from R and 530 mm long;

RZ: segment de la ligne de référence mesuré à partir du point R vers le haut d'une longueur de 530 mm;

RZ: Segmentstrecke von 530 mm Länge, gemessen vom Punkt R auf der Bezugslinie nach oben;

ZX: a segment perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle, measured from point Z in the direction of the anchorage and 120 mm long;

ZX: segment perpendiculaire au plan médian longitudinal du véhicule, mesuré à partir du point Z en direction de l'ancrage et d'une longueur de 120 mm;

ZX: Segmentstrecke von 120 mm Länge rechtwinklig zur Längsmittlebene des Fahrzeugs, gemessen vom Punkt Z in Richtung der Verankerung;

XJ<sub>1</sub>: a segment perpendicular to the plane defined by segments RZ and ZX, measured in a forward direction from point X and 60 mm long.

XJ<sub>1</sub>: segment perpendiculaire au plan défini par les segments RZ et ZX, mesuré à partir du point X vers l'avant et d'une longueur de 60 mm.

XJ<sub>1</sub>: Segmentstrecke von 60 mm Länge rechtwinklig zu der von den Segmentstrecken RZ und ZX bestimmten Ebene, gemessen vom Punkt X nach vorne.

Point J<sub>2</sub> is determined by symmetry with point J<sub>1</sub> about the longitudinal vertical plane passing through the reference line described in paragraph 5.1.2. of the manikin positioned in the seat in question."

Le point J<sub>2</sub> est déterminé par symétrie avec le point J<sub>1</sub> autour du plan longitudinal traversant la verticale la ligne de référence définie au paragraphe 5.1.2 du mannequin placé dans le siège dont il s'agit."

Der Punkt J<sub>2</sub> liegt gegenüber der senkrechten Längsebene symmetrisch zu Punkt J<sub>1</sub>, wobei diese Längsebene durch die Bezugslinie nach 5.1.2 der auf dem betreffenden Platz sitzenden Prüfpuppe hindurchgeht."

Paragraph 5.4.3.2., should read:

"5.4.3.2. The effective upper anchorage shall lie below the plane FN,

Paragraphe 5.4.3.2, lire:

"5.4.3.2 L'ancrage effectif supérieur doit se trouver au-dessous du plan FN

Absatz 5.4.3.2 muß lauten:

„5.4.3.2 Die obere effektive Gurtverankerung muß sich unterhalb der

which runs perpendicular to the longitudinal median plane of the seat and makes an angle of 65° with the reference line. The angle may be reduced to 60° in the case of rear seats. The plane FN shall be so placed as to intersect the reference line at a point D such that  
 $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 \text{ S}$ .

However, when  $S \leq 200 \text{ mm}$ , then  $DR = 675 \text{ mm}$ ."

perpendiculaire au plan médian longitudinal du siège et formant un angle de 65° avec la ligne de référence. Pour les sièges arrière, cet angle peut être ramené à 60°. Le plan FN doit être placé de façon à couper la ligne de référence en un point D tel que  
 $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 \text{ S}$ .

Toutefois, si  $S \leq 200 \text{ mm}$ , DR devient = 675 mm."

Ebene FN befinden, die rechtwinklig zur Längsmittlebene des Sitzes verläuft und einen Winkel von 65° zur Bezugslinie bildet. Bei Rücksitzen kann der Winkel auf 60° verringert werden. Die Ebene FN ist so anzuordnen, daß sie die Bezugslinie in einem Punkt D so schneidet, daß  $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 \text{ S}$  ist.

Ist jedoch  $S \leq 200 \text{ mm}$ , so muß  $DR = 675 \text{ mm}$  betragen."

Paragraph 5.4.3.3., should read:

"5.4.3.3. The effective upper belt anchorage shall lie behind a plane FK running perpendicular to the longitudinal median plane of the seat and intersecting the reference line at an angle of 120° at a point B such that  
 $BR = 260 \text{ mm} + S$ .  
 Where  $S \geq 280 \text{ mm}$ , the manufacturer may use  
 $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 \text{ S}$  at his discretion."

Paragraphe 5.4.3.3, lire:

"5.4.3.3 L'ancrage effectif supérieur de la ceinture doit se trouver en arrière du plan FK perpendiculaire au plan médian longitudinal du siège et coupant la ligne de référence à un angle de 120° en un point B tel que  
 $BR = 260 \text{ mm} + S$ .  
 Si  $S \geq 280 \text{ mm}$ , le constructeur peut utiliser à son gré  
 $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 \text{ S}$ ."

Absatz 5.4.3.3 muß lauten:

„5.4.3.3 Die obere effektive Gurtverankerung muß sich hinter der rechtwinklig zur Längsmittlebene des Sitzes verlaufenden Ebene FK befinden, die die Bezugslinie in einem Punkt B unter einem Winkel von 120° schneidet, so daß  $BR = 269 \text{ mm} + S$  ist. Ist  $S \geq 280 \text{ mm}$ , so kann der Hersteller auch die Formel  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 \text{ S}$  anwenden.“

Paragraph 5.4.3.5., for "H", read "R".

Paragraphe 5.4.3.5, remplacer «H» par «R».

Absatz 5.4.3.5: „H“ ist durch „R“ zu ersetzen.

Paragraph 5.4.3.6., should read:

"5.4.3.6. The effective upper belt anchorage shall be situated above a horizontal plane passing through the point C defined in paragraph 5.1.4. ."

Paragraphe 5.4.3.6, lire:

"5.4.3.6 L'ancrage effectif supérieur de la ceinture doit être situé au-dessus du plan horizontal passant par le point C défini au paragraphe 5.1.4. ."

Absatz 5.4.3.6 muß lauten:

„5.4.3.6 Die obere effektive Gurtverankerung muß oberhalb einer horizontalen Ebene liegen, die durch den in 5.1.4 definierten Punkt C verläuft.“

Paragraph 5.4.3.7., should read:

"5.4.3.7. In addition to the upper anchorage specified in paragraph 5.4.3.1., other effective upper anchorages may be provided if one of the following conditions is satisfied:

Paragraphe 5.4.3.7, lire:

"5.4.3.7 Outre l'ancrage supérieur indiqué au paragraphe 5.4.3.1, d'autres ancrages effectifs supérieurs peuvent être installés, s'il est satisfait à l'une des conditions ci-après:

Absatz 5.4.3.7 muß lauten:

„5.4.3.7 Zusätzlich zur oberen Verankerung nach 5.4.3.1 können weitere obere effektive Verankerungen angebracht werden, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

5.4.3.7.1. The additional anchorages comply with the requirements of paragraphs 5.4.3.1. to 5.4.3.6. .

5.4.3.7.1 Les ancrages supplémentaires sont conformes aux prescriptions des paragraphes 5.4.3.1 à 5.4.3.6.

5.4.3.7.1 Die zusätzlichen Verankerungen erfüllen die Vorschriften nach 5.4.3.1 bis 5.4.3.6.

5.4.3.7.2. The additional anchorages can be used without the aid of tools, comply with the requirements of paragraph 5.4.3.5. and 5.4.3.6. and are located in one of the areas determined by shifting the area shown in figure 1 of annex 3 of this Regulation, 80 mm upwards or downwards in a vertical direction.

5.4.3.7.2 Les ancrages supplémentaires peuvent être utilisés sans l'aide d'outils, sont conformes aux prescriptions des par. 5.4.3.5 et 5.4.3.6 et se trouvent dans une des zones déterminées en déplaçant la zone délimitée dans la figure 1 de l'annexe 3 du présent Règlement de 80 mm vers le haut ou vers le bas dans le sens vertical.

5.4.3.7.2 Die zusätzlichen Verankerungen können ohne Zuhilfenahme von Werkzeugen verwendet werden, erfüllen die Vorschriften nach 5.4.3.5 und 5.4.3.6 und befinden sich in einem Bereich, der dem im Anhang 3, Abb. 1 dieser Regelung umschriebenen Bereich entspricht, wenn dieser um 80 mm senkrecht nach oben oder unten verschoben wird.

5.4.3.7.3. The anchorage(s) is/are intended for a harness belt, complies/comply with the requirements laid down in paragraph 5.4.3.6. if it lie(s) behind the transverse plane passing through the reference line and is/are located:

5.4.3.7.3 L'ancrage ou les ancrages est (sont) destiné(s) à une ceinture à harnais, est (sont) conforme(s) aux prescriptions du paragraphe 5.4.3.6 s'il(s) se trouve(nt) en arrière du plan transversal passant par la ligne de référence et est (sont) situé(s):

5.4.3.7.3 Die Verankerungen sind für einen Schulterdoppelgurt mit Beckengurt bestimmt, erfüllen die Vorschriften nach 5.4.3.6, befinden sich hinter der durch die Bezugslinie verlaufenden Querebene und sind wie folgt angeordnet:

- 5.4.3.7.3.1. In the case of a single anchorage, within the area common to two dihedrals defined by the verticals passing through points  $J_1$  and  $J_2$  as defined in paragraph 5.4.3.1. and whose horizontal sections are shown in figure 2 of annex 3 of this Regulation.
- 5.4.3.7.3.2 In the case of two anchorages, within whichever of the above defined dihedrals is suitable, provided that each anchorage is not more than 50 mm distant from the symmetrically-located, mirror-image position of the other anchorage about plane P, as defined in paragraph 5.1.7., of the seat in question."
- 5.4.3.7.3.1 s'il y a un seul ancrage, dans la zone commune à deux dièdres délimités par les verticales passant par les points  $J_1$  et  $J_2$  définis au paragraphe 5.4.3.1 et dont les sections horizontales sont définies par la figure 2 de l'annexe 3 du présent Règlement,
- 5.4.3.7.3.2 s'il y a deux ancrages, dans celui des dièdres ci-dessus qui convient, à condition qu'aucun ancrage ne soit distant de plus de 50 mm de la place symétrique située en regard de l'autre ancrage autour du plan P défini au paragraphe 5.1.7, du siège considéré.»
- 5.4.3.7.3.1 Bei einer einzigen Verankerung im gemeinsamen Bereich zweier Winkelflächen, begrenzt von den durch die in 5.4.3.1 beschriebenen Punkte  $J_1$  und  $J_2$  verlaufenden Senkrechten, deren waagrechtter Schnitt in Abb. 2 des Anhangs 3 dieser Regelung dargestellt ist.
- 5.4.3.7.3.2 Bei zwei Verankerungen innerhalb den zutreffenden, oben angegebenen Winkelflächen, vorausgesetzt daß keine Verankerung mehr als 50 mm von der in bezug auf die in 5.1.7 beschriebenen Ebene P symmetrisch angeordneten anderen Verankerung des betreffenden Sitzes entfernt ist."

Paragraph 5.5.2., should read:

"5.5.2. In vehicles where the above devices are used, the displacement and release systems which enable all the occupants to leave the vehicle shall be capable of being actuated manually after the tractive force has ceased."

Paragraphe 5.5.2, lire:

„5.5.2 Dans les véhicules où ces dispositifs sont utilisés, les systèmes de déplacement et de verrouillage permettant aux occupants de tous les sièges de sortir du véhicule doivent encore pouvoir être actionnés à la main après l'arrêt de la force de traction.»

Absatz 5.5.2 muß lauten:

„5.5.2 Sind in Fahrzeugen Verstell- und Verriegelungseinrichtungen vorhanden, die den Insassen von allen Sitzplätzen das Aussteigen ermöglichen, so müssen diese nach Aufhebung der Zugkraft noch von Hand betätigt werden können.“

Paragraph 5.6.2., should read:

"5.6.2. If the vehicle is fitted by the manufacturer with safety belts which are attached to all anchorages prescribed for the seat in question, these anchorages need not meet the requirement set out in paragraph 5.6.1., provided that they comply with the other provisions of this Regulation. In addition, the requirement set out in paragraph 5.6.1. shall not apply to anchorages which meet the requirement set out in paragraph 5.4.3.7.3. ."

Paragraphe 5.6.2, lire:

«5.6.2 Si le constructeur a équipé le véhicule de ceintures de sécurité fixées à tous les ancrages prescrits pour le siège en question, il n'est pas nécessaire que ces ancrages soient conformes à la prescription du paragraphe 5.6.1, à condition qu'ils satisfassent aux autres dispositions du présent Règlement. En outre, la prescription du paragraphe 5.6.1 ne s'applique pas aux ancrages supplémentaires qui répondent à l'exigence définie au paragraphe 5.4.3.7.3.»

Absatz 5.6.2 muß lauten:

„5.6.2 Hat der Hersteller das Fahrzeug mit Sicherheitsgurten ausgerüstet, die an allen für den betreffenden Sitz vorgeschriebenen Verankerungen befestigt sind, so brauchen diese die Vorschriften nach 5.6.1 nicht zu erfüllen, sofern die übrigen Bestimmungen dieser Regelung eingehalten sind. Ferner muß die Vorschrift nach 5.6.1 für zusätzliche Verankerungen, die den Anforderungen nach 5.4.3.7.3 genügen, nicht angewendet werden.“

"5.6.3. It shall be possible to remove the safety belt without damaging the anchorage."

Ajouter le nouveau paragraphe 5.6.3 suivant:

«5.6.3 Il doit être possible d'enlever la ceinture de sécurité de l'ancrage sans endommager ce dernier.»

Folgender neuer Absatz 5.6.3 ist anzufügen:

„5.6.3 Der Sicherheitsgurt muß sich aus der Verankerung lösen lassen, ohne diese zu beschädigen.“

Paragraph 6.1.2., should read:

"6.1.2. The seats shall be fitted and placed in the position for driving or use chosen by the technical service responsible for conducting approval tests to give the most adverse conditions with respect to the strength of the system. The position of the seats shall be stated in the report. The seat-back shall, if its inclination is adjustable, be locked as specified by the manufacturer or, in the absence of any such specification, in a position corresponding to an effective seat-back angle as close as possible

Paragraphe 6.1.2, lire:

«6.1.2 Les sièges doivent être montés et placés dans la position de conduite ou d'utilisation choisie par le service technique chargé des essais d'homologation comme étant la plus défavorable du point de vue de la résistance du système. La position des sièges doit être indiquée dans le procès-verbal. Si son inclinaison est réglable, le dossier doit être verrouillé selon les indications du constructeur ou, en l'absence de ces indications, dans une position correspondant à un angle effectif du siège

Absatz 6.1.2 muß lauten:

„6.1.2 Die Sitze müssen eingebaut sein und sich in derjenigen von dem Technischen Dienst, der die Prüfungen für die Genehmigungen durchführt, gewählten Fahr- oder Benützungstellung befinden, die die ungünstigsten Bedingungen hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit ergibt. Die Stellung der Sitze muß im Prüfbericht angegeben sein. Ist die Neigung der Rückenlehne einstellbar, so muß sie nach den Angaben des Herstellers oder bei deren Fehlen in einer Stellung verriegelt sein,

to 25° for vehicles of categories M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> and to 15° for vehicles of all other categories.”

aussi proche que possible de 25° pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, et de 15° pour les véhicules de toutes les autres catégories.”

die einem effektiven Winkel von 25° bei Fahrzeugen der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> und von 15° bei den Fahrzeugen aller übrigen Klassen möglichst nahe kommt.“

Paragraph 6.3.5.1., add at the end:

“In addition, if the number of anchorages is more than that prescribed in paragraph 5.3. these anchorages shall be subjected to the test specified in paragraph 6.4.5., in which the loads shall be transmitted to the anchorages by means of a device reproducing the geometry of the type of safety belt intended to be attached to them.”

Paragraphe 6.3.5.1, ajouter:

«En outre, quand il y a plus d'ancrages que le nombre prescrit au paragraphe 5.3, ces ancres doivent être soumis à l'essai prescrit au paragraphe 6.4.5 au cours duquel les efforts leur sont transmis au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie du type de ceinture de sécurité destiné à être fixé à des ancres.»

Absatz 6.3.5.1 ist zu ergänzen:

„Sind mehr als die in 5.3 vorgeschriebene Anzahl Verankerungen vorhanden, so sind diese nach 6.4.5 zu prüfen, wobei die Belastung mit einer Einrichtung auf die Verankerungen übertragen wird, welche die geometrische Anordnung des für die Befestigung an diesen Verankerungen vorgesehenen Gurtyps darstellt.“

Paragraph 6.4.1. [Does not affect the English text]

Paragraphe 6.4.1, supprimer les mots «au montant».

Absatz 6.4.1, betrifft den deutschen Text nicht.

Paragraphs 6.4.1.2., 6.4.1.3., 6.4.2.1. and 6.4.2.2., add the following at the end of each paragraph:

Paragraphes 6.4.1.2, 6.4.1.3, 6.4.2.1 et 6.4.2.2, ajouter le texte suivant à la fin de chaque paragraphe:

Absätze 6.4.1.2, 6.4.1.3, 6.4.2.1 und 6.4.2.2, am Schluß jedes dieser Absätze ist folgender Text anzufügen:

“In the case of vehicles of categories other than M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub>, the test load shall be 675 ± 20 daN.”

«Pour les véhicules des catégories autres que M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, la charge d'essai doit être de 675 ± 20 daN.»

„Für die Fahrzeuge aller Klassen außer M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> muß die Prüfkraft 675 daN ± 20 daN betragen.“

Paragraph 6.4.3., add at the end:

“In the case of vehicles of categories other than M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub>, the test load shall be 1 110 ± 20 daN.”

Paragraphe 6.4.3, ajouter à la fin:

«Pour les véhicules des catégories autres que M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, la charge d'essai doit être de 1 110 ± 20 daN.»

Absatz 6.4.3, am Schluß ist anzufügen:

„Für die Fahrzeuge aller Klassen außer M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> muß die Prüfkraft 1 110 daN ± 20 daN betragen.“

Paragraph 6.4.4.2., add at the end:

“In the case of vehicles of categories other than M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub>, the test load shall be equal to 10 times the weight of the complete seat.”

Paragraphe 6.4.4.2, ajouter à la fin:

«Pour les véhicules des catégories autres que M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, la charge d'essai doit être égale à 10 fois le poids du siège complet.»

Absatz 6.4.4.2, am Schluß ist anzufügen:

„Für die Fahrzeuge aller Klassen außer M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> muß die Prüfkraft das 10fache des Gewichts des kompletten Sitzes betragen.“

Insert a new paragraph 6.4.5., to read:

Ajouter le nouveau paragraphe 6.4.5 suivant:

Folgender neuer Absatz 6.4.5 ist anzufügen:

“6.4.5. Test in configuration of a special-type belt

«6.4.5 Essai en configuration d'une ceinture de type spécial

„6.4.5 Prüfung bei Verwendung eines besonderen Gurtyps

6.4.5.1. A test load of 1 350 ± 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, fig. 2) attached to the belt anchorages of such a safety belt by means of a device reproducing the geometry of the upper torso strap or straps.

6.4.5.1 Une charge d'essai de 1 350 ± 20 daN doit être appliquée à un dispositif de traction (voir annexe 5, figure 2) fixé aux ancres d'une ceinture de sécurité de ce type, au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie de la sangle ou des sangles supérieures de torse.

6.4.5.1 Eine Prüfkraft von 1350 daN ± 20 daN muß auf eine Zugeinrichtung (s. Anhang 5, Abb. 2) wirken, die mit den Gurtverankerungen eines Sicherheitsgurts dieses Typs mittels einer Einrichtung verbunden ist, die die Geometrie des oberen Schultergurtbandes bzw. der Schultergurtbänder darstellt.

6.4.5.2. At the same time, a tractive force of 1 350 ± 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, fig. 3) attached to the two lower belt anchorages.

6.4.5.2 Simultanément, une force de traction de 1 350 ± 20 daN est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe 5, figure 3) fixé aux deux ancres inférieurs.

6.4.5.2 Gleichzeitig muß eine Zugkraft von 1350 daN ± 20 daN auf eine Zugeinrichtung (s. Anhang 5, Abb. 3) wirken, die mit den beiden unteren Gurtverankerungen verbunden ist.

6.4.5.3. In the case of vehicles of categories other than M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub>, this test load shall be 675 ± 20 daN.”

6.4.5.3 Pour les véhicules des catégories autres que M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, la charge d'essai doit être de 675 ± 20 daN.»

6.4.5.3 Für die Fahrzeuge aller Klassen außer M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> muß die Prüfkraft 675 daN ± 20 daN betragen.“

Insert a new paragraph 13. and new footnote, to read:

Ajouter le nouveau paragraphe 13. et la nouvelle note de bas de page suivants:

Folgender neuer Absatz 13 und neue Fußnote sind anzufügen:

“13. Transitional provisions

«13. Dispositions transitoires

„13 Übergangsbestimmungen

13.1. As from the date of entry into force of this Regulation as amended by

13.1 A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement tel

13.1 Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser nach der Serie 02 geänder-

- the 02 series of amendments, no Contracting Party shall refuse to grant approvals under this Regulation as amended by the 02 series of amendments.
- 13.2. As from 1 April 1985 Contracting Parties applying this Regulation shall grant approvals for vehicles of category M<sub>1</sub> only if the vehicle type approved meets the requirements of this Regulation as amended by the 02 series of amendments.
- 13.2.1. For vehicles of category M<sub>1</sub> constructed as convertibles or having a removable roof, the installation of an upper anchorage for rear out-board seating positions shall be required only if vehicle type approval is granted as from 1 April 1987.
- 13.3. Except for vehicles mentioned in paragraph 13.2.1. above, approvals granted under this Regulation for vehicles of category M<sub>1</sub> before 1 April 1985 shall cease to be valid on 1 April 1986 unless the Contracting Party which granted the approval notifies the other Contracting Parties applying this Regulation that the vehicle type approved meets the requirements of this Regulation as amended by the 02 series of amendments.
- 13.4. As from 1 April 1988, Contracting Parties applying this Regulation shall grant approvals for vehicles of category M<sub>2</sub> having a total permissible mass not exceeding 3.5 tonnes and for vehicles of categories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> and N<sub>3</sub> only if the vehicle type approved meets the requirements of this Regulation as amended by the 02 series of amendments.
- 13.5. As from 1 April 1988, Contracting Parties applying this Regulation and granting approvals for vehicles of category M<sub>2</sub> having a total mass exceeding 3.5 tonnes and for vehicles of category M<sub>3</sub> shall, if such vehicles are equipped with anchorages for safety belts, grant such approvals only if the anchorages of the vehicle type meet the requirements of this Regulation as amended by the 02 series of amendments."
- que modifié par la série 02 d'amendements, aucune Partie contractante ne doit refuser d'accorder l'homologation en application du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements.
- 13.2 A compter du 1<sup>er</sup> avril 1985, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent des homologations pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> que si le type de véhicule homologué satisfait aux exigences du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements.
- 13.2.1 Pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> décapotables ou à toit amovible, l'installation d'ancrages supérieurs pour les places assises arrière extérieures n'est requise que si l'homologation du type de véhicule est délivrée à compter du 1<sup>er</sup> avril 1987.
- 13.3 Sauf pour les véhicules visés au paragraphe 13.2.1 ci-dessus, les homologations accordées avant le 1<sup>er</sup> avril 1985 en application du présent Règlement pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> cessent d'être valables au 1<sup>er</sup> avril 1986, à moins que la Partie contractante qui a accordé l'homologation ne notifie aux autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement que le type de véhicule homologué satisfait aux exigences du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements.
- 13.4 A partir du 1<sup>er</sup> avril 1988, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent des homologations pour les véhicules de la catégorie M<sub>2</sub> dont le poids total autorisé ne dépasse pas 3,5 t, ainsi que pour les véhicules des catégories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, que si le type de véhicule homologué satisfait aux exigences du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements.
- 13.5 A compter du 1<sup>er</sup> avril 1988, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement et délivrant des homologations pour les véhicules de la catégorie M<sub>2</sub> dont le poids total dépasse 3,5 t ainsi que pour les véhicules de la catégorie M<sub>3</sub>, n'accordent des homologations pour ces véhicules, s'ils sont équipés d'ancrages de ceintures de sécurité, que si les ancrages du type de véhicule satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements."
- ten Regelung an darf keine Vertragspartei die Erteilung einer Genehmigung in Anwendung dieser nach der Serie 02 geänderten Regelung verweigern.
- 13.2 Ab 1. April 1985 dürfen die Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, neue Genehmigungen für Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> nur noch erteilen, wenn der geprüfte Fahrzeugtyp den Vorschriften dieser nach der Serie 02 geänderten Regelung entspricht.
- 13.2.1 Bei Cabriolets und Fahrzeugen mit abnehmbarem Dach der Klasse M<sub>1</sub> sind obere Gurtverankerungen für die hinteren äußeren Sitzplätze nur erforderlich, wenn die Genehmigung für den Fahrzeugtyp ab 1. April 1987 erteilt wird.
- 13.3 Ausgenommen für die in 13.2.1 genannten Fahrzeuge verlieren die nach dieser Regelung vor dem 1. April 1985 für Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> erteilten Genehmigungen am 1. April 1986 ihre Gültigkeit, wenn nicht die Vertragspartei, die die Genehmigung erteilt hat, den anderen Vertragsparteien, welche diese Regelung anwenden, mitteilt, daß der genehmigte Fahrzeugtyp ebenfalls den Vorschriften dieser nach der Serie 02 geänderten Regelung entspricht.
- 13.4 Ab 1. April 1988 dürfen die Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, neue Genehmigungen für Fahrzeuge der Klasse M<sub>2</sub>, deren Gesamtgewicht 3,5 t nicht übersteigt, sowie für Fahrzeuge der Klassen N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> nur noch erteilen, wenn der geprüfte Fahrzeugtyp den Vorschriften dieser nach der Serie 02 geänderten Regelung entspricht.
- 13.5 Ab 1. April 1988 dürfen die Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden und Genehmigungen für Fahrzeuge der Klasse M<sub>2</sub>, deren Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, und für Fahrzeuge der Klasse M<sub>3</sub> ausstellen, neue Genehmigungen für diese Fahrzeuge, wenn sie mit Gurtverankerungen versehen sind, nur noch erteilen, wenn die Verankerungen des Fahrzeugtyps den Vorschriften dieser nach der Serie 02 geänderten Regelung entsprechen."

## Annex 1

Item 5, footnote \*), should read:

"'A' for three-point belts;

## Annexe 1

Point 5, note de bas de page \*), lire:

«'A' pour une ceinture trois points,

## Anhang 1

Abschnitt 5, Fußnote \*) muß lauten:

„'A' für Dreipunktgurte;

'B' for lap belts;	«B» pour une ceinture sous-abdominale,	„B“ für Beckengurte;
'S' for special-type belts; in this case, the type shall be stated under 'Remarks';	«S» pour une ceinture de type spécial; dans ce cas, préciser le type dans les observations»,	„S“ für besondere Gurtarten; in diesem Fall ist die Art dieser Gurte unter „Bemerkungen“ zu erläutern;
'AR', 'Br' or 'Sr' for belts with retractors;	«Ar», «Br», ou «Sr» pour les ceintures pourvues de rétracteurs,	„Ar“, „Br“ oder „Sr“ für Gurte mit Aufroll-einrichtung;
'Are', 'Br' or 'Sre' for belts with retractors and energy-absorption devices on at least one anchorage.”	«Are», «Bre», ou «Sre» pour les ceintures pourvues de rétracteurs et de dispositifs d'absorption d'énergie sur au moins un ancrage.»	„Are“, „Bre“ oder „Sre“ für Gurte mit Auf-rollleinrichtung und Energieaufnah-meeinrichtungen an mindestens einer Verankerung.“
Item 9, replace the word “back” by “structure”.	Point 9, remplacer le mot «dossier» par «structure».	Abschnitt 9, das Wort „Rückenlehne“ ist durch „Struktur“ zu ersetzen.
Annex 2	Annexe 2	Anhang 2
After the first diagram insert “R – 022439” and replace the caption by the following:	Ajouter à la suite du premier graphique «R – 022439», et remplacer le texte par le suivant:	In der ersten Zeichnung ist anzufügen: „R-022439“ und der Text ist durch folgenden Text zu ersetzen:
“The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to safety-belt anchorages, been approved in the Netherlands (E 4), pursuant to Regulation No. 14, under the number 022439. The first two digits of the approval number indicate that Regulation No. 14 already included the 02 series of amendments when the approval was given.”	«La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4), en ce qui concerne les ancrages de ceinture de sécurité, en application du Règlement n° 14, sous le numéro 022439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que le Règlement n° 14 comprenait déjà la série 02 d'amendements lorsque l'homologation a été délivrée.»	„Das gezeigte, an einem Fahrzeug angebrachte Genehmigungszeichen bedeutet, daß dieser Fahrzeugtyp nach der Regelung Nr. 14 in den Niederlanden (E4) unter der Nummer 022439 hinsichtlich der Verankerungen von Sicherheitsgurten genehmigt worden ist. Die ersten beiden Ziffern der Genehmigungsnummer bedeuten, daß die Regelung zum Zeitpunkt der Genehmigung bereits die Änderungsserie 02 enthielt.“
After the second diagram insert “022439 02 . . .” and replace the caption by the following:	Ajouter à la suite du deuxième graphique: «022439 02 . . .» et remplacer le texte par le suivant:	In der zweiten Zeichnung ist anzufügen: „022439 02 . . .“ und der Text ist durch folgenden Text zu ersetzen:
“The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the Netherlands (E 4) pursuant to Regulations Nos. 14 and 24. *) (In the case of the latter Regulation the corrected absorption co-efficient is 1.30 m <sup>-1</sup> . The approval numbers indicate that on the dates on which these approvals were given Regulations Nos. 14 and 24 included the 02 series of amendments.	«La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4), en application des Règlements n°s 14 et 24.*). (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est 1,30 m <sup>-1</sup> .) Les numéros d'homologation signifient qu'aux dates où ces homologations ont été délivrées, les Règlements n°s 14 et 24 comprenaient la série 02 d'amendements.	„Das gezeigte, an einem Fahrzeug angebrachte Genehmigungszeichen bedeutet, daß dieser Fahrzeugtyp nach den Regelungen Nr. 14 und Nr. 24*) in den Niederlanden (E4) genehmigt worden ist. (Im Falle der letztgenannten Regelung beträgt der korrigierte Wert des Absorptionskoeffizienten 1,30 m <sup>-1</sup> .) Die Genehmigungsnummern bedeuten, daß zum Zeitpunkt der Genehmigung die Regelungen Nr. 14 und Nr. 24 bereits die Änderungsserie 02 enthielten.
*) The second number is given merely as an example.”	*) Le deuxième numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.»	*) Die zweite Nummer ist lediglich ein Beispiel.“

Annex 3: Replace by the following:

Annexe 3: remplacer par la suivante

Anhang 3: Ist durch den folgenden zu ersetzen:

**'Annex 3 (of Regulation)**  
**Figure 1:**  
**Areas of location**  
**of effective belt anchorages**

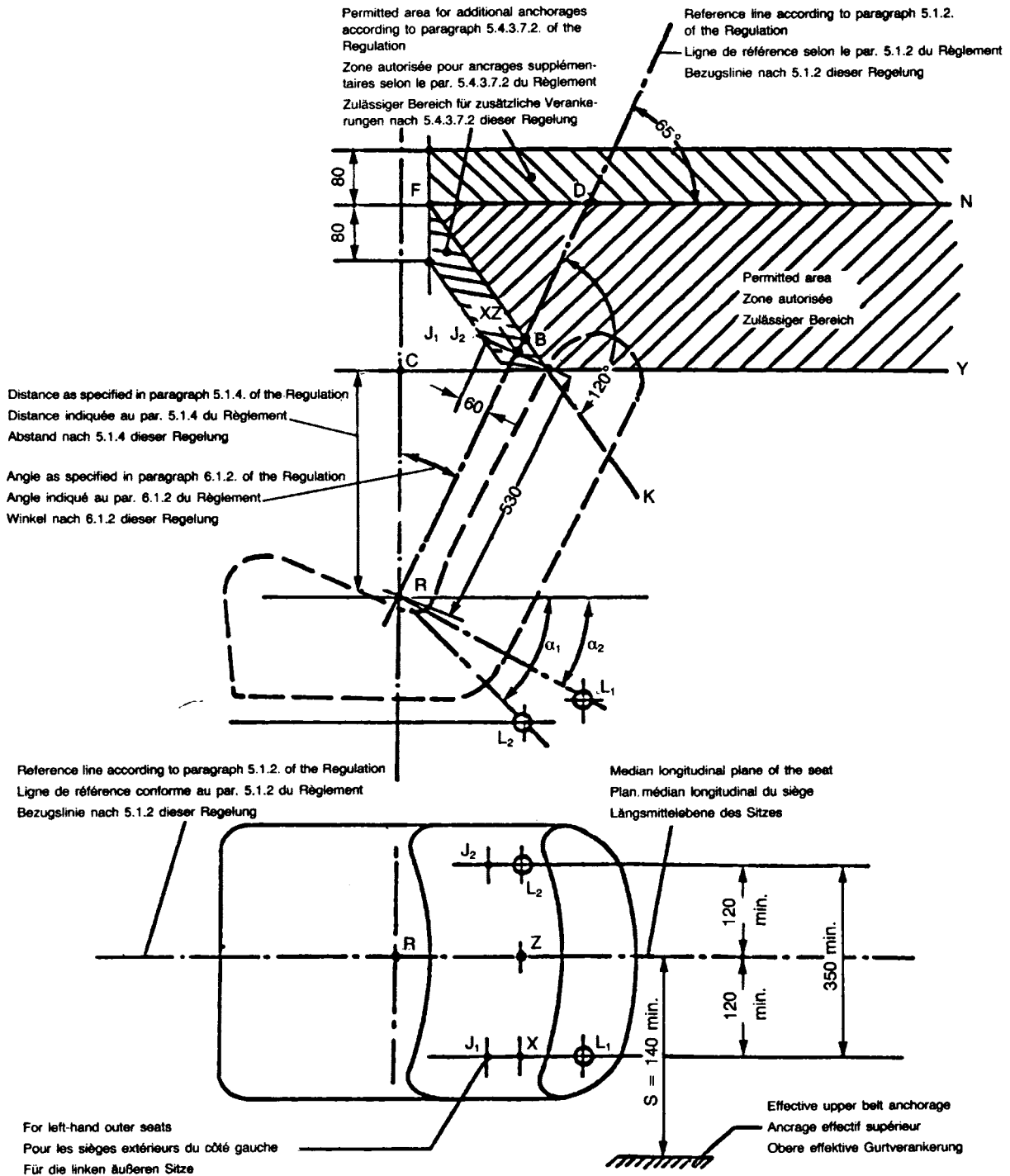
**«Annexe 3 (du Règlement)**  
**Figure 1:**  
**Zones d'emplacement**  
**des ancrages effectifs**

**„Anhang 3**  
**Abbildung 1:**  
**Anbringungsbereich**  
**der effektiven Gurtverankerung**

DR = 315 + 1,8 S  
BR = 260 + S  
except as otherwise specified in paragraphs 5.4.3.2., 5.4.3.3. and 5.4.3.6. of the Regulation

DR = 315 + 1,8 S  
BR = 260 + S  
sauf indication contraire aux par. 5.4.3.2, 5.4.3.3 et 5.4.3.6 du Règlement

DR = 315 + 1,8 S  
BR = 260 + S,  
außer wenn in 5.4.3.2, 5.4.3.3 und 5.4.3.6 dieser Regelung nichts anderes angegeben



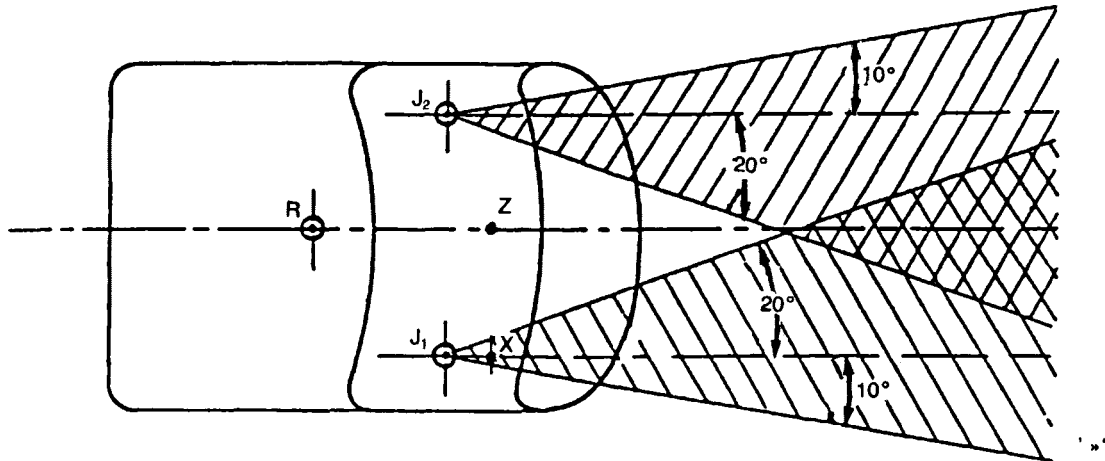
All dimensions are in mm  
Toutes les dimensions sont en millimètres  
Alle Abmessungen in Millimetern



**Figure 2:**  
Effective Upper Anchorages  
conforming to Paragraph 5.4.3.7.3.

**Figure 2:**  
Ancrages effectifs supérieurs  
conformes au par. 5.4.3.7.3

**Abbildung 2:**  
Obere effektive Gurtverankerung  
nach Absatz 5.4.3.7.3



Annex 4: Replace by the following:

Annexe 4, remplacer par la suivante:

Anhang 4 ist durch den folgenden zu ersetzen:

**“Annex 4 (to the Regulation)**

**Procedure for determining the “H” point and the actual seat-back angle and for verifying their relationship to the “R” point and the design seat-back angle**

**«Annexe 4 (du Règlement)**

**Procédure à suivre pour déterminer la position du point H et l’angle réel d’inclinaison du dossier et vérifier leur relation avec la position du point R et l’angle prévu d’inclinaison du dossier**

**„Anhang 4**

**Verfahren zur Bestimmung des H-Punktes und des tatsächlichen Rückenlehnenwinkels und zur Überprüfung ihres Verhältnisses zum R-Punkt und zum konstruktiv festgelegten Rückenlehnenwinkel**

**1. Definitions**

- 1.1. The “H” point, which indicates the position of a seated occupant in the passenger compartment, is the trace, in a longitudinal vertical plane, of the theoretical axis of rotation between the legs and the torso of a human body represented by the manikin described in paragraph 3. below.
- 1.2. The “R” point or “seating reference point” is the reference point specified by the manufacturer which:
  - 1.2.1. has co-ordinates determined in relation to the vehicle structure;
  - 1.2.2. corresponds to the theoretical position of the point of torso/legs rotation (“H” point) for the lowest and most rearward normal driving position or position of use given to each seat provided by the vehicle manufacturer.
- 1.3. “Seat-back angle” means the inclination of the seat back in relation to the vertical.
- 1.4. “Actual seat-back angle” means the angle formed by the vertical through the “H” point with the torso reference line of the human body represented by the manikin described in paragraph 3. below.

**1. Définitions**

- 1.1. Le point «H», qui caractérise la position dans l’habitacle d’un occupant assis, est la trace, sur un plan vertical longitudinal, de l’axe théorique de rotation existant entre les jambes et le tronc d’un corps humain, représenté par le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous.
- 1.2. Le point «R» ou «point de référence de place assise» est le point de référence indiqué par le constructeur, qui
  - 1.2.1. a des coordonnées déterminées par rapport à la structure du véhicule,
  - 1.2.2. correspond à la position théorique du point de rotation tronc/jambes (point «H») pour la position de conduite ou d’utilisation normale la plus basse et la plus reculée donnée à chacun des sièges prévu par le constructeur du véhicule.
- 1.3. L’«angle d’inclinaison du dossier» est l’inclinaison du dossier par rapport à la verticale.
- 1.4. L’«angle réel d’inclinaison au dossier» est l’angle formé par la verticale passant au point H et la ligne de référence du tronc du corps humain représenté par le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous.

**1 Begriffsbestimmungen**

- 1.1. Der „H-Punkt“, der im Fahrzeuginnenraum die Stellung einer sitzenden Person bezeichnet, ist der Punkt in einer vertikalen Längsebene, durch den die theoretische Drehachse zwischen den Beinen und dem Rumpf eines durch die in 3 beschriebene Prüfpuppe dargestellten menschlichen Körpers verläuft.
- 1.2. Der „R-Punkt“ oder „Bezugspunkt des Sitzplatzes“ ist der vom Hersteller angegebene Bezugspunkt,
  - 1.2.1. dessen Koordinaten auf die Struktur des Fahrzeugs bezogen sind und
  - 1.2.2. der der theoretischen Lage des Drehpunktes zwischen Rumpf und Beinen (H-Punkt) bei niedrigster und hinterster normaler Fahr- oder Benutzungsstellung jedes vom Fahrzeughersteller vorgesehene Sitzes entspricht.
- 1.3. Der „Rückenlehnenwinkel“ ist die Neigung der Rückenlehne zur Senkrechten.
- 1.4. Der „tatsächliche Rückenlehnenwinkel“ ist der Winkel, der durch die durch den H-Punkt verlaufende Senkrechte und die Rumpfbezugsline eines durch die in Absatz 3 beschriebene Prüfpuppe dargestellten menschlichen Körpers gebildet wird.
- 1.5. Der „konstruktiv festgelegte Rückenlehnenwinkel“ ist der vom Hersteller vorgesehene Winkel, der

- 1.5. “Design seat-back angle” means the angle prescribed by the manufacturer which:

- 1.5. L’«angle prévu d’inclinaison du dossier» est l’angle prescrit par le constructeur qui

- |        |  |       |  |       |  |
|--------|--|-------|--|-------|--|
| 1.5.1  | determines the seat-back angle for the lowest and most rearward normal driving position or position of use given to each seat by the vehicle manufacturer;   | 1.5.1 | détermine l'angle d'inclinaison du dossier pour la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée donnée à chacun des sièges par le constructeur du véhicule,  | 1.5.1 | den Rückenlehnenwinkel für die niedrigste und hinterste normale Fahr- oder Benutzungsstellung jedes vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Sitzes bestimmt,   |
| 1.5.2. | is formed at the "R" point by the vertical and the torso reference line;   | 1.5.2 | est formé au point R par la verticale et la ligne de référence du tronc,   | 1.5.2 | am R-Punkt durch die Senkrechte und die Rumpfbezugslinie gebildet wird, und  |
| 1.5.3. | corresponds theoretically to the actual seat-back angle.   | 1.5.3 | correspond théoriquement à l'angle réel d'inclinaison.   | 1.5.3 | theoretisch dem tatsächlichen Rückenlehnenwinkel entspricht.   |
| 2.     | Determination of "H" points and actual seat-back angles  | 2.    | Détermination des points H et des angles réels d'inclinaison des dossiers  | 2     | Bestimmung der H-Punkte und der tatsächlichen Rückenlehnenwinkel   |
| 2.1    | An "H" point and an "actual seat-back angle" shall be determined for each seat provided by the manufacturer. If the seats in the same row can be regarded as similar (bench seat, identical seats, etc.), only one "H" point and one "actual seat-back angle" shall be determined for each row of seats, the manikin described in paragraph 3. below being seated in a place regarded as representative for the row. This place shall be:  | 2.1   | On doit déterminer un point «H» et un «angle réel d'inclinaison du dossier» pour chaque place assise prévue par le constructeur. Lorsque les sièges d'une même rangée peuvent être considérés comme similaires (banquette, sièges identiques, etc.), on détermine un seul point «H» et un seul «angle réel d'inclinaison du dossier» par rangée de sièges, en plaçant le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous à une place considérée comme représentative de la rangée de sièges. Cette place est:  | 2.1   | Für jeden vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Sitzplatz ist ein H-Punkt und ein tatsächlicher Rückenlehnenwinkel zu bestimmen. Wenn die Sitze derselben Reihe als ähnlich angesehen werden können (Sitzbank, übereinstimmende Sitze usw.), ist nur ein H-Punkt und nur ein tatsächlicher Rückenlehnenwinkel für jede Sitzreihe zu bestimmen, wobei die in Absatz 3 beschriebene Prüfpuppe auf einen Platz zu bringen ist, der als typisch für die Sitzreihe anzusehen ist. Dieser Platz ist  |
| 2.1.1  | in the case of the front row, the driver's seat;   | 2.1.1 | pour la rangée avant, le siège du conducteur;  | 2.1.1 | der Führersitz für die vordere Reihe,  |
| 2.1.2. | in the case of the rear row or rows, an outer seat.  | 2.1.2 | pour la (ou les) rangée(s) arrière, une place située vers l'extérieur.   | 2.1.2 | ein äußerer Sitz für die hinteren Reihen.  |
| 2.2    | When an "H" point and an "actual seat-back angle" are being determined, the seat considered shall be placed in the lowest and most rearward normal driving position or position of use provided for it by the manufacturer. The seat back shall, if its inclination is adjustable, be locked as specified by the manufacturer or, in the absence of any specification, to an actual seat-back angle of as nearly as possible 25° from the vertical. However, for vehicles in categories other than M <sub>1</sub> and N <sub>1</sub> , a seat-back angle of 15° can be accepted. | 2.2   | Pour chaque détermination du point «H» et de l'«angle réel d'inclinaison du dossier», le siège considéré est placé dans la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée prévue pour ce siège par le constructeur. Le dossier, s'il est réglable en inclinaison, est verrouillé comme spécifié par le constructeur ou, en l'absence de spécification, de telle façon que l'angle réel d'inclinaison soit aussi proche que possible de 25°. Toutefois, pour les véhicules de catégories autres que M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> , une inclinaison du dossier du siège de 15° peut être acceptée. | 2.2   | Zur Bestimmung des H-Punktes und des tatsächlichen Rückenlehnenwinkels ist der betreffende Sitz in die niedrigste und hinterste vom Hersteller vorgesehene Fahr- oder Benutzungsstellung zu bringen. Eine in der Neigung verstellbare Rückenlehne ist nach Angabe des Herstellers zu verriegeln; fehlt eine solche Angabe, so ist die Rückenlehne bei einem tatsächlichen Rückenlehnenwinkel zu verriegeln, der gegenüber der Senkrechten möglichst nahe bei 25° liegt. Für Fahrzeuge außer solchen der Klasse M <sub>1</sub> und N <sub>1</sub> ist auch eine Neigung der Rückenlehne des Sitzes von 15° erlaubt. |
| 3      | Description of the manikin   | 3.    | Caractéristiques du mannequin  | 3     | Beschreibung der Prüfpuppe   |
| 3.1    | A three-dimensional manikin of a weight and contour corresponding to those of an adult male of average height shall be used. Such a manikin is depicted in figures 1 and 2 of the appendix to this annex.  | 3.1   | On utilise un mannequin tridimensionnel dont la masse et le contour sont ceux d'un adulte de taille moyenne. Ce mannequin est représenté sur les figures 1 et 2 de l'appendice à la présente annexe.   | 3.1   | Es ist eine dreidimensionale Prüfpuppe zu benutzen, deren Masse und Form einer männlichen erwachsenen Person mittlerer Größe entsprechen. Die Prüfpuppe ist in den Abb. 1 und 2 der Anlage zu diesem Anhang dargestellt.   |
| 3.2    | The manikin shall comprise:  | 3.2   | Ce mannequin comporte:   | 3.2   | Die Prüfpuppe besteht aus:   |
| 3.2.1  | two components, one simulating the back and the other the seat of the body, pivoting on an axis representing the axis of rotation between the torso and the thigh. The trace of this   | 3.2.1 | deux éléments simulant l'un le dos et l'autre l'assise du corps, articulés suivant un axe représentant l'axe de rotation entre le buste et la cuisse. La trace de cet axe sur le flanc du  | 3.2.1 | zwei Teilen, von denen der eine den Rücken und der andere die Sitzfläche des Körpers darstellt, die durch eine Achse gelenkig miteinander verbunden sind, die die Drehachse  |

	axis on the side of the manikin is the manikin's "H" point;	mannequin est le point H du mannequin;	zwischen Rumpf und Schenkel bildet. Die Projektion dieser Achse auf die Flanke der Prüfpuppe ist ihr H-Punkt;
3.2.2.	two components simulating the legs and pivotally attached to the component simulating the seat; and	3.2.2 deux éléments simulant les jambes et articulés par rapport à l'élément simulant l'assise;	3.2.2 zwei Teilen, die die Beine bilden und die mit den Teilen, die die Sitzfläche darstellen, gelenkig verbunden sind;
3.2.3.	two components simulating the feet and connected to the legs by pivotal joints simulating ankles.	3.2.3 deux éléments simulant les pieds, reliés aux jambes par des articulations simulant les chevilles;	3.2.3 zwei Teilen, die die Füße bilden und die mit den Beinen durch Gelenke verbunden sind, die die Knöchel darstellen.
3.2.4.	In addition, the component simulating the seat of the body shall be provided with a level enabling its transverse orientation to be verified.	3.2.4 en outre, l'élément simulant l'assise est muni d'un niveau permettant de contrôler son inclinaison dans le sens transversal.	3.2.4 Außerdem ist der Teil, der die Sitzfläche darstellt, mit einer Libelle für die Einstellung der Quermeigung versehen.
3.3.	Body-segment weights shall be attached at appropriate points corresponding to the relevant centres of gravity, so as to bring the total mass of the manikin up to about 75.6 kg. Details of the various weights are given in the table on page 2 of the appendix to this annex.	3.3 Des masses représentant le poids de chaque élément du corps sont situées aux points appropriés constituant les centres de gravité correspondants, afin de réaliser une masse totale du mannequin d'environ 75,6 kg. Le détail des différentes masses est donné dans le tableau figurant à la page 2 de l'appendice de la présente annexe.	3.3 Die Belastungsmassen, die der Masse jedes Körperteils entsprechen, sind an den Stellen, die die jeweiligen Schwerpunkte bilden, anzubringen, so daß die Gesamtmasse der Prüfpuppe etwa 75,6 kg beträgt. Ausführliche Angaben über die Massen sind in der Tabelle zu Abb. 2 der Anlage zu diesem Anhang enthalten.
3.4.	The torso reference line of the manikin is taken into account by a straight line passing through the joint between the leg and the pelvis and the theoretical joint between the neck and the thorax (see the appendix to this annex, fig. 1).	3.4 La ligne de référence du tronc du mannequin est prise en considération par une droite passant par le point d'articulation de la jambe au bassin et le point d'articulation théorique du cou sur le thorax (voir la figure 1 de l'appendice de la présente annexe).	3.4 Die Rumpfbezugslinie der Prüfpuppe ist als eine Gerade anzusehen, die durch das Hüftgelenk und das theoretische Gelenk Hals/Brustkorb verläuft (s. Abb. 1 der Anlage dieses Anhangs).
4.	Setting up the manikin	4. Mise en place du mannequin	4 Aufsetzen der Prüfpuppe
	The three-dimensional manikin shall be set up in the following manner:	La mise en place du mannequin tridimensionnel se fait de la façon suivante:	Die dreidimensionale Prüfpuppe ist in folgender Weise aufzusetzen:
4.1.	the vehicle shall be placed on a horizontal plane and the seats adjusted as prescribed in paragraph 2.2. above;	4.1 placer le véhicule sur un plan horizontal et régler les sièges comme il est indiqué au paragraphe 2.2 ci-dessus;	4.1 Das Fahrzeug ist waagrecht auszurichten, die Sitze sind nach 2.2 einzustellen.
4.2.	the seat to be tested shall be covered with a piece of cloth to facilitate correct setting up of the manikin;	4.2 recouvrir le siège à essayer d'une pièce de tissu destinée à faciliter la mise en place correcte du mannequin;	4.2 Der zu prüfende Sitz ist mit einem Stück Stoff zu bedecken, um das richtige Aufsetzen der Prüfpuppe zu erleichtern.
4.3.	the manikin shall be placed on the seat concerned, its pivotal axis being perpendicular to the longitudinal plane of symmetry of the vehicle;	4.3 asseoir le mannequin à la place considérée, son axe d'articulation étant perpendiculaire au plan longitudinal de symétrie du véhicule;	4.3 Die Prüfpuppe ist so auf den betreffenden Sitz zu setzen, daß die Gelenkachse rechtwinklig zur Längssymmetrieebene des Fahrzeugs liegt.
4.4.	the feet of the manikin shall be placed as follows:	4.4 placer les pieds du mannequin de la façon suivante:	4.4 Die Füße der Prüfpuppe sind in folgender Weise anzuordnen:
4.4.1.	in the front seats, in such a way that the level verifying the transverse orientation of the seat of the manikin is brought to the horizontal;	4.4.1 pour les places avant, de telle façon que le niveau permettant de contrôler l'inclinaison de l'assise dans le sens transversal soit ramené à l'horizontale;	4.4.1 Handelt es sich um die vorderen Sitze, so sind die Füße so anzuordnen, daß die Libelle für die Einstellung der Quermeigung der Sitzfläche wieder waagrecht ist.
4.4.2.	in the rear seats, so far as possible in such a way as to be in contact with the front seats. If the feet then rest on parts of the floor which are at different levels, the foot which first comes into contact with the front seat shall serve as a reference point and the other foot shall be so arranged that the level enabling the	4.4.2 pour les places arrière, les pieds sont disposés de manière à être, dans la mesure du possible, au contact des sièges avant. Si les pieds reposent alors sur des parties du plancher de niveaux différents, le pied qui arrive le premier au contact du siège avant sert de référence, et l'autre pied est disposé de manière	4.4.2 Handelt es sich um die hinteren Sitze, so müssen die Füße, soweit möglich, die Vordersitze berühren. Wenn die Füße dann auf verschiedenen hohen Teilen des Bodens stehen, so dient der Fuß, der den Vordersitz zuerst berührt, als Bezugspunkt, und der andere Fuß ist so anzuordnen, daß die Libelle für die

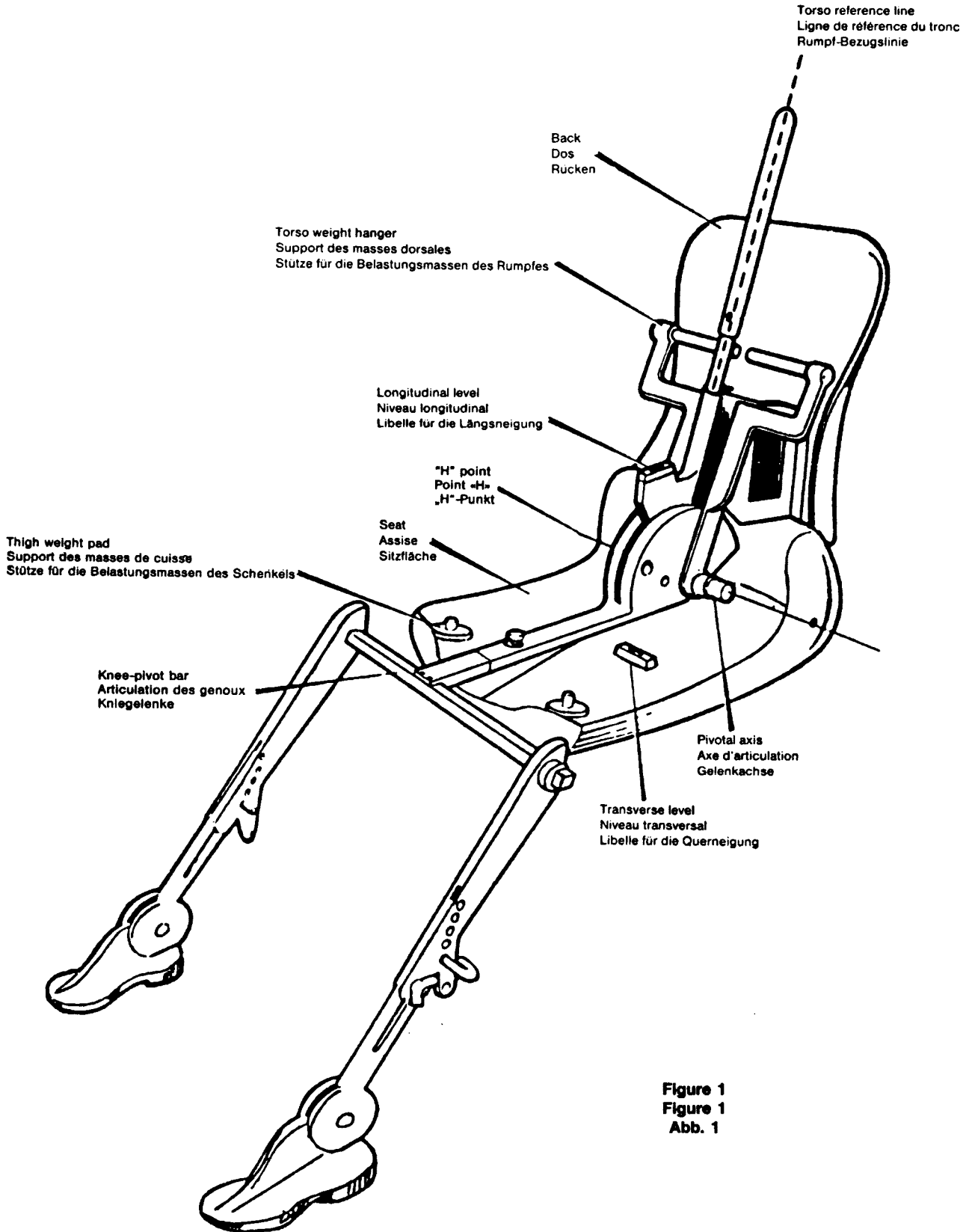
- transverse orientation of the seat of the manikin to be verified is brought to the horizontal;
- 4.4.3. if the "H" point is being determined at a centre seat, the feet shall be placed one on each side of the tunnel;
- 4.5. the weights shall be placed on the thighs, the level verifying the transverse orientation of the seat of the manikin shall be brought to the horizontal, and the weights shall be placed on the component representing the seat of the manikin;
- 4.6. the manikin shall be moved away from the seat back by means of the knee-pivot bar and the back of the manikin shall be pivoted forwards. The manikin shall be repositioned on the seat of the vehicle by being slid backwards on its seat until resistance is encountered, the back of the manikin then being replaced against the seat back;
- 4.7. a horizontal load of approximately  $10 \pm 1$  daN shall be applied to the manikin twice. The direction and point of application of the load are shown by a black arrow in fig. 2 of the appendix;
- 4.8. the weights shall be installed on the right and left sides, and the torso weights shall then be placed in position. The transverse level of the manikin shall be kept horizontal;
- 4.9. the transverse level of the manikin being kept horizontal, the back of the manikin shall be pivoted forwards until the torso weights are above the "H" point, so as to eliminate any friction with the seat back;
- 4.10. the back of the manikin shall be gently moved rearwards so as to complete the setting-up operation. The transverse level of the manikin shall be horizontal. If it is not, the procedure described above shall be repeated.
5. Results
- 5.1. When the manikin has been set up as described in paragraph 4. above, the "H" point and the actual seat-back angle of the vehicle seat considered are constituted by the "H" point and the angle of inclination of the manikin's torso reference line.
- 5.2. The co-ordinates of the "H" point in relation to three mutually perpendicular planes, and the actual seat-back angle, shall be measured for comparison with the data supplied by the vehicle manufacturer.
- que le niveau permettant de contrôler l'inclinaison transversale de l'assise soit ramené à l'horizontale;
- 4.4.3 si l'on détermine le point «H» à une place médiane, les pieds sont placés de part et d'autre du tunnel;
- 4.5 placer les masses sur les cuisses, ramener à l'horizontale le niveau transversal de l'assise et placer les masses sur l'élément représentant l'assise;
- 4.6 écarter le mannequin du dossier du siège en utilisant la barre d'articulation des genoux et ramener le dos vers l'avant. Remettre le mannequin en place sur le siège en faisant glisser en arrière l'assise jusqu'à ce qu'on rencontre de la résistance, puis renverser de nouveau en arrière le dos contre le dossier du siège;
- 4.7 appliquer deux fois une force horizontale d'environ  $10 \pm 1$  daN au mannequin. La direction et le point d'application de la force sont représentés par une flèche noire sur la figure 2 de l'appendice;
- 4.8 placer les masses sur les flancs droit et gauche, puis les masses du buste. Maintenir à l'horizontale le niveau transversal du mannequin;
- 4.9 en maintenant le niveau transversal du mannequin à l'horizontale, ramener le dos vers l'avant jusqu'à ce que les masses du buste soient au-dessus du point H, de façon à annuler tout frottement sur le dossier du siège;
- 4.10 ramener délicatement le dos en arrière de façon à terminer la mise en place. Le niveau transversal du mannequin doit être horizontal. Dans le cas contraire, procéder de nouveau comme il est indiqué ci-dessus.
5. Résultats
- 5.1 Le mannequin étant mis en place conformément au paragraphe 4 ci-dessus, le point H et l'angle réel d'inclinaison du dossier considéré sont constitués par le point H et l'angle d'inclinaison de la ligne de référence du tronc du mannequin.
- 5.2 Les coordonnées du point H par rapport à trois plans respectivement perpendiculaires et l'angle réel d'inclinaison du dossier sont mesurés pour être comparés aux données fournies par le constructeur du véhicule.
- Einstellung der Querneigung der Sitzfläche der Prüfpuppe wieder waagrecht ist.
- 4.4.3 Wird der H-Punkt für einen mittleren Sitzplatz bestimmt, ist je ein Fuß rechts und links vom Tunnel anzuordnen.
- 4.5 Nach dem Aufbringen der Belastungsmassen auf die Schenkel ist die Libelle für die Einstellung der Querneigung der Sitzfläche wieder waagrecht zu stellen, sodann sind die Belastungsmassen auf den Teil aufzubringen, der die Sitzfläche darstellt.
- 4.6 Die Prüfpuppe ist mittels der Achse der Kniegelenke von der Rückenlehne zu entfernen, der Rücken ist vorwärts zu neigen. Die Prüfpuppe ist wieder in ihre Stellung auf dem Sitz zu bringen, indem man ihre Sitzfläche so weit nach hinten verschiebt, bis sie auf Widerstand stößt; sodann ist der Rücken der Prüfpuppe wieder gegen die Rückenlehne zu kippen.
- 4.7 Eine Kraft von  $10 \text{ daN} \pm 1 \text{ daN}$  ist zweimal in waagerechter Richtung auf die Prüfpuppe aufzubringen. Richtung und Angriffspunkt der Kraft sind durch einen schwarzen Pfeil in Abb. 2 der Anlage dargestellt.
- 4.8 Nach dem Anbringen der Belastungsmassen an der rechten und der linken Seite sind die Belastungsmassen für den Rumpf anzubringen. Die Libelle für die Querneigung der Prüfpuppe muß waagrecht bleiben.
- 4.9 Während die Libelle für die Querneigung der Prüfpuppe waagrecht gehalten wird, ist der Rücken nach vorn zu neigen, bis die Belastungsmassen des Rumpfes über dem H-Punkt liegen, um jegliche Reibung mit der Rückenlehne zu vermeiden.
- 4.10 Der Rücken der Prüfpuppe ist vorsichtig in seine ursprüngliche Stellung zurückzubringen, um das Aufsetzen zu vollenden. Die Libelle für die Querneigung der Prüfpuppe muß waagrecht sein. Ist dies nicht der Fall, muß das oben beschriebene Verfahren wiederholt werden.
- 5 Ergebnisse
- 5.1 Der H-Punkt und der tatsächliche Rücklehnenwinkel des betreffenden Fahrzeugsitzes werden durch den H-Punkt und den Neigungswinkel der Rumpfbezugslinie der Prüfpuppe gebildet, wenn diese gemäß Absatz 4 aufgesetzt worden ist.
- 5.2 Die Koordinaten des H-Punktes bezüglich dreier zueinander rechtwinkligen Ebenen und der tatsächliche Rückenlehnenwinkel sind zum Vergleich mit den Angaben zu ermitteln, die vom Fahrzeughersteller zur Verfügung gestellt wurden.

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p>6. Verifying the relative positions of the "R" and "H" points and the relationship between the design seat-back angle and the actual seat-back angle</p> <p>6.1. The results of the measurements carried out in conformity with paragraph 5.2. for the "H" point and the actual seat-back angle shall be compared with the co-ordinates of the "R" point and the design seat-back angle as supplied by the vehicle manufacturer.</p> <p>6.2. The relative positions of the "R" point and the "H" point and the relationship between the design seat-back angle and the actual seat-back angle shall be considered to be satisfactory for the seat in question if the "H" point, as defined by its co-ordinates, lies within a 50 mm square whose diagonals intersect at the "R" point, and if the actual seat-back angle is within 5° of the design seat-back angle.</p> <p>6.2.1. If these conditions are met, the "R" point and the design seat-back angle shall be used for the test and, if necessary, the manikin shall be so adjusted that the "H" point coincides with the "R" point and the actual seat-back angle coincides with the design seat-back angle.</p> <p>6.3. If the "H" point on the actual seat-back angle does not satisfy the requirements of paragraph 6.2. above, the "H" point or the actual seat-back angle shall be determined twice more (three times in all). If the results of two of these three operations satisfy the requirements, the result of the test shall be considered to be satisfactory.</p> <p>6.4. Unless at least two of the three test results satisfy the requirements of paragraph 6.2., the result of the test shall be considered to be not satisfactory.</p> <p>6.5. If the situation described in paragraph 6.4. above arises, or if verification cannot be effected because the manufacturer has failed to supply information regarding the position of the "R" point or regarding the design seat-back angle, the average of the results of the three determinations may be used and be regarded as applicable in all cases where the "R" point or the design seat-back angle is referred to in this Regulation."</p> | <p>6. Vérification de la position relative des points «R» et «H» et du rapport entre l'angle prévu et l'angle réel d'inclinaison du dossier</p> <p>6.1 Les résultats des mesures faites conformément au paragraphe 5.2 pour le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier doivent être comparés aux coordonnées du point «R» et à l'angle prévu d'inclinaison du dossier qui sont indiqués par le constructeur du véhicule.</p> <p>6.2 La vérification de la position relative des points «R» et «H» et du rapport entre l'angle prévu et l'angle réel d'inclinaison du dossier est considérée comme satisfaisante pour la place assise considérée si le point «H», tel qu'il est défini par ses coordonnées, se situe dans un carré de centre «R» dont le côté est 50 mm, et si l'angle réel d'inclinaison du dossier ne s'écarte pas de plus de 5° de l'angle prévu d'inclinaison.</p> <p>6.2.1 Si ces conditions sont remplies, le point «R» et l'angle prévu d'inclinaison sont utilisés pour l'essai et, si nécessaire, le mannequin est ajusté pour que le point «H» coïncide avec le point «R» et que l'angle réel d'inclinaison du dossier coïncide avec l'angle prévu.</p> <p>6.3 Si le point «H» ou l'angle réel d'inclinaison ne satisfont pas aux prescriptions du paragraphe 6.2 ci-dessus, on procède à deux autres déterminations du point «H» ou de l'angle réel d'inclinaison (trois déterminations en tout). Si les résultats obtenus au cours de deux de ces trois opérations satisfont aux prescriptions, le résultat de l'essai est considéré comme satisfaisant.</p> <p>6.4 Si les résultats de deux au moins des trois opérations ne satisfont pas aux prescriptions du paragraphe 6.2, le résultat de l'essai est considéré comme non satisfaisant.</p> <p>6.5 Si la situation décrite au paragraphe 6.4 ci-dessus se produit, ou si la vérification ne peut être faite parce que le constructeur n'a pas fourni de renseignements sur la position du point «R» ou l'angle prévu d'inclinaison du dossier, la moyenne des résultats des trois déterminations peut être utilisée et considérée comme applicable dans tous les cas où le point «R» ou l'angle prévu d'inclinaison du dossier est mentionné dans le présent Règlement.»</p> | <p>6 Überprüfung der relativen Lage des R- und H-Punktes und des Verhältnisses zwischen konstruktiv festgelegtem und tatsächlichem Rückenlehnenwinkel</p> <p>6.1 Die Ergebnisse der Messungen nach 5.2 für den H-Punkt und den tatsächlichen Rückenlehnenwinkel sind mit den Koordinaten des R-Punktes und dem konstruktiv festgelegten Rückenlehnenwinkel, wie sie vom Fahrzeughersteller angegeben werden, zu vergleichen.</p> <p>6.2 Die Lage des R-Punktes und des H-Punktes zueinander und das Verhältnis zwischen konstruktiv festgelegtem und tatsächlichem Rückenlehnenwinkel für den betreffenden Sitz gelten als befriedigend, wenn die Koordinaten des H-Punktes in einem Quadrat mit Zentrum „R“ liegen, dessen Seiten 50 mm lang sind, und wenn der tatsächliche Rückenlehnenwinkel um nicht mehr als 5° vom konstruktiv festgelegten Rückenlehnenwinkel abweicht.</p> <p>6.2.1 Sind diese Bedingungen erfüllt, so sind für die Prüfung der R-Punkt und der konstruktiv festgelegte Rückenlehnenwinkel zu benutzen; nötigenfalls ist die Prüfpuppe so auszurichten, daß der H-Punkt mit dem R-Punkt und der tatsächliche Rückenlehnenwinkel mit dem konstruktiv festgelegten Rückenlehnenwinkel zusammenfallen.</p> <p>6.3 Genügt der H-Punkt oder der tatsächliche Rückenlehnenwinkel den Vorschriften nach 6.2 nicht, so sind zwei weitere Bestimmungen des H-Punktes oder des tatsächlichen Rückenlehnenwinkels (insgesamt drei) vorzunehmen. Entsprechen zwei der drei auf diese Weise erzielten Ergebnisse den Vorschriften, so gilt das Ergebnis der Prüfung als befriedigend.</p> <p>6.4 Entsprechen wenigstens zwei der drei Prüfergebnisse den Vorschriften nach 6.2 nicht, ist das Ergebnis der Prüfung als unzureichend anzusehen.</p> <p>6.5 In einem Fall nach 6.4 oder wenn die Prüfung in Ermangelung der vom Fahrzeughersteller zu liefernden Angaben über die Lage des R-Punktes oder den konstruktiv festgelegten Rückenlehnenwinkel nicht durchgeführt werden kann, darf das Mittel der Ergebnisse aus drei Bestimmungen jeweils anstelle des R-Punktes oder des konstruktiv festgelegten Rückenlehnenwinkels benützt werden, wo diese in dieser Regelung genannt sind.</p> |
|---|--|---|

**Annex 4 – Appendix**  
**Components**  
**of three-dimensional manikin**

**Annexe 4 – Appendice**  
**Éléments composant le mannequin**  
**tridimensionnel**

**Anhang 4 – Anlage**  
**Teile der dreidimensionalen**  
**Prüfpuppe**



**Figure 1**  
**Figure 1**  
**Abb. 1**

Dimensions and mass of manikin		Dimensions et masse du mannequin		Abmessungen und Masse der Prüfpuppe	
Mass of manikin	kg	Poids du mannequin	kg	Massen der Prüfpuppe	kg
Components simulating back and seat of body	16.6	Eléments simulant le dos et l'assise du corps	16,6	Teile, die Rücken und Sitzfläche darstellen	16,6
Torso mass	31.2	Masses dorsales	31,2	Belastungsmassen für den Rumpf	31,2
Seat mass	7.8	Masses d'assise	7,8	Belastungsmassen für die Sitzfläche	7,8
Thigh mass	6.8	Masses des cuisses	6,8	Belastungsmassen für die Schenkel	6,8
Leg mass	13.2	Masses des jambes	13,2	Belastungsmassen für die Beine	13,2
Total:	75.6	Total	75,6	insgesamt	75,6

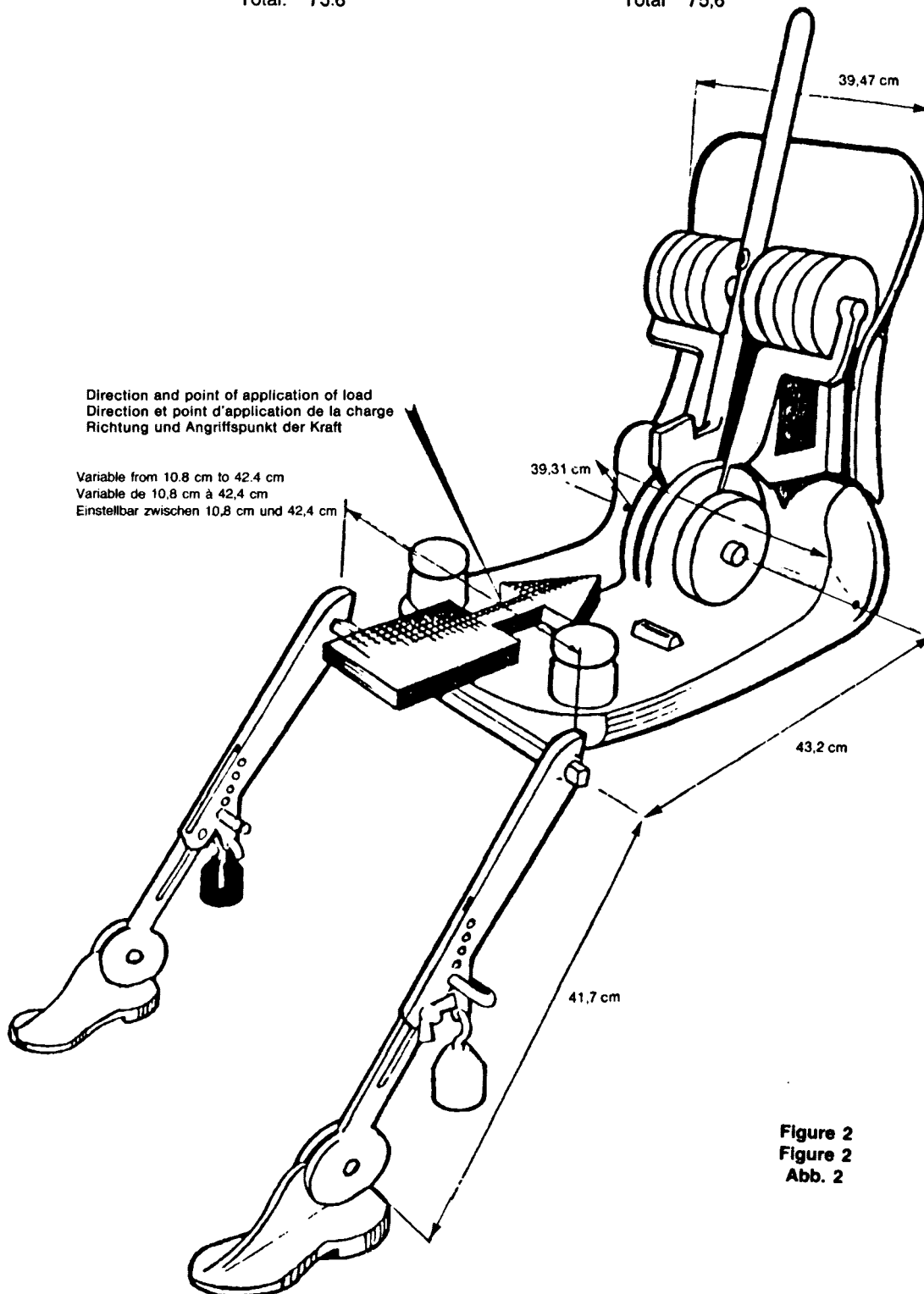


Figure 2  
Figure 2  
Abb. 2

**Annex 5**

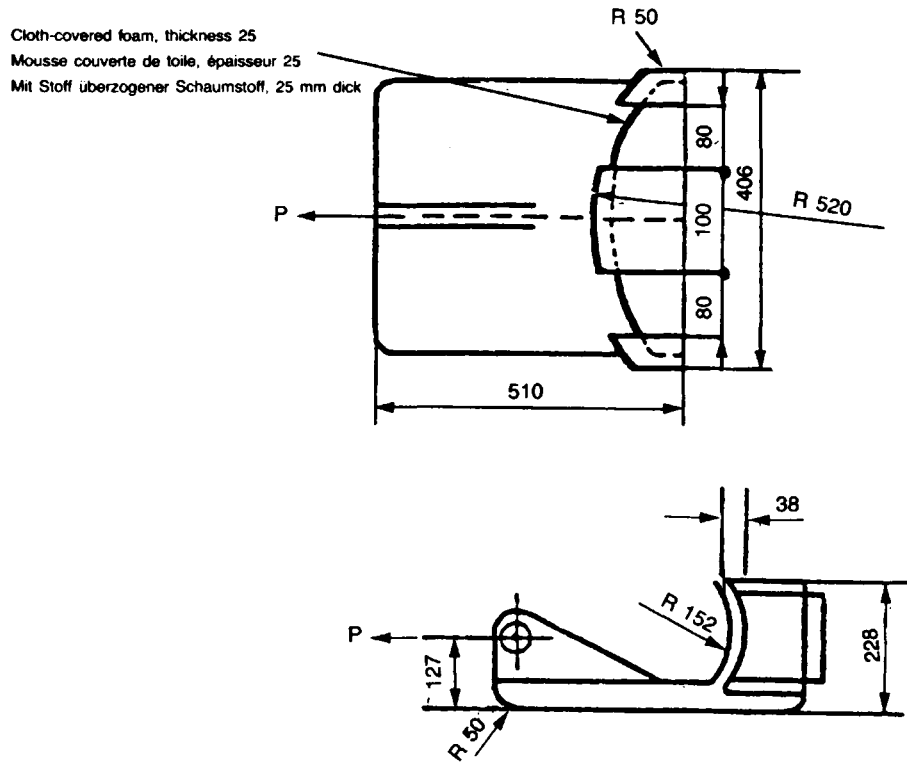
Add the following new figure 3:  
"Figure 3

**Annexe 5 (du Règlement)**

Ajouter la nouvelle figure 3 suivante:  
«Figure 3

**Anhang 5**

Folgende neue Zeichnung ist anzufügen:  
„Abbildung 3



All dimensions are in mm"  
Toutes les dimensions sont en millimètres-  
Alle Abmessungen in Millimetern"

"  
"  
"



**Dreiundzwanzigste Verordnung  
zur Änderung der Zolltarifverordnung  
(2. Erhöhung des Zollkontingents 1989 für Bananen)**

**Vom 23. November 1989**

Auf Grund des § 77 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe c des Zollgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Mai 1970 (BGBl. I S. 529), der durch Artikel 30 des Gesetzes vom 24. April 1986 (BGBl. I S. 560) neu gefaßt worden ist, verordnet der Bundesminister der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten:

**Artikel 1**

In der Anlage zu § 1 der Zolltarifverordnung vom 24. September 1986 (BGBl. II S. 896), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. September 1989 (BGBl. II S. 755), wird im Abschnitt „Zollkontingente“ bei den Codenummern 0803 00 10 und 0803 00 90 (Bananen usw.) die Angabe „667 000 t“ geändert in „835 000 t“.

**Artikel 2**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 89 des Zollgesetzes auch im Land Berlin.

**Artikel 3**

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1989 in Kraft.

Bonn, den 23. November 1989

**Der Bundesminister der Finanzen  
Waigel**

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Haager Abkommens  
über die internationale Hinterlegung gewerblicher Muster oder Modelle  
sowie der Stockholmer Ergänzungsvereinbarung zu diesem Abkommen**

**Vom 26. Oktober 1989**

1. Das Haager Abkommen vom 6. November 1925 über die internationale Hinterlegung gewerblicher Muster oder Modelle in der im Haag am 28. November 1960 beschlossenen Fassung (BGBl. 1962 II S. 774) ist nach seinem Artikel 26 Abs. 2,
2. die Stockholmer Ergänzungsvereinbarung vom 14. Juli 1967 zum Haager Abkommen (BGBl. 1970 II S. 293, 448; 1984 II S. 799) nach ihrem Artikel 10 Abs. 2

für die

Deutsche Demokratische Republik

am 7. Mai 1989

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 28. Februar 1980 (BGBl. II S. 562), vom 21. Juli 1987 (BGBl. II S. 425) und vom 8. Juni 1989 (BGBl. II S. 554).

Bonn, den 26. Oktober 1989

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. Oesterhelt

Der Bundesminister für innerdeutsche Beziehungen  
Im Auftrag  
Dr. Dobiey

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Patenzusammenarbeitsvertrages**

**Vom 31. Oktober 1989**

Der Patenzusammenarbeitsvertrag vom 19. Juni 1970  
(BGBl. 1976 II S. 649, 664; 1984 II S. 799, 975) wird nach  
seinem Artikel 63 Abs. 2 für

Spanien am 16. November 1989  
in Kraft treten.

Spanien hat bei Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde  
eine Erklärung nach Artikel 64 Abs. 1 des Patenzusammenarbeitsvertrages abgegeben.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die  
Bekanntmachung vom 23. März 1989 (BGBl. II S. 351).

Bonn, den 31. Oktober 1989

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. Oesterhelt

---

**Bekanntmachung  
des deutsch-kapverdischen Abkommens  
über Finanzielle Zusammenarbeit**

**Vom 7. November 1989**

Das in Dakar am 28. September 1989 unterzeichnete  
Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik  
Deutschland und der Regierung der Republik Kap Verde  
über Finanzielle Zusammenarbeit ist nach seinem Artikel 7

am 28. September 1989

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 7. November 1989

Der Bundesminister  
für wirtschaftliche Zusammenarbeit  
Im Auftrag  
Zahn

## Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kap Verde über Finanzielle Zusammenarbeit

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Regierung der Republik Kap Verde –

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

in dem Wunsch, 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 Kap Verde beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

### Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Kap Verde, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt (Main), Finanzierungsbeiträge bis zu insgesamt 11,0 Mio. DM (in Worten: elf Millionen Deutsche Mark) zu erhalten.

(2) Die Finanzierungsbeiträge werden wie folgt verwendet:

- a) als Projekthilfe bis zur Höhe von 6,0 Mio. DM (in Worten: sechs Millionen Deutsche Mark)
    - aa) zur Deckung erhöhten Finanzbedarfs für das Vorhaben „Wasserversorgung der Insel Fogo“,
    - bb) zur Deckung zusätzlichen Finanzbedarfs für das Vorhaben „Butangasabfüllanlage“,
    - cc) für das Vorhaben „Asphaltierung der Flugpisten Fogo und Brava“,
- wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist;
- b) bis zu 5,0 Mio. DM (in Worten: fünf Millionen Deutsche Mark) zur Finanzierung der Devisenkosten für den Bezug von Waren und Leistungen zur Deckung des laufenden notwendigen zivilen Bedarfs und der im Zusammenhang mit der finanzierten Wareneinfuhr anfallenden Devisen- und Inlandskosten für Transport, Versicherung und Montage – vorzugsweise zur weiteren Entwicklung der Inseln Fogo und Brava.

Es muß sich hierbei um Lieferungen und Leistungen gemäß der diesem Abkommen als Anlage beigefügten Liste handeln,

für die Liefer- bzw. Leistungsverträge nach dem 1. Juni 1989 abgeschlossen worden sind.

(3) Die in Absatz 2 Buchstaben aa) bis cc) bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kap Verde durch andere Vorhaben ersetzt werden.

### Artikel 2

Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe für die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben aa) bis cc) genannten Vorhaben bestimmen die zwischen der Republik Kap Verde und der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt (Main), zu schließenden Finanzierungsverträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

### Artikel 3

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

### Artikel 4

Die Regierung der Republik Kap Verde überläßt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge 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 im deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

### Artikel 5

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 6

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Republik Kap Verde innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

### Artikel 7

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Dakar am 28. September 1989 in zwei Urschriften, jede in deutscher und portugiesischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
Wöckel

Für die Regierung der Republik Kap Verde  
Spencer Lima

**Anlage**  
**zum Abkommen vom 28. September 1989**  
**zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Regierung der Republik Kap Verde**  
**über Finanzielle Zusammenarbeit**

1. Liste der Waren und Leistungen, die gemäß Artikel 1 des Regierungsabkommens vom 28. September 1989 aus den Finanzierungsbeiträgen finanziert werden können:
  - Industrielle Roh- und Hilfsstoffe sowie Halbfabrikate,
  - industrielle Ausrüstungen sowie landwirtschaftliche Maschinen und Geräte,
  - Ersatz- und Zubehörteile aller Art,
  - Erzeugnisse der chemischen Industrie, insbesondere Düngemittel, Pflanzenschutz- und Schädlingsbekämpfungsmittel, Arzneimittel,
  - Beratungsleistungen, Patente und Lizenzgebühren.
2. Einfuhrgüter, die in dieser Liste nicht enthalten sind, können nur finanziert werden, wenn die vorherige Zustimmung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland dafür vorliegt.
3. Die Einfuhr von Luxusgütern und von Verbrauchsgütern für den privaten Bedarf sowie von Gütern und Anlagen, die militärischen Zwecken dienen, ist von der Finanzierung ausgeschlossen.

---

**Bekanntmachung**  
**über den Geltungsbereich des Übereinkommens von 1976**  
**über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen**

**Vom 14. November 1989**

Das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786) ist nach seinem Artikel 17 Abs. 3 für

Belgien am 1. Oktober 1989

in Kraft getreten. Belgien hat bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde

- a) einen Vorbehalt nach Artikel 18 Abs. 1 Satz 1 zu Artikel 2 Abs. 1 Buchstaben d und e gemacht
- b) folgende Erklärung abgegeben:

*(Übersetzung)*

«Conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2, la Belgique appliquera les dispositions de la Convention à la navigation intérieure.»

„Belgien wird das Übereinkommen nach Artikel 15 Absatz 2 auf die Binnenschifffahrt anwenden.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. Juli 1989 (BGBl. II S. 736).

Bonn, den 14. November 1989

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. Oesterhelt

**Bekanntmachung  
des deutsch-guineischen Abkommens  
über Finanzielle Zusammenarbeit**

**Vom 16. November 1989**

Das in Conakry am 21. Oktober 1989 unterzeichnete  
Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik  
Deutschland und der Regierung der Republik Guinea über  
Finanzielle Zusammenarbeit ist nach seinem Artikel 7

am 21. Oktober 1989

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 16. November 1989

Der Bundesminister  
für wirtschaftliche Zusammenarbeit  
Im Auftrag  
Zahn

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

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

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

in dem Wunsch, 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 Guinea beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Verhandlungen zwischen den bei-  
den Regierungen vom 7. bis 9. Dezember 1988 in Conakry –

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1**

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht  
es der Regierung der Republik Guinea, von der Kreditanstalt für  
Wiederaufbau, Frankfurt (Main), einen Finanzierungsbeitrag bis  
zu 10 000 000,- DM (in Worten: zehn Millionen Deutsche Mark)  
zur Kofinanzierung eines Forstprogramms mit der Weltbank zu  
erhalten, wenn nach der Prüfung die Förderungswürdigkeit fest-  
gestellt worden ist.

(2) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der  
Regierung der Republik Guinea zu einem späteren Zeitpunkt  
ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung oder  
für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreu-  
ung des in Absatz 1 genannten Vorhabens von der Kreditanstalt  
für Wiederaufbau, Frankfurt (Main), zu erhalten, findet dieses  
Abkommen Anwendung.

(3) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einverneh-  
men zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und der Regierung der Republik Guinea durch andere Vorhaben  
ersetzt werden.

**Artikel 2**

Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrags sowie die  
Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, bestimmt  
der zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Em-  
pfänger des Finanzierungsbeitrags zu schließende Vertrag, der  
den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvor-  
schriften unterliegt.

**Artikel 3**

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

**Artikel 4**

Die Regierung der Republik Guinea überläßt bei den sich aus  
der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Transpor-  
ten 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 im deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

**Artikel 5**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Gewährung des

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

**Artikel 6**

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Republik Guinea innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

**Artikel 7**

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Conakry am 21. Oktober 1989 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
Dr. Hubert Beemelmans

Für die Regierung der Republik Guinea  
Ibrahima Sylla

---

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

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt, Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (02 28) 3 82 08 - 0.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 74,75 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,35 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1989 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 10,80 DM (9,40 DM zuzüglich 1,40 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 11,80 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

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

Postvertriebsstück · Z 1988 A · Gebühr bezahlt

## Übersicht über den Stand der Bundesgesetzgebung

Die 465. Übersicht über den Stand der Bundesgesetzgebung, abgeschlossen am 31. Oktober 1989, ist im Bundesanzeiger Nr. 217 vom 17. November 1989 erschienen.

Diese Übersicht enthält bei den aufgeführten Gesetzesvorlagen alle wichtigen Daten des Gesetzgebungsablaufs sowie die 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. 217 vom 17. November 1989 kann zum Preis von 5,80 DM (4,30 DM + 1,50 DM Versandkosten einschl. 7% Mehrwertsteuer) gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto „Bundesanzeiger“ Köln 834 00-502 (BLZ 370 100 50) bezogen werden.