

Bundesgesetzblatt ⁹³³

Teil II

G 1998

1997

Ausgegeben zu Bonn am 7. Mai 1997

Nr. 18

Tag	Inhalt	Seite
24. 4. 97	Neunte 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 (9. SOLAS-ÄndV)	934
14. 3. 97	Bekanntmachung des deutsch-tunesischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit 1996	956
17. 3. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Haager Abkommens über die internationale Hinterlegung gewerblicher Muster oder Modelle sowie der Stockholmer Ergänzungsvereinbarung zu diesem Abkommen	958
18. 3. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens über das grenzüberschreitende Fernsehen	958
18. 3. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Ministervereinbarung über die Einrichtung der Europol-Drogeneinheit	959
18. 3. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Europäischen Konvention über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse	959
18. 3. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens gegen Doping	960
18. 3. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über das Verbot der Entwicklung, Herstellung, Lagerung und des Einsatzes chemischer Waffen und über die Vernichtung solcher Waffen	960
20. 3. 97	Bekanntmachung über die Fortgeltung der deutsch-jugoslawischen Verträge im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesrepublik Jugoslawien	961
25. 3. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen	963

**Neunte 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
(9. SOLAS-ÄndV)**

Vom 24. April 1997

Auf Grund des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4, 5, 6 und 7 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), der durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, hinsichtlich der Nummern 2 und 4 nach § 9 Abs. 4 des Seeaufgabengesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Post und Telekommunikation:

§ 1

Die in London am 29. November 1995 von der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See angenommene EntschlieÙung 1 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch EntschlieÙung MSC.46(65) vom 16. Mai 1995 (BGBl. 1996 II S. 2775), wird hiermit in Kraft gesetzt. Die EntschlieÙung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1997 in Kraft.

Bonn, den 24. April 1997

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

**Entschließung 1
der Konferenz der Vertragsregierungen
des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
angenommen am 29. November 1995**

**Beschlußfassung über Änderungen der Anlage
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

**Resolution 1
of the Conference of Contracting Governments
to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974
adopted on 29 November 1995**

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

**Résolution 1
de la Conférence des Gouvernements contractants
à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
adoptée le 29 novembre 1995**

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

(Übersetzung)

The Conference,

Recalling article VIII (c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

Noting resolution A.596(15) adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (IMO), concerning the safety of ro-ro ships,

Noting further resolutions MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) and MSC.27(61) by which amendments to the Convention were adopted by the Maritime Safety Committee of IMO aimed at enhancing the safety of new and existing ro-ro passenger ships, as appropriate,

Expressing its concern that, since the adoption of the aforementioned amendments, a number of ro-ro passenger ships have been involved in casualties, one of which has resulted in severe loss of life,

La Conférence,

Rappelant l'article VIII c) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée «la Convention») concernant la procédure d'amendement de la Convention par une conférence des Gouvernements contractants,

Notant la résolution A.596(15) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui concerne la sécurité des transbordeurs rouliers,

Notant en outre les résolutions MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) et MSC.27(61), par lesquelles le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a adopté des amendements à la Convention en vue de renforcer la sécurité des navires rouliers à passagers neufs et existants, selon le cas,

Constatant avec inquiétude que depuis l'adoption des amendements susmentionnés, un certain nombre de navires rouliers à passagers ont eu des accidents, dont l'un a entraîné de lourdes pertes en vies humaines,

Die Konferenz –

in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe c des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) betreffend das Verfahren zur Änderung des Übereinkommens durch eine Konferenz der Vertragsregierungen,

im Hinblick auf die von der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossene Empfehlung A.596(15) über die Sicherheit von Ro-Ro-Schiffen,

ferner im Hinblick auf die Entschließungen MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) und MSC.27(61), durch die der Schiffssicherheitsausschuß der IMO Änderungen des Übereinkommens beschloß, die darauf hinzielen, die Sicherheit neuer und vorhandener Ro-Ro-Fahrgastschiffe gegebenenfalls zu erhöhen,

ihrer Besorgnis Ausdruck gebend, daß seit der Beschlußfassung über die vorstehend genannten Änderungen eine Reihe von Ro-Ro-Fahrgastschiffen in Unfälle verwickelt war, von denen einer den Verlust vieler Menschenleben zur Folge hatte,

Recognizing the urgent need to further improve the safety standards in all aspects of the design, equipment and operation of ro-ro passenger ships to avoid recurrence of such casualties,

Having considered amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated to all Members of the International Maritime Organization and all Contracting Governments to the Convention,

1. Adopts, in accordance with article VIII(c) (ii) of the Convention, amendments to the Annex 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 1 January 1997, unless, prior to this date, more than one third of Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% 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 1 July 1997 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above.

Reconnaissant qu'il faut de toute urgence améliorer davantage les normes de sécurité concernant tous les aspects de la conception, de l'équipement et de l'exploitation des navires rouliers à passagers afin d'éviter que de tels accidents ne se reproduisent,

Ayant examiné les amendements à l'Annexe à la Convention qui ont été proposés et diffusés à tous les Membres de l'Organisation maritime internationale et à tous les Gouvernements contractants à la Convention,

1. Adopte, conformément à l'article VIII c) ii) de la Convention, les amendements à l'Annexe à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. Décide, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 1997, 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 à l'article VII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 1997, après avoir été acceptés suivant la procédure décrite au paragraphe 2 ci-dessus.

in Erkenntnis der dringenden Notwendigkeit einer weiteren Erhöhung der Sicherheitsnormen in allen Bereichen des Entwurfs, der Ausrüstung und des Betriebs von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, um eine Wiederholung solcher Unfälle zu vermeiden,

nach Prüfung von Änderungen der Anlage des Übereinkommens, die allen Mitgliedern der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und allen Vertragsregierungen des Übereinkommens vorgeschlagen und zugeleitet wurden -

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe c Ziffer ii des Übereinkommens die Änderungen der Anlage zu dem Übereinkommen, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;

2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Buchstabe bb des Übereinkommens, daß die Änderungen als am 1. Januar 1997 angenommen gelten, sofern nicht vor dem genannten Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig vom Hundert des Bruttoraumgehalts 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 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Juli 1997 in Kraft treten.

Annex

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

Chapter II-1

Construction
- subdivision and stability,
machinery and electrical installations

Regulation 1 - Application

1 In paragraph 3.2, the reference to "regulation 8.9" is replaced by "regulation 8-1".

Regulation 2 - Definitions

2 The following new paragraph 13 is added after the existing paragraph 12:

"13 Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3."

Regulation 8 - Stability of passenger ships in damaged condition

3 In the text in the parenthesis following the title, the reference to "paragraph 9" is replaced by "regulation 8-1".

Annexe

Amendements
à l'Annexe à la Convention
internationale de 1974
pour la sauvegarde de la
vie humaine en mer

Chapitre II-1

Construction
- Compartimentage et stabilité,
machines et installations électriques

Règle 1 - Application

1 Au paragraphe 3.2, remplacer la référence à «la règle 8.9» par «la règle 8-1».

Règle 2 - Définitions

2 Après l'actuel paragraphe 12, ajouter un nouveau paragraphe 13, libellé comme suit:

«13 Un navire roulier à passagers est un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à la règle II-2/3.»

Règle 8 - Stabilité après avarie des navires à passagers

3 Dans le texte actuel qui figure entre parenthèses sous le titre, remplacer «du paragraphe 9» par «de la règle 8-1».

Anlage

Änderungen
der Anlage zu dem Internationalen
Übereinkommen von 1974
zum Schutz des menschlichen
Lebens auf See

Kapitel II-1

Bauart der Schiffe
- Unterteilung und Stabilität,
Maschinen und elektrische Anlagen

Regel 1 - Anwendung

1 In Absatz 3.2 wird die Bezugnahme auf „Regel 8.9“ durch „Regel 8-1“ ersetzt.

Regel 2 - Begriffsbestimmungen

2 Dem bisherigen Absatz 12 wird folgender neuer Absatz 13 angefügt:

„13 ‚Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ ist ein Schiff mit Ro-Ro-Laderäumen oder Sonderräumen im Sinne der Regel II-2/3.“

Regel 8 - Stabilität beschädigter Fahrgastschiffe

3 In dem Wortlaut in Klammern nach der Überschrift wird die Bezugnahme „des Absatzes 9“ durch „der Regel 8-1“ ersetzt.

4 Existing paragraph 2.3.5 is deleted.

4 Supprimer le paragraphe 2.3.5 existant.

4 Der bisherige Absatz 2.3.5 wird gestrichen.

5 The following new sentence is added after the existing first sentence of paragraph 7.4:

5 Au paragraphe 7.4, après la première phrase, ajouter une nouvelle phrase libellée comme suit:

5 Nach Absatz 7.4 Satz 1 wird folgender neuer Satz eingefügt:

"The determination of the ship's stability shall always be made by calculation."

"La stabilité du navire doit toujours être déterminée au moyen de calculs."

„Die Bestimmung der Stabilität des Schiffs erfolgt stets durch Berechnung.“

6 Existing paragraph 9 is deleted.

6 Supprimer le paragraphe 9 existant.

6 Der bisherige Absatz 9 wird gestrichen.

7 The following new regulations 8-1 and 8-2 are added after existing regulation 8:

7 Après la règle 8 actuelle, ajouter les nouvelles règles 8-1 et 8-2 ci-après:

7 Der bisherigen Regel 8 werden die folgenden neuen Regeln 8-1 und 8-2 angefügt:

„Regulation 8-1

„Règle 8-1

„Regel 8-1

Stability

Stabilité

Stabilität

of ro-ro passenger ships in damaged condition

après avarie des navires rouliers à passagers

beschädigter Ro-Ro-Fahrgastschiffe

Ro-Ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with regulation 8, as amended by resolution MSC.12(56), not later than the date of the first periodical survey after the date of compliance prescribed below, according to the value of A/A_{max} as defined in the annex of the Calculation procedure to assess the survivability characteristics of existing ro-ro passenger ships when using a simplified method based upon resolution A.265 (VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty-ninth session in June 1991 (MSC/Circ.574):

Les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 1997 doivent satisfaire aux dispositions de la règle 8, telle que modifiée par la résolution MSC.12(56), au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après la date d'application qui est prescrite ci-dessous, suivant la valeur de A/A_{max} , tel que défini dans l'annexe de la Procédure de calcul pour évaluer la capacité de survie des navires rouliers à passagers existants à l'aide d'une méthode simplifiée fondée sur la résolution A.265(VIII), que le Comité de la sécurité maritime a mise au point à sa cinquante-neuvième session, en juin 1991 (MSC/Circ.574):

Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, müssen den Bestimmungen der Regel 8 in der durch Entschließung MSC.12(56) geänderten Fassung entsprechen, und zwar bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem nachstehend angegebenen Tag je nach dem A/A_{max} -Wert im Sinne der Anlage zu dem Berechnungsverfahren für die Bestimmung der Überstehenscharakteristika vorhandener Ro-Ro-Fahrgastschiffe, wenn das vereinfachte Verfahren aufgrund der Entschließung A.265 (VIII) angewendet wird, das vom Schiffssicherheitsausschuß auf seiner neunundfünfzigsten Tagung im Juni 1991 entwickelt wurde (MSC/Circ.574):

Value of A/A_{max}	Date of compliance	Valeur de A/A_{max}	Date d'application	A/A_{max} -Wert	Tag, an dem den Bestimmungen entsprochen werden muß
less than 85 %	1 October 1998	inférieure à 85 %	1 ^{er} octobre 1998	weniger als 85 v.H.	1. Oktober 1998
85 % or more but less than 90 %	1 October 2000	85 % ou plus mais moins de 90 %	1 ^{er} octobre 2000	85 v.H. oder mehr, aber weniger als 90 v.H.	1. Oktober 2000
90 % or more but less than 95 %	1 October 2002	90 % ou plus mais moins de 95 %	1 ^{er} octobre 2002	90 v.H. oder mehr, aber weniger als 95 v.H.	1. Oktober 2002
95 % or more but less than 97.5 %	1 October 2004	95 % ou plus mais moins de 97,5 %	1 ^{er} octobre 2004	95 v.H. oder mehr, aber weniger als 97,5 v.H.	1. Oktober 2004
97.5 % or more	1 October 2005	97,5 % ou plus	1 ^{er} octobre 2005	97,5 v.H. oder mehr	1. Oktober 2005

Regulation 8-2

Règle 8-2

Regel 8-2

Special requirements for ro-ro passenger ships carrying 400 persons or more

Prescriptions spéciales applicables aux navires rouliers à passagers transportant 400 personnes ou plus

Besondere Anforderungen an Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die mehr als 400 Personen befördern

Notwithstanding the provisions of regulations 8 and 8-1:

Nonobstant les dispositions des règles 8 et 8-1:

Unbeschadet der Regeln 8 und 8-1 gilt folgendes:

.1 ro-ro passenger ships certified to carry 400 persons or more constructed on or after 1 July 1997 shall comply with the provisions of paragraph 2.3 of regulation 8, assuming the damage applied anywhere within the ship's length L; and

.1 les navires rouliers à passagers autorisés à transporter 400 personnes ou plus qui sont construits le 1^{er} juillet 1997 ou après cette date doivent satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.3 de la règle 8, l'avarie hypothétique étant située en un point quelconque de la longueur L du navire; et

.1 An oder nach dem 1. Juli 1997 gebaute Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die eine Genehmigung für die Beförderung von 400 Personen oder mehr haben, müssen Regel 8 Absatz 2.3 genügen, wobei angenommen wird, daß die Beschädigung an irgendeinem Punkt der Schiffslänge L liegt, und

.2 ro-ro passenger ships certified to carry 400 persons or more constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of subparagraph .1 not later than the date of the first periodical survey after the date of compliance prescribed in subparagraph .2.1, .2.2 or .2.3 which occurs the latest:

.2 les navires rouliers à passagers autorisés à transporter 400 personnes ou plus qui sont construits avant le 1^{er} juillet 1997 doivent satisfaire aux prescriptions de l'alinéa .1 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après la date d'application prescrite à l'alinéa .2.1, .2.2 ou .2.3, la date la plus éloignée étant retenue:

.2 vor dem 1. Juli 1997 gebaute Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die eine Genehmigung für die Beförderung von 400 Personen oder mehr haben, müssen den Anforderungen des Absatzes 1 genügen, und zwar spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem in Absatz 2.1, 2.2 oder 2.3 festgelegten Tag, je nachdem, welcher Tag später liegt:

.2.1	Value of A/A _{max}	Date of compliance	.2.1	Valeur de A/A _{max}	Date d'application	.2.1	A/A _{max} -Wert	Tag, an dem den Bestimmungen entsprechen werden muß
	less than 85 %.	1 October 1998		inférieure à 85 %.	1 ^{er} octobre 1998		weniger als 85 v. H.	1. Oktober 1998
	85 % or more but less than 90 %	1 October 2000		85 % ou plus mais moins de 90 %	1 ^{er} octobre 2000		85 v. H. oder mehr, aber weniger als 90 v. H.	1. Oktober 2000
	90 % or more but less than 95 %.	1 October 2002		90 % ou plus mais moins de 95 %	1 ^{er} octobre 2002		90 v. H. oder mehr, aber weniger als 95 v. H.	1. Oktober 2002
	95 % or more but less than 97,5 %	1 October 2004		95 % ou plus mais moins de 97,5 %	1 ^{er} octobre 2004		95 v. H. oder mehr, aber weniger als 97,5 v. H.	1. Oktober 2004
	97,5 % or more	1 October 2010		97,5 % ou plus	1 ^{er} octobre 2010		97,5 v. H. oder mehr	1. Oktober 2010
.2.2	Number of persons permitted to be carried		.2.2	Nombre de personnes que le navire est autorisé à transporter		.2.2	Zugelassene Zahl zu befördernder Personen	
	1 500 or more	1 October 2002		1 500 ou plus	1 ^{er} octobre 2002		1 500 oder mehr	1. Oktober 2002
	1 000 or more but less than 1 500	1 October 2006		1 000 ou plus mais moins de 1 500	1 ^{er} octobre 2006		1 000 oder mehr, aber weniger als 1 500	1. Oktober 2006
	600 or more but less than 1 000	1 October 2008		600 ou plus mais moins de 1 000	1 ^{er} octobre 2008		600 oder mehr, aber weniger als 1 000	1. Oktober 2008
	400 or more but less than 600	1 October 2010		400 ou plus mais moins de 600	1 ^{er} octobre 2010		400 oder mehr, aber weniger als 600	1. Oktober 2010
.2.3	Age of the ship equal to or greater than 20 years,		.2.3	Age du navire égal ou supérieur à 20 ans,		.2.3	Alter des Schiffs: 20 Jahre oder mehr,	
	where the age of the ship means the time counted from the date on which the keel was laid or the date on which it was at a similar stage of construction or from the date on which the ship was converted to a ro-ro passenger ship."			l'âge du navire étant le nombre d'années écoulées depuis la date à laquelle la quille du navire a été posée ou la date à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou bien depuis la date à laquelle le navire a été transformé en navire roulier à passagers."			wobei das Alter des Schiffs die Zahl der Jahre seit dem Tag der Kiellegung ist oder seit dem Tag, an dem das Schiff sich in einem vergleichbaren Bauzustand befand, oder seit dem Tag, an dem das Schiff zu einem Ro-Ro-Fahrgastschiff umgebaut wurde."	

Regulation 10 – Peak and machinery space bulkheads, shaft tunnels, etc., in passenger ships

8 The existing text of paragraphs 3 and 4 is replaced by the following:

„3 Where a long forward superstructure is fitted, the forepeak or collision bulkhead on all passenger ships shall be extended weathertight to the next full deck above the bulkhead deck. The extension shall be so arranged as to preclude the possibility of the bow door causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, a bow door.

4 The extension required in paragraph 3 need not be fitted directly above the bulkhead below, provided that all parts of the extension are not located forward of the forward limit specified in paragraph 1 or paragraph 2. However, in ships constructed before 1 July 1997:

.1 where a sloping ramp forms part of the extension, the part of the extension, which is more than 2,3 m above the bulkhead deck, may extend no more than 1 m forward of the forward limits specified in paragraph 1 or paragraph 2; and

Règle 10 – Cloisons d'extrémité, cloisons limitant les locaux des machines, tunnels des lignes d'arbre, etc., à bord des navires à passagers

8 Remplacer le texte existant des paragraphes 3 et 4 par le texte suivant:

«3 S'il existe à l'avant une longue superstructure, la cloison de coqueron avant ou la cloison d'abordage de tout navire à passagers doit être prolongée, de manière à être étanche aux intempéries, jusqu'au pont complet suivant situé au-dessus du pont de cloisonnement. Le prolongement doit être disposé de manière à ne pas pouvoir être endommagé par la porte d'étrave en cas d'avarie ou de détachement de cette dernière.

4 Il n'est pas nécessaire de placer le prolongement requis au paragraphe 3 directement au-dessus de la cloison qui se trouve en dessous, pourvu qu'aucune partie du prolongement ne se trouve à l'avant de la limite avant prescrite au paragraphe 1 ou au paragraphe 2. Toutefois, dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 1997:

.1 lorsqu'une rampe en pente fait partie du prolongement, la partie du prolongement qui se trouve à plus de 2,3 m au-dessus du pont de cloisonnement peut s'étendre sur 1 m au maximum à l'avant de la limite prescrite au paragraphe 1 ou au paragraphe 2; et

Regel 10 – Piek- und Maschinenraum-schotte, Wellentunnel usw. bei Fahrgastschiffen

8 Der bisherige Wortlaut der Absätze 3 und 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Ist ein langer vorderer Aufbau vorhanden, so ist das Vorpiek- oder Kollisions-schott bei allen Fahrgastschiffen bis zum nächsten ganzen Deck über dem Schottendeck wetterdicht hochzuführen. Diese Hochführung muß so ausgeführt sein, daß die Möglichkeit ihrer Beschädigung durch die Bugtür im Falle eines Bugtürschadens oder Verlustes der Bugtür ausgeschlossen ist.

4 Die in Absatz 3 vorgeschriebene Hochführung braucht nicht genau über dem unteren Schott zu liegen, sofern kein Teil der Hochführung über die in Absatz 1 oder 2 festgelegte vordere Grenze hinausragt. Für Schiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, gilt jedoch folgendes:

.1 Bildet eine geneigte Rampe einen Teil der Hochführung, so kann der Teil der Hochführung, der mehr als 2,3 Meter oberhalb des Schottendecks liegt, höchstens 1 Meter über die in Absatz 1 oder 2 festgelegte vordere Grenze hinausragen, und

.2 where the existing ramp does not comply with the requirements for acceptance as an extension to the collision bulkhead and the position of the ramp prevents the siting of such extension within the limits specified in paragraph 1 or paragraph 2, the extension may be sited within a limited distance aft of the aft limit specified in paragraph 1 or paragraph 2. The limited distance aft should be no more than is necessary to ensure non-interference with the ramp. The extension to the collision bulkhead shall open forward and comply with the requirements of paragraph 3 and shall be so arranged as to preclude the possibility of the ramp causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, the ramp.

5 Ramps not meeting the above requirements shall be disregarded as an extension of the collision bulkhead.

6 In ships constructed before 1 July 1997, the requirements of paragraphs 3 and 4 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997."

9 Existing paragraphs 5 and 6 are renumbered as paragraphs 7 and 8.

Regulation 15 - Openings in watertight bulkheads in passenger ships

10 The following new paragraph 6.5 is added after existing paragraph 6.4:

"6.5 In ships constructed before 1 February 1992, doors which do not comply with paragraphs 6.1 to 6.4 shall be closed before the voyage commences, and shall be kept closed during navigation; the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered into the log-book."

Regulation 19 - Construction and initial test of watertight decks, trunks, etc., in passenger ships and cargo ships

11 The following new paragraphs 2, 3 and 4 are added after existing paragraph 1:

"2 Where a ventilation trunk passing through a structure penetrates the bulkhead deck, the trunk shall be capable of withstanding the water pressure that may be present within the trunk, after having taken into account the maximum heel angle allowable during intermediate stages of flooding, in accordance with regulation 8.5.

.2 lorsque la rampe existante ne satisfait pas aux prescriptions régissant son acceptabilité en tant que prolongement de la cloison d'abordage et que sa position est telle que ce prolongement ne peut pas être placé dans les limites prescrites aux paragraphes 1 ou 2, le prolongement peut être placé à une distance limitée en arrière de la limite arrière prescrite au paragraphe 1 ou au paragraphe 2. Cette distance ne devrait pas être supérieure à celle qui est nécessaire pour éviter de gêner le fonctionnement de la rampe. Le prolongement de la cloison d'abordage doit s'ouvrir vers l'avant et satisfaire aux prescriptions du paragraphe 3 et il doit être disposé de manière à ne pas pouvoir être endommagé par la rampe en cas d'avarie ou de détachement de cette dernière.

5 Une rampe qui ne satisfait pas aux prescriptions ci-dessus ne doit pas être considérée comme un prolongement de la cloison d'abordage.

6 Dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 1997, les prescriptions des paragraphes 3 et 4 doivent être appliquées au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997."

9 Renumeroter les paragraphes 5 et 6 existants, qui deviennent les paragraphes 7 et 8.

Règle 15 - Ouvertures dans les cloisons étanches à l'eau des navires à passagers

10 Après l'actuel paragraphe 6.4, ajouter un nouveau paragraphe 6.5, libellé comme suit:

"6.5 A bord des navires construits avant le 1^{er} février 1992, les portes qui ne satisfont pas aux prescriptions des paragraphes 6.1 à 6.4 doivent être fermées avant le début du voyage et doivent être maintenues fermées pendant la navigation; l'heure de l'ouverture de ces portes à l'arrivée au port et l'heure à laquelle elles sont fermées avant que le navire quitte le port doivent être consignées dans le journal de bord."

Règle 19 - Construction et épreuves initiales des ponts étanches à l'eau, tambours, etc., des navires à passagers et des navires de charge

11 Après l'actuel paragraphe 1, ajouter trois nouveaux paragraphes 2, 3 et 4, libellés comme suit:

"2 Lorsqu'un tambour de ventilation traversant une structure pénètre dans le pont de cloisonnement, il doit pouvoir résister à la pression de l'eau dont il peut être rempli après qu'il a été tenu compte de l'angle maximal d'inclinaison admissible aux stades intermédiaires de l'envahissement, conformément à la règle 8.5.

.2 genügt die vorhandene Rampe nicht den Anforderungen für die Anerkennung als Hochführung des Kollisionsschotts und verhindert die Lage der Rampe die Anordnung einer derartigen Hochführung innerhalb der in Absatz 1 oder 2 festgelegten Grenzen, so kann die Hochführung innerhalb einer begrenzten Entfernung hinter der in Absatz 1 oder 2 festgelegten hinteren Grenze angeordnet sein. Die begrenzte Entfernung soll gerade so groß sein, daß eine Beeinträchtigung der Rampe ausgeschlossen ist. Die Hochführung des Kollisionsschotts muß nach vorne zu öffnen sein und den Anforderungen des Absatzes 3 genügen; sie muß so ausgeführt sein, daß die Möglichkeit ihrer Beschädigung durch die Rampe im Falle eines Rampenschadens oder Verlustes der Rampe ausgeschlossen ist.

5 Rampen, die den vorstehend genannten Anforderungen nicht genügen, werden nicht als Hochführung des Kollisionsschotts angesehen.

6 Schiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, müssen den Anforderungen der Absätze 3 und 4 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 genügen."

9 Die bisherigen Absätze 5 und 6 werden die Absätze 7 und 8.

Regel 15 - Öffnungen in wasserdichten Schotten bei Fahrgastschiffen

10 Nach dem bisherigen Absatz 6.4 wird folgender neuer Absatz 6.5 eingefügt:

"6.5 Auf Schiffen, die vor dem 1. Februar 1992 gebaut sind, müssen Türen, die den Absätzen 6.1 bis 6.4 nicht entsprechen, vor Beginn der Fahrt geschlossen werden und während der gesamten Fahrt geschlossen bleiben; der Zeitpunkt des Öffnens dieser Türen im Hafen und des Schließens vor dem Auslaufen des Schiffs muß in das Schiffstagebuch eingetragen werden."

Regel 19 - Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Decks, Schächte usw. bei Fahrgastschiffen und Frachtschiffen

11 Nach dem bisherigen Absatz 1 werden folgende neue Absätze 2, 3 und 4 eingefügt:

"2 Durchbricht ein durch einen Aufbau führender Lüftungsschacht das Schotten-deck, so muß der Schacht dem Wasserdruck standhalten können, der sich nach Berücksichtigung des größten Krängungswinkels, der während der Zwischenstadien der Überflutung in Übereinstimmung mit Regel 8.5 zulässig ist, im Schacht einstellt.

3 Where all or part of the penetration of the bulkhead deck is on the main ro-ro deck, the trunk shall be capable of withstanding impact pressure due to internal water motions (sloshing) of water trapped on the ro-ro deck.

4 In ships constructed before 1 July 1997, the requirements of paragraph 2 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997."

12 Existing paragraph 2 is renumbered as paragraph 5.

Regulation 20 - Watertight integrity of passenger ships above the margin line

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

"3 In passenger ships constructed on or after 1 July 1997, the open end of air pipes terminating within a superstructure shall be at least 1 m above the waterline when the ship heels to an angle of 15°, or the maximum angle of heel during intermediate stages of flooding, as determined by direct calculation, whichever is the greater. Alternatively, air pipes from tanks other than oil tanks may discharge through the side of the superstructure. The provisions of this paragraph are without prejudice to the provisions of the International Convention on Load Lines in force."

14 Existing paragraphs 3 and 4 are renumbered as paragraphs 4 and 5.

15 The following new regulations 20-2 to 20-4 are added after existing regulation 20-1:

"Regulation 20-2

Watertight integrity from the ro-ro deck (bulkhead deck) to spaces below

1 In ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1997:

- .1 subject to the provisions of subparagraphs .2 and .3, all accesses that lead to spaces below the bulkhead deck shall have a lowest point which is not less than 2.5 m above the bulkhead deck;
- .2 where vehicle ramps are installed to give access to spaces below the bulkhead deck, their openings shall be able to be closed weathertight to prevent ingress of water below, alarmed and indicated to the navigation bridge;

3 Si le tambour qui traverse le pont de cloisonnement passé en totalité ou en partie par le pont roulier principal, il doit être capable de résister à la pression d'impact due aux mouvements de l'eau retenue sur le pont roulier (effet d'impact).

4 Dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 1997, les prescriptions du paragraphe 2 doivent être appliquées au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997."

12 Renumeroter le paragraphe 2 existant, qui devient le paragraphe 5.

Règle 20 - Etanchéité des navires à passagers au-dessus de la ligne de submersion

13 Après l'actuel paragraphe 2, ajouter un nouveau paragraphe 3, libellé comme suit:

"3 Dans le cas des navires à passagers construits le 1^{er} juillet 1997 ou après cette date, l'extrémité ouverte des conduits d'aération située à l'intérieur d'une superstructure doit se trouver à 1 m au moins au-dessus de la flottaison lorsque le navire a un angle d'inclinaison de 15° ou lorsqu'il atteint l'angle maximal d'inclinaison aux stades intermédiaires de l'envahissement, tel que déterminé par des calculs directs, la valeur la plus grande étant retenue. Les conduits d'aération de citernes autres que les citernes d'hydrocarbures peuvent aussi refouler par le bordé de la superstructure. Les dispositions du présent paragraphe sont sans préjudice des dispositions de la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur."

14 Renumeroter les paragraphes 3 et 4 existants, qui deviennent les paragraphes 4 et 5.

15 Après l'actuelle règle 20-1, ajouter les nouvelles règles 20-2 à 20-4 ci-après:

«Règle 20-2

Etanchéité du pont roulier (pont de cloisonnement) jusqu'aux locaux situés au-dessous

1 Dans le cas des navires rouliers à passagers construits le 1^{er} juillet 1997 ou après cette date:

- .1 sous réserve des dispositions des alignés .2 et .3, tous les accès qui mènent à des locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement doivent avoir leur point le plus bas à au moins 2,5 m au-dessus du pont de cloisonnement;
- .2 lorsque des rampes pour véhicules sont installées pour permettre d'accéder à des locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement, leurs ouvertures doivent pouvoir être fermées de manière étanche aux intempéries pour empêcher que de l'eau ne pénètre dans les locaux situés au-dessous et doivent être équipées d'alarmes et d'indicateurs donnant un signal à la passerelle de navigation;

3 Ist der gesamte Schottendurchbruch oder ein Teil davon auf dem Ro-Ro-Hauptdeck, so muß der Schacht dem Wasserschlag des auf dem Ro-Ro-Deck eingeschlossenen Wassers (Schwappen) standhalten können.

4 Auf Schiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, werden die Anforderungen des Absatzes 2 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 angewendet."

12 Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 5.

Regel 20 - Wasserdichtigkeit über der Tauchgrenze bei Fahrgastschiffen

13 Nach dem bisherigen Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 eingefügt:

„3 Auf Fahrgastschiffen, die an oder nach dem 1. Juli 1997 gebaut sind, müssen die Öffnungen von in Aufbauten endenden Lüftungsrohren mindestens 1 Meter über dem Wasserspiegel liegen, wenn das Schiff einen Krängungswinkel von 15 Grad hat oder wenn es während der Zwischenstadien der Überflutung den größten durch direkte Berechnung ermittelten Winkel erreicht, je nachdem, welcher Winkel größer ist. Lüftungsrohre aus Tanks, die nicht Öltanks sind, können auch durch die Seite eines Aufbaus führen. Dieser Absatz berührt nicht das geltende Freibord-Übereinkommen.“

14 Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden die Absätze 4 und 5.

15 Der bisherigen Regel 20-1 werden folgende neue Regeln 20-2 bis 20-4 angefügt:

„Regel 20-2

Wasserdichtigkeit vom Ro-Ro-Deck (Schottendeck) zu den darunter liegenden Räumen

1 Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die an oder nach dem 1. Juli 1997 gebaut sind, gilt folgendes:

- .1 Vorbehaltlich der Absätze .2 und .3 muß der niedrigste Punkt aller Zugänge zu den unterhalb des Schottendecks liegenden Räumen mindestens 2,5 Meter über dem Schottendeck sein;
- .2 führen Fahrzeugrampen zu Räumen unterhalb des Schottendecks, so müssen deren Öffnungen so geschlossen werden können, daß sie wetterdicht sind, damit ein Eindringen von Wasser in die darunterliegenden Räume verhindert wird; sie müssen mit Alarm- und Anzeigevorrichtungen ausgerüstet sein, die ein Signal auf der Kommando- brücke geben;

- | | | |
|--|--|---|
| <p>.3 the Administration may permit the fitting of particular accesses to spaces below the bulkead deck provided they are necessary for the essential working of the ship, e.g. the movement of machinery and stores, subject to such accesses being made watertight, alarmed and indicated to the navigation bridge;</p> <p>.4 the accesses referred to in subparagraphs .2 and .3 shall be closed before the ship leaves the berth on any voyage and shall remain closed until the ship is at its next berth;</p> <p>.5 the master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of such accesses referred to in subparagraphs .2 and .3 is implemented; and</p> <p>.6 the master shall ensure, before the ship leaves the berth on any voyage, that an entry in the log-book, as required by regulation 25, is made of the time of the last closing of the accesses referred to in subparagraphs .2 and .3.</p> | <p>.3 l'Administration peut autoriser l'aménagement d'accès particuliers aux locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement à condition que ces accès soient nécessaires pour le service essentiel du navire, par exemple le mouvement des machines et des provisions, et sous réserve que ces accès soient étanches à l'eau et équipés d'alarmes et d'indicateurs donnant un signal à la passerelle de navigation;</p> <p>.4 les accès visés aux alinéas .2 et .3 doivent être fermés avant que le navire ne quitte son poste à quai pour prendre la mer et doivent rester fermés jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste à quai suivant;</p> <p>.5 le capitaine doit s'assurer qu'il existe un système efficace permettant de contrôler et de signaler la fermeture et l'ouverture des accès visés aux alinéas .2 et .3; et</p> <p>.6 le capitaine doit s'assurer, avant que le navire ne quitte son poste à quai pour prendre la mer, que l'heure de la dernière fermeture des accès visés aux alinéas .2 et .3 est consignée dans le journal de bord, comme cela est prescrit à la règle 25.</p> | <p>.3 die Verwaltung kann eine Anordnung von besonderen Zugängen zu Räumen unterhalb des Schottendecks genehmigen, sofern diese Zugänge für den wesentlichen Betrieb des Schiffs notwendig sind, z.B. die Bewegung von Maschinen und Vorräten; allerdings müssen diese Zugänge wasserdicht ausgeführt und mit Alarm- und Anzeigevorrichtungen ausgerüstet sein, die ein Signal auf der Kommandobrücke geben;</p> <p>.4 die in den Absätzen .2 und .3 genannten Zugänge müssen geschlossen sein, bevor das Schiff zu einer Fahrt ausläuft, und müssen geschlossen bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet;</p> <p>.5 der Kapitän muß sicherstellen, daß ein wirksames Überwachungs- und Meldesystem für das Schließen und Öffnen der in den Absätzen .2 und .3 bezeichneten Zugänge angewendet wird, und</p> <p>.6 bevor das Schiff zu einer Fahrt ausläuft, muß der Kapitän sicherstellen, daß entsprechend der Vorschrift in Regel 25 der Zeitpunkt des letzten Schließens der in den Absätzen .2 und .3 bezeichneten Türen in das Schiffstagebuch eingetragen wird.</p> |
| <p>2 In ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997:</p> <p>.1 all accesses from the ro-ro deck that lead to spaces below the bulkhead deck shall be made weathertight and means shall be provided on the navigation bridge, indicating whether the access is open or closed;</p> <p>.2 all such accesses shall be closed before the ship leaves the berth on any voyage and shall remain closed until the ship is at its next berth;</p> <p>.3 notwithstanding the requirements of subparagraph .2, the Administration may permit some accesses to be opened during the voyage but only for a period sufficient to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship; and</p> <p>.4 the requirements of subparagraph .1 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.</p> | <p>2 Dans le cas des navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 1997:</p> <p>.1 tous les accès à partir du pont roulier qui mènent à des locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement doivent être étanches aux intempéries et des moyens indiquant si l'accès est ouvert ou fermé doivent être prévus à la passerelle de navigation;</p> <p>.2 tous ces accès doivent être fermés avant que le navire ne quitte son poste à quai pour prendre la mer et doivent rester fermés jusqu'à ce que le navire arrive à son poste à quai suivant;</p> <p>.3 nonobstant les prescriptions de l'alinéa .2, l'Administration peut accepter que certains accès soient ouverts au cours du voyage mais uniquement pendant le laps de temps nécessaire pour permettre le passage et, si cela est indispensable, pour le service essentiel du navire; et</p> <p>.4 les prescriptions de l'alinéa .1 doivent être appliquées au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997.</p> | <p>2 Für Ro-Ro-Schiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, gilt folgendes:</p> <p>.1 Alle Zugänge vom Ro-Ro-Deck zu Räumen unterhalb des Schottendecks müssen wetterdicht ausgeführt sein, und auf der Kommandobrücke müssen Vorrichtungen vorgesehen sein, die anzeigen, ob ein Zugang offen oder geschlossen ist;</p> <p>.2 diese Zugänge müssen geschlossen sein, bevor das Schiff zu einer Fahrt ausläuft, und müssen geschlossen bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet;</p> <p>.3 ungeachtet der Anforderungen des Absatzes .2 kann die Verwaltung genehmigen, daß einige Zugänge während der Fahrt geöffnet werden, jedoch nur für die Dauer des Durchgehens und gegebenenfalls für den wesentlichen Betrieb des Schiffs, und</p> <p>.4 die Anforderungen des Absatzes .1 werden spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 angewendet.</p> |

Regulation 20-3

Access to ro-ro decks

In all ro-ro passenger ships, the master or the designated officer shall ensure that, without the expressed consent of the master or the designated officer, no passengers are allowed access to an enclosed ro-ro deck when the ship is underway.

Règle 20-3

Accès aux ponts rouliers

Dans le cas de tous les navires rouliers à passagers, le capitaine ou l'officier désigné doit veiller à ce qu'aucun des passagers ne soit autorisé, sans son consentement exprès, à entrer dans un pont roulier fermé lorsque le navire fait route.

Regel 20-3

Zugang zu Ro-Ro-Decks

Auf allen Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß der Kapitän oder der diensthabende Offizier sicherstellen, daß Fahrgästen während der Fahrt ohne die ausdrückliche Genehmigung des Kapitäns oder des diensthabenden Offiziers kein Zutritt zu einem geschlossenen Ro-Ro-Deck erlaubt wird.

Regulation 20-4	Règle 20-4	Regel 20-4
Closure of bulkheads on the ro-ro deck	Fermeture des cloisons sur le pont roulier	Schließen der Schotte auf dem Ro-Ro-Deck
<p>1 All transverse or longitudinal bulkheads which are taken into account as effective to confine the seawater accumulated on the ro-ro deck shall be in place and secured before the ship leaves the berth and remain in place and secured until the ship is at its next berth.</p> <p>2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1, the Administration may permit some accesses within such bulkheads to be opened during the voyage but only for sufficient time to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship."</p>	<p>1 Toutes les cloisons transversales ou longitudinales qui sont considérées comme efficaces pour retenir l'eau de mer accumulée sur le pont roulier doivent être en place et assujetties avant que le navire quitte son poste à quai et doivent rester en place et assujetties jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste à quai suivant.</p> <p>2 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, l'Administration peut accepter que certains accès ménagés dans de telles cloisons soient ouverts au cours du voyage mais uniquement pendant le laps de temps nécessaire pour permettre le passage et, si cela est indispensable, pour le service essentiel du navire."</p>	<p>1 Alle Quer- oder Längsschotte, die als geeignet gelten, das auf dem Ro-Ro-Deck angesammelte Wasser zurückzuhalten, müssen vor dem Auslaufen des Schiffs geschlossen und verriegelt sein und geschlossen und verriegelt bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet.</p> <p>2 Ungeachtet der Anforderungen des Absatzes 1 kann die Verwaltung genehmigen, daß einige Zugänge in diesen Schotten während der Fahrt geöffnet werden, jedoch nur für die Dauer des Durchgehens und gegebenenfalls für den wesentlichen Betrieb des Schiffs."</p>
Regulation 23-2 - Integrity of the hull and superstructure, damage prevention and control	Règle 23-2 - Etanchéité de la coque et de la superstructure; prévention et contrôle des avaries	Regel 23-2 - Widerstandsfähigkeit des Schiffskörpers und Aufbaus, Verhütung und Bekämpfung von Schäden
<p>16 The existing text of regulation 23-2 is replaced by the following:</p> <p>"(This regulation applies to all ro-ro passenger ships, except that for ships constructed before 1 July 1997, paragraph 2 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.)</p> <p>1 Indicators shall be provided on the navigation 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 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 by visual alarms if the door is not fully closed or if any of the securing arrangements are not in place and fully locked and by audible alarms if such door or closing appliances become open or the securing arrangements become unsecured. The indicator panel on the navigation bridge shall be equipped with a mode selection function 'harbour/sea voyage' so arranged that an audible alarm is given on the navigation bridge if the ship leaves harbour with the bow doors, inner doors, stern ramp or any other side shell doors not closed or any closing device not in the correct position. The power supply for the indicator system shall be independent of the power supply for operating and securing the doors. The indicator systems, approved by the Administration, which were installed on ships constructed before 1 July 1997 need not be changed.</p>	<p>16 Remplacer le texte existant de la règle 23-2 par le texte suivant:</p> <p>«(La présente règle s'applique à tous les navires rouliers à passagers, si ce n'est que pour les navires construits avant le 1^{er} juillet 1997, le paragraphe 2 doit être appliqué au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997.)</p> <p>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 étaient mal fermés, risqueraient, de l'Administration, d'entraîner l'envahissement 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 doit déclencher un signal lumineux lorsque la porte n'est pas complètement fermée ou que l'un quelconque des dispositifs d'assujettissement n'est pas en place et complètement verrouillé et un signal sonore lorsque cette porte ou ces dispositifs de fermeture s'ouvrent ou que les dispositifs d'assujettissement ne tiennent plus. Le tableau des indicateurs situé sur la passerelle de navigation doit être équipé d'une fonction de sélection de mode «port/voyage en mer» conçue de manière à ce qu'une alarme sonore se déclenche sur la passerelle de navigation lorsque le navire quitte le port alors que les portes d'étrave, les portes intérieures, la rampe arrière ou toute autre porte de bordé ne sont pas fermées ou que l'un quelconque des dispositifs de fermeture n'est pas dans la bonne position. La source d'énergie du système d'indicateurs doit être indépendante de la source d'énergie utilisée pour manœuvrer et assujettir les portes. Il n'est pas nécessaire de modifier les systèmes d'indicateurs installés à bord de navires construits avant le 1^{er} juillet 1997 qui ont été approuvés par l'Administration.</p>	<p>16 Der bisherige Wortlaut der Regel 23-2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:</p> <p>„(Diese Regel findet auf alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe Anwendung, mit der Ausnahme, daß auf Schiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, Absatz 2 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 Anwendung findet.)</p> <p>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 Überflutung eines Sonderraums oder Ro-Ro-Laderaums zur Folge haben können. Das Anzeigesystem muß ausfallsicher ausgelegt sein und einen optischen Alarm auslösen, wenn die Tür nicht völlig geschlossen ist oder eine Sicherung nicht ausgefahren und eingerastet ist, sowie einen akustischen Alarm auslösen, wenn sich eine dieser Türen oder Schließvorrichtungen öffnet oder sich die Sicherung löst. Das Anzeigepult auf der Kommandobrücke muß mit einer Wahltaaste ‚Hafen/Seebetrieb‘ so ausgestattet sein, daß ein akustischer Alarm auf der Kommandobrücke ausgelöst wird, wenn das Schiff den Hafen mit geöffneten Bugtüren, inneren Türen, geöffneter Heckrampe oder geöffneten anderen Seitentüren verläßt oder eine andere Verschlusvorrichtung nicht ordnungsgemäß eingerastet ist. Die Stromversorgung für das Anzeigesystem muß von der Stromversorgung für den Betrieb und die Sicherung der Türen unabhängig sein. Die von der Verwaltung zugelassenen Anzeigevorrichtungen auf Schiffen, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, brauchen nicht geändert zu werden.</p>

2 Television surveillance and a water leakage detection system shall be arranged to provide an indication to the navigation bridge and to the engine control station of any leakage through inner and outer bow doors, stern doors or any other shell doors which could lead to flooding of special category spaces or ro-ro cargo spaces.

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

4 Documented operating procedures for closing and securing 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 flooding of a special category space or ro-ro cargo space, shall be kept on board and posted at an appropriate place."

Regulation 45 - Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

17 The following new sentence is added after the existing first sentence of paragraph 5.3:

"In ro-ro passenger ships, cabling for emergency alarms and public address systems installed on or after 1 July 1998 shall be approved by the Administration having regard to the recommendations developed by the Organization."

Chapter II-2

**Construction
- fire protection, fire detection
and fire extinction**

Regulation 3 - Definitions

18 The following new paragraph 34 is added after existing paragraph 33:

"34 Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in this regulation."

19 The following new regulation 28-1 is added after existing regulation 28:

"Regulation 28-1

**Escape routes
on ro-ro passenger ships**

1 Requirements applicable to all ro-ro passenger ships

2 Un système de télévision et un système de détection des infiltrations d'eau doivent être mis en place de manière à indiquer à la passerelle de navigation et au poste de commande des machines toute infiltration par les portes d'étrave intérieures et extérieures, par les portes arrière ou par toute autre porte de bordé qui risquerait d'entraîner un envahissement 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 en permanence par un service de ronde ou par d'autres moyens efficaces, tels qu'un système de télévision, de manière que l'on puisse détecter tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé aux véhicules par des passagers lorsque le navire fait route.

4 Des documents indiquant les procédures de manœuvre pour la fermeture et l'assujettissement de toutes les portes de bordé, toutes les portes de chargement et tous les autres dispositifs de fermeture, qui, s'ils restaient ouverts ou étaient mal fermés, risqueraient, de l'avis de l'Administration, d'entraîner l'envahissement d'un local de catégorie spéciale ou d'un espace roulier à cargaison, doivent être conservés à bord et affichés à un endroit approprié.»

Règle 45 - Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique

17 Après la première phrase du paragraphe 5.3, insérer la nouvelle phrase suivante:

«A bord des navires rouliers à passagers, les câbles alimentant les systèmes d'alarme en cas de situation critique et les dispositifs de communication avec le public qui sont installés le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des recommandations élaborées par l'Organisation.»

Chapitre II-2

**Construction
- prévention, détection
et extinction de l'incendie**

Règle 3 - Définitions

18 Après l'actuel paragraphe 33, ajouter un nouveau paragraphe 34, libellé comme suit:

«34 Un navire roulier à passagers est un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la présente règle.»

19 Après l'actuelle règle 28, ajouter une nouvelle règle 28-1, libellée comme suit:

«Règle 28-1

**Echappées ménagées
à bord des navires rouliers à passagers**

1 Prescriptions applicables à tous les navires rouliers à passagers

2 Fernsehanlagen und ein Leckmeldesystem müssen eingerichtet sein, um auf der Kommandobrücke und in der Maschinenkontrollstation jedes Leck an inneren oder äußeren Bugtüren, Hecktüren oder anderen Außentüren anzuzeigen, das eine Überflutung eines Sonderraums oder Ro-Ro-Laderaums zur Folge haben kann.

3 Sonderräume und Ro-Ro-Laderäume müssen in die Ronden einbezogen oder durch wirksame Einrichtungen wie Fernsehanlagen überwacht werden, so daß während der Fahrt des Schiffs jede Bewegung der Fahrzeuge bei schweren Wetterbedingungen und jeder unbefugte Zutritt von Fahrgästen entdeckt werden kann.

4 Betriebsanleitungen für das Schließen und Sichern aller Außentüren, Ladetüren oder anderer Verschlusvorrichtungen, die, falls sie offengelassen oder nicht ordnungsgemäß gesichert werden, nach Auffassung der Verwaltung zu einer Überflutung eines Sonderraums oder Ro-Ro-Laderaums führen können, müssen an Bord mitgeführt werden und an geeigneter Stelle angebracht sein."

Regel 45 - Schutz gegen elektrischen Schlag, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs

17 Nach dem bisherigen Absatz 5.3 Satz 1 wird folgender neuer Satz eingefügt:

„Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß die Verkabelung von Notfallalarmen und Anlagen für öffentliche Durchsagen, die an oder nach dem 1. Juli 1998 eingebaut sind, von der Verwaltung unter Beachtung der von der Organisation entwickelten Empfehlungen zugelassen werden.“

Kapitel II-2

**Bauart der Schiffe
- Brandschutz, Feueranzeige
und Feuerlöschung**

Regel 3 - Begriffsbestimmungen

18 Dem bisherigen Absatz 33 wird folgender neuer Absatz 34 angefügt:

„34 ‚Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ ist ein Fahrgastschiff mit Ro-Ro-Laderäumen oder Sonderräumen im Sinne dieser Regel.“

19 Der bisherigen Regel 28 wird folgende neue Regel 28-1 angefügt:

„Regel 28-1

**Fluchtwege
auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen**

1 Anforderungen, die auf alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe Anwendung finden

1.1 This paragraph shall apply to all ro-ro passenger ships. For ships constructed before 1 July 1997 the requirements of the regulation shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

1.2 Handrails or other handholds shall be provided in all corridors along the entire escape route, so that a firm handhold is available every step of the way, where possible, to the assembly stations and embarkation stations. Such handrails shall be provided on both sides of longitudinal corridors more than 1.8 m in width and transverse corridors more than 1 m in width. Particular attention shall be paid to the need to be able to cross lobbies, atriums and other large open spaces along escape routes. Handrails and other handholds shall be of such strength as to withstand a distributed horizontal load of 750 N/m applied in the direction of the centre of the corridor or space, and a distributed vertical load of 750 N/m applied in the downward direction. The two loads need not be applied simultaneously.

1.3 Escape routes shall not be obstructed by furniture and other obstructions. With the exception of tables and chairs which may be cleared to provide open space, cabinets and other heavy furnishings in public spaces and along escape routes shall be secured in place to prevent shifting if the ship rolls or lists. Floor coverings shall also be secured in place. When the ship is underway, escape routes shall be kept clear of obstructions such as cleaning carts, bedding, luggage and boxes of goods.

1.4 Escape routes shall be provided from every normally occupied space on the ship to an assembly station. These escape routes shall be arranged so as to provide the most direct route possible to the assembly station, and shall be marked with symbols in accordance with the recommendations of the Organization.

1.5 Where enclosed spaces adjoin an open deck, openings from the enclosed space to the open deck shall, where practicable, be capable of being used as an emergency exit.

1.6 Decks shall be sequentially numbered, starting with '1' at the tank top or lowest deck. These numbers shall be prominently displayed at stair landings and lift lobbies. Decks may also be named, but the deck number shall always be displayed with the

1.1 Le présent paragraphe s'applique à tous les navires rouliers à passagers. Dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 1997, les prescriptions de la présente règle s'appliquent au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997.

1.2 Des mains courantes ou autres moyens de se retenir doivent être installés dans toutes les coursives sur toute la longueur des échappées, de sorte que l'itinéraire conduisant aux postes de rassemblement et aux postes d'embarquement soit, autant que possible, pourvu sans interruption de prises solides. Ces mains courantes doivent être installées des deux côtés des coursives longitudinales d'une largeur supérieure à 1,8 m et des coursives transversales d'une largeur supérieure à 1 m. Il convient de tenir compte en particulier de la nécessité de pouvoir traverser les halls, atriums et autres grands espaces ouverts qui se trouvent le long des échappées. Les mains courantes et autres moyens de se retenir doivent avoir une résistance telle qu'ils puissent résister à une charge horizontale répartie de 750 N/m appliquée en direction du centre de la coursive ou de l'espace, ainsi qu'à une charge verticale répartie de 750 N/m appliquée en direction du bas. Il n'est pas nécessaire de considérer que ces deux charges s'appliquent simultanément.

1.3 Les échappées ne doivent pas être obstruées par des meubles et autres obstacles. A l'exception des tables et des chaises, que l'on peut enlever pour ménager un espace libre, il convient de fixer les meubles de rangement et autres éléments d'ameublement lourds se trouvant dans les locaux de réunion et le long des échappées pour les empêcher de ripier en cas de roulis ou de gîte. Il faut également fixer les revêtements de sol. Lorsque le navire fait route, les échappées doivent être dégagées d'obstacles tels que chariots servant au nettoyage, literie, bagages ou paquets.

1.4 Des échappées doivent être ménagées depuis chaque espace du navire normalement occupé jusqu'à un poste de rassemblement. Ces échappées doivent être disposées de manière à offrir l'accès le plus direct au poste de rassemblement et doivent être signalisées au moyen de symboles conformes aux recommandations de l'Organisation.

1.5 Lorsqu'un espace fermé est contigu à un pont découvert, les ouvertures donnant accès de cet espace fermé au pont découvert doivent, si cela est possible dans la pratique, pouvoir servir d'issues de secours.

1.6 Les ponts doivent être numérotés dans l'ordre croissant à partir de «1» depuis le plafond de ballast ou le pont le plus bas. Les numéros doivent être marqués en évidence sur chaque palier d'escalier et dans chaque hall d'ascenseur. Les

1.1 Dieser Absatz findet auf alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe Anwendung. Auf Schiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, werden die Anforderungen dieser Regel spätestens am Tag der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 angewendet.

1.2 Handläufe oder andere Griffmöglichkeiten müssen in allen Gängen entlang der gesamten Fluchtwege vorgesehen sein, so daß der Weg zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen, soweit möglich, durchgehend mit festen Griffmöglichkeiten versehen ist. Diese Handläufe müssen in Längsgängen mit einer Breite von mehr als 1,8 Meter und in Quergängen mit einer Breite von mehr als 1 Meter auf jeder Seite angebracht sein. Besonders zu beachten ist die Notwendigkeit, Vorräume, Atrien und andere große offene Räume im Verlauf der Fluchtwege durchqueren zu können. Handläufe und andere Griffmöglichkeiten müssen so fest gebaut sein, daß sie bei einer gleichmäßigen waagerechten Streckenbelastung von 750 N/m in Richtung zur Mitte des Ganges oder des Raumes und einer gleichmäßigen senkrechten Streckenbelastung von 750 N/m in Abwärtsrichtung widerstehen. Die beiden Streckenbelastungen brauchen nicht gleichzeitig angewendet zu werden.

1.3 Fluchtwege dürfen nicht durch Möbel oder andere Hindernisse eingeschränkt sein. Mit Ausnahme von Tischen und Stühlen, die weggeräumt werden können, um einen freien Platz zu schaffen, müssen Schränke und andere schwere Möbel in Gesellschaftsräumen und im Verlauf von Fluchtwegen fest eingebaut sein, um ein Übergehen beim Rollen oder bei Schlagseite des Schiffs zu verhindern. Fußbodenbeläge müssen ebenfalls an ihrem Platz gesichert sein. Während der Fahrt des Schiffs müssen die Fluchtwege von Hindernissen wie Reinigungswagen, Bettzeug, Gepäck und Warenkisten freigehalten werden.

1.4 Fluchtwege müssen von jedem üblicherweise besetzten Raum des Schiffs zu einem Sammelplatz vorgesehen sein. Diese Fluchtwege müssen so angeordnet sein, daß sie den möglichst kürzesten Weg zum Sammelplatz bieten, und mit Zeichen in Übereinstimmung mit den Empfehlungen der Organisation gekennzeichnet sein.

1.5 Grenzen umschlossene Räume an ein offenes Deck, so müssen die Öffnungen des umschlossenen Raumes zum offenen Deck hin, sofern praktisch durchführbar, als Notausstieg verwendet werden können.

1.6 Die Decks müssen durchgehend nummeriert sein, beginnend mit '1' auf dem Tankdeck oder dem untersten Deck. Diese Nummern müssen auf Treppenvorflächen und den Vorräumen der Aufzüge deutlich sichtbar angebracht sein. Decks dürfen

name.

1.7 Simple 'mimic' plans showing the 'you are here' position and escape routes marked by arrows, shall be prominently displayed on the inside of each cabin door and in public spaces. The plan shall show the directions of escape, and shall be properly oriented in relation to its position on the ship.

1.8 Cabin and stateroom doors shall not require keys to unlock them from inside the room. Neither shall there be any doors along any designed escape route which require keys to unlock them when moving in the direction of escape.

2 Requirements applicable to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1997

2.1 The lowest 0.5 m of bulkheads and other partitions forming vertical divisions along escape routes shall be able to sustain a load of 750 N/m to allow them to be used as walking surfaces from the side of the escape route with the ship at large angles of heel.

2.2 The escape route from cabins to stairway enclosures shall be as direct as possible, with a minimum number of changes in direction. It shall not be necessary to cross from one side of the ship to the other to reach an escape route. It shall not be necessary to climb more than two decks up or down in order to reach an assembly station or open deck from any passenger space.

2.3 External routes shall be provided from open decks, referred to in paragraph 2.2, to the survival craft embarkation stations.

3 Requirements applicable to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999

For ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999, escape routes shall be evaluated by an evacuation analysis early in the design process. The analysis shall be used to identify and eliminate, as far as practicable, congestion which may develop during an abandonment, due to normal movement of passengers and crew along escape routes, including the possibility that crew may need to move along these routes in a direction opposite the movement of passengers. In addition, the analysis shall be used to demonstrate that escape arrangements are sufficiently flexible to provide for the possibility that certain escape routes, assembly stations, embarkation stations or survival craft may not be available as a result of a casualty."

ponts peuvent aussi avoir un nom mais leur numéro doit toujours être indiqué à côté du nom.

1.7 Des plans simples comportant l'indication «Vous êtes ici» et signalant les échappées par des flèches doivent être affichés en évidence à l'intérieur de chaque cabine, sur la porte, et dans les locaux de réunion. Ces plans doivent indiquer la direction à prendre pour utiliser les échappées et être orientés correctement compte tenu de leur emplacement à bord du navire.

1.8 Les portes des cabines doivent pouvoir s'ouvrir sans clé de l'intérieur. De même, toutes les portes se trouvant le long d'une quelconque échappée prévue devraient pouvoir s'ouvrir sans clé dans le sens de l'échappée.

2 Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers construits le 1^{er} juillet 1997 ou après cette date

2.1 Sur 0,5 m de leur partie inférieure, les cloisons et autres séparations qui constituent des cloisonnements verticaux le long des échappées doivent pouvoir résister à une charge de 750 N/m pour que l'on puisse marcher dessus lorsque l'angle de gîte est important.

2.2 L'échappée menant des cabines aux entourages d'escaliers doit être aussi directe que possible, le nombre de changements de direction devant être minimal. Il ne doit pas être nécessaire de passer d'un bord du navire à l'autre pour atteindre une échappée. Il ne doit pas être nécessaire de monter ou de descendre plus de deux ponts pour parvenir à un poste de rassemblement ou à un pont découvert à partir d'un local à passagers quelconque.

2.3 Des échappées extérieures doivent être prévues depuis les ponts découverts visés au paragraphe 2.2, jusqu'aux postes d'embarquement dans les embarcations ou radeaux de sauvetage.

3 Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers construits le 1^{er} juillet 1999 ou après cette date

Dans le cas des navires rouliers à passagers construits le 1^{er} juillet 1999 ou après cette date, les échappées doivent faire l'objet d'une analyse du point de vue de l'évacuation dès les premiers stades de la conception. L'analyse doit servir à identifier et à supprimer, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, l'encombrement qui risque de créer, lors d'un abandon, le mouvement normal des passagers et de l'équipage le long des échappées, y compris la nécessité éventuelle pour l'équipage d'aller dans le sens inverse de celui des passagers. En outre, elle doit servir à prouver que les dispositions prises en matière d'évacuation sont suffisamment souples pour parer au cas où des échappées, postes de rassemblement, postes d'embarquement ou embarcations ou radeaux de sauvetage ne seraient pas utilisables à la suite d'un accident.»

auch einen Namen erhalten; die Decksnummer muß jedoch immer neben dem Namen angegeben sein.

1.7 Leichtverständliche Deckspläne, in denen der Standort des Betrachters und die Fluchtwege mit Pfeilen gekennzeichnet sind, müssen auf der Innenseite jeder Kabinentür und in Gesellschaftsräumen deutlich sichtbar angebracht sein. Der Plan muß die Fluchtrichtung entsprechend seiner Position im Schiff genau anzeigen.

1.8 Türen von Kabinen und Schlafräumen müssen von der Innenseite ohne Schlüssel zu öffnen sein. Alle Türen im Verlauf eines bestimmten Fluchtwegs müssen in Fluchtrichtung ohne Schlüssel zu öffnen sein.

2 Anforderungen, die auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die an oder nach dem 1. Juli 1997 gebaut sind, Anwendung finden

2.1 Die untersten 0,5 Meter der Schotte und anderen Trennwände, die im Verlauf von Fluchtwegen senkrechte Trennflächen bilden, müssen eine Streckenbelastung von 750 N/m aushalten, damit sie bei großen Krängungswinkeln des Schiffs begehbar sind.

2.2 Der Fluchtweg von den Kabinen zu den Treppenschächten muß so gerade wie möglich und die Zahl von Richtungswechseln so gering wie möglich sein. Es darf nicht notwendig sein, von einer Schiffseite zur anderen zu wechseln, um einen Fluchtweg zu erreichen. Es darf nicht notwendig sein, mehr als zwei Decks hinauf- oder hinabzusteigen, um von einem Fahrgastraum aus einen Sammelplatz oder ein offenes Deck zu erreichen.

2.3 Von den in Absatz 2.2 genannten offenen Decks müssen außen liegende Wege zu den Einbootungsstationen der Überlebensfahrzeuge vorgesehen sein.

3 Anforderungen, die auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die an oder nach dem 1. Juli 1999 gebaut sind, Anwendung finden

Bei Ro-Ro-Fahrgastschiffen, die an oder nach dem 1. Juli 1999 gebaut sind, müssen die Fluchtwege im frühen Entwurfsstadium durch eine Evakuierungsanalyse bewertet werden. Die Analyse muß dazu benutzt werden, Überfüllungen, die sich während des Verlassens des Schiffs bei normaler Bewegung der Fahrgäste und Besatzung auf den Fluchtwegen ergeben könnten, soweit durchführbar, herauszufinden und zu beseitigen, wobei zu berücksichtigen ist, daß sich die Besatzung auf diesen Fluchtwegen möglicherweise entgegen der Laufrichtung der Fahrgäste bewegen muß. Außerdem muß die Analyse beweisen, daß die Fluchteinrichtungen auch angesichts der Möglichkeit, daß einige Fluchtwege, Sammelplätze, Einbootungsstationen oder Überlebensfahrzeuge nach einem Unfall ausfallen können, anpassungsfähig genug sind.“

Regulation 37 – Protection of special category spaces

20 Existing paragraph 2.1 is renumbered as paragraph 2.1.1.

21 The following new paragraph 2.1.2 is added after the renumbered paragraph 2.1.1:

“2.1.2 Discharges

2.1.2.1 In all ro-ro passenger ships discharge valves for scuppers, fitted with positive means of closing operable from a position above the bulkhead deck in accordance with the requirements of the International Convention on Load Lines in force, shall be kept open while the ships are at sea.

2.1.2.2 Any operation of the valves referred to in paragraph 2.1.2.1 shall be recorded in the log-book.”

Chapter III**Life-saving appliances and arrangements****Regulation 3 – Definitions**

22 The following new paragraph 19 is added after existing paragraph 18:

“19 Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3.”

Regulation 6 – Communications

23 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

“5 Public address systems on passenger ships

5.1 In addition to the requirements of regulation II-2/40.5 or regulation II-2/41-2, as appropriate, and of paragraph 4.2, all passenger ships shall be fitted with a public address system. With respect to passenger ships constructed before 1 July 1997 the requirements of paragraphs 5.2, 5.3 and 5.5, subject to the provisions of paragraph 5.6, shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

5.2 The public address system shall be one complete system consisting of a loud-speaker installation which enables simultaneous broadcast of messages to all spaces where crew members or passengers, or both, are normally present and to assembly stations. The public address system shall provide for the broadcast of messages from the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary.

5.3 The public address system shall be protected against unauthorized use and be clearly audible above the ambient noise in all spaces, prescribed by paragraph 5.2, and shall be provided with an override function controlled from one location on

Règle 37 – Protection des locaux de catégorie spéciale

20 Renommer le paragraphe 2.1 existant qui devient le paragraphe 2.1.1.

21 Après le paragraphe renuméroté 2.1.1, ajouter un nouveau paragraphe 2.1.2, libellé comme suit:

«2.1.2 Décharges

2.1.2.1 A bord de tous les navires rouliers à passagers, les clapets de décharge directs manoeuvrables depuis un emplacement situé au-dessus du pont de cloisonnement conformément aux prescriptions de la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur, doivent rester ouverts tant que le navire est en mer.

2.1.2.2 Toute manoeuvre des clapets visés à l’alinéa 2.1.2.1 doit être consignée dans le journal de bord.»

Chapitre III**Engins et dispositifs de sauvetage****Règle 3 – Définitions**

22 Après l’actuel paragraphe 18, ajouter le nouveau paragraphe 19 suivant:

«19 Un navire roulier à passagers est un navire à passagers doté d’espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à la règle II-2/3.»

Règle 6 – Communications

23 Après l’actuel paragraphe 4, ajouter le nouveau paragraphe 5 suivant:

«5 Dispositifs de communication avec le public à bord des navires à passagers

5.1 Outre les prescriptions de la règle II-2/40.5 ou de la règle II-2/41-2, selon le cas, et celles du paragraphe 4.2, tous les navires à passagers doivent être pourvus d’un dispositif de communication avec le public. Dans le cas des navires à passagers construits avant le 1^{er} juillet 1997, les prescriptions des paragraphes 5.2, 5.3 et 5.5 doivent être appliquées au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997, sous réserve des dispositions du paragraphe 5.6.

5.2 Le dispositif de communication avec le public doit être constitué d’un réseau complet de haut-parleurs permettant de diffuser simultanément des messages dans tous les locaux où des membres d’équipage et/ou des passagers se trouvent normalement, et aux postes de rassemblement. Il doit permettre la diffusion de messages depuis la passerelle de navigation et depuis tout autre endroit à bord où l’Administration le juge nécessaire.

5.3 Le dispositif de communication avec le public doit être protégé contre les utilisations non autorisées et pouvoir être entendu clairement au-dessus du bruit ambiant dans tous les locaux prescrits au paragraphe 5.2; il doit être muni d’une fonction

Regel 37 – Schutz der Sonderräume

20 Der bisherige Absatz 2.1 wird Absatz 2.1.1.

21 Dem neuen Absatz 2.1.1 wird folgender neuer Absatz 2.1.2 angefügt:

„2.1.2 Auslässe

2.1.2.1 Auf allen Ro-Ro-Fahrgastschiffen müssen die mit einer Rückschlagvorrichtung versehenen und in Übereinstimmung mit den Anforderungen des geltenden internationalen Freibord-Übereinkommens von einer Stelle oberhalb des Schotten-decks aus zu bedienenden Auslaßventile der Speigatte offen gehalten werden, während die Schiffe auf See sind.

2.1.2.2 Jede Betätigung der in Absatz 2.1.2.1 genannten Ventile muß im Schiffstagebuch eingetragen werden.“

Kapitel III**Rettungsmittel und -vorrichtungen****Regel 3 – Begriffsbestimmungen**

22 Dem bisherigen Absatz 18 wird folgender neuer Absatz 19 angefügt:

„19 „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ist ein Fahrgastschiff mit Ro-Ro-Laderäumen oder Sonderräumen im Sinne der Regel II-2/3.“

Regel 6 – Nachrichtenübermittlung

23 Dem bisherigen Absatz 4 wird folgender neuer Absatz 5 angefügt:

„5 Rundspruchanlagen auf Fahrgastschiffen

5.1 Zusätzlich zu den Anforderungen der Regel II-2/40.5 oder gegebenenfalls II-2/41-2 sowie des Absatzes 4.2 müssen alle Fahrgastschiffe mit einer Rundspruchanlage ausgestattet sein. Auf Fahrgastschiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, finden vorbehaltlich des Absatzes 5.6 die Anforderungen der Absätze 5.2, 5.3 und 5.5 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 Anwendung.

5.2 Die Rundspruchanlage muß ein einziges vollständiges System sein, das aus einer Lautsprecheranlage besteht, welche die gleichzeitige Verbreitung von Durchsagen zu den Sammelplätzen und in alle Räume gestattet, in denen sich üblicherweise Besatzungsmitglieder und/oder Fahrgäste aufhalten. Die Rundspruchanlage muß die Verbreitung von Durchsagen von der Kommandobrücke und von den weiteren Stellen an Bord aus ermöglichen, von denen die Verwaltung dies für erforderlich hält.

5.3 Die Rundspruchanlage muß gegen unbefugte Benutzung geschützt sein, deutlich die Umgebungsgeräusche in allen in Absatz 5.2 festgelegten Räumen übertönen und mit einer Vorrangschaltung ausgestattet sein, die von einer Stelle auf der Kom-

the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary, so that all emergency messages will be broadcast if any loudspeaker in the spaces concerned has been switched off, its volume has been turned down or the public address system is used for other purposes.

5.4 On passenger ships constructed on or after 1 July 1997:

- .1 the public address system shall have at least two loops which shall be sufficiently separated throughout their length and have two separate and independent amplifiers; and
- .2 the public address system and its performance standards shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.

5.5 The public address system shall be connected to the emergency source of power.

5.6 Ships constructed before 1 July 1997 which are already fitted with the public address system approved by the Administration which complies substantially with those required by paragraphs 5.2, 5.3 and 5.5 are not required to change their system."

24 The following new regulations 24-1 to 24-4 are added after existing regulation 24:

"Regulation 24-1

Requirements
for ro-ro passenger ships

1 This regulation applies to all ro-ro passenger ships. Ro-ro passenger ships constructed:

- .1 on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 and 5;
- .2 on or after 1 July 1986 and before 1 July 1998 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000; and
- .3 before 1 July 1986 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000.

de neutralisation commandée depuis un emplacement situé sur la passerelle de navigation ou depuis tout autre endroit à bord jugé nécessaire par l'Administration, de manière que tous les messages d'urgence soient diffusés lorsque l'un quelconque des haut-parleurs situés dans les locaux concernés n'est pas en marche, que son volume a été réduit ou que le dispositif de communication avec le public est utilisé à d'autres fins.

5.4 A bord des navires à passagers construits le 1^{er} juillet 1997 ou après cette date:

- .1 le dispositif de communication avec le public doit avoir au moins deux circuits qui soient suffisamment séparés sur l'ensemble de leur longueur et avoir deux amplificateurs distincts et indépendants; et
- .2 le dispositif de communication avec le public et ses normes de fonctionnement doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

5.5 Le dispositif de communication avec le public doit être raccordé à la source d'énergie de secours.

5.6 Les navires construits avant le 1^{er} juillet 1997 qui sont déjà munis d'un dispositif de communication avec le public approuvé par l'Administration qui est conforme pour l'essentiel à ceux qui sont prescrits par les paragraphes 5.2, 5.3 et 5.5 ne sont pas tenus de changer leur dispositif."

24 Après l'actuelle règle 24, ajouter les nouvelles règles 24-1 à 24-4 ci-après:

«Règle 24-1

Prescriptions applicables
aux navires rouliers à passagers

1 La présente règle s'applique à tous les navires rouliers à passagers. Les navires rouliers à passagers construits:

- .1 le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 et 5;
- .2 le 1^{er} juillet 1986 ou après cette date et avant le 1^{er} juillet 1998 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1998 et aux prescriptions des paragraphes 2.3, 2.4, 3 et 4 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 2000; et
- .3 avant le 1^{er} juillet 1986 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1998 et aux prescriptions des paragraphes 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 et 4 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 2000.

mandobrücke und von den weiteren Stellen an Bord aus zu steuern ist, von denen die Verwaltung dies für erforderlich hält, so daß in einem Notfall alle Durchsagen verbreitet werden, auch wenn ein Lautsprecher in den betreffenden Räumen ausgeschaltet oder eine geringe Lautstärke eingestellt sein sollte oder wenn die Rundspruchanlage für andere Zwecke verwendet wird.

5.4 Für an oder nach dem 1. Juli 1997 gebaute Fahrgastschiffe gilt folgendes:

- .1 Die Rundspruchanlage muß mindestens zwei auf ihrer gesamten Länge ausreichend getrennte Schleifen sowie zwei getrennte und voneinander unabhängige Verstärker besitzen, und
- .2 die Rundspruchanlage und die für sie geltenden Leistungsnormen müssen von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation beschlossenen Empfehlungen zugelassen werden.

5.5 Die Rundspruchanlage muß an die Notstromquelle angeschlossen sein.

5.6 Vor dem 1. Juli 1997 gebaute Schiffe, die bereits mit einer von der Verwaltung zugelassenen Rundspruchanlage ausgerüstet sind, die im wesentlichen den nach den Absätzen 5.2, 5.3 und 5.5 erforderlichen Rundspruchanlagen entsprechen, brauchen ihre Anlage nicht zu ändern."

24 Der bisherigen Regel 24 werden folgende neue Regeln 24-1 bis 24-4 angefügt:

„Regel 24-1

Anforderungen
an Ro-Ro-Fahrgastschiffe

1 Diese Regel findet auf alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe Anwendung. Ro-Ro-Fahrgastschiffe,

- .1 die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut sind, müssen den Anforderungen der Absätze 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 und 5 entsprechen;
- .2 die an oder nach dem 1. Juli 1986 und vor dem 1. Juli 1998 gebaut sind, müssen Absatz 5 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1998 und den Absätzen 2.3, 2.4, 3 und 4 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 2000 entsprechen und
- .3 die vor dem 1. Juli 1986 gebaut sind, müssen Absatz 5 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1998 und den Absätzen 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 und 4 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 2000 entsprechen.

2 Liferrafts

2.1 The ro-ro passenger ship's liferafts shall be served by marine evacuation systems complying with regulation 48.5 or launching appliances complying with regulation 48.6, equally distributed on each side of the ship.

2.2 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be provided with float-free stowage arrangements complying with the requirements of regulation 23.

2.3 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be of a type fitted with a boarding ramp complying with the requirements of regulation 39.4.1 or regulation 40.4.1, as appropriate.

2.4 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall either be automatically self-righting or be a canopied reversible liferaft which is stable in a seaway and is capable of operating safely whichever way up it is floating. Alternatively, the ship shall carry automatically self-righting liferafts or canopied reversible liferafts, in addition to its normal complement of liferafts, of such aggregate capacity as will accommodate at least 50% of the persons not accommodated in lifeboats. This additional liferaft capacity shall be determined on the basis of the difference between the total number of persons on board and the number of persons accommodated in lifeboats. Every such liferaft shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.

3 Fast rescue boats

3.1 At least one of the rescue boats on a ro-ro passenger ship shall be a fast rescue boat approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.

3.2 Each fast rescue boat shall be served by a suitable launching appliance approved by the Administration. When approving such launching appliances, the Administration shall take into account that the fast rescue boat is intended to be launched and retrieved even under severe adverse weather conditions, and also shall have regard to the recommendations adopted by the Organization.

3.3 At least two crews of each fast rescue boat shall be trained and drilled regularly having regard to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code and recommendations adopted by

2 Radeaux de sauvetage

2.1 Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la règle 48.5 ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions de la règle 48.6, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

2.2 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis de dispositifs d'arrimage leur permettant de s'arrimer librement, qui satisfont aux prescriptions de la règle 23.

2.3 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions de la règle 39.4.1 ou de la règle 40.4.1, selon le cas.

2.4 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être soit des radeaux du type à redressement automatique soit des radeaux réversibles munis d'une tente qui sont stables sur houle et peuvent être exploités en toute sécurité quel que soit le côté sur lequel ils flottent. A titre de variante, le navire doit avoir à son bord, en plus de son chargement normal de radeaux, des radeaux de sauvetage à redressement automatique ou des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, ayant une capacité totale suffisante pour recevoir au moins 50% des personnes que ne peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Cette capacité supplémentaire à bord de radeaux de sauvetage doit être déterminée sur la base de la différence entre le nombre total de personnes à bord et le nombre de personnes que peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Tous les radeaux de sauvetage en question doivent être approuvés par l'Administration, compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

3 Canots de secours rapides

3.1 Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide approuvé par l'Administration compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

3.2 Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié approuvé par l'Administration. Lorsqu'elle approuve de tels engins, l'Administration doit tenir compte du fait que les canots de secours rapides doivent pouvoir être mis à l'eau et récupérés même dans des conditions météorologiques très défavorables et elle doit aussi tenir compte des recommandations adoptées par l'Organisation.

3.3 Deux équipages au moins par canot de secours rapide doivent être formés et s'exercer régulièrement, compte tenu du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code

2 Rettungsflöße

2.1 Die Rettungsflöße eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs müssen von Schiffsevakuationssystemen entsprechend Regel 48.5 oder von Aussetzvorrichtungen entsprechend Regel 48.6 bedient werden, die über beide Seiten des Schiffs gleichmäßig verteilt sind.

2.2 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß mit einer den Anforderungen der Regel 23 entsprechenden Vorrichtung zum freien Aufschwimmen aufgestellt sein.

2.3 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß mit einer den Anforderungen der Regel 39.4.1 oder gegebenenfalls Regel 40.4.1 entsprechenden Einstiegrampe ausgerüstet sein.

2.4 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß entweder automatisch selbstaufrichtend oder ein beidseitig verwendbares Rettungsfloß mit Schutzdach sein, das im Seegang stabil ist und das unabhängig davon, mit welcher Seite es oben schwimmt, sicher eingesetzt werden kann. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, so muß das Schiff zusätzlich zu seiner üblichen Ausstattung an Rettungsflößen automatisch selbstaufrichtende Rettungsflöße oder beidseitig verwendbare Rettungsflöße mit Schutzdach mit einem solchen Gesamtfassungsvermögen mitführen, daß sie mindestens 50 v.H. der Personen aufnehmen, die nicht in Rettungsbooten untergebracht sind. Der Berechnung des zusätzlichen Fassungsvermögens der Rettungsflöße wird der Unterschied zwischen der Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen und der Anzahl der in Rettungsbooten untergebrachten Personen zugrunde gelegt. Alle entsprechenden Rettungsflöße müssen von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation beschlossenen Empfehlungen zugelassen sein.

3 Schnelle Bereitschaftsboote

3.1 Mindestens eines der Bereitschaftsboote auf einem Ro-Ro-Fahrgastschiff muß ein von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation beschlossenen Empfehlungen zugelassenes schnelles Bereitschaftsboot sein.

3.2 Jedes schnelle Bereitschaftsboot muß von einer geeigneten, von der Verwaltung zugelassenen Aussetzvorrichtung bedient werden. Bei der Zulassung solcher Aussetzvorrichtungen muß die Verwaltung berücksichtigen, daß das schnelle Bereitschaftsboot selbst unter äußerst ungünstigen Wetterbedingungen ausgesetzt und eingeholt werden soll; weiterhin muß die Verwaltung bei der Zulassung die von der Organisation beschlossenen Empfehlungen berücksichtigen.

3.3 Für jedes schnelle Bereitschaftsboot müssen mindestens zwei Besatzungen unter Berücksichtigung des Code über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den

the Organization, including all aspects of rescue, handling, manoeuvring, operating these craft in various conditions, and righting them after capsizing.

STCW) et des recommandations adoptées par l'Organisation, notamment en ce qui concerne tous les aspects du sauvetage, de la manutention, de la manœuvre, de l'exploitation de ces canots dans diverses conditions et de leur redressement après chavirement.

Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) und der von der Organisation beschlossenen Empfehlungen ausgebildet und regelmäßig in Übungen geschult werden, insbesondere in allen Bereichen der Lebensrettung, der Handhabung, des Manövrierens und des Betriebs dieser Fahrzeuge unter verschiedenen Bedingungen und des Aufrichtens dieser Fahrzeuge nach dem Kentern.

3.4 In the case where the arrangement or size of a ro-ro passenger ship, constructed before 1 July 1997, is such as to prevent the installation of the fast rescue boat required by paragraph 3.1, the fast rescue boat may be installed in place of an existing lifeboat which is accepted as a rescue boat or, in the case of ships constructed prior to 1 July 1986, boats for use in an emergency, provided that all of the following conditions are met:

3.4 Lorsque l'agencement ou la taille d'un navire roulier à passagers construit avant le 1^{er} juillet 1997 sont tels qu'il n'est pas possible d'installer le canot de secours rapide prescrit au paragraphe 3.1, le canot de secours rapide peut être installé à la place d'une embarcation de sauvetage existante qui est acceptée en tant que canot de secours ou, dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 1986, à la place d'embarcations destinées à être utilisées en cas d'urgence, sous réserve que toutes les conditions ci-après soient remplies:

3.4 Ist durch die baulichen Verhältnisse oder die Größe eines vor dem 1. Juli 1997 gebauten Ro-Ro-Fahrgastschiffs die Aufstellung eines nach Absatz 3.1 vorgeschriebenen schnellen Bereitschaftsboots nicht möglich, so kann das schnelle Bereitschaftsboot anstelle eines vorhandenen Rettungsboots aufgestellt werden, das als Bereitschaftsboot beziehungsweise bei Schiffen, die vor dem 1. Juli 1986 gebaut sind, als Boot zur Verwendung in einem Notfall eingestuft wurde; allerdings müssen alle nachstehenden Bedingungen erfüllt werden:

- .1 the fast rescue boat installed is served by a launching appliance complying with the provisions of paragraph 3.2;
- .2 the capacity of the survival craft lost by the above substitution is compensated by the installation of liferafts capable of carrying at least an equal number of persons served by the lifeboat replaced; and
- .3 such liferafts are served by the existing launching appliances or marine evacuation systems.

- .1 le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du paragraphe 3.2;
- .2 la réduction de la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage causée par cette substitution est compensée par l'installation de radeaux de sauvetage capables de recevoir un nombre de personnes au moins égal à celui que l'embarcation de sauvetage ainsi remplacée aurait pu recevoir; et
- .3 ces radeaux de sauvetage sont desservis par les dispositifs de mise à l'eau ou d'évacuation en mer existants.

- .1 Das aufgestellte schnelle Bereitschaftsboot wird von einer Absatz 3.2 entsprechenden Aussetzvorrichtung bedient;
- .2 der Verlust an Fassungsvermögen der Überlebensfahrzeuge durch den obengenannten Austausch wird durch die Aufstellung von Rettungsflößen mit einem Fassungsvermögen von mindestens ebenso vielen Personen ausgeglichen, wie das ersetzte Rettungsboot hätte aufnehmen können, und
- .3 diese Rettungsflöße werden von den vorhandenen Aussetzvorrichtungen oder Schiffsevakuierungssystemen bedient.

4 Means of rescue

4.1 Each ro-ro passenger ship shall be equipped with efficient means for rapidly recovering survivors from the water and transferring survivors from rescue units or survival craft to the ship.

4 Moyens de récupération

4.1 Chaque navire roulier à passagers doit être muni de moyens efficaces permettant de récupérer rapidement les survivants se trouvant dans l'eau et de transférer des survivants à bord du navire à partir d'unités de sauvetage ou d'embarcations ou de radeaux de sauvetage.

4 Mittel für das Bergen Schiffbrüchiger

4.1 Jedes Ro-Ro-Fahrgastschiff muß mit wirksamen Mitteln für das schnelle Bergen Schiffbrüchiger aus dem Wasser und für deren Übergabe von Rettungseinheiten oder Überlebensfahrzeugen auf das Schiff ausgerüstet sein.

4.2 The means of transfer of survivors to the ship may be part of a marine evacuation system, or may be part of a system designed for rescue purposes.

4.2 Les moyens permettant de transférer les survivants à bord du navire peuvent faire partie soit d'un dispositif d'évacuation en mer, soit d'un dispositif prévu pour la récupération.

4.2 Die Mittel für die Übergabe Schiffbrüchiger auf das Schiff können Teil eines Schiffsevakuierungssystems oder Teil eines für Bergungszwecke vorgesehenen Systems sein.

4.3 If the slide of a marine evacuation system is intended to provide the means of transfer of survivors to the deck of the ship, the slide shall be equipped with handlines or ladders to aid in climbing up the slide.

4.3 Lorsque la glissière du dispositif d'évacuation en mer est destinée à servir de moyen de transfert des survivants jusqu'au pont du navire, elle doit être munie de lignes à main ou d'échelles pour aider les personnes à remonter.

4.3 Ist die Rutsche eines Schiffsevakuierungssystems für die Übergabe Schiffbrüchiger auf das Deck des Schiffs bestimmt, so muß sie mit Griffleinen oder Leitern als Kletterhilfe versehen sein.

5 Lifejackets

5.1 Notwithstanding the requirements of regulations 7.2 and 21.2, a sufficient number of lifejackets shall be stowed in the vicinity of the assembly stations so that passengers do not have to return to their cabins to collect their lifejackets.

5 Brassières de sauvetage

5.1 Nonobstant les prescriptions des règles 7.2 et 21.2, un nombre suffisant de brassières de sauvetage doit être entreposé à proximité des postes de rassemblement afin que les passagers ne soient pas obligés de retourner dans leur cabine pour y prendre leur brassière de sauvetage.

5 Rettungswesten

5.1 Ungeachtet der Anforderungen der Regeln 7.2 und 21.2 muß eine ausreichende Anzahl an Rettungswesten in der Nähe der Sammelplätze aufbewahrt werden, damit Fahrgäste nicht zu ihren Kabinen zurückkehren müssen, um ihre Rettungswesten zu holen.

5.2 In ro-ro passenger ships, each life-jacket shall be fitted with a light complying

5.2 A bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage

5.2 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß jede Rettungsweste mit einer den Anforderun-

with the requirements of regulation 32.3.

Regulation 24-2

Information on passengers

1 All persons on board passenger ships shall be counted prior to departure.

2 Details of persons who have declared a need for special care or assistance in emergency situations shall be recorded and communicated to the master prior to departure.

3 In addition, not later than 1 January 1999, the names and gender of all persons on board, distinguishing between adults, children and infants shall be recorded for search and rescue purposes.

4 The information required by paragraphs 1, 2 and 3 shall be kept ashore and made readily available to search and rescue services when needed.

5 Administrations may exempt passenger ships from the requirements of paragraph 3, if the scheduled voyages of such ships render it impracticable for them to prepare such records.

Regulation 24-3

Helicopter landing and pick-up areas

1 All ro-ro passenger ships shall be provided with a helicopter pick-up area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.

2 Ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of paragraph 1 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

3 Passenger ships of 130 m in length and upwards, constructed on or after 1 July 1999, shall be fitted with a helicopter landing area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.

Regulation 24-4

Decision support system for masters of passenger ships

1 This regulation applies to all passenger ships. Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1999.

doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle 32.3.

Règle 24-2

Renseignements concernant les passagers

1 Toutes les personnes à bord d'un navire à passagers doivent être comptées avant le départ.

2 Les renseignements concernant les personnes qui ont fait savoir qu'elles auraient besoin de soins ou d'une assistance particulières dans des situations d'urgence doivent être consignés et communiqués au capitaine avant le départ.

3 En outre, le 1^{er} janvier 1999 au plus tard, le nom et le sexe de toutes les personnes à bord, accompagnés d'une indication permettant de déterminer s'il s'agit d'adultes, d'enfants ou de nourrissons, doivent être consignés aux fins de la recherche et du sauvetage.

4 Les renseignements visés aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus doivent être conservés à terre et être mis rapidement à la disposition des services de recherche et de sauvetage lorsque cela est nécessaire.

5 Les Administrations peuvent exempter les navires à passagers de l'application des prescriptions du paragraphe 3 si les voyages à heures fixes de ces navires sont tels qu'il leur est impossible en pratique d'établir de tels documents.

Règle 24-3

Aires d'atterrissage et d'évacuation par hélicoptère

1 Tous les navires rouliers à passagers doivent disposer d'une aire d'évacuation par hélicoptère approuvée par l'Administration compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

2 Les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 1997 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997.

3 Les navires à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 130 m construits le 1^{er} juillet 1999 ou après cette date doivent disposer d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère approuvée par l'Administration compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

Règle 24-4

Système d'aide à la décision destiné aux capitaines des navires à passagers

1 La présente règle s'applique à tous les navires à passagers. Les navires à passagers construits avant le 1^{er} juillet 1997 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1999.

gen der Regel 32.3 entsprechenden Leuchte ausgerüstet sein.

Regel 24-2

Angaben zu Fahrgästen

1 Alle Personen an Bord von Fahrgastschiffen müssen vor der Abfahrt gezählt werden.

2 Einzelheiten zu den Personen, die mitgeteilt haben, daß sie in Notfallsituationen besondere Fürsorge oder Hilfe benötigen, müssen festgehalten und vor dem Auslaufen des Schiffs dem Kapitän zur Kenntnis gebracht werden.

3 Darüber hinaus müssen spätestens ab dem 1. Januar 1999 Name und Geschlecht aller Personen an Bord für Such- und Rettungszwecke schriftlich festgehalten werden, wobei zwischen Erwachsenen, Kindern und Kleinkindern zu unterscheiden ist.

4 Die nach den Absätzen 1, 2 und 3 erforderlichen Angaben müssen an Land aufbewahrt und Such- und Rettungsdiensten bei Bedarf schnell zur Verfügung gestellt werden.

5 Verwaltungen können Fahrgastschiffe von den Anforderungen des Absatzes 3 befreien, wenn es für diese Schiffe aufgrund ihrer Fahrpläne nicht durchführbar ist, diese Aufzeichnungen zu fertigen.

Regel 24-3

Lande- und Aufwischflächen für Hubschrauber

1 Auf allen Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß eine von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation beschlossenen Empfehlungen zugelassene Aufwischfläche für Hubschrauber eingerichtet sein.

2 Vor dem 1. Juli 1997 gebaute Ro-Ro-Fahrgastschiffe müssen den Anforderungen des Absatzes 1 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 genügen.

3 Auf an oder nach dem 1. Juli 1999 gebauten Fahrgastschiffen von 130 Meter Länge oder mehr muß eine von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation beschlossenen Empfehlungen zugelassene Landefläche für Hubschrauber eingerichtet sein.

Regel 24-4

Entscheidungshilfesystem für Kapitäne von Fahrgastschiffen

1 Diese Regel findet auf alle Fahrgastschiffe Anwendung. Vor dem 1. Juli 1997 gebaute Fahrgastschiffe müssen den Anforderungen dieser Regel spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1999 genügen.

2 In all passenger ships, a decision support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.

3 The system shall, as a minimum, consist of a printed emergency plan or plans. All foreseeable emergency situations shall be identified in the emergency plan or plans, including, but not limited to, the following main groups of emergencies:

- .1 fire;
- .2 damage to ship;
- .3 pollution;
- .4 unlawful acts threatening the safety of the ship and the security of its passengers and crew;
- .5 personnel accidents;
- .6 cargo-related accidents; and
- .7 emergency assistance to other ships.

4 The emergency procedures established in the emergency plan or plans shall provide decision support to masters for handling any combination of emergency situations.

5 The emergency plan or plans shall have a uniform structure and be easy to use. Where applicable, the actual loading condition as calculated for the passenger ship's voyage stability shall be used for damage control purposes.

6 In addition to the printed emergency plan or plans, the Administration may also accept the use of a computer-based decision support system on the navigation bridge which provides all the information contained in the emergency plan or plans, procedures, checklists, etc., which is able to present a list of recommended actions to be carried out in foreseeable emergencies."

Chapter IV

Radiocommunications

Regulation 1 – Application

25 In paragraph 5, the reference to "paragraph 4" is replaced by "paragraphs 4 and 7".

26 At the end of paragraph 5.1.2, after the existing date "1992", the phrase "; however, passenger ships irrespective of size shall not be granted any exemption from the requirements of regulation 3 of chapter IV of that Convention" is added.

27 The following new paragraph 7 is added after existing paragraph 6:

"7 Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall, as appropriate, comply with the requirements of regulations 6.4, 6.5,

2 A bord de tous les navires à passagers, un système d'aide à la décision pour la gestion des situations critiques doit être prévu à la passerelle de navigation.

3 Le système doit, au minimum, consister en un ou plusieurs plans d'urgence imprimés. Le ou les plans d'urgence doivent mentionner toutes les situations critiques susceptibles de se produire, y compris, mais sans toutefois s'y limiter, les principaux groupes de situations critiques ci-après:

- .1 incendie;
- .2 avarie du navire;
- .3 pollution;
- .4 actes illicites menaçant la sécurité du navire et la sécurité de ses passagers et de son équipage;
- .5 accidents du personnel;
- .6 accidents liés à la cargaison; et
- .7 assistance d'urgence à d'autres navires.

4 Les procédures d'urgence énoncées dans le ou les plans d'urgence doivent fournir aux capitaines une aide à la décision dans toutes les combinaisons possibles de situations critiques.

5 Le ou les plans d'urgence doivent avoir une structure uniforme et être faciles à utiliser. Lorsque cela est applicable, l'état de chargement effectif calculé pour assurer la stabilité du navire à passagers pendant le voyage doit être indiqué aux fins de la maîtrise des avaries.

6 En plus du ou des plans d'urgence imprimés, l'Administration peut accepter l'utilisation, à la passerelle de navigation, d'un système informatisé d'aide à la décision qui fournisse toutes les informations contenues dans le ou les plans, procédures, listes de contrôle d'urgence, etc., et qui puisse présenter une liste des mesures recommandées à exécuter dans les situations critiques susceptibles de se produire."

Chapitre IV

Radiocommunications

Règle 1 – Application

25 Au paragraphe 5, remplacer la référence au «paragraphe 4» par une référence aux «paragraphe 4 et 7».

26 A la fin du paragraphe 5.1.2, après l'actuelle date de «1992», ajouter la phrase suivante: «; toutefois, les navires à passagers, quelle que soit leur taille, ne peuvent être exemptés de l'application d'une quelconque des prescriptions de la règle 3 du chapitre IV de cette convention».

27 Après l'actuel paragraphe 6, ajouter le paragraphe 7 suivant:

«7 Les navires à passagers construits avant le 1^{er} juillet 1997 doivent, selon qu'il convient, satisfaire aux prescriptions des

2 Auf allen Fahrgastschiffen muß auf der Kommandobrücke ein Entscheidungshilfesystem zur Bewältigung von Notfallsituationen vorhanden sein.

3 Das Entscheidungshilfesystem muß mindestens aus einem oder mehreren gedruckten Notfallplänen bestehen. Darin müssen alle vorhersehbaren Notfallsituationen dargestellt sein, insbesondere, aber nicht ausschließlich, die folgenden Hauptgruppen von Notfällen:

- .1 Brand;
- .2 Beschädigung des Schiffs;
- .3 Verschmutzung;
- .4 rechtswidrige Handlungen, welche die Sicherheit des Schiffs sowie die Sicherheit seiner Fahrgäste und seiner Besatzung bedrohen;
- .5 Unfälle des Personals;
- .6 ladungsbezogene Unfälle und
- .7 Hilfeleistung für andere Schiffe in Notfallsituationen.

4 Die in den Notfallplänen festgelegten Vorgehensweisen bei Notfällen müssen den Kapitänen eine Entscheidungshilfe bieten, um alle möglicherweise gleichzeitig auftretenden Notfallsituationen zu bewältigen.

5 Notfallpläne müssen einheitlich aufgebaut und leicht zu benutzen sein. Für die Berechnung der Leckstabilität ist gegebenenfalls der tatsächliche Beladungszustand des Fahrgastschiffs zugrunde zu legen.

6 Zusätzlich zu den gedruckten Notfallplänen kann die Verwaltung auch die Verwendung eines rechnergestützten Entscheidungshilfesystems auf der Kommandobrücke anerkennen, das alle in den Notfallplänen, Vorgehensweisen, Prüflisten usw. enthaltenen Angaben bereitstellt und aus dem sich eine Zusammenstellung von Maßnahmen abrufen läßt, deren Durchführung in vorhersehbaren Notfallsituationen empfohlen wird."

Kapitel IV

Funkverkehr

Regel 1 – Anwendung

25 In Absatz 5 wird die Bezugnahme „des Absatzes 4“ durch „der Absätze 4 und 7“ ersetzt.

26 Am Ende des Absatzes 5.1.2 wird das Komma vor „und“ durch ein Semikolon ersetzt, und der folgende Satz wird eingefügt: „; jedoch darf Fahrgastschiffen ungeachtet ihrer Größe keine Befreiung von den Anforderungen der Regel IV/3 des Übereinkommens gewährt werden“.

27 Nach dem bisherigen Absatz 6 wird folgender neuer Absatz 7 eingefügt:

„7 Vor dem 1. Juli 1997 gebaute Fahrgastschiffe müssen spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli

6.6 and 7.5 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997."

28 Existing paragraph 7 is renumbered as paragraph 8.

Regulation 6 – Radio installations

29 The following new paragraphs 4, 5 and 6 are added after existing paragraph 3:

"4 In passenger ships, a distress panel shall be installed at the conning position. This panel shall contain either one single button which, when pressed, initiates a distress alert using all radiocommunication installations required on board for that purpose or one button for each individual installation. The panel shall clearly and visually indicate whenever any button or buttons have been pressed. Means shall be provided to prevent inadvertent activation of the button or buttons. If the satellite EPIRB is used as the secondary means of distress alerting and is not remotely activated, it shall be acceptable to have an additional EPIRB installed in the wheelhouse near the conning position.

5 In passenger ships, information on the ship's position shall be continuously and automatically provided to all relevant radiocommunication equipment to be included in the initial distress alert when the button or buttons on the distress panel is pressed.

6 In passenger ships, a distress alarm panel shall be installed at the conning position. The distress alarm panel shall provide visual and aural indication of any distress alert or alerts received on board and shall also indicate through which radiocommunication service the distress alerts have been received."

Regulation 7 – Radio equipment: General

30 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 Every passenger ship shall be provided with means for two-way on-scene radiocommunications for search and rescue purposes using the aeronautical frequencies 121.5 MHz and 123.1 MHz from the position from which the ship is normally navigated."

Regulation 16 – Radio personnel

31 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

32 The following new paragraph 2 is added after the renumbered paragraph 1:

"2 In passenger ships, at least one person qualified in accordance with paragraph 1 shall be assigned to perform only radio-

regles 6.4, 6.5, 6.6 et 7.5 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997."

28 Renumeroter l'actuel paragraphe 7, qui devient le paragraphe 8.

Règle 6 – Installations radioélectriques

29 Après l'actuel paragraphe 3, ajouter les nouveaux paragraphes 4, 5 et 6 ci-après:

"4 A bord des navires à passagers, un panneau «détresse» doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau doit comporter soit un seul bouton qui, lorsqu'on appuie dessus, déclenche une alerte de détresse faisant intervenir toutes les installations de radiocommunication requises à bord à cette fin, soit un bouton pour chacune des installations. Chaque fois qu'un bouton a été actionné, un indicateur visuel situé sur le panneau doit le signaler clairement. Il doit être prévu des moyens empêchant d'actionner par inadvertance le ou les boutons. Si la RLS par satellite est utilisée comme moyen secondaire d'alerte de détresse et n'est pas déclenchée à distance, une autre RLS peut être installée dans la timonerie, à proximité du poste de contrôle.

5 A bord des navires à passagers, des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements de radiocommunication pertinents afin d'être inclus dans l'alerte de détresse initiale, lorsqu'un ou plusieurs boutons ont été actionnés sur le panneau «détresse».

6 A bord des navires à passagers, un panneau d'alarme de détresse doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau d'alarme de détresse doit fournir une indication visuelle et sonore des alertes de détresse reçues à bord et doit également indiquer le service de radiocommunications par l'intermédiaire duquel ces alertes ont été reçues."

Règle 7 – Matériel radioélectrique: Dispositions générales

30 Après l'actuel paragraphe 4, ajouter le nouveau paragraphe 5 ci-après:

"5 Tout navire à passagers doit être pourvu d'installations permettant d'émettre et de recevoir des radiocommunications sur place, aux fins de la recherche et du sauvetage, sur les fréquences aéronautiques 121,5 MHz et 123,1 MHz, depuis le poste de navigation habituel du navire."

Règle 16 – Personnel chargé des radiocommunications

31 Numéroté l'actuel paragraphe, qui devient le paragraphe 1.

32 Après le paragraphe numéroté 1, ajouter le nouveau paragraphe 2 ci-après:

"2 A bord des navires à passagers, au moins une personne possédant les qualifications voulues, conformément au para-

1997 gegebenenfalls den Anforderungen der Regeln 6.4, 6.5, 6.6 und 7.5 genügen."

28 Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 8.

Regel 6 – Funkanlagen

29 Dem bisherigen Absatz 3 werden folgende neue Absätze 4, 5 und 6 angefügt:

„4 Auf Fahrgastschiffen muß an der Kommandostelle ein Notfeld vorgesehen sein. Dieses Notfeld muß entweder eine einzelne Taste enthalten, die bei Betätigung einen Seenotalarm über alle für diesen Zweck an Bord erforderlichen Funkanlagen auslöst, oder je eine Taste für jede einzelne Anlage. Das Notfeld muß eindeutig und sichtbar jedesmal anzeigen, daß eine oder mehrere Tasten betätigt worden sind. Es müssen Vorrichtungen zur Vermeidung der unbeabsichtigten Auslösung der Taste vorhanden sein. Wird die Satelliten-Funkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition als zweites Seenotalarmierungsmittel verwendet und wird diese nicht durch Fernbedienung ausgelöst, so ist die Aufstellung einer zusätzlichen Funkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition im Ruderhaus in der Nähe der Kommandostelle zulässig.

5 Auf Fahrgastschiffen müssen Informationen über den Standort des Schiffs in alle entsprechenden Funkgeräte ununterbrochen und automatisch eingegeben werden, damit sie im ersten Seenotalarm enthalten sind, wenn die Taste am Notfeld gedrückt wird.

6 Auf Fahrgastschiffen muß an der Kommandostelle ein Notalarmfeld eingerichtet sein. Das Notalarmfeld muß jeden an Bord empfangenen Seenotalarm optisch und akustisch anzeigen, und es muß auch anzeigen, über welchen Funkdienst der Seenotalarm empfangen worden ist.“

Regel 7 – Funkausrüstung – Allgemeines

30 Dem bisherigen Absatz 4 wird folgender neuer Absatz 5 angefügt:

„5 Jedes Fahrgastschiff muß mit Einrichtungen ausgerüstet sein, die für Such- und Rettungsmaßnahmen das Senden und Empfangen von Funkmeldungen vor Ort ermöglichen, wobei die Flugfunkfrequenzen 121,5 MHz und 123,1 MHz an der Stelle verwendet werden, von der aus das Schiff gewöhnlich geführt wird.“

Regel 16 – Funkpersonal

31 Der bisherige Absatz wird Absatz 1.

32 Dem neuen Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 2 angefügt:

„2 Auf Fahrgastschiffen muß mindestens eine Person, welche die Befähigung nach Absatz 1 besitzt, beauftragt werden, in

communication duties during distress incidents."

graphe 1, doit être désignée pour exécuter uniquement des fonctions liées aux radio-communications pendant les cas de détresse.»

Notfällen ausschließlich Funkaufgaben wahrzunehmen."

Chapter V

Safety of navigation

Regulation 10 - Distress messages: Obligations and procedures

33 The existing text of paragraphs (a) to (d) is replaced by the following:

- “(a) The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service, that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance of the persons in distress and, taking into account the recommendations of the Organization, inform the appropriate search and rescue service accordingly.
- (b) The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships such as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships so requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.
- (c) Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible, be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service.
- (d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation, and, if the ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this regulation, on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the

Chapitre V

Sécurité de la navigation

Règle 10 - Messages de détresse: Obligations et procédures

33 Remplacer le texte actuel des paragraphes a) à d) par ce qui suit:

- «a) Le capitaine d'un navire en mer qui est dans une position lui permettant de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, un signal indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible. Si le navire qui reçoit l'alerte de détresse est dans l'impossibilité de se porter à leur secours, ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de le faire, le capitaine doit inscrire au journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse et en informer le service de recherche et de sauvetage compétent en tenant compte des recommandations de l'Organisation.
- b) Le capitaine d'un navire en détresse ou le service de recherche et de sauvetage intéressé, après avoir consulté, autant que cela puisse être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à l'alerte de détresse, a le droit de réquisitionner parmi ces navires celui ou ceux que le capitaine du navire en détresse ou le service de recherche et de sauvetage considère les mieux à même de prêter assistance; le capitaine ou les capitaines du ou des navires ainsi réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse.
- c) Les capitaines des navires sont libérés de l'obligation imposée par le paragraphe a) de la présente règle lorsqu'ils apprennent que leurs navires n'ont pas été réquisitionnés et qu'un ou plusieurs navires autres que les leurs ont été réquisitionnés et donnent suite à la réquisition. Cette décision doit, si possible, être communiquée aux autres navires réquisitionnés et au service de recherche et de sauvetage.
- d) Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe a) de la présente règle et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe b) de la présente règle, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le service de recherche et de sauvetage ou par le

Kapitel V

Sicherung der Seefahrt

Regel 10 - Notmeldungen - Pflichten und Verfahren

33 Der bisherige Wortlaut der Buchstaben a bis d wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „a) Der Kapitän eines auf See befindlichen und zur Hilfeleistung fähigen Schiffs, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, daß Personen sich in Seenot befinden, ist verpflichtet, ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen oder dem Such- und Rettungsdienst nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben. Ist das Schiff, das die Seenotalarmierung erhält, zur Hilfeleistung außerstande oder hält sein Kapitän diese aufgrund besonderer Umstände für unzumutbar oder unnötig, so muß er den Grund für die Unterlassung einer derartigen Hilfeleistung in das Schiffstagebuch eintragen und unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Organisation den betreffenden Such- und Rettungsdienst entsprechend unterrichten.
- b) Der Kapitän eines in Not befindlichen Schiffs oder der zuständige Such- und Rettungsdienst ist, nachdem er sich nach Möglichkeit mit den Kapitänen der Schiffe verständigt hat, welche auf die Seenotalarmierung geantwortet haben, berechtigt, eines oder mehrere dieser Schiffe anzufordern, die der Kapitän des in Not befindlichen Schiffs oder der Such- und Rettungsdienst für eine Hilfeleistung am geeignetsten hält; der Kapitän des angeforderten Schiffs beziehungsweise die Kapitäne der angeforderten Schiffe sind verpflichtet, der Anforderung nachzukommen, indem sie weiterhin mit größter Geschwindigkeit den in Not befindlichen Personen zu Hilfe eilen.
- c) Kapitäne sind von der unter Buchstabe a vorgesehenen Verpflichtung entbunden, sobald sie erfahren, daß ihre Schiffe nicht angefordert worden sind und daß ein oder mehrere andere Schiffe angefordert worden sind und dieser Anforderung nachkommen. Diese Entscheidung muß nach Möglichkeit den anderen angeforderten Schiffen und dem Such- und Rettungsdienst mitgeteilt werden.
- d) Der Kapitän eines Schiffs ist von der unter Buchstabe a vorgesehenen Verpflichtung und, wenn das Schiff angefordert worden ist, von der unter Buchstabe b vorgesehenen Verpflichtung entbunden, sobald ihm von den in Not befindlichen Personen oder dem Such- und Rettungsdienst oder dem

master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary."

34 The following new regulation 10-1 is added after existing regulation 10:

"Regulation 10-1

Master's discretion
for safe navigation

The master shall not be constrained by the shipowner, charterer or any other person from taking any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary for safe navigation, in particular in severe weather and in heavy seas."

Regulation 13 – Manning

35 The following new paragraph (c) is added after existing paragraph (b):

"(c) On every passenger ship to which chapter I applies, to ensure effective crew performance in safety matters, a working language shall be established and recorded in the ship's log-book. The company or the master, as appropriate, shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the working language is not an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language."

Regulation 15 – Search and rescue

36 The following new paragraph (c) is added after existing paragraph (b):

"(c) Passenger ships to which chapter I applies, trading on fixed routes, shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship and the search and rescue services and be approved by the Administration. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken as agreed by the passenger ship and the search and rescue services concerned to test its effectiveness."

37 The following new regulation 23 is added after existing regulation 22:

"Regulation 23

Operational limitations

(This regulation applies to all passenger ships to which chapter I applies.)

capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes que le secours n'est plus nécessaire."

34 Après l'actuelle règle 10, ajouter la nouvelle règle 10-1 ci-après:

«Règle 10-1

Pouvoir discrétionnaire du capitaine
en matière de sécurité de la navigation

Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part du propriétaire du navire, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre une décision quelconque que ses compétences professionnelles lui font juger nécessaire à la sécurité de la navigation, notamment par gros temps et mer agitée.»

Règle 13 – Equipage

35 Après l'actuel paragraphe b), ajouter le nouveau paragraphe c) suivant:

«c) A bord de tout navire à passagers auquel s'applique le chapitre I, il faut établir une langue de travail afin de garantir que les membres de l'équipage s'acquittent efficacement de leurs fonctions en matière de sécurité et la mentionner dans le journal de bord du navire. La compagnie ou le capitaine, selon le cas, doit déterminer la langue de travail appropriée. Chaque membre de l'équipage doit être en mesure de la comprendre et, le cas échéant, de donner des ordres et des consignes et faire rapport dans cette langue. Tous les plans et listes qui doivent être affichés doivent être traduits dans la langue de travail, si celle-ci n'est pas une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.»

Règle 15 – Recherche et sauvetage

36 Après l'actuel paragraphe b), ajouter le nouveau paragraphe c) suivant:

«c) Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I, qui sont exploités sur des routes fixes doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence. Ce plan doit être établi en coopération entre le navire et les services de recherche et de sauvetage et être approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des exercices périodiques effectués comme convenu par le navire à passagers et les services de recherche et de sauvetage intéressés afin d'en vérifier l'efficacité.»

37 Après l'actuelle règle 22, ajouter la nouvelle règle 23 ci-après:

«Règle 23

Limites d'exploitation

(La présente règle s'applique à tous les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I.)

Kapitän eines anderen Schiffs, das diese Personen erreicht hat, mitgeteilt wird, daß eine Hilfeleistung nicht mehr erforderlich ist."

34 Der bisherigen Regel 10 wird folgende neue Regel 10-1 angefügt:

„Regel 10-1

Entscheidungsfreiheit des Kapitäns
im Interesse einer sicheren Schiffsführung

Der Kapitän darf nicht durch den Reeder, den Charterer oder irgendeine andere Person daran gehindert werden, eine Entscheidung zu treffen, die nach dem fachlichen Urteil des Kapitäns für eine sichere Schiffsführung erforderlich ist, insbesondere in schwerem Wetter und in grober See.“

Regel 13 – Besannung

35 Dem bisherigen Buchstaben b wird folgender neuer Buchstabe c angefügt:

„c) Für jedes Fahrgastschiff, auf das Kapitel I Anwendung findet, muß zur Sicherstellung eines wirksamen Einsatzes der Besatzung in Sicherheitsangelegenheiten eine Arbeitssprache festgelegt und im Schiffstagebuch eingetragen werden. Das Unternehmen oder gegebenenfalls der Kapitän bestimmt die geeignete Arbeitssprache. Jeder Seemann muß in der Lage sein, Befehle und Anweisungen in dieser Sprache zu verstehen und gegebenenfalls zu erteilen und in dieser Sprache Bericht zu erstatten. Ist die Arbeitssprache keine Amtssprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, so muß allen Plänen und Rollen, deren Aushang vorgeschrieben ist, eine Übersetzung in die Arbeitssprache beigefügt sein.“

Regel 15 – Such- und Rettungsdienst

36 Dem bisherigen Buchstaben b wird folgender neuer Buchstabe c angefügt:

„c) Fahrgastschiffe, auf die Kapitel I Anwendung findet und die auf festgelegten Strecken verkehren, müssen einen Plan für die Zusammenarbeit mit den zuständigen Such- und Rettungsdiensten in Notfallsituationen an Bord mitführen. Dieser Plan muß in Zusammenarbeit zwischen dem Schiff und den Such- und Rettungsdiensten ausgearbeitet und von der Verwaltung genehmigt werden. Der Plan muß regelmäßige Übungen vorsehen, die zwischen dem Fahrgastschiff und den betreffenden Such- und Rettungsdiensten zur Erprobung seiner Wirksamkeit vereinbart sind.“

37 Der bisherigen Regel 22 wird folgende neue Regel 23 angefügt:

„Regel 23

Betriebsbeschränkungen

(Diese Regel findet auf alle Fahrgastschiffe Anwendung, auf die Kapitel I Anwendung findet.)

1 On passenger ships constructed before 1 July 1997, the requirements of this regulation shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

2 A list of all limitations on the operation of a passenger ship including exemptions from any of these regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages, shall be compiled before the passenger ship is put in service. The list, together with any necessary explanations, shall be documented in a form acceptable to the Administration, which shall be kept on board readily available to the master. The list shall be kept updated. If the language used is not English or French, the list shall be provided in one of the two languages."

1 A bord des navires à passagers construits avant le 1^{er} juillet 1997, les prescriptions de la présente règle s'appliquent au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 1997.

2 Une liste de toutes les limites imposées à l'exploitation d'un navire à passagers, y compris les exemptions de l'application de l'une quelconque des présentes règles, les restrictions en vigueur dans les zones d'exploitation, les restrictions dues au temps, à l'état de la mer ou celles relatives aux charges, à l'assiette, à la vitesse admissibles et toutes autres limites, qu'elles soient imposées par l'Administration ou fixées au stade de la conception ou de la construction, doit être établie avant la mise en service du navire à passagers. Cette liste, accompagnée de toutes les explications nécessaires, doit figurer dans un document se présentant sous une forme jugée acceptable par l'Administration, qui doit être conservé à bord de manière à pouvoir être consulté aisément par le capitaine. Cette liste doit être tenue à jour. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni le français, la liste doit être disponible dans l'une de ces deux langues.»

1 Auf Fahrgastschiffe, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, finden die Anforderungen dieser Regel spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 Anwendung.

2 Vor der Indienstellung eines Fahrgastschiffs muß eine Zusammenstellung aller Beschränkungen des Betriebs des Fahrgastschiffs erstellt werden, einschließlich der Befreiungen von einer dieser Regeln, Beschränkungen der Fahrtgebiete, Beschränkungen aufgrund des Wetters oder des Seegangs, Beschränkungen der zulässigen Beladungszustände, des zulässigen Trimmings, der zulässigen Geschwindigkeit und alle weiteren Einschränkungen, gleichviel ob sie von der Verwaltung angeordnet oder im Entwurfsstadium oder beim Bau des Schiffs festgelegt wurden. Diese Zusammenstellung samt den notwendigen Erläuterungen muß in einer von der Verwaltung als geeignet angesehenen Form festgehalten und an Bord so mitgeführt werden, daß sie dem Kapitän jederzeit zur Verfügung steht. Die Zusammenstellung muß auf dem neuesten Stand gehalten werden. Ist die an Bord benutzte Sprache nicht Englisch oder Französisch, so muß die Zusammenstellung in einer dieser beiden Sprachen zur Verfügung stehen."

Chapter VI

Carriage of cargoes

Regulation 5 – Stowage and securing

38 The following new paragraph 6 is added after existing paragraph 5:

"6 Cargo units, including vehicles and containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro cargo spaces, as defined in regulation II-2/3.14, all securing of cargo units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization."

Chapitre VI

Transport de cargaisons

Règle 5 – Arrimage et assujettissement

38 Après le paragraphe 5, ajouter le nouveau paragraphe 6 ci-après:

«6 Les engins de transport, y compris les véhicules et les conteneurs, doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'Administration. A bord des navires dotés d'espaces rouliers à cargaison, tels que définis à la règle II-2/3.14, tous les engins de transport doivent être assujettis conformément au Manuel d'assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. La rédaction du Manuel d'assujettissement de la cargaison doit être d'une qualité au moins équivalente à celle qui est préconisée dans les directives élaborées par l'Organisation.»

Kapitel VI

Beförderung von Ladungen

Regel 5 – Stauung und Sicherung

38 Dem bisherigen Absatz 5 wird folgender neuer Absatz 6 angefügt:')

„6 Ladungseinheiten einschließlich Fahrzeuge und Container sind während der gesamten Reise nach Maßgabe des von der Verwaltung genehmigten Ladungssicherungshandbuchs zu laden, zu stauen und zu sichern. Auf Schiffen mit Ro-Ro-Laderäumen im Sinne der Regel II-2/3.14 muß die Sicherung der Ladungseinheiten nach Maßgabe des Ladungssicherungshandbuchs vor dem Auslaufen des Schiffs abgeschlossen sein. Die bei der Abfassung des Ladungssicherungshandbuchs zu berücksichtigenden Anforderungen müssen mindestens den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien gleichwertig sein.“

’) Anm.: Der bisherige Absatz 6 entfällt.

**Bekanntmachung
des deutsch-tunesischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit 1996**

Vom 14. März 1997

Das in Bonn am 15. November 1996 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tunesischen Republik über Finanzielle Zusammenarbeit 1996 ist nach seinem Artikel 5

am 19. Februar 1997

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 14. März 1997

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. van de Sand

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Tunesischen Republik
über Finanzielle Zusammenarbeit 1996**

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

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

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 Tunesischen Republik beizutragen,

unter Bezugnahme auf die in der Zeit vom 25. bis 27. März 1996 in Tunis geführten deutsch-tunesischen Regierungsverhandlungen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Tunesischen Republik oder anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern,

von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Frankfurt am Main, für die Vorhaben

- a) „Entsorgung und Lagerung von industriellem Müll“ ein Darlehen bis zu insgesamt 10 000 000,- DM (in Worten: zehn Millionen Deutsche Mark)
- b) „Rationelle Wasserwirtschaft“ ein Darlehen bis zu insgesamt 20 000 000,- DM (in Worten: zwanzig Millionen Deutsche Mark)
- c) „Ländliche Trinkwasserversorgung III“ ein Darlehen bis zu insgesamt 10 000 000,- DM (in Worten: zehn Millionen Deutsche Mark)

zu erhalten, wenn nach Prüfung deren Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist.

(2) Reprogrammierung

Mittel

- a) in Höhe von 979 525,44 DM (in Worten: neunhundertneunundsiebzigtausendfünfhundertundfünfundzwanzig Deutsche Mark und vierundvierzig Pfennige) aus dem Vorhaben „Erweiterung des Fischereihafens Tabarka“ (Abkommen vom 13. Dezember 1980 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tunesischen Republik über Finanzielle Zusammenarbeit) werden als Darlehen für das Vorhaben „Rationelle Wasserwirtschaft“ verwendet;
- b) Mittel in Höhe von 4 600 000,- DM (in Worten: vier Millionen sechshunderttausend Deutsche Mark) aus dem Vorhaben

„Ländliche Entwicklung in Waldgebieten – Phase I“ (Abkommen vom 26. Mai 1982 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tunesischen Republik über Finanzielle Zusammenarbeit) werden als Darlehen für das Vorhaben „Ländliche Entwicklung in Waldgebieten – Phase II“ verwendet,

wenn nach Prüfung deren Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist;

c) Mittel in Höhe von 7 000 000,- DM (in Worten: sieben Millionen Deutsche Mark) aus dem Vorhaben „Umweltschutzmaßnahme Lac Ichkeul“ (Abkommen vom 17. Juli 1990 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tunesischen Republik über das Vorhaben „Umweltschutzmaßnahme Lac Ichkeul“) werden als Finanzierungsbeitrag für das Vorhaben „Abwasserbeseitigung in 4 Städten, Mateur, El Alia, Ras Jebel und Raf Raf“ verwendet, wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt und bestätigt worden ist, daß es als Vorhaben des Umweltschutzes die besonderen Voraussetzungen für die Förderung im Wege eines Finanzierungsbeitrags erfüllt.

(3) Kann bei dem in Absatz 2 Buchstabe c bezeichneten Vorhaben die dort genannte Bestätigung nicht erfolgen, ermöglicht es die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Regierung der Tunesischen Republik, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau für dieses Vorhaben ein Darlehen bis zur Höhe des vorgesehenen Finanzierungsbeitrages zu erhalten.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tunesischen Republik durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(5) Wird das in Absatz 2 Buchstabe c bezeichnete Vorhaben durch ein Vorhaben des Umweltschutzes, der sozialen Infrastruktur, für Kreditgarantiefonds für mittelständische Betriebe oder selbsthilfeorientiertes Vorhaben zur Armutsbekämpfung ersetzt, das die besonderen Voraussetzungen für die Förderung im Wege von Finanzierungsbeiträgen erfüllt, kann ein Finanzierungsbeitrag, andernfalls ein Darlehen gewährt werden.

(6) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Tunesischen Republik zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung oder Beratung der in Artikel 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, und

das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger der Darlehen und des Finanzierungsbeitrags zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a bis c genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von 8 Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Darlehensverträge abgeschlossen wurden. Für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a bis c genannten Beträge endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2004.

(2) Die Regierung der Tunesischen Republik, soweit sie nicht selbst Darlehensnehmerin ist, garantiert gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau alle Zahlungen in Deutscher Mark in Erfüllung der Verbindlichkeiten des Darlehensnehmers aufgrund der nach Absatz 1 abzuschließenden Verträge.

(3) Die Regierung der Tunesischen Republik garantiert etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund des nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsvertrags entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau.

Artikel 3

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

Artikel 4

Die Regierung der Tunesischen Republik überläßt bei den sich aus der Gewährung der Darlehen und des Finanzierungsbeitrags ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Regierung der Tunesischen Republik der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mitgeteilt hat, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung.

Geschehen zu Bonn am 15. November 1996 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Kinkel

Für die Regierung der Tunesischen Republik
Habib Ben Yahia

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

Vom 17. März 1997

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) wird 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

Mazedonien,

ehemalige jugoslawische Republik

am 18. März 1997

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 22. Januar 1997 (BGBl. II S. 563).

Bonn, den 17. März 1997

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens
über das grenzüberschreitende Fernsehen**

Vom 18. März 1997

Das Europäische Übereinkommen vom 5. Mai 1989 über das grenzüberschreitende Fernsehen (BGBl. 1994 II S. 638) wird nach seinem Artikel 29 Abs. 4 für die

Slowakei

am 1. Mai 1997

nach Maßgabe eines Vorbehalts nach Artikel 32 Abs. 1 des Übereinkommens

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 22. Oktober 1996 (BGBl. II S. 2610).

Bonn, den 18. März 1997

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich der Ministervereinbarung
über die Einrichtung der Europol-Drogeneinheit**

Vom 18. März 1997

Die Ministervereinbarung vom 2. Juni 1993 über die Einrichtung der Europol-Drogeneinheit (BGBl. 1995 II S. 154) ist für

Irland am 30. Oktober 1993
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 29. Dezember 1994 (BGBl. 1995 II S. 154).

Bonn, den 18. März 1997

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich der Europäischen Konvention
über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse**

Vom 18. März 1997

Die Europäische Konvention vom 11. Dezember 1953 über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse (BGBl. 1955 II S. 599; 1971 II S. 17) ist nach ihrem Artikel 6 für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Lettland	am 5. Dezember 1996
Litauen	am 7. Februar 1997
San Marino	am 20. November 1996.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 13. April 1995 (BGBl. II S. 389).

Bonn, den 18. März 1997

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Übereinkommens gegen Doping**

Vom 18. März 1997

Das Übereinkommen vom 16. November 1989 gegen Doping (BGBl. 1994 II S. 334; 1995 II S. 147) ist nach seinem Artikel 15 Abs. 2 für

Lettland am 1. März 1997
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 4. Oktober 1996 (BGBl. II S. 2606).

Bonn, den 18. März 1997

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Übereinkommens über das Verbot der Entwicklung,
Herstellung, Lagerung und des Einsatzes chemischer Waffen
und über die Vernichtung solcher Waffen**

Vom 18. März 1997

Das Übereinkommen vom 13. Januar 1993 über das Verbot der Entwicklung, Herstellung, Lagerung und des Einsatzes chemischer Waffen und über die Vernichtung solcher Waffen (BGBl. 1994 II S. 806) wird nach seinem Artikel XXI Abs. 1 für

Swasiland am 29. April 1997
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 20. Januar 1997 (BGBl. II S. 557).

Bonn, den 18. März 1997

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über die Fortgeltung
der deutsch-jugoslawischen Verträge
im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Bundesrepublik Jugoslawien**

Vom 20. März 1997

In Belgrad ist am 12. Dezember 1996 ein Protokoll zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesrepublik Jugoslawien über die weitere Anwendung von Verträgen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien (SFRJ) unterzeichnet worden; der Text wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 20. März 1997

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hilger

Protokoll

Die Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und des Außenministeriums der Bundesrepublik Jugoslawien haben bei ihren Konsultationen am 11. und 12. Dezember 1996 in Belgrad folgendes einvernehmlich festgestellt:

Die in der anliegenden Liste 1 aufgeführten Übereinkünfte zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der ehemaligen Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien (SFRJ) werden im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesrepublik Jugoslawien weiter angewendet.

Verträge, die nicht weiter angewendet werden, wurden nicht festgestellt.

Dieses Einvernehmen schließt nicht aus, daß noch weitere Übereinkünfte zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der ehemaligen SFRJ im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesrepublik Jugoslawien weiter Anwendung finden. Eine Anzahl solcher Übereinkünfte war gleichfalls Gegenstand der Konsultationen und ist in der anliegenden Liste 2 aufgeführt.

Beide Seiten sind bereit, sich weiter zu konsultieren.

Belgrad, den 12. Dezember 1996

Für die deutsche Delegation
Ziegler

Für die jugoslawische Delegation
M. Sulaja

Anlage

Liste 1

1. Vereinbarung durch Notenwechsel vom 21. Juli 1951 über die Aufhebung des Kriegszustands
2. Abkommen vom 11. Juni 1952 über den Warenverkehr
3. Abkommen vom 18. Dezember 1953 über den gegenseitigen Austausch von Einbürgerungsmitteilungen
4. Abkommen vom 26. Juni 1954 über die vorläufige Regelung der Donauschifffahrt
5. Abkommen vom 21. Juli 1954 über gewisse Rechte auf dem Gebiete des gewerblichen Rechtsschutzes und des Urheberrechts
6. Abkommen vom 10. März 1956 über die Regelung der jugoslawischen Nachkriegshandelsschulden
7. Vertrag vom 10. März 1956 über wirtschaftliche Zusammenarbeit
8. Zahlungsabkommen vom 17. Juli 1956
9. Abkommen vom 17. Juli 1956 über die Zollbehandlung der Donauschiffe (mit Protokoll gleichen Datums)
10. Protokoll vom 17. Juli 1956 zur Auslegung und Durchführung des Abkommens über die vorläufige Regelung der Donauschifffahrt vom 26. Juni 1954
11. Abkommen vom 10. April 1957 über den Luftverkehr und Briefwechsel vom 26. Juli 1973 und 17. Januar 1975 zum Abkommen vom 10. April 1957 über den Luftverkehr
12. Fünfte Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1964 zum Abkommen vom 11. Juni 1952 über den Warenverkehr
13. Vereinbarung vom 16. Juli 1964 über den grenzüberschreitenden Straßenpersonen- und -güterverkehr
14. Abkommen über Arbeitslosenversicherung vom 12. Oktober 1968 sowie Verwaltungsvereinbarung vom 16. Mai 1969 zur Durchführung des Abkommens vom 12. Oktober 1968 über Arbeitslosenversicherung
15. Abkommen vom 12. Oktober 1968 über Soziale Sicherheit (mit Schlußprotokoll gleichen Datums)
16. Vereinbarung vom 12. Oktober 1968 über die Regelung der Vermittlung jugoslawischer Arbeitnehmer nach und ihre Beschäftigung in der Bundesrepublik Deutschland
17. Abkommen vom 10. Februar 1969 über wirtschaftliche, industrielle und technische Zusammenarbeit
18. Verwaltungsvereinbarung vom 16. Mai 1969 zur Durchführung des Abkommens vom 12. Oktober 1968 über Arbeitslosenversicherung
19. Abkommen vom 28. Juli 1969 über kulturelle und wissenschaftliche Zusammenarbeit
20. Vereinbarung vom 9. November 1969 zur Durchführung des Abkommens vom 12. Oktober 1968 über Soziale Sicherheit
21. Vertrag vom 26. November 1970 über die Auslieferung
22. Vertrag vom 1. Oktober 1971 über die Rechtshilfe in Strafsachen
23. Vereinbarung vom 12. Juli und 4. Oktober 1971 über die Änderung der Preisklausel der Zweiten Zusatzvereinbarung vom 26. Juni 1954 zum Abkommen vom 11. Juni 1952 über den Warenverkehr
24. Protokoll vom 20. Dezember 1972 über Kapitalhilfe
25. Vertrag vom 2. April 1974 über gegenseitige Unterstützung zur Verhinderung, Ermittlung und Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Zollvorschriften
26. Abkommen vom 30. September 1974 zur Änderung des Abkommens vom 12. Oktober 1968 über Soziale Sicherheit
27. Abkommen vom 10. Dezember 1974 über die Gewährung von Kapitalhilfe
28. Abkommen vom 23. Mai 1975 über Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Forschung und technologischen Entwicklung
29. Vereinbarung vom 23. Juli 1976 (Notenwechsel) über die Änderung der Vereinbarung vom 16. Juli 1964 über den grenzüberschreitenden Straßenpersonen- und -güterverkehr
30. Abkommen vom 6. September 1985 über die Konsolidierung jugoslawischer Verbindlichkeiten der Bundesrepublik Deutschland über die Konsolidierung jugoslawischer Verbindlichkeiten aus Krediten im Zusammenhang mit deutschen Lieferungen und Leistungen
31. Vereinbartes Protokoll vom 13. Mai 1986 über die Konsolidierung der Schulden
32. Rahmenabkommen vom 10. Oktober 1986 über die Konsolidierung der Verbindlichkeiten (1986 - 1988)
33. Abkommen vom 10. Oktober 1986 über die Konsolidierung jugoslawischer Verbindlichkeiten aus Krediten im Zusammenhang mit deutschen Lieferungen und Leistungen (1986 - 1988)
34. Abkommen vom 26. März 1987 zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen (mit Protokoll gleichen Datums)
35. Vereinbartes Protokoll vom 13. Juli 1988 über die Konsolidierung der Schulden
36. Vereinbarung vom 24. August 1988 über die Entsendung jugoslawischer Arbeitnehmer aus Organisationen der assoziierten Arbeit aus der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien und über ihre Beschäftigung in der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage von Werkverträgen
37. Abkommen vom 19. Oktober 1988 über die Konsolidierung der Auslandsschuld (1988 - 1989)
38. Vereinbarung vom 18. Mai 1989 zum Abkommen vom 10. April 1957 über den Luftverkehr
39. Abkommen vom 5. Juni 1989 über die Zusammenarbeit bei der beruflichen Wiedereingliederung von vorübergehend in der Bundesrepublik Deutschland beschäftigten Bürgern der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien
40. Vertrag vom 10. Juli 1989 über den gegenseitigen Schutz und die Förderung von Kapitalanlagen (mit Protokoll gleichen Datums)

Liste 2

1. Abkommen vom 13. März 1953 (Notenwechsel) über die gegenseitige Zustellung beglaubigter Sterbeurkunden
2. Vertrag vom 10. März 1956 über die Regelung gewisser Forderungen aus der Sozialversicherung
3. Gemeinsames Protokoll vom 10. März 1956 über wirtschaftliche und finanzielle Angelegenheiten
4. Vereinbarung vom 10. März 1956 über die Regelung von Ansprüchen auf Entschädigung für nicht realisierbare Restitutions- und von Ansprüchen gegen die deutsche Verrechnungskasse
5. Vereinbarung (Notenwechsel) vom 2. und 3. November 1956 über die Einfuhr von Literatur aus Deutschland
6. Briefwechsel vom 8. März 1967 über die Änderung des Artikels 2 des Abkommens vom 10. April 1957 über den Luftverkehr
7. Vereinbarung vom 25. April 1961 über Leistungen zugunsten jugoslawischer Staatsangehöriger, die als Opfer von Menschenversuchen Gesundheitsschäden erlitten haben
8. Vereinbarung vom 7. September 1963 über eine abschließende Regelung in der Frage einer globalen Entschädigung zugunsten jugoslawischer Opfer von Menschenversuchen
9. Vereinbarung vom 16. Juli 1964 über die Gewährung von Bundesbürgschaften und -garantien
10. Gemeinsame Erklärung über die Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der SFRJ in beiden Sprachen; Gemeinsamer vertraulicher Vermerk über die Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen zwischen der SFRJ und der Bundesrepublik Deutschland in beiden Sprachen vom 29. Januar 1968
11. Veterinärabkommen (Briefwechsel) zwischen der SFRJ und der Bundesrepublik Deutschland vom 7. Mai 1968
12. Sichtvermerksvereinbarung (Notenwechsel) vom 17. und 23. Oktober 1968
13. Abkommen vom 23. Februar 1972 über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Filmwirtschaft
14. Vereinbarung (Notenwechsel vom 26. Juli 1973 und 17. Januar 1975) über die Änderung des Fluglinienplans
15. Abkommen vom 24. Juli 1975 über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs
16. Abkommen über die Änderung des Abkommens zwischen der Regierung der SFRJ und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über Gründung und Tätigkeit von Informationseinrichtungen der Bundesrepublik Deutschland in Jugoslawien (erzielt durch Notenwechsel) vom 14. Juni 1976
17. Abkommen vom 27. November 1984 über die Konsolidierung jugoslawischer Verbindlichkeiten aus Krediten im Zusammenhang mit deutschen Lieferungen und Leistungen
18. Notenwechsel (vom 10. März und 22. Dezember 1956) zum Vertrag über wirtschaftliche Zusammenarbeit vom 10. März 1956

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen**

Vom 25. März 1997

Das Wiener Übereinkommen vom 18. April 1961 über diplomatische Beziehungen (BGBl. 1964 II S. 957) ist nach seinem Artikel 51 Abs. 2 für

Eritrea am 13. Februar 1997
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 29. November 1996 (BGBl. 1997 II S. 145).

Bonn, den 25. März 1997

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 53003 Bonn
Telefon: (0228) 38208-0, Teletax: (0228) 38208-36.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 88,00 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,80 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1997 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: 7,65 DM (5,60 DM zuzüglich 2,05 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 8,65 DM.

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

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · G 1998 · Entgelt bezahlt

Bundesgesetzblatt-Einbanddecken 1996

Teil I: 26,60 DM (2 Einbanddecken) einschließlich Porto und Verpackung

Teil II: 26,60 DM (2 Einbanddecken) einschließlich Porto und Verpackung

Ausführung: Halbleinen, Rücken mit Goldschrift, wie in den vergangenen Jahren.

Hinweis: Einbanddecken für Teil I und Teil II können auch zur Fortsetzung bestellt werden.

Achtung: Zur Vermeidung von Doppelleieferungen bitten wir vor der Bestellung zu prüfen, ob Sie nicht schon einen Fortsetzungsauftrag für Einbanddecken erteilt haben.

Die Titelblätter mit den Hinweisen für das Einbinden, die Zeitlichen Übersichten und die Sachverzeichnisse für den Jahrgang 1996 des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II wurden für die Abonnenten den Ausgaben des Bundesgesetzblatts 1997 Teil I Nr. 2 und 3 und Teil II Nr. 3 beigelegt.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H.
Vertriebsabteilung Bundesgesetzblatt · Postfach 13 20 · 53003 Bonn