

Bundesgesetzblatt ¹⁰⁴¹

Teil II

G 1998

1998

Ausgegeben zu Bonn am 25. Juni 1998

Nr. 21

Tag	Inhalt	Seite
17. 6. 98	Zehnte 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 (10. SOLAS-ÄndV)	1042
23. 4. 98	Bekanntmachung des deutsch-malawischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	1125
23. 4. 98	Bekanntmachung des Ergänzungsabkommens zum deutsch-ukrainischen Rahmenabkommen über Beratung und Technische Zusammenarbeit	1126
27. 4. 98	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Ausarbeitung eines Europäischen Arzneibuches	1128

**Zehnte 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
(10. SOLAS-ÄndV)**

Vom 17. Juni 1998

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:

§ 1

Folgende Entschlüsse zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch 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 Entschlüsselung 1 (BGBl. 1997 II S. 934), werden hiermit in Kraft gesetzt:

1. Die in London am 4. Juni 1996 vom Schiffssicherheitsausschuß der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschlüsselung MSC.47(66),
2. die in London am 5. Dezember 1996 vom Schiffssicherheitsausschuß der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschlüsselung MSC.57(67).

Die Entschlüsse werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1998 in Kraft.

Bonn, den 17. Juni 1998

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

**EntschlieÙung MSC.47(66)
(angenommen am 4. Juni 1996)**

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

**Resolution MSC.47(66)
(adopted on 4 June 1996)**

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

**Resolution MSC.47(66)
(adoptée le 4 juin 1996)**

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

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

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

recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

having considered, at its sixty-sixth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VIII (b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 1998, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 % of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

Le Comité de la sécurité maritime,

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

Rappelant en outre l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), ci-après dénommée «la Convention», concernant les procédures d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

Ayant examiné à sa soixante-sixième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de cette convention,

1. Adopte, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure dans l'annexe de 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 1998 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 élevaient une objection contre ces amendements,

Der Schiffssicherheitsausschuß –

in Anbetracht des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses

sowie in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet, betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage zu dem Übereinkommen, ausgenommen die Vorschriften des Kapitels I,

nach der auf seiner sechsundsechzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i vorgeschlagen und weitergeleitet wurden –

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben sind;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Buchstabe bb des Übereinkommens, daß die Änderungen als am 1. Januar 1998 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 v.H. des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, Einsprüche gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. 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 1998 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
 4. Requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
 5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.
3. Invite les Gouvernements contractants à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 1998 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus,
 4. Prie le Secrétaire général, en conformité de l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et des textes des amendements figurant en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention,
 5. Prie en outre le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.
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 EntschlieÙung am 1. Juli 1998 in Kraft treten;
 4. ersucht den Generalsekretär nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens, allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
 5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

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

Annex

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

Annexe

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

Chapter II-1
Construction –
subdivision and stability,
machinery and
electrical installations

1 The existing title of chapter II-1 is replaced by the following:

“Construction – structure, subdivision and stability, machinery and electrical installations”.

2 The following new part A-1 is inserted between part A and part B:

“Part A-1
Structure of ships

Regulation 3-1
Structural, mechanical
and electrical requirements
for ships

In addition to the requirements contained elsewhere in the present regulations, ships shall be designed, constructed and maintained in compliance with the structural, mechanical and electrical requirements of a classification society which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of regulation XI/1, or with applicable national standards of the Administration which provide an equivalent level of safety.

Regulation 3-2
Corrosion prevention
of seawater ballast tanks

1 This regulation applies to oil tankers and bulk carriers constructed on or after 1 July 1998.

2 All dedicated seawater ballast tanks shall have an efficient corrosion prevention system, such as hard protective coatings or equivalent. The coatings should prefer-

Chapitre II-1
Construction –
Compartimentage et stabilité,
machines et
installations électriques

1 Remplacer le titre actuel du chapitre II-1 par ce qui suit:

«Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques».

2 Insérer entre la partie A et la partie B une nouvelle partie A-1 libellée comme suit:

«Partie A-1
Structure des navires

Règle 3-1
Prescriptions d'ordre structurel,
mécanique et électrique applicables
aux navires

En sus des prescriptions prévues ailleurs dans les présentes règles, les navires doivent être conçus, construits et entretenus conformément aux prescriptions d'ordre structurel, mécanique et électrique d'une société de classification reconnue par l'Administration aux termes des dispositions de la règle XI/1, ou conformément aux normes nationales applicables de l'Administration qui prévoient un degré de sécurité équivalent.

Règle 3-2
Protection contre la corrosion
des citernes ballastées à l'eau de mer

1 La présente règle s'applique aux pétroliers et aux vraquiers construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date.

2 Toutes les citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer doivent être munies d'un système anticorrosion efficace, tel que des revêtements protecteurs durs ou

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

1 Die bisherige Überschrift des Kapitels II-1 wird ersetzt durch:

„Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen“.

2 Der neue Teil A-1 wird zwischen Teil A und Teil B eingefügt:

„Teil A-1
Bauweise der Schiffe

Regel 3-1
Bauliche, mechanische und
elektrische Anforderungen
an Schiffe

Zusätzlich zu den bereits an anderer Stelle in diesen Regeln genannten Anforderungen müssen Schiffe in Übereinstimmung mit den baulichen, mechanischen und elektrischen Anforderungen einer von der Verwaltung nach Regel XI/1 anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder mit geltenden innerstaatlichen Normen der Verwaltung, die einen vergleichbaren Sicherheitsstandard gewährleisten, entworfen, gebaut und unterhalten werden.

Regel 3-2
Korrosionsschutz
in Seewasser-Ballast-Tanks

1 Diese Regel gilt für an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaute Öltankschiffe und Massengutschiffe.

2 Alle als Seewasser-Ballast-Tanks ausgewiesenen Tanks müssen über ein wirksames Korrosionsverhütungssystem verfügen, beispielsweise über einen beständi-

ably be of a light colour. The scheme for the selection, application and maintenance of the system shall be approved by the Administration, based on the guidelines adopted by the Organization. Where appropriate, sacrificial anodes shall also be used."

Regulation 8 – Stability of passenger ships in damaged condition

3 The following is added at the end of paragraph 2.3.1:

"This range may be reduced to a minimum of 10°, in the case where the area under the righting lever curve is that specified in paragraph 2.3.2, increased by the ratio:

$$\frac{15}{\text{Range}}$$

where the range is expressed in degrees."

4 The words "range specified in 2.3.1" in paragraph 2.3.3 are replaced by the words "range of positive stability".

Regulation 25-1 Application

5 The following sentence is added at the end of existing paragraph 1:

"The requirements in this part shall also apply to cargo ships of 80 m in L_s and upwards but not exceeding 100 m in L_s constructed on or after 1 July 1998."

Regulation 25-3 – Required subdivision index R

6 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

"2 The degree of subdivision to be provided shall be determined by the required subdivision index R as follows:

.1 for ships over 100 m in L_s :

$$R = (0.002 + 0.0009 L_s)^{1/3},$$

where L_s is in metres; and

.2 for ships of 80 m in L_s and upwards but not exceeding 100 m in length L_s :

$$R = 1 - \left[1 / \left(1 - \frac{L_s}{100} \cdot \frac{R_0}{1 - R_0} \right) \right],$$

where R_0 is the value R as calculated in accordance with the formula in subparagraph 1."

autre système équivalent. Les revêtements devraient de préférence être de couleur claire. Le mode de sélection, d'application et d'entretien du système doit être approuvé par l'Administration, sur la base des directives adoptées par l'Organisation. Lorsqu'il y a lieu, des anodes réactives devraient aussi être utilisées."

Règle 8 – Stabilité des navires à passagers après avarie

3 A la fin du paragraphe 2.3.1, ajouter le texte ci-après:

"Cet arc peut être ramené à un arc minimal de 10°, dans le cas où l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement est égale à celle qui est spécifiée au paragraphe 2.3.2, augmentée grâce à l'application du rapport

$$\frac{15}{\text{Arc}}$$

dans lequel l'arc est exprimé en degrés."

4 Au paragraphe 2.3.3, remplacer les mots «l'arc spécifié au paragraphe 2.3.1.» par les mots «l'arc de stabilité positive».

Règle 25-1 – Champ d'application

5 Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 1 actuel:

"Les prescriptions de la présente partie s'appliquent également aux navires de charge d'une longueur L_s égale ou supérieure à 80 m mais ne dépassant 100 m, construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date."

Règle 25-3 – Indice de compartimentage requis R

6 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit:

"2 Le degré de compartimentage à prévoir est déterminé comme suit par l'indice de compartimentage requis R:

.1 pour les navires d'une longueur L_s supérieure à 100 mètres:

$$R = (0.002 + 0.0009 L_s)^{1/3},$$

la longueur L_s étant exprimée en mètres; et

.2 pour les navires d'une longueur L_s égale ou supérieure à 80 m mais ne dépassant pas 100 m:

$$R = 1 - \left[1 / \left(1 - \frac{L_s}{100} \cdot \frac{R_0}{1 - R_0} \right) \right],$$

R_0 étant la valeur R calculée conformément à la formule donnée à l'alinéa 1."

gen Schutzanstrich oder gleichwertiges. Die Beschichtungen sollen vorzugsweise aus hellen Farben bestehen. Das Verfahren für die Auswahl, das Auftragen und die Unterhaltung des Systems muß von der Verwaltung auf der Grundlage der von der Organisation verabschiedeten Richtlinien anerkannt sein. Wo es sinnvoll erscheint, können auch Opferanoden verwendet werden."

Regel 8 – Stabilität beschädigter Fahrgastschiffe

3 Dem Absatz 2.3.1 wird folgender Wortlaut angefügt:

„Erreicht die Fläche unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme den in Regel 2.3.2 bestimmten Wert, vergrößert um den Faktor

$$\frac{15}{\text{Umfang}}$$

wobei der Umfang in Grad ausgedrückt wird, so kann dieser Umfang auf 10° herabgesetzt werden."

4 Die Worte „Umfang gemäß 2.3.1“ in Absatz 2.3.3 werden durch die Worte „Umfang der positiven Stabilität“ ersetzt.

Regel 25-1 – Anwendung

5 Dem Absatz 1 wird am Schluß folgender Satz hinzugefügt:

„Die Bestimmungen dieses Teils gelten auch für an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaute Frachtschiffe mit einer Länge L_s von 80 m und mehr aber nicht über 100 m.“

Regel 25-3 – Geforderter Unterteilungsgrad „R“

6 Der bisherige Absatz 2 wird ersetzt durch:

„2 Der Unterteilungsgrad, den Schiffe haben müssen, wird durch den geforderten Unterteilungsgrad „R“ wie folgt bestimmt:

.1 für Schiffe über 100 m Länge L_s

$$R = (0.002 + 0.0009 L_s)^{1/3}$$

wobei L_s in Metern, und

.2 für Schiffe mit einer Länge L_s von 80 m und mehr aber nicht über 100 m

$$R = 1 - \left[1 / \left(1 - \frac{L_s}{100} \cdot \frac{R_0}{1 - R_0} \right) \right],$$

wobei R_0 der in Übereinstimmung mit der Formel in Unterabsatz 1 berechnete Wert für R ist."

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

7 The words "55 V" in paragraph 1.1.1 are replaced by "50 V".

8 The existing text of chapter III is replaced by the following.

"Chapter III

Life-saving appliances
and arrangements

Part A – General

Regulation 1

Application

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 1998.

2 For the purpose of this chapter the term "a similar stage of construction" means the stage at which:

- .1 construction identifiable with a specific ship begins, and
- .2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 % of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

3 For the purpose of this chapter:

- .1 the expression "ships constructed" means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction;
- .2 the expression "all ships" means ships constructed before, on or after 1 July 1998; the expressions "all passenger ships" and "all cargo ships" shall be construed accordingly;
- .3 a cargo ship, whenever built, which is converted to a passenger ship shall be treated as a passenger ship constructed on the date on which such a conversion commences.

4 For ships constructed before 1 July 1998, the Administration shall:

- .1 ensure that, subject to the provisions of paragraph 4.2, the requirements which are applicable under chapter III of the International Convention for the Safety of Life at Sea, in force prior to 1 July 1998 to new or existing ships as prescribed by that chapter are complied with; and

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

7 Au paragraphe 1.1.1, remplacer «55 V» par «50 V».

8 Remplacer le texte actuel du chapitre III par ce qui suit:

«Chapitre III

Engins
et dispositifs de sauvetage

Partie A – Généralités

Règle 1

Application

1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date.

2 Aux fins du présent chapitre, l'expression «dont la construction se trouve à un stade équivalent» se réfère au stade auquel:

- .1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et
- .2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

3 Aux fins du présent chapitre

- .1 l'expression «navires construits» désigne les navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent;
- .2 l'expression «tous les navires» désigne les navires construits avant le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date; les expressions «tous les navires à passagers» et «tous les navires de charge» doivent s'entendre en conséquence;

.3 un navire de charge, quelle que soit sa date de construction, qui est transformé en navire à passagers est considéré comme un navire à passagers construit à la date à laquelle cette transformation commence.

4 Dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 1998, l'Administration doit:

- .1 sous réserve des dispositions du paragraphe 4.2, veiller à l'observation des prescriptions qui, en vertu du chapitre III de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vigueur avant le 1^{er} juillet 1998, sont applicables aux navires neufs ou existants, ainsi qu'il est prescrit dans ce chapitre; et

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

7 Die Worte „55 V“ in Absatz 1.1.1 werden durch „50 V“ ersetzt.

8 Der bisherige Wortlaut des Kapitels III wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Kapitel III

Rettungsmittel
und -vorrichtungen

Teil A – Allgemeines

Regel 1

Anwendung

1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf Schiffe Anwendung, deren Kiel an oder nach dem 1. Juli 1998 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden.

2 Im Sinne dieses Kapitels bezeichnet der Ausdruck „entsprechender Bauzustand“ einen Zustand,

- .1 der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes erkennen läßt und
- .2 in dem die Montage von mindestens 50 Tonnen oder 1 v.H. des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.

3 Im Sinne dieses Kapitels

- .1 bezeichnet der Ausdruck „gebaute Schiffe“ Schiffe, deren Kiel gelegt ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befinden;
- .2 bezeichnet der Ausdruck „alle Schiffe“ vor, an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaute Schiffe; die Ausdrücke „alle Fahrgastschiffe“ und „alle Frachtschiffe“ sind entsprechend auszulegen;

.3 wird ungeachtet des Baudatums ein Frachtschiff, das zu einem Fahrgastschiff umgebaut wird, als an dem Tag gebautes Fahrgastschiff angesehen, an dem der Umbau beginnt.

4 Für Schiffe, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut sind, stellt die Verwaltung sicher,

- .1 daß vorbehaltlich des Absatzes 4.2 die vor dem 1. Juli 1998 in Kraft befindlichen Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See auf neue oder vorhandene Schiffe im Sinne jenes Kapitels anwendbar sind;

.2 ensure that when life-saving appliances or arrangements on such ships are replaced or such ships undergo repairs, alterations or modifications of a major character which involve replacement of, or any addition to, their existing life-saving appliances or arrangements, such life-saving appliances or arrangements, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this chapter. However, if a survival craft other than an inflatable liferaft is replaced without replacing its launching appliance, or vice versa, the survival craft or launching appliance may be of the same type as that replaced.

.2 veiller à ce que, lorsque les engins ou dispositifs de sauvetage qui se trouvent à bord de ces navires sont remplacés ou que ces navires font l'objet de réparations, de modifications ou de transformations d'une importance majeure qui impliquent le remplacement ou l'adjonction d'engins ou de dispositifs de sauvetage, ces engins ou dispositifs satisfassent aux prescriptions du présent chapitre pour autant que ce soit raisonnable et possible en pratique. Toutefois, si l'on remplace une embarcation ou un radeau de sauvetage autre qu'un radeau de sauvetage gonflable sans remplacer son dispositif de mise à l'eau ou vice versa, l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le dispositif de mise à l'eau peut être du même type que celui qu'il remplace.

.2 daß, wenn Rettungsmittel oder -vorrichtungen auf diesen Schiffen ersetzt werden oder an diesen Schiffen Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art vorgenommen werden, in deren Verlauf ihre bisherigen Rettungsmittel oder -vorrichtungen ersetzt oder ergänzt werden, diese Rettungsmittel oder -vorrichtungen, soweit dies zweckmäßig und durchführbar ist, den Vorschriften dieses Kapitels entsprechen. Wird jedoch ein Überlebensfahrzeug, ausgenommen ein aufblasbares Rettungsfloß, ersetzt, ohne daß seine Aussetzvorrichtung ersetzt wird, oder umgekehrt, so kann das Überlebensfahrzeug oder die Aussetzvorrichtung von demselben Typ sein wie das oder die ersetzte.

Regulation 2

Exemptions

1 The Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any specific requirements of this chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements individual ships or classes of ships which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

2 In the case of passenger ships which are employed in special trades for the carriage of large numbers of special trade passengers, such as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this chapter, may exempt such ships from those requirements, provided that such ships comply fully with the provisions of:

- .1 the rules annexed to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971; and
- .2 the rules annexed to the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.

Règle 2

Exemptions

1 L'Administration peut, si elle considère que le parcours abrité et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une prescription quelconque du présent chapitre n'est ni raisonnable ni nécessaire, exempter de cette prescription des navires ou des catégories de navires déterminés qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas plus de 20 milles de la terre la plus proche.

2 Dans le cas des navires à passagers qui sont utilisés pour des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers, comme le transport de pèlerins, l'Administration peut, si elle juge qu'il est impossible en pratique d'appliquer les prescriptions du présent chapitre, exempter ces navires de l'application des prescriptions en question, à condition qu'ils satisfassent intégralement aux dispositions:

- .1 du règlement annexé à l'Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux; et
- .2 du règlement annexé au Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.

Regel 2

Befreiungen

1 Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der geringen Gefahr und der besonderen Bedingungen der Reise die Anwendung bestimmter Vorschriften dieses Kapitels für unzumutbar oder unnötig, so kann sie insoweit einzelne Schiffe oder Schiffsklassen, die sich im Verlauf ihrer Reise nicht weiter als 20 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernen, von der Befolgung solcher Vorschriften befreien.

2 Die Verwaltung kann Fahrgastschiffe, die in einem besonderen Dienst, wie beispielsweise der Pilgerfahrt, zur Beförderung einer großen Zahl besonderer Fahrgäste eingesetzt sind, von der Befolgung der Vorschriften dieses Kapitels befreien, wenn ihrer Auffassung nach die Befolgung nicht durchführbar ist, vorausgesetzt, daß diese Schiffe den folgenden Bestimmungen voll entsprechen:

- .1 den dem Übereinkommen von 1971 über Fahrgastschiffe im besonderen Dienst als Anlage beigefügten Regeln;
- .2 den dem Protokoll von 1973 über den Raumbedarf auf Fahrgastschiffen im besonderen Dienst beigefügten Regeln.

Regulation 3

Definition

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1 "Anti-exposure suit" is a protective suit designed for use by rescue boat crews and marine evacuation system parties.

2 "Certificated person" is a person who holds a certificate of proficiency in survival craft issued under the authority of, or recognized as valid by, the Administration in accordance with the requirements of the International Convention on Standards

Règle 3

Définitions

Pour l'application du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire

1 «La combinaison de protection contre les éléments» est une combinaison de protection conçue pour être portée par les équipages de canots de secours et les responsables des dispositifs d'évacuation en mer.

2 Une «personne brevetée» est une personne qui est titulaire d'un brevet d'aptitude à la manœuvre des embarcations et radeaux de sauvetage délivré sous l'autorité de l'Administration ou reconnu par elle comme valide, conformément aux

Regel 3

Begriffsbestimmungen

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

1 „Wetterschutzanzug“ ist ein für die Besatzung von Bereitschaftsbooten und Bedientrupps von Schiffsevakuationssystemen konzipierter schützender Anzug.

2 „Geprüfte Person“ ist der Inhaber eines Befähigungszeugnisses für Überlebensfahrzeuge, das mit Genehmigung der Verwaltung nach den in Kraft befindlichen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbil-

of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, in force; or a person who holds a certificate issued or recognized by the Administration of a State not a Party to that Convention for the same purpose as the convention certificate.

3 "Detection" is the determination of the location of survivors or survival craft.

4 "Embarkation ladder" is the ladder provided at survival craft embarkation stations to permit safe access to survival craft after launching.

5 "Float-free launching" ist that method of launching a survival craft whereby the craft is automatically released from a sinking ship and is ready for use.

6 "Free-fall launching" is that method of launching a survival craft whereby the craft with its complement of persons and equipment on board is released and allowed to fall into the sea without any restraining apparatus.

7 "Immersion suit" is a protective suit which reduces the body heatloss of a person wearing it in cold water.

8 "Inflatable appliance" is an appliance which depends upon non-rigid, gas-filled chambers for buoyancy and which is normally kept uninflated until ready for use.

9 "Inflated appliance" is an appliance which depends upon non-rigid, gas-filled chambers for buoyancy and which is kept inflated and ready for use at all times.

10 "International Life-Saving Appliance (LSA) Code" (referred to as "the Code" in this chapter) means the International Life-Saving Appliance (LSA) Code adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.48(66), as it may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

11 "Launching appliance or arrangement" is a means of transferring a survival craft or rescue boat from its stowed position safely to the water.

prescriptions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en vigueur, ou une personne qui est titulaire d'un brevet délivré ou reconnu par l'Administration d'un Etat non Partie à cette convention aux mêmes fins que le brevet de la Convention.

3 «Le repérage» est la détermination de la position des survivants ou des embarcations et radeaux de sauvetage.

4 «L'échelle d'embarquement» est l'échelle prévue aux postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage afin de permettre l'accès en toute sécurité à ces embarcations et radeaux après leur mise à l'eau.

5 «La mise à l'eau par dégagement libre» est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui se libère automatiquement du navire en cas de naufrage et est prêt à être utilisé.

6 «La mise à l'eau en chute libre» est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui, avec son chargement en personnes et en armement à bord, tombe à la mer après largage, sans dispositif de ralentissement.

7 Une «combinaison d'immersion» est une combinaison de protection qui réduit la déperdition de chaleur animale d'une personne immergée en eau froide.

8 Un «engin gonflable» est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est normalement conservé non gonflé jusqu'au moment où il est préparé aux fins d'utilisation.

9 Un «engin gonflé» est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est conservé gonflé et peut être utilisé à tout moment.

10 Le «Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA)» (dénommé «le Recueil» dans le présent chapitre) est le Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.48(66), tel qu'éventuellement modifié par l'Organisation, à condition que les amendements soient adoptés, soient mis en œuvre et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la Convention relatif aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.

11 Un «engin ou un dispositif de mise à l'eau» est un moyen permettant de mettre à l'eau en toute sécurité depuis sa position d'arrimage une embarcation ou un radeau de sauvetage ou un canot de secours.

derung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten ausgestellt oder von ihr als gültig anerkannt ist, oder der Inhaber eines von der Verwaltung eines Staates, der nicht Vertragspartei jenes Übereinkommens ist, zu demselben Zweck wie das Befähigungszeugnis im Rahmen des Übereinkommens ausgestellten oder anerkannten Befähigungszeugnisses.

3 „Auffinden“ ist die Feststellung des Aufenthaltsorts von Überlebenden oder Überlebensfahrzeugen.

4 „Einbootungsleiter“ ist die an Einbootungsstationen von Überlebensfahrzeugen vorgesehene Leiter, die das sichere Einbooten in die zu Wasser gelassenen Überlebensfahrzeuge ermöglicht.

5 „Frei aufschwimmendes Aussetzen“ ist die Methode, ein Überlebensfahrzeug zu Wasser zu lassen, bei der das Fahrzeug selbstständig von einem sinkenden Schiff freikommt und verwendungsfähig ist.

6 „Aussetzen im freien Fall“ ist die Methode, ein Überlebensfahrzeug zu Wasser zu lassen, bei der das Fahrzeug mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung an Bord ausgelöst wird und ohne Festhaltevorrichtung ins Wasser fallen kann.

7 „Eintauchanzug“ ist ein Schutzanzug, der bei einer Person, die ihn in kaltem Wasser trägt, den Verlust an Körpertemperatur verringert.

8 „Aufblasbares Gerät“ ist ein Gerät, dessen Schwimmfähigkeit auf nichtstarrten, gasgefüllten Kammern beruht und das in der Regel nicht aufgeblasen aufbewahrt wird, bis es verwendungsfähig gemacht wird.

9 „Aufgeblasenes Gerät“ ist ein Gerät, dessen Schwimmfähigkeit auf nichtstarrten, gasgefüllten Kammern beruht und das aufgeblasen aufbewahrt wird und jederzeit verwendungsfähig ist.

10 „Internationaler Rettungsmittel- (LSA-) Code“ (in diesem Kapitel der „Code“ genannt) bezeichnet den vom Schiffssicherheitsausschuß der Organisation mit Entschlußung MSC.48(66) angenommenen Internationalen Rettungsmittel- (LSA-) Code in der jeweils geltenden, möglicherweise von der Organisation geänderten, Fassung; Änderungen müssen gemäß Artikel VIII dieses Übereinkommens betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage, mit Ausnahme ihres Kapitels I, beschlossen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.

11 „Aussetzeinrichtung oder -vorrichtung“ ist ein Hilfsmittel, mit dem ein Überlebensfahrzeug oder Bereitschaftsboot aus seiner Staustellung sicher zu Wasser gelassen werden kann.

12 "Length" is 96 % of the total length on a waterline at 85 % of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this is measured shall be parallel to the designed waterline.

13 "Lightest sea-going condition" is the loading condition with the ship on even keel, without cargo, with 10% stores and fuel remaining and in the case of a passenger ship with the full number of passengers and crew and their luggage.

14 "Marine evacuation system" is an appliance for the rapid transfer of persons from the embarkation deck of a ship to a floating survival craft.

15 "Moulded depth"

.1 The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

.2 In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design.

.3 Where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

16 "Novel life-saving appliance or arrangement" is a life-saving appliance or arrangement which embodies new features not fully covered by the provisions of this chapter or the Code but which provides an equal or higher standard of safety.

17 "Positive stability" is the ability of a craft to return to its original position after the removal of a heeling moment.

18 "Recovery time" for a rescue boat is the time required to raise the boat to a position where persons on board can disembark to the deck of the ship. Recovery

12 La «longueur» est égale à 96 % de la longueur totale de la flottaison située à une distance du dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

13 La «flottaison d'exploitation la moins élevée» est l'état de charge du navire sans différence lorsqu'il n'a pas de cargaison, et qu'il lui reste 10 % de ses provisions et de son combustible et dans le cas d'un navire à passagers lorsqu'il a, à son bord, le nombre total de passagers et de membres de l'équipage ainsi que leurs bagages.

14 Un «dispositif d'évacuation en mer» est un dispositif permettant de transborder rapidement des personnes du pont d'embarquement d'un navire dans une embarcation ou un radeau de sauvetage flottant.

15 «Creux sur quille»

.1 Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur les navires en bois et sur ceux de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître-couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée en partant du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate des fonds coupe les côtés de la quille.

.2 Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

.3 Lorsque le pont de franc-bord présente un décrochement et que la partie de ce pont se trouve au-dessus du point où le creux sur quille doit être déterminé, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'à une surface de référence prolongeant la ligne de la partie basse du pont parallèlement à la partie haute de ce pont.

16 Un «engin ou un dispositif de sauvetage nouveau» est un engin ou un dispositif de sauvetage présentant de nouvelles caractéristiques qui ne sont pas complètement couvertes par les dispositions du présent chapitre ou du Recueil mais assurant un degré de sécurité équivalent ou supérieur.

17 La «stabilité positive» est la capacité d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage de revenir à sa position d'origine une fois le moment d'inclinaison supprimé.

18 Le «temps de récupération d'un canot de secours» est le temps nécessaire pour hisser le canot jusqu'au poste où les personnes à bord peu-

12 „Länge“ sind 96 v.H. der Gesamtlänge in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v.H. der geringsten Seitenhöhe, von der Oberkante des Kiels gemessen, oder, wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie.

13 Der „leichteste Betriebszustand auf See“ ist der Zustand des Schiffes auf ebenem Kiel, ohne Ladung, mit einem Rest von 10 v.H. an Vorräten und Brennstoff sowie, im Fall eines Fahrgastschiffes, mit der vollen Anzahl an Fahrgästen und Besatzung samt deren Gepäck.

14 „Schiffsevakuierungssystem“ ist eine Vorrichtung zur schnellen Übergabe von Personen von dem Einbootungsdeck eines Schiffes in ein schwimmendes Überlebensfahrzeug.

15 „Seitenhöhe“

.1 Die Seitenhöhe ist der gemessene senkrechte Abstand von der Oberkante des Kiels zur Oberkante des Freiborddecksbalkens an der Bordseite. Bei Holz- und Kompositischiffen wird der Abstand von der Unterkante der Kielspannung ab gemessen. Bei hohlem Verlauf der Schiffsform im unteren Teil des Hauptspants oder bei verstärkten Kielgängen wird der Abstand von dem Punkt aus gemessen, an dem die Verlängerung des geraden Bodenteils die Seite des Kiels schneidet.

.2 Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang wird die Seitenhöhe bis zum Schnittpunkt der Verlängerung von Deckslinie und Seitenbeplattung gemessen, die verlängert werden, als sei der Schergang eckig.

.3 Weist das Freiborddeck eine Stufe auf, und erstreckt sich der erhöhte Teil des Decks über den Punkt hinaus, an dem die Seitenhöhe gemessen werden soll, so wird die Seitenhöhe bis zu einer Linie gemessen, die vom niedrigeren Teil des Decks parallel zu dem erhöhten Teil verläuft.

16 „Neuartige Rettungsmittel oder -vorrichtungen“ sind Rettungsmittel oder -vorrichtungen mit neuen Eigenschaften, die von den Bestimmungen dieses Kapitels oder denen des Code nicht in vollem Umfang erfaßt sind, jedoch einen gleichwertigen oder höheren Sicherheitsstandard gewährleisten.

17 „Positive Stabilität“ ist das Vermögen eines Fahrzeugs, nach Fortfall eines krängenden Moments in seine ursprüngliche Lage zurückzukehren.

18 „Wiederaufnahmezeit für ein Bereitschaftsboot“ ist die Zeit, die benötigt wird, um ein Bereitschaftsboot in eine Lage zu heben, in der an Bord befind-

time includes the time required to make preparations for recovery on board the rescue boat such as passing and securing a painter, connecting the rescue boat to the launching appliance, and the time to raise the rescue boat. Recovery time does not include the time needed to lower the launching appliance into position to recover the rescue boat.

19 "Rescue boat" is a boat designed to rescue persons in distress and to marshal survival craft.

20 "Retrieval" is the safe recovery of survivors.

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

22 "Short international voyage" is an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety. Neither the distance between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination nor the return voyage shall exceed 600 miles. The final port of destination is the last port of call in the scheduled voyage at which the ship commences its return voyage to the country in which the voyage began.

23 "Survival craft" is a craft capable of sustaining the lives of persons in distress from the time of abandoning the ship.

24 "Thermal protective aid" is a bag or suit made of waterproof material with low thermal conductance.

vent débarquer sur le pont du navire. Le temps de récupération inclut le temps nécessaire pour préparer l'opération de récupération à bord du canot de secours, comme par exemple passer et attacher une bosse, relier le canot de secours au dispositif de mise à l'eau, ainsi que le temps nécessaire pour hisser le canot. Il n'inclut pas le temps nécessaire pour baisser le dispositif de mise à l'eau qui permettra de récupérer le canot de secours.

19 Un «canot de secours» est une embarcation conçue pour sauver des personnes en détresse et pour rassembler des embarcations et radeaux de sauvetage.

20 Le «repêchage» est la récupération des survivants en toute sécurité.

21 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.

22 Un «voyage international court» est un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage peuvent être mis en sécurité. Ni la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ni le voyage de retour ne doivent dépasser 600 milles. Le port final de destination est le dernier port d'escale du voyage prévu à partir duquel le navire entreprend son voyage de retour vers le pays dans lequel le voyage a commencé.

23 Une «embarcation ou un radeau de sauvetage» est une embarcation ou un radeau permettant de maintenir en vie des personnes en détresse à partir du moment où le navire est abandonné.

24 Un «moyen de protection thermique» est un sac ou une combinaison fabriquée en un matériau imperméable à l'eau et ayant une faible conductance thermique.

liche Personen auf das Deck eines Schiffes übersteigen können. Die Wiederaufnahmezeit schließt die Zeit ein, die für die Vorbereitung der Wiederaufnahme an Bord des Bereitschaftsboots benötigt wird, wie etwa das Übergeben und Befestigen der Fangleine, das Festmachen des Bereitschaftsboots an der Aussetzvorrichtung und die Zeit für das Hieven des Bootes. Die Wiederaufnahmezeit schließt nicht die Zeit ein, die erforderlich ist, um die Aussetzvorrichtung in die Lage zu bringen, das Bereitschaftsboot wieder aufzunehmen.

19 „Bereitschaftsboot“ ist ein Boot, das der Rettung von Menschen in Not und dem Sammeln von Überlebensfahrzeugen dient.

20 „Bergung“ ist die sichere Anbordnahme Überlebender.

21 „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ist ein Fahrgastschiff mit Laderäumen für Ro-Ro-Ladung oder mit Sonderräumen im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel II-2/3.

22 „Beschränkte Auslandfahrt“ ist eine Auslandfahrt, in deren Verlauf ein Schiff sich nicht weiter als 200 Seemeilen von einem Hafen oder Ort entfernt, zu dem Fahrgäste oder Besatzung in Sicherheit gebracht werden können. Weder die Entfernung zwischen dem letzten Anlaufhafen des Staates, in dem die Reise beginnt, und dem Bestimmungshafen, in dem die Reise endet, noch die Rückreise darf mehr als 600 Seemeilen betragen. Der Bestimmungshafen, in dem die Reise endet, ist der letzte Anlaufhafen auf der planmäßigen Reise, in dem das Schiff die Rückreise zu dem Staat beginnt, in dem die Reise begann.

23 „Überlebensfahrzeug“ ist ein Fahrzeug, das Menschen in Not nach Aufgabe des Schiffes am Leben erhalten kann.

24 „Wärmeschutzhilfsmittel“ ist ein Sack oder Anzug aus wasserdichtem Werkstoff mit geringer Wärmeleitfähigkeit.

Regulation 4

Evaluation, testing and approval of life-saving appliances and arrangements

1 Except as provided in paragraphs 5 and 6, life-saving appliances and arrangements required by this chapter shall be approved by the Administration.

2 Before giving approval to life-saving appliances and arrangements, the Administration shall ensure that such life-saving appliances and arrangements:

.1 are tested, to confirm that they comply with the requirements of this chapter and the Code, in accordance with the recommendations of the Organization; or

Règle 4

Evaluation, mise à l'essai et approbation des engins et des dispositifs de sauvetage

1 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 5 et 6, les engins et dispositifs de sauvetage prescrits par le présent chapitre doivent être approuvés par l'Administration.

2 Avant d'approuver des engins et des dispositifs de sauvetage, l'Administration doit vérifier que ces engins et dispositifs de sauvetage:

.1 ont été mis à l'essai pour confirmer qu'ils satisfont aux prescriptions du présent chapitre et du Recueil, conformément aux recommandations de l'Organisation; ou

Regel 4

Bewertung, Erprobung und Zulassung von Rettungsmitteln und -vorrichtungen

1 Soweit in den Absätzen 5 und 6 nichts anderes bestimmt ist, müssen die in diesem Kapitel vorgeschriebenen Rettungsmittel und -vorrichtungen von der Verwaltung zugelassen sein.

2 Bevor die Verwaltung Rettungsmittel und -vorrichtungen zuläßt, stellt sie sicher, daß die Rettungsmittel und -vorrichtungen

.1 erprobt werden, damit bestätigt wird, daß sie den Vorschriften dieses Kapitels und des Code nach Maßgabe der Empfehlungen der Organisation entsprechen, oder

- | | | |
|--|--|---|
| <p>.2 have successfully undergone, to the satisfaction of the Administration, tests which are substantially equivalent to those specified in those recommendations.</p> <p>3 Before giving approval to novel life-saving appliances or arrangements, the Administration shall ensure that such appliances or arrangements:</p> <p>.1 provide safety standards at least equivalent to the requirements of this chapter and the Code and have been evaluated and tested in accordance with the recommendations of the Organization; or</p> <p>.2 have successfully undergone, to the satisfaction of the Administration, evaluation and tests which are substantially equivalent to those recommendations.</p> <p>4 Procedures adopted by the Administration for approval shall also include the conditions whereby approval would continue or would be withdrawn.</p> <p>5 Before accepting life-saving appliances and arrangements that have not been previously approved by the Administration, the Administration shall be satisfied that life-saving appliances and arrangements comply with the requirements of this chapter and the Code.</p> <p>6 Life-saving appliances required by this chapter for which detailed specifications are not included in the Code shall be to the satisfaction of the Administration.</p> | <p>.2 ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, des essais qui sont équivalents pour l'essentiel aux essais prescrits dans ces recommandations.</p> <p>3 Avant d'approuver des engins ou des dispositifs de sauvetage nouveaux, l'Administration doit vérifier que ces engins ou dispositifs:</p> <p>.1 assurent un degré de sécurité au moins égal à celui qui est exigé par les prescriptions du présent chapitre et du Recueil et ont été évalués et mis à l'essai conformément aux recommandations de l'Organisation; ou</p> <p>.2 ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, une évaluation et des essais qui sont équivalents pour l'essentiel à l'évaluation et aux essais prescrits dans ces recommandations.</p> <p>4 Les procédures d'approbation adoptées par l'Administration doivent porter également sur les conditions dans lesquelles l'approbation demeurera valable ou sera retirée.</p> <p>5 Avant d'accepter des engins et des dispositifs de sauvetage qu'elle n'a pas encore approuvés, l'Administration doit vérifier que ces engins et dispositifs satisfont aux prescriptions du présent chapitre et du Recueil.</p> <p>6 Les engins de sauvetage exigés aux termes du présent chapitre pour lesquels il ne figure pas de spécifications détaillées dans le Recueil doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.</p> | <p>.2 erfolgreich Erprobungen unterzogen worden sind, die den Anforderungen der Verwaltung genügen und im wesentlichen den in diesen Empfehlungen genannten Erprobungen gleichwertig sind.</p> <p>3 Bevor die Verwaltung neuartige Rettungsmittel oder -vorrichtungen zuläßt, stellt sie sicher, daß diese Mittel oder Vorrichtungen</p> <p>.1 einen Sicherheitsstandard gewährleisten, der mindestens den Vorschriften dieses Kapitels und des Code entspricht, und daß sie entsprechend den Empfehlungen der Organisation bewertet und erprobt sind, oder</p> <p>.2 erfolgreich einer Bewertung und Erprobung unterzogen worden sind, die den Anforderungen der Verwaltung genügen und im wesentlichen jenen Empfehlungen gleichwertig sind.</p> <p>4 Die von der Verwaltung erlassenen Zulassungsverfahren müssen auch die Bedingungen enthalten, unter denen eine Zulassung gültig bleibt oder entzogen wird</p> <p>5 Bevor die Verwaltung Rettungsmittel und -vorrichtungen genehmigt, die von ihr noch nicht zugelassen sind, muß sie sich davon überzeugen, daß diese Rettungsmittel und -vorrichtungen den Vorschriften dieses Kapitels und des Code entsprechen.</p> <p>6 In diesem Kapitel vorgeschriebene Rettungsmittel, für die im Code besondere Merkmale im einzelnen nicht angegeben sind, müssen den Anforderungen der Verwaltung genügen.</p> |
|--|--|---|

Regulation 5

Production tests

The Administration shall require life-saving appliances to be subject to such production tests as are necessary to ensure that the life-saving appliances are manufactured to the same standard as the approved prototype.

Règle 5

Essais en cours de production

L'Administration doit exiger que les engins de sauvetage soient soumis en cours de production aux essais nécessaires pour garantir que ces engins sont fabriqués conformément aux mêmes normes que le prototype approuvé.

Regel 5

Prüfungen bei der Serienherstellung

Die Verwaltung hat vorzuschreiben, daß Rettungsmittel bei der Serienherstellung den notwendigen Prüfungen unterzogen werden, um sicherzustellen, daß die Rettungsmittel in derselben Güte hergestellt werden wie die zugelassenen Prototypen.

Part B – Requirements
for ships and
life-saving appliancesSection I – Passenger ships
and cargo ships

Regulation 6

Communications

- 1 Paragraph 2 applies to all passenger ships and to all cargo ships of 300 gross tonnage and upwards.
- 2 Radio life-saving appliances
- 2.1 Two-way VHF radiotelephone apparatus
- 2.1.1 At least three two-way VHF radiotelephone apparatus shall be pro-

Partie B – Prescriptions
applicables aux navires et
aux engins de sauvetageSection I – Navires à passagers
et navires de charge

Règle 6

Communications

- 1 Le paragraphe 2 s'applique à tous les navires à passagers et à tous les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.
- 2 Engins de sauvetage radioélectriques
- 2.1 Emetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques
- 2.1.1 Tout navire à passagers et tout navire de charge d'une jauge brute égale

Teil B – Vorschriften
für Schiffe und
RettungsmittelAbschnitt I – Fahrgastschiffe
und Frachtschiffe

Regel 6

Nachrichtenübermittlung

- 1 Absatz 2 findet auf alle Fahrgastschiffe und auf alle Frachtschiffe von 300 BRZ und mehr Anwendung.
- 2 Funktechnische Rettungsmittel
- 2.1 UKW-Sprechfunkgerät (Senden/Empfangen)
- 2.1.1 Auf jedem Fahrgastschiff und auf jedem Frachtschiff mit einer Bruttoreaum-

vided on every passenger ship and on every cargo ship of 500 gross tonnage and upwards. At least two two-way VHF radiotelephone apparatus shall be provided on every cargo ship of 300 gross tonnage and upwards but less than 500 gross tonnage. Such apparatus shall conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization. If a fixed two-way VHF radiotelephone apparatus is fitted in a survival craft it shall conform to performance standards not inferior to those adopted by Organization.

2.1.2 Two-way VHF radiotelephone apparatus provided on board ships prior to 1 February 1992 and not complying fully with the performance standards adopted by the Organization may be accepted by the Administration until 1 February 1999 provided the Administration is satisfied that they are compatible with approved two-way VHF radiotelephone apparatus.

2.2 Radar transponders

At least one radar transponder shall be carried on each side of every passenger ship and of every cargo ship of 500 gross tonnage and upwards. At least one radar transponder shall be carried on every cargo ship of 300 gross tonnage and upwards but less than 500 gross tonnage. Such radar transponders shall conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization. The radar transponders shall be stowed in such locations that they can be rapidly placed in any survival craft other than the liferaft or life rafts required by regulation 31.1.4. Alternatively, one radar transponder shall be stowed in each survival craft other than those required by regulation 31.1.4. On ships carrying at least two radar transponders and equipped with free-fall lifeboats one of the radar transponders shall be stowed in a free-fall lifeboat and the other located in the immediate vicinity of the navigation bridge so that it can be utilized on board and ready for transfer to any of the other survival craft.

3 Distress flares

Not less than 12 rocket parachute flares, complying with the requirements of section 3.1 of the Code, shall be carried and be stowed on or near the navigation bridge.

4 On-board communications and alarm systems

4.1 An emergency means comprised of either fixed or portable equipment or both shall be provided for two-way communica-

ou supérieure à 500 doit être pourvu d'au moins trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques. Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500 doit être pourvu d'au moins deux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques. Ces émetteurs-récepteurs doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Si un émetteur-récepteur radiotéléphonique fixe à ondes métriques est monté dans une embarcation ou un radeau de sauvetage, il doit satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation.

2.1.2 Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques prévus à bord des navires avant le 1^{er} février 1992 et ne satisfaisant pas pleinement aux normes de fonctionnement adoptées par l'Organisation peuvent être acceptés par l'Administration jusqu'au 1^{er} février 1999, à condition que cette dernière ait la preuve qu'ils sont compatibles avec les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques approuvés.

2.2 Répondeurs radar

Tout navire à passagers et tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être muni, sur chacun de ses bords, d'au moins un répondeur radar. Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500 doit être muni d'au moins un répondeur radar. Ces répondeurs radar doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Les répondeurs radar doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans toute embarcation ou tout radeau de sauvetage autre que le ou les radeaux de sauvetage prescrits à la règle 31.1.4. A titre de variante, un répondeur radar doit être arrimé dans chaque embarcation ou radeau de sauvetage autre que ceux prescrits à la règle 31.1.4. A bord des navires transportant au moins deux répondeurs radar équipés d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre, l'un des répondeurs radar doit être arrimé dans l'embarcation en question et l'autre au voisinage immédiat de la passerelle de navigation pour qu'il puisse être emporté aisément dans l'un ou l'une quelconque des autres embarcations ou radeaux de sauvetage.

3 Feux de détresse

Au moins 12 fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la section 3.1 du Recueil, doivent se trouver à bord et être arrimées sur la passerelle de navigation ou à proximité.

4 Système de communications à bord et système d'alarme

4.1 Un système d'urgence constitué de matériel fixe ou portatif ou des deux types de matériel à la fois doit être prévu afin de

zahl von 500 und mehr müssen wenigstens drei UKW-Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen) vorhanden sein. Auf jedem Frachtschiff mit einer Bruttoraumzahl von 300 und mehr, jedoch weniger als 500, müssen wenigstens zwei UKW-Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen) vorhanden sein. Diese Geräte müssen mindestens den von der Organisation angenommenen Leistungsnormen entsprechen. Ist ein Überlebensfahrzeug mit einem fest eingebauten UKW-Sprechfunkgerät (Senden/Empfangen) ausgerüstet, muß dieses mindestens den von der Organisation angenommenen Leistungsnormen entsprechen.

2.1.2 Die Verwendung von UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen), mit denen Schiffe vor dem 1. Februar 1992 ausgerüstet worden sind und die den von der Organisation angenommenen Leistungsnormen nicht voll entsprechen, kann von der Verwaltung bis zum 1. Februar 1999 zugelassen werden, wenn sie nach Auffassung der Verwaltung zusammen mit zugelassenen UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) verwendet werden können.

2.2 Radartransponder

Auf jeder Seite jedes Fahrgastschiffs und jedes Frachtschiffs mit einer Bruttoraumzahl von 500 und mehr muß wenigstens ein Radartransponder mitgeführt werden. Auf jedem Frachtschiff mit einer Bruttoraumzahl von 300 und mehr, jedoch weniger als 500, muß wenigstens ein Radartransponder mitgeführt werden. Solche Radartransponder müssen mindestens den von der Organisation angenommenen Leistungsnormen entsprechen. Die Radartransponder müssen an Stellen aufbewahrt werden, von denen sie schnell in jedes Überlebensfahrzeug außer dem in Regel 31.1.4 vorgeschriebenen Rettungsflöß oder den dort vorgeschriebenen Rettungsflößen gebracht werden können. Anderenfalls muß ein Radartransponder in jedem Überlebensfahrzeug außer den in Regel 31.1.4 vorgeschriebenen aufbewahrt werden. Auf Schiffen, die wenigstens zwei Radartransponder mitführen und die mit Frei-Fall-Rettungsbooten ausgerüstet sind, muß einer der Radartransponder in einem Frei-Fall-Rettungsboot aufbewahrt und der andere in der unmittelbaren Nähe der Kommandobrücke untergebracht werden, so daß er an Bord benutzt werden kann und zur Übernahme in jedes der anderen Überlebensfahrzeuge bereit ist.

3 Raketen für den Notfall

Es müssen mindestens 12 Fallschirm-Leuchtraketen, die den Anforderungen des Abschnitts 3.1 des Code entsprechen, mitgeführt und auf der Kommandobrücke oder in ihrer Nähe aufbewahrt werden.

4 Bord-Wechselsprech- und Alarmanlagen

4.1 Für eine in beiden Richtungen wirksame Verständigung zwischen den Notkontrollstationen, Sammelplätzen und Ein-

tions between emergency control stations, muster and embarkation stations and strategic positions on board.

4.2 A general emergency alarm system complying with the requirements of paragraph 7.2.1 of the Code shall be provided and shall be used for summoning passengers and crew to muster stations and to initiate the actions included in the muster list. The system shall be supplemented by either a public address system complying with the requirements of paragraph 7.2.2 of the Code or other suitable means of communication. Entertainment sound systems shall automatically be turned off when the general emergency alarm system is activated.

4.3 On passenger ships the general emergency alarm system shall be audible on all open decks.

4.4 On ships fitted with a marine evacuation system communication between the embarkation station and the platform or the survival craft shall be ensured.

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 6.4.2, 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 and 5.4, subject to the provisions of paragraph 5.5, shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

5.2 The public address system shall be clearly audible above the ambient noise in all spaces, prescribed by paragraph 7.2.2.1 of the Code, and shall be provided with an override function controlled from one location on 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.

5.3 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

permettre des communications bilatérales entre les postes de sécurité en cas de situation critique, les postes de rassemblement, les postes d'embarquement et les points stratégiques à bord.

4.2 Un système d'alarme générale en cas de situation critique satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 7.2.1 du Recueil doit être prévu pour appeler les passagers et l'équipage aux postes de rassemblement et pour déclencher les opérations indiquées dans le rôle d'appel. Le système doit être complété soit par une installation de sonorisation conforme aux prescriptions du paragraphe 7.2.2 du Recueil, soit par d'autres moyens de communication appropriés. Les dispositifs sonores à but récréatif doivent automatiquement s'arrêter lorsque le système d'alarme générale en cas de situation critique est déclenché.

4.3 A bord des navires à passagers, le système d'alarme générale en cas de situation critique doit pouvoir être entendu sur tous les ponts découverts.

4.4 A bord des navires pourvus d'un dispositif d'évacuation en mer, il faut assurer la communication entre le poste d'embarquement et la plate-forme ou l'embarcation ou le radeau de sauvetage.

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 6.4.2, 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 et 5.4 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 5.5.

5.2 Le dispositif de communication avec le public doit pouvoir être entendu clairement au-dessus du bruit ambiant dans tous les locaux prescrits au paragraphe 7.2.2.1 du Recueil: il doit être muni d'une fonction 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.

5.3 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

bootungsstationen und strategischen Plätzen an Bord muß eine Notrufanlage vorhanden sein, die entweder aus einem fest eingebauten oder einem tragbaren Gerät oder aus beiden Geräten besteht.

4.2 Es muß ein den Anforderungen des Absatzes 7.2.1 des Code entsprechendes Generalalarmsystem vorhanden sein, durch das Fahrgäste und Besatzung zu den Sammelplätzen zu rufen und die in der Sicherheitsrolle enthaltenen Maßnahmen in die Wege zu leiten sind. Das System muß durch eine den Anforderungen des Absatzes 7.2.2 des Code entsprechende Rundspruchanlage oder andere geeignete Anlagen zur Nachrichtenübermittlung ergänzt werden. Wird das Generalalarmsystem eingeschaltet, so müssen sich Unterhaltungstonanlagen automatisch abschalten.

4.3 Auf Fahrgastschiffen muß das Generalalarmsystem auf allen offenen Decks hörbar sein.

4.4 Auf Schiffen, die mit einem Schiffs-evakuierungssystem ausgerüstet sind, muß die Nachrichtenübermittlung zwischen der Einbootungsstation und der Plattform oder dem Überlebensfahrzeug sichergestellt sein.

5 Rundspruchanlagen auf Fahrgastschiffen

5.1 Zusätzlich zu den Anforderungen der Regel II-2/40.5 oder gegebenenfalls der Regel II-2/41-2 sowie des Absatzes 4.2 müssen alle Fahrgastschiffe mit einer Rundspruchanlage ausgestattet sein. Auf Fahrgastschiffen, die vor dem 1. Juli 1997 gebaut sind, finden vorbehaltlich des Absatzes 5.5 die Anforderungen der Absätze 5.2 und 5.4 spätestens bei der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 1997 Anwendung.

5.2 Die Rundspruchanlage muß deutlich die Umgebungsgeräusche in allen in Absatz 7.2.2.1 des Code festgelegten Räumen übertönen und mit einer Vorrangschaltung ausgestattet sein, die von einer Stelle auf der Kommandobrücke 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 geringere Lautstärke eingestellt sein sollte oder wenn die Rundspruchanlage für andere Zwecke verwendet wird.

5.3 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

- | | | |
|--|---|---|
| <p>.2 the public address system and its performance standards shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.</p> | <p>.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.</p> | <p>.2 die Rundspruchanlage und die für sie geltenden Leistungsnormen müssen von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation beschlossenen Empfehlungen zugelassen werden.</p> |
| <p>5.4 The public address system shall be connected to the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42.2.2.</p> | <p>5.4 Le dispositif de communication avec le public doit être raccordé à la source d'énergie électrique de secours prescrite par la règle II-1/42.2.2.</p> | <p>5.4 Die Rundspruchanlage muß an die in Regel II-1/42.2.2 vorgeschriebene Notstromquelle angeschlossen sein.</p> |
| <p>5.5 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 and 5.4 above and paragraph 7.2.2.1 of the Code are not required to change their system.</p> | <p>5.5 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 et 5.4 ci-dessus et par le paragraphe 7.2.2.1 du Recueil ne sont pas tenus de changer leur dispositif.</p> | <p>5.5 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 und 5.4 erforderlichen Rundspruchanlagen und dem Absatz 7.2.2.1 des Code entsprechen, brauchen ihre Anlage nicht zu ändern.</p> |

Regulation 7

Personal life-saving appliances

1 Lifebuoys

1.1 Lifebuoys complying with the requirements of paragraph 2.1.1 of the Code shall be:

- .1 so distributed as to be readily available on both sides of the ship and as far as practicable on all open decks extending to the ship's side; at least one shall be placed in the vicinity of the stern; and
- .2 so stowed as to be capable of being rapidly cast loose, and not permanently secured in any way.

1.2 At least one lifebuoy on each side of the ship shall be fitted with a buoyant life-line complying with the requirements of paragraph 2.1.4 of the Code equal in length to not less than twice the height at which it is stowed above the waterline in the lightest seagoing condition, or 30 m, whichever is the greater.

1.3 Not less than one half of the total number of lifebuoys shall be provided with lifebuoy self-igniting lights complying with the requirements of paragraph 2.1.2 of the Code; not less than two of these shall also be provided with lifebuoy self-activating smoke signals complying with the requirements of paragraph 2.1.3 of the Code and be capable of quick release from the navigation bridge; lifebuoys with lights and those with lights and smoke signals shall be equally distributed on both sides of the ship and shall not be the lifebuoys provided with lifelines in compliance with the requirements of paragraph 1.2.

Règle 7

Engins de sauvetage individuels

1 Bouées de sauvetage

1.1 Les bouées de sauvetage satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.1.1 du Recueil doivent:

- .1 être réparties de façon à être rapidement disponibles sur chaque bord du navire et, dans la mesure du possible, sur tous les ponts découverts s'étendant jusqu'au bordé du navire; une bouée de sauvetage au moins doit être placée à proximité de l'arrière; et
- .2 être arrimées de façon à pouvoir être rapidement détachées; elles ne doivent en aucune façon être assujetties de manière permanente.

1.2 Sur chaque bord du navire une bouée de sauvetage au moins doit être munie d'une ligne de sauvetage flottante satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.1.4 du Recueil et d'une longueur égale ou supérieure au double de la hauteur à laquelle la bouée doit être arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 30 m, si cette dernière valeur est supérieure.

1.3 La moitié au moins du nombre total de bouées de sauvetage doivent être munies d'appareils lumineux à allumage automatique satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.1.2 du Recueil; deux au moins de ces bouées de sauvetage doivent également être munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.1.3 du Recueil et doivent pouvoir être larguées rapidement de la passerelle de navigation; les bouées de sauvetage; munies d'appareils lumineux et les bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux et de signaux fumigènes doivent être réparties de façon égale sur les deux bords du navire; ces bouées ne doivent pas être celles qui sont pourvues d'une ligne de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1.2.

Regel 7

Persönliche Rettungsmittel

1 Rettungsringe

1.1 Den Anforderungen des Absatzes 2.1.1 des Code entsprechende Rettungsringe müssen

- .1 so verteilt sein, daß sie auf beiden Seiten des Schiffes und soweit möglich auf allen offenen Decks entlang der Seite des Schiffes ohne weiteres verfügbar sind. Mindestens einer muß sich in der Nähe des Hecks befinden;
- .2 so aufbewahrt werden, daß sie schnell losgeworfen werden können, und dürfen keinerlei Vorrichtung für eine ständige Befestigung haben.

1.2 Wenigstens ein Rettungsring je Schiffsseite muß mit einer den Anforderungen des Absatzes 2.1.4 des Code entsprechenden schwimmfähigen Rettungsleine versehen sein, die mindestens doppelt so lang ist wie die Höhe des Anbringungsorts des Rettungsringes über der Wasserlinie bei leichtestem Betriebszustand auf See beziehungsweise 30 Meter, falls diese Höhe größer ist.

1.3 Wenigstens die Hälfte aller Rettungsringe muß mit den Anforderungen des Absatzes 2.1.2 des Code entsprechenden selbstzündenden Lichtern versehen sein; mindestens zwei von ihnen müssen außerdem mit den Anforderungen des Absatzes 2.1.3 des Code entsprechenden selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen versehen sein und von der Kommandobrücke aus schnell ausgeklinkt werden können; die Rettungsringe mit Lichtern und die Rettungsringe mit Lichtern und Rauchsignalen müssen gleichmäßig auf beiden Seiten des Schiffes verteilt sein; dabei darf es sich nicht um die Rettungsringe handeln, die entsprechend Absatz 1.2 mit Rettungsleinen versehen sind.

1.4 Each lifebuoy shall be marked in block capitals of the Roman alphabet with the name and port of registry of the ship on which it is carried.

2 Lifejackets

2.1 A lifejacket complying with the requirements of paragraph 2.2.1 or 2.2.2 of the Code shall be provided for every person on board the ship and, in addition:

- .1 a number of lifejackets suitable for children equal to at least 10 % of the number of passengers on board shall be provided or such greater number as may be required to provide a lifejacket for each child; and
- .2 a sufficient number of lifejackets shall be carried for persons on watch and for use at remotely located survival craft stations. The lifejackets carried for persons on watch should be stowed on the bridge, in the engine control room and at any other manned watch station.

2.2 Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated. Where, due to the particular arrangements of the ship, the lifejackets provided in compliance with the requirements of paragraph 2.1 may become inaccessible, alternative provisions shall be made to the satisfaction of the Administration which may include an increase in the number of lifejackets to be carried.

2.3 The lifejackets used in totally enclosed lifeboats, except free-fall lifeboats, shall not impede entry into the lifeboat or seating, including operation of the seat belts in the lifeboat.

2.4 Lifejackets selected for free-fall lifeboats, and the manner in which they are carried or worn, shall not interfere with entry into the lifeboat, occupant safety or operation of the lifeboat.

3 Immersion suits and anti-exposure suits

An immersion suit, complying with the requirements of section 2.3 of the Code or an anti-exposure suit complying with section 2.4 of the Code, of an appropriate size, shall be provided for every person assigned to crew the rescue boat or assigned to the marine evacuation system party. If the ship is constantly engaged in warm climates where, in the opinion of the

1.4 Chaque bouée de sauvetage doit porter en majuscules imprimées en caractères romains, le nom et le port d'immatriculation du navire à bord duquel elle se trouve.

2 Brassières de sauvetage

2.1 On doit prévoir une brassière de sauvetage satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.2.1 ou 2.2.2 du Recueil pour chaque personne à bord et, en outre:

- .1 des brassières de sauvetage spéciales pour enfants en nombre suffisant pour 10 % au moins du nombre des passagers à bord ou en plus grand nombre de sorte qu'il y ait à bord une brassière de sauvetage spéciale par enfant; et
- .2 un nombre suffisant de brassières de sauvetage à l'intention des personnes de quart et aux fins d'utilisation aux postes éloignés d'embarcations et de radeaux de sauvetage. Les brassières de sauvetage prévues pour les personnes chargées du quart devraient être arrimées sur le pont, dans la salle de contrôle des machines et dans tout autre poste de quart gardé.

2.2 Les brassières de sauvetage doivent être placées de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué. Si, par suite des aménagements particuliers du navire, les brassières de sauvetage prévues conformément aux prescriptions du paragraphe 2.1 risquent de devenir inaccessibles, on doit prendre d'autres dispositions jugées satisfaisantes par l'Administration, qui pourraient consister par exemple à augmenter le nombre des brassières de sauvetage devant être prévues à bord.

2.3 Les brassières de sauvetage utilisées dans des embarcations de sauvetage complètement fermées, à l'exception des embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre, ne doivent pas empêcher de monter ou de s'asseoir dans l'embarcation de sauvetage ni de se servir des ceintures de sécurité des sièges dans l'embarcation de sauvetage.

2.4 Les brassières de sauvetage choisies pour les embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre et la manière dont elles sont transportées ou portées ne doivent pas gêner l'entrée dans l'embarcation de sauvetage, compromettre la sécurité des occupants ou nuire au fonctionnement de l'embarcation.

3 Combinaisons d'immersion et combinaisons de protection contre les éléments

Une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la section 2.3 du Recueil ou une combinaison de protection contre les éléments satisfaisant aux prescriptions de la section 2.4 du Recueil, de taille adéquate, doivent être prévues pour chaque personne faisant partie de l'équipage du canot de secours ou responsable d'un dispositif d'évacuation en mer. Si le

1.4 Jeder Rettungsring muß in großen lateinischen Druckbuchstaben mit Namen und Heimathafen des Schiffes, auf dem er mitgeführt wird, gekennzeichnet sein.

2 Rettungswesten

2.1 Für jede Person an Bord des Schiffes muß eine den Anforderungen des Absatzes 2.2.1 oder 2.2.2 des Code entsprechende Rettungsweste mitgeführt werden; außerdem

- .1 müssen geeignete Rettungswesten für Kinder für mindestens 10 v.H. der an Bord befindlichen Fahrgäste oder in größerer Anzahl vorhanden sein, so daß für jedes Kind eine Rettungsweste vorhanden ist, und
- .2 muß eine ausreichende Anzahl von Rettungswesten für Personen im Wachdienst und zur Benutzung an entfernt liegenden Stationen von Überlebensfahrzeugen mitgeführt werden. Die Rettungswesten für Personen im Wachdienst sollen auf der Brücke, im Maschinenwachraum und auf anderen besetzten Wachstationen untergebracht sein.

2.2 Die Rettungswesten müssen an Bord so verteilt sein, daß sie ohne weiteres zugänglich sind; ihr Aufbewahrungsort muß deutlich gekennzeichnet sein. Wenn aufgrund der besonderen Anordnungen des Schiffes die entsprechend Absatz 2.1 vorhandenen Rettungswesten nicht erreicht werden können, sind andere Vorkehrungen zu treffen, die den Anforderungen der Verwaltung genügen; dies kann die Erhöhung der Anzahl der mitzuführenden Rettungswesten einschließen.

2.3 Die in vollständig geschlossenen Rettungsbooten, mit Ausnahme der Frei-Fall-Rettungsboote, verwendeten Rettungswesten dürfen nicht das Einsteigen in das Rettungsboot oder das Sitzen im Rettungsboot einschließlich der Verwendung der Sicherheitsgurte behindern.

2.4 Die für Frei-Fall-Rettungsboote ausgewählten Rettungswesten und die Art und Weise ihrer Beförderung oder ihres Tragens dürfen nicht das Einsteigen in das Rettungsboot, die Sicherheit der Insassen oder die Bedienung des Rettungsboots beeinträchtigen.

3 Eintauchanzüge und Wetterschutzanzüge

Für jede Person, die zur Besatzung eines Bereitschaftsboots oder zu der Bediennemannschaft eines Schiffsevakuierungssystems gehört, muß ein den Anforderungen des Abschnitts 2.3 des Code entsprechender Eintauchanzug oder ein den Anforderungen des Abschnitts 2.4 des Code entsprechender Wetterschutzanzug von angemessener Größe vorhanden sein. Auf

Administration, thermal protection is unnecessary, this protective clothing need not be carried.

navire effectue constamment des voyages en climat chaud pour lesquels, de l'avis de l'Administration, la protection thermique n'est pas nécessaire, ces vêtements protecteurs peuvent ne pas être prévus à bord.

einem Schiff, das ständig in warmem Klima eingesetzt ist und auf dem nach der Auffassung der Verwaltung ein Kälteschutz nicht erforderlich ist, muß diese Schutzkleidung nicht an Bord sein.

Regulation 8

Muster list and emergency instructions

- 1 This regulation applies to all ships.
- 2 Clear instructions to be followed in the event of an emergency shall be provided for every person on board. In the case of passenger ships these instructions shall be drawn up in the language or languages required by the ship's flag State and in the English language.
- 3 Muster lists and emergency instructions complying with the requirements of regulation 37 shall be exhibited in conspicuous places throughout the ship including the navigation bridge, engine-room and crew accommodation spaces.
- 4 Illustrations and instructions in appropriate languages shall be posted in passenger cabins and be conspicuously displayed at muster stations and other passenger spaces to inform passengers of:
 - .1 their muster station;
 - .2 the essential actions they must take in an emergency; and
 - .3 the method of donning lifejackets.

Règle 8

Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique

- 1 La présente règle s'applique à tous les navires.
- 2 Des consignes claires à appliquer en cas de situation critique doivent être prévues à l'intention de chaque personne à bord. Dans le cas des navires à passagers, ces consignes doivent être rédigées dans la ou les langues requises par l'Etat du pavillon du navire et dans la langue anglaise.
- 3 Des rôles d'appel et des consignes en cas de situation critique satisfaisant aux prescriptions de la règle 37 doivent être affichés bien en évidence dans tout le navire, y compris dans la passerelle de navigation, dans la chambre des machines et dans les locaux d'habitation de l'équipage.
- 4 Des illustrations et des consignes rédigées dans les langues appropriées doivent être affichées dans les cabines des passagers et bien en évidence aux postes de rassemblement et dans les autres locaux à passagers pour indiquer aux passagers:
 - .1 leur poste de rassemblement;
 - .2 ce qu'ils doivent impérativement faire en cas de situation critique; et
 - .3 la méthode à suivre pour endosser les brassières de sauvetage.

Regel 8

Sicherheitsrolle und Anweisungen für den Notfall

- 1 Diese Regel findet auf alle Schiffe Anwendung.
- 2 Für jede Person an Bord sind klar verständliche Anweisungen vorzusehen, die in einem Notfall zu befolgen sind. Im Falle von Fahrgastschiffen sollen diese Anweisungen in der oder den von dem Flaggenstaat des Schiffes vorgeschriebenen Sprache oder Sprachen und in der englischen Sprache abgefaßt sein.
- 3 Die den Anforderungen der Regel 37 entsprechenden Sicherheitsrollen und Anweisungen für den Notfall sind an deutlich sichtbaren Stellen über das ganze Schiff verteilt auszuhängen, einschließlich der Kommandobrücke, des Maschinenraums und der Unterkunftsräume der Besatzung.
- 4 Abbildungen und Anweisungen in den in Frage kommenden Sprachen sind durch Anschläge in den Fahrgastkabinen und an gut sichtbarer Stelle an den Sammelplätzen und in den übrigen Fahrgasträumen bekanntzumachen, um die Fahrgäste über folgendes zu unterrichten:
 - .1 ihren Sammelplatz;
 - .2 die unerläßlichen Maßnahmen, die sie in einem Notfall zu treffen haben;
 - .3 die Art, wie die Rettungswesten angelegt werden.

Regulation 9

Operating instructions

- 1 This regulation applies to all ships.
- 2 Posters or signs shall be provided on or in the vicinity of survival craft and their launching controls and shall:
 - .1 illustrate the purpose of controls and the procedures for operating the appliance and give relevant instructions or warnings;
 - .2 be easily seen under emergency lighting conditions; and
 - .3 use symbols in accordance with the recommendations of the Organization.

Règle 9

Consignes d'exploitation

- 1 La présente règle s'applique à tous les navires.
- 2 Des affiches ou des panneaux doivent être prévus sur les embarcations et radeaux de sauvetage et sur les commandes de mise à l'eau ou à proximité de ceux-ci et doivent:
 - .1 illustrer le rôle des commandes ainsi que le mode d'utilisation de l'engin et fournir les consignes et les avertissements pertinents;
 - .2 être facilement visibles lorsque seul l'éclairage de secours fonctionne; et
 - .3 utiliser des symboles conformes aux recommandations de l'Organisation.

Regel 9

Bedienungsanleitungen

- 1 Diese Regel findet auf alle Schiffe Anwendung.
- 2 An den Überlebensfahrzeugen und den Bedienungseinrichtungen ihrer Ausstattungsrichtungen oder in deren Nähe müssen sich Anschläge oder Tafeln befinden; sie müssen
 - .1 den Zweck der Bedienungseinrichtungen und die Handhabung der Geräte veranschaulichen und einschlägige Hinweise oder Warnungen geben;
 - .2 bei Notbeleuchtung leicht erkennbar sein;
 - .3 die den Empfehlungen der Organisation entsprechenden Symbole verwenden.

Regulation 10

Manning of survival craft and supervision

- 1 This regulation applies to all ships.
- 2 There shall be a sufficient number of trained persons on board for mustering and assisting untrained persons.

Règle 10

Effectifs des embarcations et des radeaux de sauvetage et encadrement

- 1 La présente règle s'applique à tous les navires.
- 2 Il doit y avoir à bord un nombre suffisant de personnes formées pour rassembler et aider les personnes n'ayant pas reçu de formation.

Regel 10

Bemannung der Überlebensfahrzeuge und Aufsicht

- 1 Diese Regel findet auf alle Schiffe Anwendung.
- 2 Zur Musterung und zur Unterstützung nicht ausgebildeter Personen muß eine ausreichend große Anzahl ausgebildeter Personen an Bord sein.

3 There shall be a sufficient number of crew members, who may be deck officers or certificated persons, on board for operating the survival craft and launching arrangements required for abandonment by the total number of persons on board.

4 A deck officer or certificated person shall be placed in charge of each survival craft to be used. However, the Administration, having due regard to the nature of the voyage, the number of persons on board and the characteristics of the ship, may permit persons practised in the handling and operation of liferafts to be placed in charge of liferafts in lieu of persons qualified as above. A second-in-command shall also be nominated in the case of lifeboats.

5 The person in charge of the survival craft shall have a list of the survival craft crew and shall see that the crew under his command are acquainted with their duties. In lifeboats the second-in-command shall also have a list of the lifeboat crew.

6 Every motorized survival craft shall have a person assigned who is capable of operating the engine and carrying out minor adjustments.

7 The master shall ensure the equitable distribution of persons referred to in paragraphs 2, 3 and 4 among the ship's survival craft.

Regulation 11

Survival craft muster and embarkation arrangements

1 Lifeboats and liferafts for which approved launching appliances are required shall be stowed as close to accommodation and service spaces as possible.

2 Muster stations shall be provided close to the embarkation stations. Each muster station shall have sufficient clear deck space to accommodate all persons assigned to muster at that station, but at least 0,35 m² per person.

3 Muster and embarkation stations shall be readily accessible from accommodation and work areas.

4 Muster and embarkation stations shall be adequately illuminated by lighting supplied from the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43, as appropriate.

5 Alleyways, stairways and exits giving access to the muster and embarkation stations shall be lighted. Such lighting shall be

3 Il doit y avoir à bord un nombre suffisant de membres de l'équipage, qui peuvent être des officiers de pont ou des personnes brevetées, pour assurer la manœuvre des embarcations et des radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau nécessaires à l'abandon du navire par toutes les personnes à bord.

4 Un officier de pont ou une personne brevetée doit être désignée comme responsable pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage qui doit être utilisé. Toutefois, l'Administration peut, compte dûment tenu de la nature du voyage, du nombre des personnes à bord et des caractéristiques du navire, permettre que des personnes entraînées au maniement et au fonctionnement des radeaux de sauvetage soient désignées comme responsables de radeaux de sauvetage au lieu des personnes qualifiées mentionnées ci-dessus. Il convient également de désigner un adjoint dans le cas des embarcations de sauvetage.

5 Le responsable d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les membres de ce personnel sont au courant de leurs fonctions. Dans le cas des embarcations de sauvetage, l'adjoint doit aussi avoir la liste de l'équipage de l'embarcation.

6 A chaque embarcation ou radeau de sauvetage à moteur doit être affectée une personne qui sache faire fonctionner le moteur et procéder à des réglages mineurs.

7 Le capitaine doit veiller à ce que les personnes mentionnées aux paragraphes 2, 3 et 4 ci-dessus soient équitablement réparties entre les embarcations et radeaux de sauvetage du navire.

Règle 11

Dispositions à prendre pour l'appel et l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage

1 Les embarcations et les radeaux de sauvetage pour lesquels il faut prévoir des engins de mise à l'eau approuvés doivent être arrimés aussi près que possible des locaux d'habitation et des locaux de service.

2 Des postes de rassemblement doivent être prévus à proximité des postes d'embarquement. Chaque poste de rassemblement doit offrir un pont dégagé suffisant pour toutes les personnes qui lui ont été assignées, à raison d'au moins 0,35 m² par personne.

3 Les postes de rassemblement et les postes d'embarquement doivent être aisément accessibles à partir des zones d'habitation et des zones de travail.

4 Les postes de rassemblement et les postes d'embarquement doivent être convenablement éclairés au moyen d'un éclairage alimenté par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle II-1/42 ou à la règle II-1/43, selon le cas.

5 Les coursives, les escaliers et les issues donnant accès aux postes de rassemblement et aux postes d'embarque-

3 Für die Handhabung der Überlebensfahrzeuge und Aussetzvorrichtungen, die erforderlich sind, wenn alle an Bord befindlichen Personen das Schiff verlassen, muß eine ausreichend große Anzahl von Besatzungsmitgliedern – nautische Offiziere oder geprüfte Personen – an Bord vorhanden sein.

4 Für die Führung jedes zu verwendenden Überlebensfahrzeugs muß ein nautischer Offizier oder eine geprüfte Person bestimmt sein. Die Verwaltung kann jedoch unter Berücksichtigung der Art der Reise, der Anzahl der Personen an Bord und der besonderen Merkmale des Schiffes zulassen, daß Personen, die mit der Bedienung und Handhabung von Rettungsflößen vertraut sind, anstelle der oben genannten befähigten Personen für die Führung der Rettungsflöße bestimmt werden. Für Rettungsboote muß auch ein Vertreter ernannt sein.

5 Der Führer des Überlebensfahrzeugs muß ein Verzeichnis der Besatzung seines Überlebensfahrzeugs haben; er hat dafür zu sorgen, daß die ihm unterstellte Besatzung mit ihren Aufgaben vertraut ist. Bei Rettungsbooten muß auch der Vertreter ein Verzeichnis der Besatzung haben.

6 Für jedes motorbetriebene Überlebensfahrzeug ist eine Person zu bestimmen, die den Motor bedienen und kleinere Einstellungen vornehmen kann.

7 Der Kapitän hat sicherzustellen, daß die in den Absätzen 2, 3 und 4 bezeichneten Personen gleichmäßig auf die Überlebensfahrzeuge des Schiffes verteilt sind.

Regel 11

Sammel- und Einbootungsvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge

1 Rettungsboote und Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen erforderlich sind, müssen möglichst nahe bei den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen aufgestellt sein.

2 Die Sammelplätze müssen dicht bei den Einbootungsstationen vorgesehen sein. Jeder Sammelplatz muß ausreichend freie Decksfläche haben, um alle ihm zugewiesenen Personen aufzunehmen, mindestens jedoch 0,35 m² für jede Person.

3 Die Sammelplätze und Einbootungsstationen müssen von den Unterkunfts- und Arbeitsbereichen aus leicht zugänglich sein.

4 Die Sammelplätze und Einbootungsstationen müssen mit einer Beleuchtung aus der in der Regel II-1/42 beziehungsweise II-1/43 vorgeschriebenen Notstromquelle ausreichend beleuchtet sein.

5 Die zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen führenden Gänge, Treppen und Ausgänge müssen beleuchtet

capable of being supplied by the emergency source of electrical power required under regulation II-1/42 or II-1/43, as appropriate. In addition to and as part of the markings required under regulation II-2/28.1.10, routes to muster stations shall be indicated with the muster station symbol, intended for that purpose, in accordance with the Recommendations of the Organization.

6 Davit-launched and free-fall launched survival craft muster and embarkation stations shall be so arranged as to enable stretcher cases to be placed in survival craft.

7 An embarkation ladder complying with the requirements of paragraph 6.1.6 of the Code extending, in a single length, from the deck to the waterline in the lightest seagoing condition under unfavourable conditions of a trim of up to 10° and a list of up to 20° either way shall be provided at each embarkation station or at every two adjacent embarkation stations for survival craft launched down the side of the ship. However, the Administration may permit such ladders to be replaced by approved devices to afford access to the survival craft when waterborne, provided that there shall be at least one embarkation ladder on each side of the ship. Other means of embarkation enabling descent to the water in a controlled manner may be permitted for the liferafts required by regulation 31.1.4.

8 Where necessary, means shall be provided for bringing the davit-launched survival craft against the ship's side and holding them alongside so that persons can be safely embarked.

ment doivent être éclairés. Cet éclairage doit pouvoir être assuré par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle II-1/42 ou à la règle II-1/43, selon le cas. En plus ou dans le cadre de la signalisation prescrite aux termes de la règle II-2/28.1.10, les accès aux postes de rassemblement doivent être signalés par le symbole caractéristique du poste d'embarquement, conçu à cet effet, conformément aux recommandations de l'Organisation.

6 Les postes de rassemblement et les postes d'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage sous bossoirs et mis à l'eau en chute libre doivent être disposés de façon à permettre l'embarquement de personnes sur civières dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage.

7 Une échelle d'embarquement satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 6.1.6 du Recueil doit être prévue pour chaque poste d'embarquement ou pour chaque groupe de deux postes d'embarquement adjacents pour les embarcations et radeaux de sauvetage mis à l'eau sur le bordé du navire; elle doit aller d'un seul tenant du pont jusqu'à la flottaison d'exploitation la moins élevée, le navire ayant une assiette défavorable pouvant atteindre 10° et une gîte allant jusqu'à 20° d'un bord ou de l'autre. Toutefois, l'Administration peut donner l'autorisation de remplacer ce type d'échelle par des dispositifs approuvés qui assurent l'accès aux embarcations et radeaux de sauvetage à flot, à condition qu'il y ait au moins une échelle d'embarquement sur chaque bord du navire. D'autres moyens d'embarquement assurant une descente contrôlée jusqu'au niveau de l'eau peuvent être autorisés pour les radeaux de sauvetage prescrits à la règle 31.1.4.

8 Lorsque cela est nécessaire, on doit prévoir des moyens qui permettent d'amener les embarcations et radeaux de sauvetage sous bossoirs contre le bordé du navire et de les maintenir le long du bord de façon que les personnes puissent embarquer en toute sécurité.

sein. Diese Beleuchtung muß von der in Regel II-1/42 beziehungsweise II-1/43 vorgeschriebenen Notstromquelle gespeist werden können. Zusätzlich und als Bestandteil der nach Regel II-2/28.1.10 vorgeschriebenen Markierungen müssen die Wege zu den Sammelplätzen in Übereinstimmung mit den Empfehlungen der Organisation mit dem dafür vorgesehenen Symbol für einen Sammelplatz gekennzeichnet sein.

6 Die Sammelplätze und Einbootungsstationen für die mit Davits und die im freien Fall auszusetzenden Überlebensfahrzeuge müssen so angeordnet sein, daß Personen auf Tragen in die Überlebensfahrzeuge gebracht werden können.

7 An jeder Einbootungsstation oder für je zwei nebeneinander liegende Einbootungsstationen für über die Schiffsseiten auszusetzende Überlebensfahrzeuge muß eine den Vorschriften des Absatzes 6.1.6 des Code entsprechende Einbootungsleiter vorhanden sein, die in einfacher Länge bei leichtestem Betriebszustand auf See bei ungünstigen Bedingungen eines Trimmings von bis zu 10 Grad und einer Schlagseite bis zu 20 Grad nach jeder Seite vom Deck zur Wasserlinie reicht. Die Verwaltung kann jedoch den Ersatz dieser Leitern durch zugelassene Vorrichtungen gestatten, die das Einbooten in die zu Wasser gelassenen Überlebensfahrzeuge ermöglichen, sofern auf jeder Seite des Schiffes mindestens eine Einbootungsleiter vorhanden ist. Für die in Regel 31.1.4 vorgeschriebenen Rettungsflöße können andere Einbootungsvorrichtungen, die einen kontrollierten Abstieg zum Wasser ermöglichen, gestattet werden.

8 Soweit notwendig müssen Vorrichtungen vorhanden sein, um die mit Davits auszusetzenden Überlebensfahrzeuge an die Bordwand heranzuholen und längsseits zu halten, damit die Personen sicher eingebootet werden können.

Regulation 12

Launching stations

Launching stations shall be in such positions as to ensure safe launching having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull and so that, as far as possible, survival craft, except survival craft specially designed for free-fall launching, can be launched down the straight side of the ship. If positioned forward, they shall be located abaft the collision bulkhead in a sheltered position and, in this respect, the Administration shall give special consideration to the strength of the launching appliance.

Règle 12

Postes de mise à l'eau

Les postes de mise à l'eau doivent être situés à des emplacements permettant une mise à l'eau en toute sécurité, à l'écart en particulier de l'hélice et des parties de la coque en surplomb abrupt, et de manière que, dans la mesure du possible, les embarcations et radeaux de sauvetage, à l'exception des embarcations et radeaux de sauvetage spécialement conçus pour une mise à l'eau en chute libre, puissent être mis à l'eau sur la partie rectiligne du bordé du navire. S'ils sont placés à l'avant, ils doivent être situés à l'arrière de la cloison d'abordage à un emplacement abrité et, à cet égard, l'Administration doit prêter une attention particulière à la résistance du dispositif de mise à l'eau.

Regel 12

Aussetzstationen

Die Aussetzstationen müssen sich an solchen Stellen befinden, an denen die Überlebensfahrzeuge sicher zu Wasser gelassen werden können, wobei insbesondere darauf zu achten ist, daß sie ausreichenden Abstand von der Schiffsschraube und den steil überhängenden Teilen des Schiffskörpers haben, damit die Überlebensfahrzeuge, mit Ausnahme der besonders für das Aussetzen im freien Fall bestimmten Überlebensfahrzeuge, soweit möglich, an der senkrechten Bordwand des Schiffes zu Wasser gelassen werden können. Wenn sie sich vorn befinden, müssen sie hinter dem Kollisionsschott in geschützter Lage aufgestellt sein; dabei hat die Verwaltung besonders auf die Festigkeit der Aussetzvornrichtung zu achten.

Regulation 13

Stowage
of survival craft

- 1 Each survival craft shall be stowed:
- .1 so that neither the survival craft nor its stowage arrangements will interfere with the operation of any other survival craft or rescue boat at any other launching station;
 - .2 as near the water surface as is safe and practicable and, in the case of a survival craft other than a liferaft intended for throw-overboard launching, in such a position that the survival craft in the embarkation position is not less than 2 m above the waterline with the ship in the fully loaded condition under unfavourable conditions of a trim of up to 10° and a list of up to 20° either way, or to the angle at which the ship's weather deck edge becomes submerged, whichever is less;
 - .3 in a state of continuous readiness so that two crew members can carry out preparations for embarkation and launching in less than 5 min;
 - .4 fully equipped as required by this chapter and the Code; and
 - .5 as far as practicable, in a secure and sheltered position and protected from damage by fire and explosion. In particular, survival craft on tankers, other than the liferafts required by regulation 31.1.4, shall not be stowed on or above a cargo tank, slop tank or other tank containing explosive or hazardous cargoes.

2 Lifeboats for lowering down the ship's side shall be stowed as far forward of the propeller as practicable. On cargo ships of 80 m in length and upwards but less than 120 m length, each lifeboat shall be so stowed that the after end of the lifeboat is not less than the length of the lifeboat forward of the propeller. On cargo ships of 120 m in length and upwards and passenger ships of 80 m in length and upwards, each lifeboat shall be so stowed that the after end of the lifeboat is not less than 1.5 times the length of the lifeboat forward of the propeller. Where appropriate, the ship shall be so arranged that lifeboats, in their stowed positions, are protected from damage by heavy seas.

Règle 13

Arrimage des embarcations
et des radeaux de sauvetage

- 1 Chaque embarcation ou radeau de sauvetage doit être arrimé de la manière suivante:
- .1 ni l'embarcation ou le radeau de sauvetage ni leurs dispositifs d'arrimage ne doivent gêner le fonctionnement d'une autre embarcation de sauvetage, d'un autre radeau de sauvetage ou d'un canot de secours quelconque des autres postes de mise à l'eau;
 - .2 ils doivent être aussi près de la surface de l'eau que cela est possible en toute sécurité et, dans le cas des embarcations et radeaux de sauvetage autres que les radeaux de sauvetage destinés à être lancés par-dessus bord, dans une position telle que, lorsque le navire est en pleine charge, ils soient situés, en position d'embarquement, à 2 m au moins au-dessus de la flottaison pour une assiette défavorable allant jusqu'à 10° et pour une gîte allant jusqu'à 20° d'un bord ou de l'autre, ou jusqu'à l'angle auquel le bord du pont découvert se trouve immergé, si cet angle est inférieur;
 - .3 ils doivent être tenus continuellement prêts à être utilisés de telle sorte que deux membres de l'équipage puissent mener à bien les préparatifs d'embarquement et de mise à l'eau en moins de 5 min;
 - .4 ils doivent être dotés de tout le matériel prescrit par le présent chapitre et par le Recueil; et
 - .5 ils doivent, dans la mesure du possible, être à un emplacement sûr et abrité et être protégés contre les avaries dues à l'incendie et aux explosions. En particulier, les embarcations et radeaux de sauvetage installés à bord des navires-citernes, à l'exception des radeaux de sauvetage prescrits par la règle 31.1.4, ne doivent pas être arrimés sur le dessus ou au-dessus d'une citerne à cargaison, d'une citerne de décantation ou de toute autre citerne contenant des cargaisons explosives ou dangereuses.

2 Les embarcations de sauvetage qui sont mises à l'eau sur le bordé du navire doivent être arrimées aussi loin que possible de l'hélice. A bord des navires de charge d'une longueur égale ou supérieure à 80 m mais inférieure à 120 m, chacune des embarcations de sauvetage doit être arrimée de telle façon que son extrémité arrière se trouve à l'avant de l'hélice à une distance au moins égale à la longueur de l'embarcation. A bord des navires de charge d'une longueur égale ou supérieure à 120 m et des navires à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 80 m, chacune des embarcations de sauvetage doit être arrimée de telle façon que son extrémité arrière se trouve à l'avant de l'hélice à une distance au moins égale à une fois et

Regel 13

Aufstellung
der Überlebensfahrzeuge

- 1 Jedes Überlebensfahrzeug muß wie folgt aufgestellt sein:
- .1 Weder das Überlebensfahrzeug noch seine Aufstellvorrichtung darf die Bedienung eines anderen Überlebensfahrzeugs oder Bereitschaftsboots an einer anderen Ausstattungsstation beeinträchtigen;
 - .2 es muß so nahe an der Wasseroberfläche aufgestellt sein, wie dies sicher und durchführbar ist; Überlebensfahrzeuge mit Ausnahme der über Bord zu werfenden Rettungsflöße müssen an einer Stelle aufgestellt sein, an der sie sich in ihrer Einbootungsposition mindestens 2 Meter über der Wasserlinie befinden, selbst wenn das Schiff voll beladen ist und die Bedingungen so ungünstig sind, daß das Schiff einen Trimm von bis zu 10 Grad und eine Schlagseite bis zu 20 Grad nach jeder Seite oder bis zu einem Winkel hat, bei dem die Wetterdeckskante des Schiffes eintaucht, falls dieser Winkel kleiner ist;
 - .3 es muß ständig verwendungsbereit sein, so daß zwei Besatzungsmitglieder die Vorbereitungen für das Einbooten und Zuwasserlassen in weniger als 5 Minuten durchführen können;
 - .4 es muß entsprechend diesem Kapitel und dem Code voll ausgerüstet sein;
 - .5 es muß soweit wie möglich an einem sicheren und geschützten Platz aufgestellt und vor Beschädigung durch Brand und Explosion geschützt sein. Insbesondere auf Tankschiffen dürfen Überlebensfahrzeuge mit Ausnahme der in Regel 31.1.4 vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht auf oder über einem Ladungstank, Slopstank oder einem anderen Tank aufgestellt werden, der explosive oder gefährliche Ladung enthält.

2 Rettungsboote, die an der Bordwand des Schiffes zu Wasser gelassen werden, müssen so weit wie möglich vor der Schiffschraube aufgestellt sein. Auf Frachtschiffen mit einer Länge von 80 Metern und mehr, aber weniger als 120 Metern, muß jedes Rettungsboot so aufgestellt sein, daß sich das hintere Ende des Rettungsboots mindestens eine Bootslänge vor der Schiffschraube befindet. Auf Frachtschiffen mit einer Länge von 120 Metern und mehr und auf Fahrgastschiffen mit einer Länge von 80 Metern und mehr muß jedes Rettungsboot so aufgestellt sein, daß sich das hintere Ende des Rettungsboots in einem Abstand von mindestens der 1,5-fachen Bootslänge vor der Schiffschraube befindet. Falls es notwendig ist,

<p>3 Lifeboats shall be stowed attached to launching appliances.</p> <p>4.1 Every liferaft shall be stowed with its painter permanently attached to the ship.</p> <p>4.2 Each liferaft or group of liferafts shall be stowed with a float-free arrangement complying with the requirements of paragraph 4.1.6 of the Code so that each floats free and, if inflatable, inflates automatically when the ship sinks.</p> <p>4.3 Liferafts shall be so stowed as to permit manual release of one raft or container at a time from their securing arrangements.</p> <p>4.4 Paragraphs 4.1 and 4.2 do not apply to liferafts required by regulation 31.1.4.</p> <p>5 Davit-launched liferafts shall be stowed within reach of the lifting hooks, unless some means of transfer is provided which is not rendered inoperable within the limits of trim and list prescribed in paragraph 1.2 or by ship motion or power failure.</p> <p>6 Liferafts intended for throw-overboard launching shall be so stowed as to be readily transferable for launching on either side of the ship unless liferafts, of the aggregate capacity required by regulation 31.1 to be capable of being launched on either side, are stowed on each side of the ship.</p>	<p>demie la longueur de l'embarcation. Si nécessaire, le navire doit être conçu de manière que les embarcations soient protégées, à leur poste d'arrimage, contre les avaries dues aux grosses lames.</p> <p>3 Les embarcations de sauvetage doivent être fixées aux engins de mise à l'eau.</p> <p>4.1 Tous les radeaux de sauvetage doivent être arrimés avec la bosse fixée en permanence au navire.</p> <p>4.2 Chaque radeau de sauvetage ou groupe de radeaux de sauvetage doit être arrimé au moyen d'un dispositif de largage satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 4.1.6 du Recueil de façon que chaque radeau de sauvetage surnage librement et, s'il est gonflable, se gonfle automatiquement en cas de naufrage.</p> <p>4.3 Les radeaux de sauvetage doivent être arrimés de manière que les dispositifs d'assujettissement des radeaux ou des enveloppes puissent être libérés manuellement les uns après les autres.</p> <p>4.4 Les paragraphes 4.1 et 4.2 ne s'appliquent pas aux radeaux de sauvetage prescrits par la règle 31.1.4.</p> <p>5 Les radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent être arrimés à portée des crocs de levage à moins qu'il n'existe des moyens de transfert qui ne soient pas rendus inutilisables dans les limites des angles d'assiette ou de gîte prescrits au paragraphe 1.2 ou par les mouvements du navire ou une panne d'énergie.</p> <p>6 Les radeaux de sauvetage destinés à être jetés par-dessus bord doivent être arrimés de façon à pouvoir être transférés aisément d'un bord à l'autre du navire pour être mis à l'eau, à moins que les radeaux de sauvetage arrimés de chaque bord qui, aux termes de la règle 31.1, auraient dû pouvoir être mis à l'eau de l'un ou de l'autre bord du navire, aient une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord.</p>	<p>muß das Schiff so beschaffen sein, daß die Rettungsboote an ihrem Aufstellplatz vor Beschädigung durch schwere See geschützt sind.</p> <p>3 Die Rettungsboote müssen an Aussetzvorrichtungen befestigt aufgestellt sein.</p> <p>4.1 Jedes Rettungsfloß muß mit der fest am Schiff angebrachten Fangleine aufgestellt werden.</p> <p>4.2 Alle Rettungsflöße oder Gruppen von Rettungsflößen müssen mit einer den Anforderungen des Absatzes 4.1.6 des Code entsprechenden Vorrichtung zum freien Aufschwimmen aufgestellt sein, so daß jedes für sich frei aufschwimmt und, für den Fall, daß es aufblasbar ist, sich automatisch aufbläst, wenn das Schiff sinkt.</p> <p>4.3 Rettungsflöße müssen so aufgestellt sein, daß Flöße oder Floßbehälter einzeln von Hand aus ihrer Befestigungsvorrichtung gelöst werden können.</p> <p>4.4 Die Absätze 4.1 und 4.2 finden auf die in Regel 31.1.4 vorgeschriebenen Rettungsflöße keine Anwendung.</p> <p>5 Mit Davits auszusetzende Rettungsflöße müssen in Reichweite des Heißhakens aufgestellt sein, sofern nicht eine Beförderungsmöglichkeit vorhanden ist, die nicht innerhalb der in Absatz 1.2 beschriebenen Grenzen von Trimm und Schlagseite beziehungsweise durch Schiffsbewegung oder durch Ausfall des Kraftantriebs unbrauchbar wird.</p> <p>6 Rettungsflöße, die zum Aussetzen über Bord zu werfen sind, sind so aufzustellen, daß sie leicht an eine Bordwand des Schiffes herangebracht werden können, sofern nicht die Rettungsflöße mit dem in Regel 31.1 für das Aussetzen auf der einen oder anderen Seite des Schiffes vorgeschriebenen Gesamtfassungsvermögen auf jeder Seite des Schiffes aufgestellt sind.</p>
--	--	--

Regulation 14	Règle 14	Regel 14
Stowage of rescue boats	Arrimage des canots de secours	Aufstellung der Bereitschaftsboote
Rescue boats shall be stowed:	Les canots de secours doivent être arrimés:	Bereitschaftsboote müssen so aufgestellt sein,
.1 in a state of continuous readiness for launching in not more than 5 min;	.1 de manière à être prêts à tout moment à être mis à l'eau en 5 min au plus;	.1 daß sie ständig verwendungsbereit sind und in höchstens 5 Minuten ausgesetzt werden können,
.2 in a position suitable for launching and recovery;	.2 dans un emplacement qui convienne à leur mise à l'eau et à leur récupération;	.2 daß sie sich an einer für das Aussetzen und Einholen geeigneten Stelle befinden,
.3 so that neither the rescue boat nor its stowage arrangements will interfere with the operation of any survival craft at any other launching station; and	.3 de manière que ni le canot de secours ni son dispositif d'arrimage ne gêne l'utilisation d'un radeau ou embarcation de sauvetage à l'un quelconque des autres postes de mise à l'eau;	.3 daß weder das Bereitschaftsboot noch seine Aufstellvorrichtungen die Bedienung eines Überlebensfahrzeugs an irgendeiner anderen Aussetzstation beeinträchtigen und
.4 if it is also a lifeboat, in compliance with the requirements of regulation 13.	.4 conformément aux prescriptions de la règle 13, s'il s'agit également d'une embarcation de sauvetage.	.4 daß den Anforderungen der Regel 13 entsprochen wird, falls es sich auch um ein Rettungsboot handelt.

Regulation 15

Stowage of
marine evacuation systems

1 The ship's side shall not have any openings between the embarkation station of the marine evacuation system and the waterline in the lightest seagoing condition and means shall be provided to protect the system from any projections.

2 Marine evacuation systems shall be in such positions as to ensure safe launching having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull and so that, as far as practicable, the system can be launched down the straight side of the ship.

3 Each marine evacuation system shall be stowed so that neither the passage nor platform nor its stowage or operational arrangements will interfere with the operation of any other life-saving appliance at any other launching station.

4 Where appropriate, the ship shall be so arranged that the marine evacuation systems in their stowed positions are protected from damage by heavy seas.

Règle 15

Arrimage des
dispositifs d'évacuation en mer

1 Le bordé ne doit pas comporter d'ouvertures entre le poste d'embarquement du dispositif d'évacuation en mer et la flottaison d'exploitation la moins élevée et doit être équipé de dispositifs de protection contre les projections.

2 Les dispositifs d'évacuation en mer doivent être situés de manière à permettre une mise à l'eau en toute sécurité, à l'écart en particulier de l'hélice et des parties de la coque en surplomb abrupt, et à pouvoir, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, être mis à l'eau sur la partie rectiligne du bordé du navire.

3 Chaque dispositif d'évacuation en mer doit être arrimé de manière que ni le passage ou la plate-forme ni ses dispositifs d'arrimage ou d'utilisation ne gênent l'utilisation d'autres engins de sauvetage à l'un quelconque des autres postes de mise à l'eau.

4 Si nécessaire, le navire doit être conçu de manière à ce que les dispositifs d'évacuation en mer soient protégés à leur poste d'arrimage contre les avaries dues aux grosses lames.

Regel 15

Aufstellung der
Schiffsevakuierungssysteme

1 Die Bordwand des Schiffes darf zwischen der Einbootungsstation des Schiffsevakuierungssystems und der Wasserlinie im leichtesten Betriebszustand auf See keine Öffnungen haben, und es müssen Vorkehrungen getroffen sein, um das System vor Vorsprüngen zu schützen.

2 Schiffsevakuierungssysteme müssen sich an Stellen befinden, die es gestatten, sie sicher auszusetzen, wobei insbesondere darauf zu achten ist, daß sie ausreichenden Abstand von der Schiffsschraube und den steil überhängenden Teilen des Schiffskörpers haben, und die es gestatten, das System, soweit durchführbar, an der senkrechten Bordwand des Schiffes auszusetzen.

3 Jedes Schiffsevakuierungssystem muß so aufgestellt sein, daß weder die Rutsche noch die Plattform noch seine Aufstell- und Bedieneinrichtungen die Bedienung irgendeines anderen Rettungsmittels an irgendeiner anderen Aussetzstation beeinträchtigen.

4 Falls es notwendig ist, muß das Schiff so beschaffen sein, daß die Schiffsevakuierungssysteme an ihrem Aufstellplatz vor Beschädigung durch schwere See geschützt sind.

Regulation 16

Survival
craft launching
and recovery arrangements

1 Unless expressly provided otherwise, launching and embarkation appliances complying with the requirements of section 6.1 of the Code shall be provided for all survival craft except those which are:

.1 boarded from a position on deck less than 4.5 m above the waterline in the lightest seagoing condition and which have a mass of not more than 185 kg; or

.2 boarded from a position on deck less than 4.5 m above the waterline in the lightest seagoing condition and which are stowed for launching directly from the stowed position under unfavourable conditions of a trim of up to 10° and a list of up to 20° either way; or

.3 carried in excess of the survival craft for 200 % of the total number of persons on board the ship and which have a mass of not more than 185 kg; or

Règle 16

Dispositifs de mise à l'eau
et de récupération des embarcations
et des radeaux de sauvetage

1 Sauf disposition expresse contraire, des dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement satisfaisant aux prescriptions de la section 6.1 du Recueil doivent être prévus pour toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage, à l'exception des embarcations ou radeaux de sauvetage:

.1 dans lesquels l'embarquement se fait à partir d'un emplacement situé sur le pont à moins de 4,5 m au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée et dont la masse n'est pas supérieure à 185 kg; ou

.2 dans lesquels l'embarquement se fait à partir d'un emplacement situé sur le pont à moins de 4,5 m au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée et qui sont arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau directement depuis la position d'arrimage dans des conditions défavorables avec une assiette pouvant atteindre 10° et une gîte pouvant atteindre 20° d'un bord ou de l'autre; ou

.3 qui sont transportés en plus des embarcations et radeaux de sauvetage offrant une capacité correspondant à 200 % du nombre de personnes à bord et dont la masse n'est pas supérieure à 185 kg; ou

Regel 16

Aussetz- und
Einholvorrichtungen
für Überlebensfahrzeuge

1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, müssen dem Abschnitt 6.1 des Code entsprechende Aussetz- und Einbootungsvorrichtungen für alle Überlebensfahrzeuge vorhanden sein; hiervon ausgenommen sind

.1 Überlebensfahrzeuge, in die das Einbooten von einer Stelle an Deck erfolgt, die sich bei leichtestem Betriebszustand auf See weniger als 4,5 Meter über der Wasseroberfläche befindet, und die eine Masse von höchstens 185 Kilogramm haben,

.2 Überlebensfahrzeuge, in die das Einbooten von einer Stelle an Deck erfolgt, die sich bei leichtestem Betriebszustand auf See weniger als 4,5 Meter über der Wasseroberfläche befindet, und die so aufgestellt sind, daß sie aus ihrer Staustellung bei ungünstigen Bedingungen eines Trimmings von bis zu 10 Grad und einer Schlagseite bis zu 20 Grad nach jeder Seite unmittelbar ausgesetzt werden können,

.3 Überlebensfahrzeuge, die zusätzlich zu den Überlebensfahrzeugen für 200 v.H. der Gesamtzahl der Personen an Bord mitgeführt werden und die eine Masse von höchstens 185 Kilogramm haben,

- .4 carried in excess of the survival craft for 200 % of the total number of persons on board the ship, are stowed for launching directly from the stowed position under unfavourable conditions of a trim of up to 10° and a list of up to 20° either way; or
- .4 qui sont transportés en plus des embarcations et radeaux de sauvetage offrant une capacité correspondant à 200 % du total des personnes à bord, qui sont arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau directement depuis la position d'arrimage dans des conditions défavorables avec une assiette pouvant atteindre 10 degrés et une gîte pouvant atteindre 20° d'un bord ou de l'autre; ou
- .4 Überlebensfahrzeuge, die zusätzlich zu den Überlebensfahrzeugen für 200 v.H. der Gesamtzahl der Personen an Bord mitgeführt werden und die so aufgestellt sind, daß sie aus ihrer Staustellung bei ungünstigen Bedingungen eines Trimmings von bis zu 10 Grad und einer Schlagseite bis zu 20 Grad nach jeder Seite unmittelbar ausgesetzt werden können, sowie
- .5 provided for use in conjunction with a marine evacuation system, complying with the requirements of section 6.2 of the Code and stowed for launching directly from the stowed position under unfavourable conditions of a trim of up to 10° and a list of up to 20° either way.
- .5 qui sont destinés à être utilisés conjointement avec un dispositif d'évacuation en mer satisfaisant aux prescriptions de la section 6.2 du Recueil et qui sont arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau directement depuis la position d'arrimage dans des conditions défavorables avec une assiette pouvant atteindre 10° et une gîte pouvant atteindre 20° d'un bord ou de l'autre.
- .5 Überlebensfahrzeuge, die den Anforderungen des Abschnitts 6.2 des Code entsprechen und die zur Verwendung in Verbindung mit Schiffsevakuationssystemen vorgesehen und so aufgestellt sind, daß sie aus ihrer Staustellung bei ungünstigen Bedingungen eines Trimmings von bis zu 10 Grad und einer Schlagseite bis zu 20 Grad nach jeder Seite unmittelbar ausgesetzt werden können.
- 2 Each lifeboat shall be provided with an appliance which is capable of launching and recovering the lifeboat. In addition, there shall be provision for hanging-off the lifeboat to free the release gear for maintenance.
- 2 Chaque embarcation de sauvetage doit être munie d'un dispositif qui permette de la mettre à l'eau et de la récupérer. L'embarcation de sauvetage doit en outre pouvoir être détachée pour dégager le dispositif de largage aux fins d'entretien.
- 2 Jedes Rettungsboot muß mit einer Vorrichtung versehen sein, mit der es ausgesetzt und eingeholt werden kann. Zusätzlich müssen Vorkehrungen getroffen werden, um das Rettungsboot zur Wartung der Auslösvorrichtung von dieser losgelöst auszuhängen.
- 3 Launching and recovery arrangements shall be such that the appliance operator on the ship is able to observe the survival craft at all times during launching and for lifeboats during recovery.
- 3 Les dispositifs de mise à l'eau et de récupération des embarcations et radeaux de sauvetage doivent être conçus de manière à permettre à l'opérateur de ces dispositifs à bord du navire d'observer l'embarcation ou le radeau de sauvetage à tout moment au cours de la mise à l'eau et, en ce qui concerne les embarcations de sauvetage, à tout moment au cours de la récupération.
- 3 Die Aussetz- und Einholvorrichtungen müssen so beschaffen sein, daß die die Vorrichtung auf dem Schiff bedienende Person das Überlebensfahrzeug während des Aussetzens und das Rettungsboot während des Einholens jederzeit beobachten kann.
- 4 Only one type of release mechanism shall be used for similar survival craft carried on board the ship.
- 4 Un seul type de mécanisme de largage doit être utilisé pour les embarcations et les radeaux de sauvetage de même type que le navire porte.
- 4 Für ähnliche an Bord des Schiffes mitgeführte Überlebensfahrzeuge darf nur ein Typ von Auslösemechanismus verwendet werden.
- 5 Preparation and handling of survival craft at any one launching station shall not interfere with the prompt preparation and handling of any other survival craft or rescue boat at any other station.
- 5 La préparation et le maniement des embarcations et radeaux de sauvetage à l'un quelconque des postes de mise à l'eau ne doivent gêner la préparation et le maniement rapides d'aucune embarcation de sauvetage, d'aucun radeau de sauvetage ni d'aucun canot de secours à un autre poste.
- 5 Die Vorbereitung und Handhabung der Überlebensfahrzeuge an irgendeiner Aussetzstation dürfen die rasche Vorbereitung und Handhabung eines anderen Überlebensfahrzeugs oder Bereitschaftsboots an einer anderen Station nicht beeinträchtigen.
- 6 Falls, where used, shall be long enough for the survival craft to reach the water with the ship in its lightest seagoing condition, under unfavourable conditions of a trim of up to 10° and a list of up to 20° either way.
- 6 Si les engins de mise à l'eau utilisent des garants, ceux-ci doivent avoir une longueur suffisante pour que l'embarcation ou le radeau de sauvetage atteigne l'eau lorsque le navire est à sa flottaison d'exploitation la moins élevée, qu'il est dans des conditions défavorables avec une assiette pouvant atteindre 10° et une gîte pouvant atteindre 20° d'un bord ou de l'autre.
- 6 Werden Läufer verwendet, so müssen sie lang genug sein, damit das Überlebensfahrzeug bei leichtestem Betriebszustand des Schiffes auf See und bei ungünstigen Bedingungen eines Trimmings von bis zu 10 Grad und einer Schlagseite bis zu 20 Grad nach jeder Seite die Wasseroberfläche erreicht.
- 7 During preparation and launching, the survival craft, its launching appliance, and the area of water into which it is to be launched shall be adequately illuminated by lighting supplied from the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43, as appropriate.
- 7 Les embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que les engins de mise à l'eau et le plan d'eau d'aménagement doivent être convenablement éclairés pendant les préparatifs et pendant la mise à l'eau, au moyen d'un éclairage alimenté par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle II-1/42 ou à la règle II-1/43, selon le cas.
- 7 Das Überlebensfahrzeug, seine Aussetzvorrichtung und die Wasserfläche, in die es hinabgelassen werden soll, müssen beim Aussetzen und während der Vorbereitung dazu angemessen beleuchtet sein; der Strom muß von der in Regel II-1/42 beziehungsweise II-1/43 vorgeschriebenen Notstromquelle geliefert werden.

8 Means shall be available to prevent any discharge of water on to survival craft during abandonment.

9 If there is a danger of the survival craft being damaged by the ship's stabilizer wings, means shall be available, powered by an emergency source of energy, to bring the stabilizer wings inboard; indicators operated by an emergency source of energy shall be available on the navigation bridge to show the position of the stabilizer wings.

10 If partially enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.5 of the Code are carried, a davit span shall be provided, fitted with not less than two lifelines of sufficient length to reach the water with the ship in its lightest seagoing condition, under unfavourable conditions of a trim of up to 10° and a list of up to 20° either way.

Regulation 17

Rescue boat embarkation, launching and recovery arrangements

1 The rescue boat embarkation and launching arrangements shall be such that the rescue boat can be boarded and launched in the shortest possible time.

2 If the rescue boat is one of the ship's survival craft, the embarkation arrangements and launching station shall comply with the requirements of regulations 11 and 12.

3 Launching arrangements shall comply with the requirements of regulation 16. However, all rescue boats shall be capable of being launched, where necessary utilizing painters, with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water.

4 Recovery time of the rescue boat shall be not more than 5 min in moderate sea conditions when loaded with its full complement of persons and equipment. If the rescue boat is also a lifeboat, this recovery time shall be possible when loaded with its lifeboat equipment and the approved rescue boat complement of at least six persons.

5 Rescue boat embarkation and recovery arrangements shall allow for safe and efficient handling of a stretcher case. Foul weather recovery strops shall be provided for safety if heavy fall blocks constitute a danger.

8 Des moyens doivent être disponibles pour empêcher tout déversement d'eau dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage pendant l'abandon.

9 Lorsque les embarcations et radeaux de sauvetage risquent d'être endommagés par les ailerons de stabilisation du navire, des dispositifs alimentés par une source d'énergie de secours doivent être prévus pour rentrer les ailerons de stabilisation; des indicateurs alimentés par une source d'énergie de secours doivent être prévus sur la passerelle de navigation pour montrer la position des ailerons de stabilisation.

10 Si des embarcations partiellement fermées satisfaisant aux prescriptions de la section 4.5 du Recueil sont installées, il doit être prévu une entremise de bossoir à laquelle sont fixés au moins deux tireveilles suffisamment longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à sa flottaison d'exploitation la moins élevée, qu'il est dans des conditions défavorables avec une assiette pouvant atteindre 10° et une gîte pouvant atteindre 20° d'un bord ou de l'autre.

Règle 17

Dispositifs d'embarquement dans les canots de secours, de mise à l'eau et de récupération

1 Les dispositifs d'embarquement dans les canots de secours et de mise à l'eau doivent être tels que l'embarquement dans le canot de secours et sa mise à l'eau puissent s'effectuer aussi rapidement que possible.

2 Si le canot de secours est l'une des embarcations ou l'un des radeaux de sauvetage du navire, les dispositifs d'embarquement et le poste de mise à l'eau doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 11 et de la règle 12.

3 Les dispositifs de mise à l'eau doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 16. Toutefois, tous les canots de secours doivent pouvoir être mis à l'eau, si nécessaire au moyen de bosses, lorsque le navire fait route à une vitesse quelconque pouvant aller jusqu'à 5 nœuds en eau calme.

4 Le canot de secours doit être récupéré avec son plein chargement en personnes et en armement dans un délai ne dépassant pas 5 min par mer peu agitée. Lorsque le canot de secours est également une embarcation de sauvetage, il doit pouvoir être récupéré dans ce même délai avec le chargement en armement d'une embarcation de sauvetage et le chargement de six personnes au moins approuvé pour les canots de secours.

5 Les dispositifs d'embarquement et de récupération des canots de secours doivent permettre de déplacer les civières en toute sécurité et avec efficacité. Des estropes de récupération doivent être prévues en cas de gros temps à des fins de sécurité si des poulies de garants lourdes représentent un danger.

8 Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, durch die jeder Wasserausfluß in Überlebensfahrzeuge beim Verlassen des Schiffes verhindert wird.

9 Besteht die Gefahr einer Beschädigung des Überlebensfahrzeugs durch die Stabilisatoren des Schiffes, so müssen von einer Notstromquelle gespeiste Vorrichtungen vorhanden sein, um die Stabilisatoren einzufahren; auf der Kommandobrücke müssen von einer Notstromquelle gespeiste Anzeigergeräte vorhanden sein, welche die Stellung der Stabilisatoren anzeigen.

10 Werden den Anforderungen des Abschnitts 4.5 des Code entsprechende teilweise geschlossene Rettungsboote mitgeführt, so müssen an dem Verbindungssteg der Davits mindestens zwei Manntaue angebracht sein, die lang genug sind, um beim leichtesten Betriebszustand des Schiffes auf See und bei ungünstigen Bedingungen eines Trimmings von bis zu 10 Grad und einer Schlagseite bis zu 20 Grad nach jeder Seite die Wasseroberfläche zu erreichen.

Regel 17

Einbootungs-, Aussetz- und Einholvorrichtungen für Bereitschaftsboote

1 Die Vorrichtungen für das Einbooten und Aussetzen von Bereitschaftsbooten müssen so beschaffen sein, daß das Bereitschaftsboot in möglichst kurzer Zeit besetzt und ausgesetzt werden kann.

2 Gehört das Bereitschaftsboot zu den Überlebensfahrzeugen des Schiffes, so müssen die Einbootungsvorrichtungen und die Aussetzstation den Anforderungen der Regeln 11 und 12 entsprechen.

3 Die Aussetzvorrichtungen müssen den Anforderungen der Regel 16 entsprechen. Alle Bereitschaftsboote müssen jedoch, gegebenenfalls unter Verwendung von Fangleinen, bei Vorauffahrt des Schiffes mit einer Geschwindigkeit bis zu 5 Knoten in ruhigem Wasser ausgesetzt werden können.

4 Die Zeit für das Einholen des Bereitschaftsboots mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung darf bei mäßigem Seegang 5 Minuten nicht übersteigen. Ist das Bereitschaftsboot auch ein Rettungsboot, so muß diese Zeit für das Einholen mit der Ausrüstung des Rettungsboots und der für das Bereitschaftsboot zugelassenen Besetzung von mindestens sechs Personen möglich sein.

5 Die Einbootungs- und Einholvorrichtungen für Bereitschaftsboote müssen die sichere und wirksame Verwendung einer Trage gestatten. Zur Sicherheit müssen Schlechtwetterbeiholer für den Fall vorgesehen sein, daß schwere Läuferblöcke eine Gefahr darstellen.

Regulation 18

Line-throwing appliances

A line-throwing appliance complying with the requirements of section 7.1 of the Code shall be provided.

Règle 18

Appareils lance-amarre

Il doit être prévu un appareil lance-amarre satisfaisant aux prescriptions de la section 7.1 du Recueil.

Regel 18

Leinenwurfgeräte

Es muß ein den Anforderungen des Abschnitts 7.1 des Code entsprechendes Leinenwurfgerät vorhanden sein.

Regulation 19

Emergency training and drills

1 This regulation applies to all ships.

2 Familiarity with safety installations and practice musters

2.1 Every crew member with assigned emergency duties shall be familiar with these duties before the voyage begins.

2.2 On a ship engaged on a voyage where passengers are scheduled to be on board for more than 24 h, musters of the passengers shall take place within 24 h after their embarkation. Passengers shall be instructed in the use of the lifejackets and the action to take in an emergency.

2.3 Whenever new passengers embark, a passenger safety briefing shall be given immediately before sailing, or immediately after sailing. The briefing shall include the instructions required by regulations 8.2 and 8.4 and shall be made by means of an announcement, in one or more languages likely to be understood by the passengers. The announcement shall be made on the ship's public address system, or by other equivalent means likely to be heard at least by the passengers who have not yet heard it during the voyage. The briefing may be included in the muster required by paragraph 2.2 if the muster is held immediately upon departure. Information cards or posters or video programmes displayed on ships video displays may be used to supplement the briefing, but may not be used to replace the announcement.

3 Drills

3.1 Drills shall, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.

3.2 Every crew member shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every month. The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than 25 % of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month. When a ship enters service for the first time, after modification of a major character or when a new crew is engaged, these drills shall be held before sailing. The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of ships for which this is impracticable.

Règle 19

Formation et exercices en vue d'une situation critique

1 La présente règle s'applique à tous les navires.

2 Familiarisation avec les installations de sécurité et les appels

2.1 Tout membre de l'équipage auquel des fonctions de secours ont été assignées doit être familiarisé avec ces fonctions avant le début du voyage.

2.2 A bord d'un navire effectuant un voyage au cours duquel les passagers doivent rester à bord plus de 24 h, l'appel des passagers doit avoir lieu dans les 24 h qui suivent leur embarquement. Les passagers doivent être mis au courant de l'emploi des brassières de sauvetage et des mesures à prendre en cas de situation critique.

2.3 Chaque fois que de nouveaux passagers embarquent, des informations sur la sécurité des passagers doivent être fournies immédiatement avant l'appareillage ou juste après l'appareillage. Ces informations doivent comprendre les consignes prescrites aux règles 8.2 et 8.4 et doivent être communiquées au moyen d'une annonce, dans une ou plusieurs langues susceptibles d'être comprises par les passagers. Cette annonce doit être diffusée par le dispositif de communication avec le public du navire ou par un autre moyen équivalent susceptible d'être entendu au moins par les passagers qui n'ont pas encore entendu l'annonce pendant le voyage. Les informations peuvent être incluses dans l'appel prescrit au paragraphe 2.2 s'il est procédé à l'appel dès que le navire appareille. Des cartes ou des affiches d'information ou des programmes vidéo visualisés sur des terminaux à écran installés à bord des navires peuvent être utilisés en complément mais non en remplacement de l'annonce.

3 Exercices

3.1 Les exercices doivent, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'une situation critique.

3.2 Tout membre de l'équipage doit participer à un exercice d'abandon du navire et à un exercice d'incendie par mois au moins. L'équipage doit effectuer les exercices dans les 24 h qui suivent le départ d'un port si plus de 25 % des membres de l'équipage n'ont pas participé, dans le mois qui précède, à ces exercices. Lorsqu'un navire entre en service pour la première fois, après la modification d'une caractéristique importante ou lorsqu'un nouvel équipage est engagé, ces exercices doivent avoir lieu avant que le navire prenne la mer. L'Administration peut accepter d'autres dispositions qui soient au moins

Regel 19

Ausbildung und Übungen für den Notfall

1 Diese Regel findet auf alle Schiffe Anwendung.

2 Vertrautheit mit den Sicherheitseinrichtungen und Musterungen

2.1 Jedes Besatzungsmitglied mit zugewiesenen Aufgaben für den Notfall muß mit diesen Aufgaben vor dem Beginn der Reise vertraut sein.

2.2 Befindet sich ein Schiff auf einer Reise, auf der Fahrgäste planmäßig länger als 24 Stunden an Bord sind, muß eine Musterung der Fahrgäste innerhalb von 24 Stunden nach ihrer Einschiffung abgehalten werden. Die Fahrgäste sind in der Handhabung der Rettungswesten und über die in einem Notfall zu treffenden Maßnahmen zu unterweisen.

2.3 Sobald neue Fahrgäste eingeschiffen werden, muß unmittelbar vor oder unmittelbar nach dem Auslaufen eine Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste stattfinden. Die Unterweisung muß die in den Regeln 8.2 und 8.4 vorgeschriebenen Anweisungen umfassen und mittels einer Durchsage in einer oder mehreren Sprachen erfolgen, die wahrscheinlich von den Fahrgästen verstanden werden. Die Durchsage muß über die Rundspruchanlage des Schiffes oder in einer anderen gleichwertigen Art und Weise so erfolgen, daß sie wenigstens von den Fahrgästen gehört werden kann, die sie während der Reise noch nicht gehört haben. Die Unterweisung kann in die in Absatz 2.2 geforderte Musterung aufgenommen werden, wenn diese unmittelbar nach dem Auslaufen abgehalten wird. Die Unterweisung kann durch Informationsbroschüren oder Poster oder auf dem Videosystem des Schiffes gezeigte Filme ergänzt werden; die Durchsage darf hierdurch jedoch nicht ersetzt werden.

3 Übungen

3.1 Soweit durchführbar, sind die Übungen so abzuhalten, als handele es sich tatsächlich um einen Notfall.

3.2 Jedes Besatzungsmitglied muß an mindestens einer Übung zum Verlassen des Schiffes und einer Brandabwehrübung im Monat teilnehmen. Die Übungen der Schiffsbesatzung sind innerhalb von 24 Stunden nach dem Auslaufen aus einem Hafen abzuhalten, wenn mehr als 25 v.H. der Besatzung im vorausgegangenen Monat nicht an Übungen zum Verlassen des Schiffes und Brandabwehrübungen auf dem betreffenden Schiff teilgenommen haben. Tritt ein Schiff nach einem größeren Umbau oder nach dem Anmustern einer neuen Besatzung erstmals den Dienst an, so müssen diese Übungen vor dem Aus-

équivalentes pour les catégories de navires à bord desquels cela n'est pas possible.

laufen abgehalten werden. Die Verwaltung kann für Schiffsklassen, bei denen dies undurchführbar ist, andere Möglichkeiten zulassen, die mindestens ebenso wirksam sind.

3.3 Abandon ship drill

3.3 Exercices d'abandon du navire

3.3 Übungen zum Verlassen des Schiffes

3.3.1 Each abandon ship drill shall include:

3.3.1 Lors de chaque exercice d'abandon du navire, il faut:

3.3.1 Zu jeder Übung zum Verlassen des Schiffes gehört es,

- .1 summoning of passengers and crew to muster stations with the alarm required by regulation 6.4.2 followed by drill announcement on the public address or other communication system and ensuring that they are made aware of the order to abandon ship;
- .2 reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list;
- .3 checking that passengers and crew are suitably dressed;
- .4 checking that lifejackets are correctly donned;
- .5 lowering of at least one lifeboat after any necessary preparation for launching;
- .6 starting and operating the lifeboat engine;
- .7 operation of davits used for launching liferafts;
- .8 a mock search and rescue of passengers trapped in their staterooms; and
- .9 instruction in the use of radio life-saving appliances.

- .1 appeler les passagers et l'équipage aux postes de rassemblement au moyen du signal d'alarme prescrit à la règle 6.4.2 avant d'annoncer l'exercice au moyen du dispositif de communication avec le public ou d'un autre système de télécommunication et s'assurer qu'ils ont pris connaissance de l'ordre d'abandonner le navire;
- .2 rallier le poste de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées dans le rôle d'appel;
- .3 s'assurer que les passagers et l'équipage portent les vêtements appropriés;
- .4 s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées;
- .5 amener au moins une embarcation de sauvetage après avoir fait tous les préparatifs nécessaires en vue de la mise à l'eau;
- .6 mettre en marche le moteur de l'embarcation de sauvetage et le faire fonctionner;
- .7 faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage;
- .8 simuler une opération de recherche et de sauvetage des passagers prisonniers dans leurs cabines; et
- .9 indiquer comment se servir des engins de sauvetage radioélectriques.

- .1 Fahrgäste und Besatzung mit Hilfe der in Regel 6.4.2 vorgeschriebenen Alarmanlage, gefolgt von der Ansage der Übung über die Rundspruchanlage des Schiffes oder über ein anderes System zur Nachrichtenübermittlung, auf die Sammelplätze zu rufen und sicherzustellen, daß sie die Anordnung, das Schiff zu verlassen, verstanden haben;
- .2 sich auf den Sammelplätzen zu melden und auf die in der Sicherheitsrolle beschriebenen Aufgaben vorzubereiten;
- .3 die zweckentsprechende Kleidung von Fahrgästen und Besatzung zu überprüfen;
- .4 zu überprüfen, ob die Rettungswesten richtig angelegt sind;
- .5 nach der notwendigen Vorbereitung zum Aussetzen mindestens ein Rettungsboot zu Wasser zu lassen;
- .6 den Motor eines Rettungsboots anzulassen und zu betreiben;
- .7 die zum Aussetzen der Rettungsflöße verwendeten Davits in Betrieb zu nehmen;
- .8 eine simulierte Suche nach und Rettung von Fahrgästen durchzuführen, die in ihren Kabinen eingeschlossen sind, und
- .9 den Gebrauch der funktechnischen Rettungsmittel zu erklären.

3.3.2 Different lifeboats shall, as far as practicable, be lowered in compliance with the requirements of paragraph 3.3.1.5 at successive drills.

3.3.2 Dans la mesure du possible, des embarcations de sauvetage différentes doivent être amenées conformément aux prescriptions du paragraphe 3.3.1.5 lors d'exercices successifs.

3.3.2 Soweit durchführbar, sind bei aufeinanderfolgenden Übungen entsprechend den Anforderungen des Absatzes 3.3.1.5 verschiedene Rettungsboote zu Wasser zu lassen.

3.3.3 Except as provided in paragraphs 3.3.4 and 3.3.5 each lifeboat shall be launched with its assigned operating crew aboard and manoeuvred in the water at least once every 3 months during an abandon ship drill.

3.3.3 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3.3.4 et 3.3.5, chaque embarcation de sauvetage doit être mise à l'eau avec, à son bord, l'équipage chargé de la faire fonctionner et elle doit être manœuvrée dans l'eau au moins une fois tous les trois mois au cours d'un exercice d'abandon du navire.

3.3.3 Außer in den in den Absätzen 3.3.4 und 3.3.5 vorgesehenen Fällen muß jedes Rettungsboot mindestens einmal in 3 Monaten im Rahmen einer Übung zum Verlassen des Schiffes mit der ihm zugeteilten Besatzung ausgesetzt und im Wasser manövriert werden.

3.3.4 Lowering into the water, rather than launching of a lifeboat arranged for free-fall launching, is acceptable where free-fall launching is impracticable provided the lifeboat is free-fall launched with its assigned operating crew aboard and manoeuvred in the water at least once every 6 months. However, in cases where it is impracticable, the Administration may extend this period to 12 months provided that arrangements are made for simulated launching which will take place at intervals of not more than 6 months.

3.3.4 Il est admissible d'abaisser dans l'eau plutôt que de mettre à l'eau en chute libre une embarcation de sauvetage conçue pour être mise à l'eau en chute libre lorsque sa mise à l'eau en chute libre n'est pas possible, à condition qu'elle soit mise à l'eau en chute libre au moins une fois tous les 6 mois. Toutefois, dans les cas où cela n'est pas possible dans la pratique, l'Administration peut porter cet intervalle à 12 mois à condition que des dispositions soient prises pour simuler une mise à l'eau à des intervalles inférieurs à 6 mois.

3.3.4 Ein für das Aussetzen im freien Fall vorgesehenes Rettungsboot kann jedoch unter der Voraussetzung, daß es mindestens einmal in 6 Monaten mit der ihm zugeteilten Besatzung im freien Fall ausgesetzt und im Wasser manövriert wird, statt des Aussetzens im freien Fall zu Wasser gelassen werden, wenn das Aussetzen im freien Fall nicht durchführbar ist. In Fällen, wo dieses nicht durchführbar ist, kann die Verwaltung diesen Zeitraum unter der Bedingung auf 12 Monate verlängern, daß Vorkehrungen für ein simuliertes Aussetzen in Abständen von nicht mehr als 6 Monaten getroffen werden.

3.3.5 The Administration may allow ships operating on short international voyages not to launch the lifeboats on one side if their berthing arrangements in port and their trading patterns do not permit launching of lifeboats on that side. However, all such lifeboats shall be lowered at least once every 3 months and launched at least annually.

3.3.6 As far as is reasonable and practicable, rescue boats other than lifeboats which are also rescue boats, shall be launched each month with their assigned crew aboard and manoeuvred in the water. In all cases this requirement shall be complied with at least once every 3 months.

3.3.7 If lifeboat and rescue boat launching drills are carried out with the ship making headway, such drills shall, because of the dangers involved, be practised in sheltered waters only and under the supervision of an officer experienced in such drills.

3.3.8 If a ship is fitted with marine evacuation systems, drills shall include exercising of the procedures required for the deployment of such a system up to the point immediately preceding actual deployment of the system. This aspect of drills should be augmented by regular instruction using the on-board training aids required by regulation 35.4. Additionally every system party member shall, as far as practicable, be further trained by participation in a full deployment of a similar system into water, either on board a ship or ashore, at intervals of not longer than 2 years, but in no case longer than 3 years. This training can be associated with the deployment required by regulation 20.8.2.

3.3.9 Emergency lighting for mustering and abandonment shall be tested at each abandon ship drill.

3.4 Fire drills

3.4.1 Fire drills should be planned in such a way that due consideration is given to regular practice in the various emergencies that may occur depending on the type of ships and the cargo.

3.4.2 Each fire drill shall include:

- .1 reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list required by regulation 8;

3.3.5 L'Administration peut autoriser les navires qui effectuent des voyages internationaux courts à ne pas procéder à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage sur un côté si leur amarrage à quai et leur type d'exploitation interdisent la mise à l'eau des embarcations de sauvetage de ce côté. Néanmoins, toutes les embarcations de sauvetage doivent être amenées au moins une fois tous les trois mois et mises à l'eau au moins une fois par an.

3.3.6 Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, les canots de secours, autres que les embarcations de sauvetage qui servent aussi de canots de secours, doivent être mis à l'eau chaque mois avec, à leur bord, l'équipage qui leur est affecté, et ils doivent être manœuvrés dans l'eau. Dans tous les cas, il doit être satisfait à cette prescription au moins une fois tous les trois mois.

3.3.7 Si les exercices de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et des canots de secours sont effectués alors que le navire fait route, ces exercices doivent, en raison des risques que cela présente, être effectués dans des eaux abritées uniquement et sous la surveillance d'un officier ayant l'expérience de ces exercices.

3.3.8 Lorsqu'un navire est équipé de dispositifs d'évacuation en mer, il faut, lors des exercices, appliquer les procédures prescrites pour le déploiement de ces dispositifs sans aller toutefois jusqu'à les déployer réellement. Cet aspect des exercices devrait être complété par une formation régulière utilisant le matériel de formation de bord prescrit par la règle 35.4. Tout membre de l'équipage responsable de ces dispositifs doit, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, recevoir une formation supplémentaire en participant au déploiement complet d'un système analogue dans l'eau, soit à bord d'un navire, soit à terre, à des intervalles inférieurs à 2 ans et en aucun cas supérieurs à 3 ans. Cette formation peut être dispensée dans le cadre des déploiements prescrits par la règle 20.8.2.

3.3.9 L'éclairage de secours utilisé en cas de rassemblement et d'abandon doit être mis à l'épreuve lors de chaque exercice d'abandon du navire.

3.4 Exercices d'incendie

3.4.1 Les exercices d'incendie devraient être prévus de telle manière qu'il soit dûment tenu compte des pratiques habituellement suivies lors des diverses situations critiques susceptibles de se produire en fonction du type de navire et de cargaison.

3.4.2 Lors de chaque exercice d'incendie, il faut:

- .1 se rendre à son poste et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel prescrit par la règle 8;

3.3.5 Die Verwaltung kann zulassen, daß Schiffe, die in der beschränkten Auslandsfahrt eingesetzt sind, die Rettungsboote auf der einen Seite nicht auszusetzen brauchen, wenn ihr Liegeplatz im Hafen und die Art ihres Einsatzes das Aussetzen von Rettungsbooten an der betreffenden Seite nicht gestatten. Sämtliche Rettungsboote müssen jedoch mindestens einmal in 3 Monaten herabgelassen und mindestens einmal im Jahr ausgesetzt werden.

3.3.6 Soweit zweckmäßig und durchführbar, müssen die Bereitschaftsboote mit Ausnahme der Rettungsboote, die auch Bereitschaftsboote sind, jeden Monat mit der ihnen zugeteilten Besatzung ausgesetzt und im Wasser manövriert werden. Dieser Vorschrift muß auf jeden Fall mindestens einmal alle 3 Monate entsprochen werden.

3.3.7 Werden Übungen zum Aussetzen der Rettungsboote und Bereitschaftsboote bei Voraussahrt des Schiffes abgehalten, so müssen sie wegen der damit verbundenen Gefahren in geschütztem Gewässer und unter Aufsicht eines in diesen Übungen erfahrenen Offiziers durchgeführt werden.

3.3.8 Ist ein Schiff mit Schiffsevakuierungssystemen ausgerüstet, so müssen die Übungen das Einüben aller zum Ausbringen des Systems erforderlichen Verfahren bis zu dem Punkt unmittelbar vor dem tatsächlichen Ausbringen des Systems umfassen. Dieser Aspekt der Übungen soll durch regelmäßige Unterweisungen auf der Grundlage der in Regel 35.4 vorgeschriebenen Ausbildungshilfen an Bord vertieft werden. Darüber hinaus muß jedes Mitglied der Bedienmannschaft des Systems, soweit praktisch möglich, in Abständen von nicht länger als 2, höchstens jedoch 3 Jahren in Form der Teilnahme, entweder an Bord eines Schiffes oder an Land, an einem vollständigen Ausbringmanöver eines ähnlichen Systems in das Wasser weiter geschult werden. Diese Schulung kann zusammen mit dem in Regel 20.8.2 vorgeschriebenen Ausbringen durchgeführt werden.

3.3.9 Bei jeder Übung zum Verlassen des Schiffes ist die Notbeleuchtung für die Musterung und das Verlassen des Schiffes zu prüfen.

3.4 Brandabwehrübungen

3.4.1 Die Brandabwehrübungen sollen so geplant werden, daß das regelmäßige Üben der verschiedenen Notfälle, die je nach Schiffstyp oder Ladung eintreten können, gebührend berücksichtigt wird.

3.4.2 Zu jeder Brandabwehrübung gehört es,

- .1 sich auf den Sammelplätzen zu melden und auf die in der in Regel 8 vorgeschriebenen Sicherheitsrolle beschriebenen Aufgaben vorzubereiten;

- | | | |
|--|---|---|
| <p>.2 starting of a fire pump, using at least the two required jets of water to show that the system is in proper working order;</p> <p>.3 checking of fireman's outfit and other personal rescue equipment;</p> <p>.4 checking of relevant communication equipment;</p> <p>.5 checking the operation of watertight doors, fire doors, fire dampers and main inlets and outlets of ventilation systems in the drill area; and</p> <p>.6 checking the necessary arrangements for subsequent abandoning of the ship.</p> | <p>.2 mettre en marche une pompe d'incendie en utilisant au moins les deux jets d'eau requis pour prouver que le système fonctionne de manière appropriée;</p> <p>.3 vérifier les équipements de pompier et autre matériel de sauvetage individuel;</p> <p>.4 vérifier le matériel de radiocommunications approprié;</p> <p>.5 vérifier le fonctionnement des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie et des volets d'incendie ainsi que celui des entrées et des sorties des dispositifs de ventilation dans la zone où l'exercice a lieu; et</p> <p>.6 contrôler les dispositions nécessaires en vue d'un abandon ultérieur du navire.</p> | <p>.2 eine Feuerlöschpumpe mit mindestens den zwei geforderten Wasserstrahlen anzulassen, um zu zeigen, daß das System in einwandfreiem Betriebszustand ist;</p> <p>.3 die Brandschutzausrüstung und die sonstige persönliche Rettungsausrüstung zu überprüfen;</p> <p>.4 die entsprechende Ausrüstung zur Nachrichtenübermittlung zu überprüfen;</p> <p>.5 die Funktionsfähigkeit der wasserdichten Türen, der Feuertüren, der Feuerklappen sowie der Hauptein- und -austrittsöffnungen der Lüftungssysteme im Übungsabschnitt zu überprüfen;</p> <p>.6 die erforderlichen Einrichtungen für das anschließende Verlassen des Schiffes zu überprüfen.</p> |
|--|---|---|

3.4.3 The equipment used during drills shall immediately be brought back to its fully operational condition and any faults and defects discovered during the drills shall be remedied as soon as possible.

3.4.3 Le matériel utilisé au cours des exercices doit immédiatement être remis en état de fonctionner de manière satisfaisante et il doit être remédié aussitôt que possible à toute défaillance et à tout défaut constatés au cours des exercices.

3.4.3 Die während der Übungen verwendete Ausrüstung ist unmittelbar danach wieder voll einsatzbereit zu machen; alle im Verlauf der Übungen festgestellten Mängel und Schäden sind so bald wie möglich zu beheben.

4 On-board training and instructions

4 Formation et consignes à bord

4 Ausbildung und Unterweisung an Bord

4.1 On-board training in the use of the ship's life-saving appliances, including survival craft equipment, and in the use of the ship's fire-extinguishing appliances shall be given as soon as possible but not later than 2 weeks after a crew member joins the ship. However, if the crew member is on a regularly scheduled rotating assignment to the ship, such training shall be given not later than 2 weeks after the time of first joining the ship. Instructions in the use of the ship's fire-extinguishing appliances, life-saving appliances, and in survival at sea shall be given at the same interval as the drills. Individual instruction may cover different parts of the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances, but all the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances shall be covered within any period of 2 months.

4.1 Une formation à bord et des consignes concernant l'utilisation des engins de sauvetage du navire, y compris de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage, et l'utilisation des dispositifs d'extinction de l'incendie du navire, doivent être données à tout nouveau membre de l'équipage aussi rapidement que possible et, en tout cas, dans les deux semaines qui suivent son embarquement à bord du navire. Toutefois, si le membre de l'équipage est affecté au navire par roulement à intervalles réguliers, cette formation doit lui être donnée dans les deux semaines qui suivent son premier embarquement. Des consignes sur l'utilisation des dispositifs d'extinction de l'incendie et des engins de sauvetage du navire et sur la survie en mer doivent être données aux mêmes intervalles que ceux prévus pour les exercices. Des consignes peuvent être données séparément sur les différents éléments des engins de sauvetage et des dispositifs d'extinction de l'incendie du navire, mais tous ces éléments doivent être couverts en deux mois.

4.1 Die Ausbildung an Bord in der Verwendung der Rettungsmittel des Schiffes, einschließlich der Ausrüstung der Überlebensfahrzeuge, sowie in der Verwendung der Feuerlöscheinrichtungen des Schiffes hat so bald wie möglich zu erfolgen, spätestens jedoch 2 Wochen, nachdem ein Besatzungsmitglied auf dem Schiff angemustert hat. Wird jedoch das Besatzungsmitglied dem Schiff turnusmäßig in gleichmäßigen Zeitabständen zugewiesen, so muß die Ausbildung spätestens 2 Wochen nach seinem ersten Anmustern auf dem Schiff erfolgen. Die Unterweisung für die Verwendung der Feuerlöscheinrichtungen und Rettungsmittel des Schiffes und für das Überleben auf See müssen in denselben Abständen erteilt werden wie die Übungen. Einzelunterweisungen können sich auf verschiedene Teile der Rettungsmittel und Feuerlöscheinrichtungen des Schiffes erstrecken; über die Gesamtheit der Rettungsmittel und Feuerlöscheinrichtungen des Schiffes müssen jedoch alle 2 Monate Unterweisungen erteilt werden.

4.2 Every crew member shall be given instructions which shall include but not necessarily be limited to:

4.2 Chaque membre de l'équipage doit recevoir des consignes qui doivent porter sur les points suivants, sans que cette liste ne soit nécessairement exhaustive:

4.2 Die Unterweisungen für jedes Besatzungsmitglied müssen insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, folgendes umfassen:

- .1 operation and use of the ship's inflatable liferafts;
- .2 problems of hypothermia, first-aid treatment for hypothermia and other appropriate first-aid procedures;
- .3 special instructions necessary for use of the ship's life-saving appliances in severe weather and severe sea conditions; and
- .4 operation and use of fire-extinguishing appliances.

- .1 fonctionnement et utilisation des radeaux de sauvetage gonflables du navire;
- .2 problèmes propres à l'hypothermie, soins de première urgence à donner en cas d'hypothermie et dans d'autres cas appropriés;
- .3 connaissances spéciales nécessaires pour utiliser les engins de sauvetage du navire par gros temps et mer forte; et
- .4 fonctionnement et utilisation des dispositifs d'extinction de l'incendie.

- .1 Bedienung und Verwendung der aufblasbaren Rettungsflöße des Schiffes;
- .2 Probleme der Unterkühlung, Erste Hilfe bei Unterkühlung und andere geeignete Erste-Hilfe-Maßnahmen;
- .3 besondere Anweisungen, die für die Verwendung der Rettungsmittel des Schiffes bei Schlechtwetter und schwerem Seegang notwendig sind;
- .4 Bedienung und Verwendung der Feuerlöschschrüstung.

4.3 On-board training in the use of davit-launched liferafts shall take place at intervals of not more than 4 months on every ship fitted with such appliances. Whenever practicable this shall include the inflation and lowering of a liferaft. This liferaft may be a special liferaft intended for training purposes only, which is not part of the ship's life-saving equipment: such a special liferaft shall be conspicuously marked.

4.3 Une formation à l'utilisation des radeaux de sauvetage sous bossoirs doit être dispensée à bord de chaque navire muni de telles installations, au moins tous les quatre mois. Chaque fois que cela est possible, celle-ci doit comprendre le gonflage et la mise à l'eau d'un radeau de sauvetage. Ce radeau peut être un radeau spécial affecté uniquement à la formation, qui ne fait pas partie du matériel de sauvetage du navire. Le radeau spécial réservé à cet usage doit porter une marque très visible.

4.3 Die Bordausbildung in der Handhabung der mit Davits auszusetzenden Rettungsflöße ist auf jedem Schiff, das mit solchen Vorrichtungen ausgerüstet ist, in Abständen von höchstens 4 Monaten durchzuführen. Soweit durchführbar, muß dazu das Aufblasen und Zuwasserlassen eines Rettungsfloßes gehören. Das Rettungsfloß kann ein nur zu Ausbildungszwecken vorgesehenes besonderes Rettungsfloß sein, das nicht zur Rettungsmittelausrüstung des Schiffes gehört; ein derartiges besonderes Rettungsfloß muß deutlich sichtbar gekennzeichnet sein.

5 Records

The date when musters are held, details of abandon ship drills and fire drills, drills of other life-saving appliances and on board training shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration. If a full muster, drill or training session is not held at the appointed time, an entry shall be made in the log-book stating the circumstances and the extent of the muster, drill or training session held.

5 Mentions dans un journal de bord

Les dates auxquelles les appels ont lieu et le compte rendu des exercices d'abandon du navire, des exercices d'incendie, des exercices visant l'utilisation d'autres engins de sauvetage et des séances de formation à bord doivent être consignés par écrit dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Si l'appel, l'exercice ou la séance de formation n'ont pas intégralement lieu à la date prescrite, il est fait mention dans le journal de bord des conditions et de l'ampleur de l'appel, de l'exercice ou de la séance de formation qui a eu lieu.

5 Aufzeichnungen

Der Tag, an dem Übungen stattfinden, die Einzelheiten der Übungen zum Verlassen des Schiffes und der Brandabwehrübungen, der Übungen mit anderen Rettungsmitteln und der Ausbildung an Bord sind in dem von der Verwaltung vorgeschriebenen Schiffstagebuch aufzuzeichnen. Wird zur vorgeschriebenen Zeit keine vollständige Musterung, Übung oder Ausbildung abgehalten, so ist eine Eintragung im Schiffstagebuch über die näheren Umstände und den Umfang der durchgeführten Musterung, Übung oder Ausbildung vorzunehmen.

Regulation 20

Operational readiness, maintenance and inspections

1 This regulation applies to all ships. The requirements of paragraphs 3 and 6.2 shall be complied with, as far as is practicable, on ships constructed before 1 July 1986.

2 Operational readiness

Before the ship leaves port and at all times during the voyage, all life-saving appliances shall be in working order and ready for immediate use.

3 Maintenance

3.1 Instructions for on-board maintenance of life-saving appliances complying with the requirements of regulation 36 shall be provided and maintenance shall be carried out accordingly.

3.2 The Administration may accept, in lieu of the instructions required by paragraph 3.1, a shipboard planned maintenance programme which includes the requirements of regulation 36.

4 Maintenance of falls

4.1 Falls used in launching shall be turned end for end at intervals of not more than 30 months and be renewed when necessary due to deterioration of the falls or at intervals of not more than 5 years, whichever is the earlier.

4.2 The Administration may accept in lieu of the "end for ending" required in paragraph 4.1, periodic inspection of the falls

Règle 20

Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections

1 La présente règle s'applique à tous les navires. Les navires construits avant le 1^{er} juillet 1986 doivent satisfaire, dans la mesure du possible, aux prescriptions des paragraphes 3 et 6.2.

2 Disponibilité opérationnelle

Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, tous les engins de sauvetage doivent être en état de service et prêts à être utilisés immédiatement.

3 Entretien

3.1 Des consignes pour l'entretien des engins de sauvetage qui doit être effectué à bord conformément aux prescriptions de la règle 36 doivent être fournies et l'entretien doit être effectué de la manière recommandée dans ces consignes.

3.2 L'Administration peut accepter, à la place des consignes prescrites au paragraphe 3.1, un programme d'entretien planifié de bord quand celui-ci comprend les dispositions prescrites à la règle 36.

4 Entretien des garants

4.1 La position des garants utilisés pour les engins de mise à l'eau doit être inversée à des intervalles qui ne dépassent pas 30 mois et ces garants doivent être renouvelés lorsque cela est nécessaire du fait de leur détérioration ou dans un délai qui ne dépasse pas cinq ans, le délai le plus court étant retenu.

4.2 L'Administration peut accepter, à la place de la prescription du paragraphe 4.1 qui prévoit que la position des garants doit

Regel 20

Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektionen

1 Diese Regel findet auf alle Schiffe Anwendung. Schiffe, die vor dem 1. Juli 1986 gebaut sind, müssen, soweit durchführbar, den Anforderungen der Absätze 3 und 6.2 entsprechen.

2 Einsatzbereitschaft

Vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen sowie während der ganzen Reisedauer müssen alle Rettungsmittel ständig gebrauchsfähig und sofort verwendbar sein.

3 Instandhaltung

3.1 Es müssen den Anforderungen der Regel 36 entsprechende Anleitungen für die Instandhaltung der Rettungsmittel an Bord vorhanden sein, und die Instandhaltung ist diesen Anleitungen entsprechend durchzuführen.

3.2 Die Verwaltung kann anstelle der in Absatz 3.1 vorgeschriebenen Anleitungen ein an Bord aufgestelltes Instandhaltungsprogramm zulassen, in dem die Anforderungen der Regel 36 berücksichtigt werden.

4 Instandhaltung der Läufer

4.1 Die Enden der beim Aussetzen verwendeten Läufer müssen in Abständen von höchstens 30 Monaten umgekehrt und, falls notwendig, bei Verschleiß oder spätestens alle 5 Jahre, wenn dies die kürzere Frist ist, erneuert werden.

4.2 Die Verwaltung kann anstelle des in Absatz 4.1 geforderten Umkehrens eine regelmäßige Inspektion der Läufer und ihre

and their renewal whenever necessary due to deterioration or at intervals of not more than 4 years, whichever one is earlier.

5 Spares and repair equipment

Spares and repair equipment shall be provided for life-saving appliances and their components which are subject to excessive wear or consumption and need to be replaced regularly.

6 Weekly inspection

The following tests and inspections shall be carried out weekly:

.1 all survival craft, rescue boats and launching appliances shall be visually inspected to ensure that they are ready for use;

.2 all engines in lifeboats and rescue boats shall be run for a total period of not less than 3 min provided the ambient temperature is above the minimum temperature required for starting and running the engine. During this period of time, it should be demonstrated that the gear box and gear box train are engaging satisfactorily. If the special characteristics of an outboard motor fitted to a rescue boat would not allow it to be run other than with its propeller submerged for a period of 3 min, it should be run for such period as prescribed in the manufacturer's handbook. In special cases the Administration may waive this requirement for ships constructed before 1 July 1986; and

.3 the general emergency alarm system shall be tested.

7 Monthly inspections

Inspection of the life-saving appliances, including lifeboat equipment, shall be carried out monthly using the checklist required by regulation 36.1 to ensure that they are complete and in good order. A report of the inspection shall be entered in the log-book.

8 Servicing of inflatable liferafts, inflatable lifejackets, marine evacuation systems and inflated rescue boats

8.1 Every inflatable liferaft, inflatable lifejacket and marine evacuation system shall be serviced:

.1 at intervals not exceeding 12 months, provided where in any case this is

être «inversée», une inspection périodique des garants et leur renouvellement lorsque cela est nécessaire du fait de leur détérioration ou dans un délai qui ne dépasse pas quatre ans, le délai le plus court étant retenu.

5 Pièces détachées et matériel de réparation

Des pièces détachées et du matériel de réparation doivent être prévus pour les engins de sauvetage et leurs éléments qui s'usent rapidement et doivent être régulièrement remplacés.

6 Inspection hebdomadaire

Les inspections et essais suivants doivent être effectués toutes les semaines:

.1 toutes les embarcations de sauvetage, tous les radeaux de sauvetage et tous les canots de secours ainsi que tous les dispositifs de mise à l'eau doivent faire l'objet d'une inspection visuelle afin de vérifier qu'ils sont prêts à être utilisés; et

.2 les moteurs de toutes les embarcations de sauvetage et de tous les canots de secours doivent être mis en marche et doivent fonctionner pendant une durée de 3 min au moins à condition que la température ambiante soit supérieure à la température minimale nécessaire pour mettre le moteur en marche et le faire fonctionner. Au cours de cette période, on devrait démontrer que la boîte de vitesse et ses engrenages s'enclenchent de façon satisfaisante. Si, du fait de ses caractéristiques, un moteur hors-bord installé sur un canot de secours ne pouvait pas tourner sans que son hélice ne soit immergée pendant trois minutes, il faudrait le faire tourner pendant la période indiquée dans le manuel du constructeur. Dans des cas particuliers, l'Administration peut dispenser de l'application de cette prescription les navires construits avant le 1^{er} juillet 1986; et

.3 le système d'alarme générale en cas de situation critique doit être mis à l'essai.

7 Inspections mensuelles

Tous les mois, les engins de sauvetage, y compris l'armement des embarcations de sauvetage, doivent être inspectés à l'aide de la liste de contrôle prescrite à la règle 36.1 afin de vérifier qu'ils sont au complet et en bon état. Un rapport d'inspection doit être consigné dans le journal de bord.

8 Entretien des radeaux de sauvetage gonflables, des brassières de sauvetage gonflables, des dispositifs d'évacuation en mer et des canots de secours gonflés

8.1 Chaque radeau de sauvetage gonflable, chaque brassière de sauvetage gonflable et chaque dispositif d'évacuation en mer doit faire l'objet d'un entretien:

.1 à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois, étant entendu que, si cela

Erneuerung bei Verschleiß oder spätestens alle 4 Jahre, wenn dies die kürzere Frist ist, zulassen.

5 Ersatzteile und Reparaturausrüstung

Für Rettungsmittel und ihre Bestandteile, die starker Abnutzung oder Verbrauch unterliegen, müssen Ersatzteile und Reparaturausrüstungen vorhanden sein; sie müssen regelmäßig erneuert werden.

6 Wöchentliche Inspektion

Folgende Überprüfungen und Inspektionen sind wöchentlich durchzuführen:

.1 Alle Überlebensfahrzeuge, Bereitschaftsboote und Aussetzvorrichtungen müssen durch Augenschein besichtigt werden, um sicherzustellen, daß sie verwendungsbereit sind;

.2 alle Motoren in Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten müssen insgesamt mindestens 3 Minuten laufen gelassen werden, wobei die Umgebungstemperatur über der für das Anlassen und Laufenlassen des Motors erforderlichen Mindesttemperatur liegen muß. Während dieses Zeitraums soll vorgeführt werden, daß das Getriebe und das Räderwerk zufriedenstellend ineinandergreifen. Falls die besonderen Merkmale eines an ein Bereitschaftsboot montierten Außenbordmotors den dreiminütigen Betrieb nur mit eingetauchter Schraube erlauben, so soll der Motor für diesen Zeitraum entsprechend den Herstelleranleitungen im Betriebshandbuch laufen gelassen werden. Bei Schiffen, die vor dem 1. Juli 1986 gebaut sind, kann die Verwaltung im Einzelfall auf dieses Erfordernis verzichten;

.3 das Generalalarmsystem muß geprüft werden.

7 Monatliche Inspektionen

Eine Inspektion der Rettungsmittel einschließlich der Rettungsbootsausrüstung muß monatlich unter Verwendung der in Regel 36.1 vorgeschriebenen Kontrollliste vorgenommen werden, um sicherzustellen, daß sie vollständig und in gutem Zustand sind. Über die Inspektion ist ein Bericht in das Schiffstagebuch einzutragen.

8 Wartung der aufblasbaren Rettungsflöße, der aufblasbaren Rettungswesten, der Schiffsevakuierungssysteme und der aufgeblasenen Bereitschaftsboote

8.1 Jedes aufblasbare Rettungsfloß, jede aufblasbare Rettungsweste und jedes Schiffsevakuierungssystem

.1 muß in Abständen von höchstens 12 Monaten gewartet werden; in Fällen,

- impracticable, the Administration may extend this period to 17 months; and
- .2 at an approved servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.
- 8.2 Rotational deployment of marine evacuation systems**
- In addition to, or in conjunction with, the servicing intervals of marine evacuation systems required by paragraph 8.1, each marine evacuation system should be deployed from the ship on a rotational basis at intervals to be agreed by the Administration provided that each system is to be deployed at least once every 6 years.
- 8.3 An Administration which approves new and novel inflatable liferaft arrangements pursuant to regulation 4 may allow for extended service intervals on the following conditions:**
- 8.3.1** The new and novel liferaft arrangement has proved to maintain the same standard, as required by testing procedure, during extended service intervals.
- 8.3.2** The liferaft system shall be checked on board by certified personnel according to paragraph 8.1.1.
- 8.3.3** Service at intervals not exceeding 5 years shall be carried out in accordance with the recommendations of the Organization.
- 8.4** All repairs and maintenance of inflated rescue boats shall be carried out in accordance with the manufacturer's instructions. Emergency repairs may be carried out on board the ship; however, permanent repairs shall be effected at an approved servicing station.
- 8.5** An Administration which permits extension of liferaft service intervals in accordance with paragraph 8.3 shall notify the Organization of such action in accordance with regulation I/5(b).
- 9 Periodic servicing of hydrostatic release units**
- Hydrostatic release units, other than disposable hydrostatic release units, shall be serviced:
- .1 at intervals not exceeding 12 months, provided where in any case this is impracticable, the Administration may extend this period to 17 months; and
- n'est pas possible dans la pratique dans un cas donné, l'Administration peut autoriser un intervalle de 17 mois; et
- .2 dans une station d'entretien approuvée qui est compétente pour l'entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement un personnel dûment formé.
- 8.2 Déploiement, par roulement, des dispositifs d'évacuation en mer**
- En plus des intervalles prescrits au paragraphe 8.1 pour l'entretien du dispositif d'évacuation en mer, ou parallèlement à ces intervalles, chacun des dispositifs devrait être déployé depuis le navire, par roulement, à des intervalles qui seront fixés par l'Administration, étant entendu que chaque système doit être déployé une fois tous les 6 ans au moins.
- 8.3 Une Administration qui accepte, pour les radeaux de sauvetage gonflables, des dispositifs connexes neufs et d'un type nouveau conformément à la règle 4, peut accroître l'intervalle entre deux entretiens sous réserve que les conditions ci-après soient remplies:**
- 8.3.1** La preuve est faite que, lorsqu'ils ont fait l'objet d'entretiens à des intervalles plus longs, les dispositifs connexes neufs et d'un type nouveau de radeaux de sauvetage sont restés conformes à la norme qui était requise lors de la mise à l'essai.
- 8.3.2** Le radeau de sauvetage et les dispositifs connexes doivent faire l'objet d'une vérification à bord par un personnel breveté, conformément au paragraphe 8.1.1.
- 8.3.3** Une révision doit être effectuée à des intervalles qui ne dépassent pas cinq ans conformément aux recommandations de l'Organisation.
- 8.4** Les réparations et l'entretien des canots de secours gonflés doivent intégralement être effectués conformément aux instructions du fabricant. Les réparations urgentes peuvent être faites à bord du navire mais les réparations permanentes doivent être effectuées dans une station d'entretien approuvée.
- 8.5** Une Administration qui accepte, pour les radeaux de sauvetage, d'accroître l'intervalle entre deux entretiens conformément aux dispositions du paragraphe 8.3 doit le faire savoir à l'Organisation conformément à la règle I/5 b).
- 9 Entretien périodique des dispositifs de largage hydrostatique**
- Les dispositifs de largage hydrostatique, autres que les dispositifs de largage hydrostatique non réutilisables, doivent faire l'objet d'un entretien:
- .1 à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois, étant entendu que, si cela n'est pas possible dans la pratique dans un cas donné, l'Administration peut autoriser un intervalle de 17 mois; et
- in denen dieses nicht durchführbar ist, kann die Verwaltung diesen Abstand auf 17 Monate verlängern;
- .2 muß an einer zugelassenen Wartungsstation gewartet werden, die zu der Wartung befähigt ist, geeignete Wartungseinrichtungen unterhält und nur entsprechend ausgebildetes Personal einsetzt.
- 8.2 Wechselweises Ausbringen von Schiffsevakuierungssystemen**
- Die Schiffsevakuierungssysteme sollen in Zeitabständen, die von der Verwaltung festzulegen sind, unter der Voraussetzung im Wechsel ausgebracht werden, daß jedes System mindestens alle 6 Jahre einmal ausgebracht wird; dies kann zusätzlich zu oder in Verbindung mit den in Absatz 8.1 vorgeschriebenen Wartungsintervallen für Schiffsevakuierungssysteme geschehen.
- 8.3 Läßt eine Verwaltung nach Regel 4 neue oder neuartige Anordnungen von aufblasbaren Rettungsflößen zu, so kann sie unter den folgenden Voraussetzungen verlängerte Wartungsintervalle gestatten:**
- 8.3.1** Die neue oder neuartige Anordnung von aufblasbaren Rettungsflößen behält während der verlängerten Wartungsintervalle den in den Prüfanforderungen vorgeschriebenen Zustand bei.
- 8.3.2** Das Floßsystem muß gemäß Absatz 8.1.1 von geprüftem Personal an Bord überprüft werden.
- 8.3.3** Eine Wartung muß in Abständen von höchstens 5 Jahren entsprechend den Empfehlungen der Organisation vorgenommen werden.
- 8.4** Alle Reparaturen und die Instandhaltung der aufgeblasenen Bereitschaftsboote sind nach den Anleitungen des Herstellers durchzuführen. Notreparaturen dürfen an Bord des Schiffes vorgenommen werden, dauerhafte Reparaturen müssen jedoch in einer zugelassenen Wartungsstation vorgenommen werden.
- 8.5** Läßt eine Verwaltung nach Absatz 8.3 verlängerte Wartungsintervalle für Rettungsflöße zu, so muß sie nach Regel I/5 Buchstabe b die Organisation hiervon unterrichten.
- 9 Regelmäßige Wartung der hydrostatischen Auslösevorrichtungen**
- Mit Ausnahme der Einweg-Auslösevorrichtungen müssen die hydrostatischen Auslösevorrichtungen
- .1 in Abständen von höchstens 12 Monaten gewartet werden; in Fällen, in denen dies nicht durchführbar ist, kann die Verwaltung diesen Abstand auf 17 Monate verlängern;

.2 at a servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.	.2 dans une station d'entretien qui est compétente pour les entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement du personnel dûment formé.	.2 an einer Wartungsstation gewartet werden, die zu der Wartung befähigt ist, geeignete Wartungseinrichtungen unterhält und nur entsprechend ausgebildetes Personal einsetzt.
10 Marking of stowage locations	10 Signalisation des emplacements d'arrimage	10 Kennzeichnung der Stauplätze
Containers, brackets, racks, and other similar stowage locations for life-saving equipment shall be marked with symbols in accordance with the recommendations of the Organization, indicating the devices stowed in that location for that purpose. If more than one device is stowed in that location, the number of devices shall also be indicated.	Les conteneurs, consoles, supports ou autres endroits analogues prévus pour l'arrimage du matériel de sauvetage doivent être marqués au moyen de symboles conformes aux recommandations de l'Organisation, qui indiquent les dispositifs arrimés à cet endroit. Si plus d'un dispositif est arrimé à cet endroit, le nombre de dispositifs doit aussi être indiqué.	Behälter, Halterungen, Regale und andere ähnliche Stauplätze für Rettungsmittel müssen mit den Empfehlungen der Organisation entsprechenden Symbolen gekennzeichnet sein, die auf die zu diesem Zweck an diesem Platz gestauten Geräte hinweisen; ist mehr als ein Gerät an diesem Platz gestaut, so muß auch auf die Anzahl der Geräte hingewiesen werden.
11 Periodic servicing of launching appliances and on-load release gear	11 Entretien périodique des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage en charge	11 Regelmäßige Wartung der Aussetzvorrichtungen und der unter Last auszulösenden Vorrichtungen
11.1 Launching appliances:	11.1 Les engins de mise à l'eau doivent:	11.1 Die Aussetzvorrichtungen müssen
.1 shall be serviced at recommended intervals in accordance with instructions for on-board maintenance as required by regulation 36;	.1 faire l'objet d'un entretien aux intervalles recommandés conformément aux consignes pour l'entretien à bord comme prescrit à la règle 36;	.1 in den Zeitabständen gewartet werden, die entsprechend den in Regel 36 vorgeschriebenen Anleitungen für die Instandhaltung an Bord empfohlen werden;
.2 shall be subjected to a thorough examination at intervals not exceeding 5 years; and	.2 faire l'objet d'un examen approfondi à des intervalles qui ne dépassent pas 5 ans; et	.2 in Abständen von höchstens 5 Jahren einer eingehenden Untersuchung unterzogen werden;
.3 shall upon completion of the examination in .2 be subjected to a dynamic test of the winch brake in accordance with paragraph 6.1.2.5.2 of the Code.	.3 une fois terminé l'examen prévu au sous-alinéa 2, être soumis à un essai dynamique pour vérifier le frein du treuil conformément au paragraphe 6.1.2.5.2 du Recueil.	.3 unmittelbar nach Abschluß der Untersuchung gemäß Ziffer 2 hinsichtlich der Windenbremsen einem dynamischen Test entsprechend Absatz 6.1.2.5.2 des Code unterzogen werden.
11.2 Lifeboat on-load release gear shall be:	11.2 Les dispositifs de largage en charge des embarcations de sauvetage doivent:	11.2 Die unter Last auszulösenden Rettungsbootvorrichtungen müssen
.1 serviced at recommended intervals in accordance with instructions for on-board maintenance as required by regulation 36;	.1 faire l'objet d'un entretien aux intervalles recommandés conformément aux consignes pour l'entretien à bord, comme prescrit à la règle 36;	.1 in den Zeitabständen gewartet werden, die entsprechend den in Regel 36 vorgeschriebenen Anleitungen für die Instandhaltung an Bord empfohlen werden;
.2 subjected to a thorough examination and test during the surveys required by regulation I/7 and I/8 by properly trained personnel familiar with the system; and	.2 être soumis à un examen approfondi et à des essais pendant les visites prescrites aux règles I/7 et I/8 qui sont effectuées par des personnes qualifiées connaissant le dispositif; et	.2 im Verlaufe der in den Regeln I/7 und I/8 vorgeschriebenen Besichtigungen durch fachmännisch ausgebildetes und mit dem System vertrautes Personal einer eingehenden Untersuchung und Prüfung unterzogen werden;
.3 operationally tested under a load of 1.1 times the total mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons and equipment whenever the release gear is overhauled. Such overhauling and test shall be carried out at least once every 5 years.	.3 faire l'objet d'essais d'exploitation avec une charge représentant 1,1 fois la masse totale de l'embarcation lorsque cette dernière a son plein chargement en personnes et en armement à chaque fois que le dispositif de largage est révisé. Ces révisions et essais doivent être effectués une fois tous les 5 ans au moins.	.3 bei jeder Überholung der Auslösvorrichtung mit dem 1,1-fachen der Gesamtmasse des Rettungsboots mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung unter Betriebsbedingungen geprüft werden. Solche Überholungen und Prüfungen müssen mindestens einmal alle 5 Jahre vorgenommen werden.
Section II – Passenger ships (Additional requirements)	Section II – Navires à passagers (Prescriptions supplémentaires)	Abschnitt II – Fahrgastschiffe (Zusätzliche Vorschriften)
Regulation 21 Survival craft and rescue boats	Règle 21 Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours	Regel 21 Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote
1 Survival craft	1 Embarcations et radeaux de sauvetage	1 Überlebensfahrzeuge
1.1 Passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages shall carry:	1.1 Les navires à passagers effectuant des voyages internationaux qui ne sont pas des voyages internationaux courts doivent porter:	1.1 Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt, die keine beschränkte Auslandsfahrt ist, müssen folgendes mitführen:

- .1 partially or totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.5 or 4.6 of the Code on each side of such aggregate capacity as will accommodate not less than 50 % of the total number of persons on board. The Administration may permit the substitution of lifeboats by liferafts of equivalent total capacity provided that there shall never be less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate 37.5 % of the total number of persons on board. The inflatable or rigid liferafts shall comply with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the Code and shall be served by launching appliances equally distributed on each side of the ship; and
- .2 in addition, inflatable or rigid liferafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the Code of such aggregate capacity as will accommodate at least 25 % of the total number of persons on board. These liferafts shall be served by at least one launching appliance on each side which may be those provided in compliance with the requirements of paragraph 1.1.1 or equivalent approved appliances capable of being used on both sides. However, stowage of these liferafts need not comply with the requirements of regulation 13.5.
- 1.2 Passenger ships engaged on short international voyages and complying with the special standards of subdivision prescribed by regulation II-1/6.5 shall carry:
- .1 partially or totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.5 or 4.6 of the Code of such aggregate capacity as will accommodate at least 30 % of the total number of persons on board. The lifeboats shall, as far as practicable, be equally distributed on each side of the ship. In addition inflatable or rigid liferafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the Code shall be carried of such aggregate capacity that, together with the lifeboat capacity, the survival craft will accommodate the total number of persons on board. The liferafts shall be served by launching appliances equally distributed on each side of the ship; and
- .2 in addition, inflatable or rigid liferafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the Code of such aggregate capacity as will accommodate at least 25 % of the total number of persons on board. These liferafts
- .1 de chaque bord, des embarcations de sauvetage partiellement ou totalement fermées satisfaisant aux prescriptions de la section 4.5 ou 4.6 du Recueil et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir 50 % au moins du nombre total des personnes à bord. L'Administration peut autoriser le remplacement des embarcations de sauvetage par des radeaux de la même capacité totale, à condition qu'il y ait toujours, de chaque bord, un nombre d'embarcations de sauvetage suffisant pour recevoir 37,5 % du nombre total des personnes à bord. Les radeaux de sauvetage gonflables ou rigides doivent satisfaire aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil et être desservis par des dispositifs de mise à l'eau également répartis sur chaque bord du navire; et
- .2 en outre, des radeaux de sauvetage gonflables ou rigides satisfaisant aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir 25 % au moins du nombre total des personnes à bord. Ces radeaux de sauvetage doivent être desservis par au moins un dispositif de mise à l'eau sur chaque bord qui peut être un de ceux prévus conformément aux prescriptions du paragraphe 1.1.1 ou un engin approuvé équivalent pouvant être utilisé sur l'un et l'autre bord. Toutefois, il n'est pas nécessaire que l'arrimage de ces radeaux de sauvetage satisfasse aux prescriptions de la règle 13.5.
- 1.2 Les navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts et satisfaisant aux règles spéciales de compartimentage prescrites à la règle II-1/6.5 doivent porter:
- .1 des embarcations de sauvetage partiellement ou totalement fermées satisfaisant aux prescriptions de la section 4.5 ou 4.6 du Recueil d'une capacité globale suffisante pour recevoir 30 % au moins du nombre total des personnes à bord. Les embarcations de sauvetage doivent, dans la mesure du possible, être également réparties sur chaque bord du navire. En outre, les radeaux de sauvetage gonflables ou rigides satisfaisant aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil doivent avoir une capacité globale telle que, compte tenu de la capacité des embarcations de sauvetage, les embarcations et les radeaux de sauvetage permettent de recevoir toutes les personnes à bord. Les radeaux de sauvetage doivent être desservis par des dispositifs de mise à l'eau également répartis sur chaque bord du navire; et
- .2 en outre, des radeaux de sauvetage gonflables ou rigides satisfaisant aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir 25 % au moins du nombre total des personnes à
- .1 den Anforderungen des Abschnitts 4.5 oder 4.6 des Code entsprechende teilweise oder vollständig geschlossene Rettungsboote auf jeder Seite mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme von mindestens 50 v.H. aller an Bord befindlichen Personen. Die Verwaltung kann jedoch gestatten, daß Rettungsboote durch Rettungsflöße von gleichwertigem Gesamtfassungsvermögen ersetzt werden, wobei aber auf jeder Schiffsseite genügend Rettungsboote vorhanden sein müssen, um 37,5 v.H. aller an Bord befindlichen Personen aufnehmen zu können. Die aufblasbaren oder starren Rettungsflöße müssen den Anforderungen des Abschnitts 4.2 oder 4.3 des Code entsprechen; sie müssen mit Ausstattungsrichtungen bedient werden, die auf beiden Seiten des Schiffes gleichmäßig verteilt sind, und
- .2 zusätzlich den Anforderungen des Abschnitts 4.2 oder 4.3 des Code entsprechende aufblasbare oder starre Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme von mindestens 25 v.H. aller an Bord
- 1.2 Fahrgastschiffe in der beschränkten Auslandsfahrt, die den in Regel II-1/6.5 vorgeschriebenen Sondernormen für die Unterteilung entsprechen, müssen folgendes mitführen:
- .1 den Anforderungen des Abschnitts 4.5 oder 4.6 des Code entsprechende teilweise oder vollständig geschlossene Rettungsboote mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme von mindestens 30 v.H. aller an Bord befindlichen Personen. Die Rettungsboote müssen, soweit durchführbar, auf jeder Seite des Schiffes gleichmäßig verteilt sein. Zusätzlich den Anforderungen des Abschnitts 4.2 oder 4.3 des Code entsprechende aufblasbare oder starre Rettungsflöße mit einem derartigen Gesamtfassungsvermögen, daß, zusammen mit dem Fassungsvermögen der Rettungsboote, die Überlebensfahrzeuge alle an Bord befindlichen Personen aufnehmen können. Die Rettungsflöße müssen durch auf jeder Seite des Schiffes gleichmäßig verteilte Ausstattungsrichtungen bedient werden;
- .2 zusätzlich den Anforderungen des Abschnitts 4.2 oder 4.3 des Code entsprechende aufblasbare oder starre Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme von mindestens 25 v.H. aller an Bord

shall be served by at least one launching appliance on each side which may be those provided in compliance with the requirements of paragraph 1.2.1 or equivalent approved appliances capable of being used on both sides. However, stowage of these liferafts need not comply with the requirements of regulation 13.5.

1.3 Passenger ships engaged on short international voyages and not complying with the special standards of subdivision prescribed by regulation II-1.6.5 shall carry survival craft complying with the requirements of paragraph 1.1.

1.4 All survival craft required to provide for abandonment by the total number of persons on board shall be capable of being launched with their full complement of persons and equipment within a period of 30 min from the time the abandon ship signal is given.

1.5 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1, 1.2 or 1.3, passenger ships of less than 500 gross tonnage where the total number of persons on board is less than 200, may comply with the following:

- .1 they shall carry on each side of the ship, inflatable or rigid liferafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the Code and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board;
- .2 unless the liferafts required by paragraph 1.5.1 are stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, additional liferafts shall be provided so that the total capacity available on each side will accommodate 150 % of the total number of persons on board;
- .3 if the rescue boat required by paragraph 2.2 is also a partially or totally enclosed lifeboat complying with the requirements of section 4.5 or 4.6 of the Code, it may be included in the aggregate capacity required by paragraph 1.5.1, provided that the total capacity available on either side of the ship is at least 150 % of the total number of persons on board; and
- .4 in the event of any one survival craft being lost or rendered unserviceable, there shall be sufficient survival craft available for use on each side, including those which are stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, to accom-

bord. Ces radeaux de sauvetage doivent être desservis par au moins un dispositif de mise à l'eau sur chaque bord qui peut être un de ceux prévus conformément aux prescriptions du paragraphe 1.2.1 ou un engin approuvé équivalent pouvant être utilisé sur l'un ou l'autre bord. Toutefois, il n'est pas nécessaire que l'arrimage de ces radeaux de sauvetage satisfasse aux prescriptions de la règle 13.5.

1.3 Les navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts et ne satisfaisant pas aux règles spéciales de compartimentage prescrites à la règle II-1/6.5 doivent porter les embarcations et radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 1.1.

1.4 Toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage requis pour permettre à toutes les personnes à bord d'abandonner le navire doivent pouvoir être mis à l'eau avec leur plein chargement en personnes et en armement dans un délai de 30 min à compter du moment où le signal d'abandon du navire est donné.

1.5 Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.1, du paragraphe 1.2 ou du paragraphe 1.3, les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 et qui transportent au total moins de 200 personnes peuvent satisfaire aux prescriptions suivantes:

- .1 ils doivent porter, sur chaque bord, des radeaux de sauvetage gonflables ou rigides satisfaisant aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord;
- .2 sauf si les radeaux de sauvetage prescrits au paragraphe 1.5.1 sont arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au même niveau du pont découvert, il doit être prévu des radeaux de sauvetage supplémentaires de manière que la capacité totale existant sur chaque bord soit suffisante pour recevoir 150 % du nombre total des personnes à bord;
- .3 si le canot de secours prescrit au paragraphe 2.2 est également une embarcation de sauvetage partiellement ou totalement fermée satisfaisant aux prescriptions de la section 4.5 ou 4.6 du Recueil, il peut être inclus dans la capacité globale prescrite au paragraphe 1.5.1, à condition que la capacité totale existant sur chaque bord du navire soit suffisante pour recevoir au moins 150 % du nombre total des personnes à bord; et
- .4 les embarcations et les radeaux de sauvetage disponibles pour utilisation de chaque bord, y compris ceux qui sont arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au même niveau du pont découvert, doivent être en nombre suf-

findlichen Personen. Diese Rettungsflöße müssen durch mindestens eine Aussetzvorrichtung auf jeder Seite bedient werden, wobei es sich um die in Absatz 1.2.1 vorgeschriebenen Vorrichtungen oder um gleichwertige zugelassene Vorrichtungen handeln kann, die auf beiden Seiten verwendbar sind. Die Aufstellung dieser Rettungsflöße braucht jedoch nicht den Anforderungen der Regel 13.5 zu entsprechen.

1.3 Fahrgastschiffe in der beschränkten Auslandsfahrt, die den in Regel II-1/6.5 vorgeschriebenen Sondernormen für die Unterteilung nicht entsprechen, müssen den Anforderungen des Absatzes 1.1 entsprechende Überlebensfahrzeuge mitführen.

1.4 Alle für das Einbooten sämtlicher an Bord befindlichen Personen erforderlichen Überlebensfahrzeuge müssen mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung innerhalb von 30 Minuten ausgesetzt werden können, nachdem das Signal zum Verlassen des Schiffes gegeben worden ist.

1.5 Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, auf denen die Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen weniger als 200 beträgt, brauchen statt den Anforderungen des Absatzes 1.1, 1.2 oder 1.3 nur folgenden Anforderungen zu entsprechen:

- .1 Sie müssen auf jeder Seite des Schiffes den Anforderungen des Abschnitts 4.2 oder 4.3 des Code entsprechende aufblasbare oder starre Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen mitführen;
- .2 sofern die in Absatz 1.5.1 vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht so aufgestellt sind, daß ihre Stauweise einen leichten Transport von einer Schiffsseite zur anderen auf einer offenen Decksebene gestattet, müssen zusätzliche Rettungsflöße vorhanden sein, so daß das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen ausreicht, um 150 v.H. aller an Bord befindlichen Personen aufzunehmen;
- .3 ist das in Absatz 2.2 vorgeschriebene Bereitschaftsboot auch ein teilweise oder vollständig geschlossenes Rettungsboot, das den Anforderungen des Abschnitts 4.5 oder 4.6 des Code entspricht, so kann es in das in Absatz 1.5.1 vorgeschriebene Gesamtfassungsvermögen einbezogen werden; das auf jeder Seite des Schiffes vorhandene Gesamtfassungsvermögen muß jedoch ausreichen, um 150 v.H. aller an Bord befindlichen Personen aufnehmen zu können;
- .4 geht ein Überlebensfahrzeug verloren oder wird es unbrauchbar, so müssen auf jeder Seite des Schiffes genügend Überlebensfahrzeuge (einschließlich jener, deren Stauweise einen leichten Transport von einer Schiffsseite zur anderen auf einer offenen Decksebene

modate the total number of persons on board.

fisant pour recevoir toutes les personnes à bord au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable.

gestattet) verfügbar sein, um alle an Bord befindlichen Personen aufnehmen zu können.

1.6 A marine evacuation system or systems complying with section 6.2 of the Code may be substituted for the equivalent capacity of liferafts and launching appliances required by paragraph 1.1.1 or 1.2.1.

1.6 Un ou plusieurs dispositifs d'évacuation en mer satisfaisant aux prescriptions de la section 6.2 du Recueil et ayant la même capacité peuvent être utilisés en remplacement des radeaux de sauvetage et dispositifs de mise à l'eau prescrits au paragraphe 1.1.1 ou 1.2.1.

1.6 Die in Absatz 1.1.1 oder 1.2.1 vorgeschriebenen Rettungsflöße und Aussetzvorrichtungen können durch ein oder mehrere den Anforderungen des Abschnitts 6.2 des Code entsprechende Schiffsevakuierungssysteme mit gleichem Fassungsvermögen ersetzt werden.

2 Rescue boats

2 Canots de secours

2 Bereitschaftsboote

2.1 Passenger ships of 500 gross tonnage and over shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of section 5.1 of the Code on each side of the ship.

2.1 Les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doivent porter sur chaque bord au moins un canot de secours satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 5.1 du Recueil.

2.1 Fahrgastschiffe mit einer Bruttoraumzahl von 500 und mehr müssen auf jeder Seite des Schiffes mindestens ein den Anforderungen des Abschnitts 5.1 des Code entsprechendes Bereitschaftsboot mitführen.

2.2 Passenger ships of less than 500 gross tonnage shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of section 5.1 of the Code.

2.2 Les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 doivent porter au moins un canot de secours satisfaisant aux prescriptions de la section 5.1 du Recueil.

2.2 Fahrgastschiffe mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 500 müssen mindestens ein den Anforderungen des Abschnitts 5.1 des Code entsprechendes Bereitschaftsboot mitführen.

2.3 A lifeboat may be accepted as a rescue boat provided it also complies with the requirements for a rescue boat.

2.3 Une embarcation de sauvetage peut être acceptée en tant que canot de secours si elle satisfait également aux prescriptions applicables aux canots de secours.

2.3 Ein Rettungsboot kann als Bereitschaftsboot anerkannt werden, sofern es den Vorschriften für Bereitschaftsboote entspricht.

3 Marshalling of liferafts

3 Rassemblement des radeaux de sauvetage

3 Sammeln von Rettungsflößen

3.1 The number of lifeboats and rescue boats that are carried on passenger ships shall be sufficient to ensure that in providing for abandonment by the total number of persons on board not more than six liferafts need be marshalled by each lifeboat or rescue boat.

3.1 Le nombre des embarcations de sauvetage et des canots de secours transportés à bord des navires à passagers doit être suffisant pour qu'en cas d'abandon du navire par toutes les personnes à bord, chaque embarcation ou canot n'ait pas plus de six radeaux à rassembler.

3.1 Auf Fahrgastschiffen müssen so viele Rettungsboote und Bereitschaftsboote mitgeführt werden, daß beim Verlassen des Schiffes durch alle an Bord befindlichen Personen von jedem Rettungsboot oder Bereitschaftsboot nicht mehr als sechs Rettungsflöße gesammelt zu werden brauchen.

3.2 The number of lifeboats and rescue boats that are carried on passenger ships engaged on short international voyages and complying with the special standards of subdivision prescribed by regulation II-1/6.5 shall be sufficient to ensure that in providing for abandonment by the total number of persons on board not more than nine liferafts need be marshalled by each lifeboat or rescue boat.

3.2 Le nombre des embarcations de sauvetage et des canots de secours transportés à bord des navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts et satisfaisant aux règles spéciales de compartimentage prescrites à la règle II-1/6.5 doit être suffisant pour qu'en cas d'abandon du navire par toutes les personnes à bord, chaque embarcation ou canot n'ait pas plus de neuf radeaux à rassembler.

3.2 Auf Fahrgastschiffen in der beschränkten Auslandfahrt, die den in Regel II-1/6.5 vorgeschriebenen Sondernormen für die Unterteilung entsprechen, müssen so viele Rettungsboote und Bereitschaftsboote mitgeführt werden, daß beim Verlassen des Schiffes durch alle an Bord befindlichen Personen von jedem Rettungsboot oder Bereitschaftsboot nicht mehr als neun Rettungsflöße gesammelt zu werden brauchen.

Regulation 22

Règle 22

Regel 22

Personal life-saving appliances

Engins de sauvetage individuels

Persönliche Rettungsmittel

1 Lifebuoys

1 Bouées de sauvetage

1 Rettungsringe

1.1 A passenger ship shall carry not less than the number of lifebuoys complying with the requirements of regulation 7.1 and section 2.1 of the Code prescribed in the following table:

1.1 Les navires à passagers doivent au moins avoir à bord le nombre de bouées de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 7.1 et de la section 2.1 du Recueil qui est indiqué dans le tableau suivant:

1.1 Fahrgastschiffe müssen mindestens die den Anforderungen der Regel 7.1 und des Abschnitts 2.1 des Code entsprechende und in der folgenden Tabelle aufgeführte Anzahl an Rettungsringen mitführen:

Length of ship in metres	Minimum number of lifebuoys
Under 60	8
60 and under 120	12
120 and under 180	18
180 and under 240	24
240 and over	30

Longueur du navire en mètres	Nombre minimal de bouées de sauvetage
Au-dessous de 60	8
60 et au-dessous de 120	12
120 et au-dessous de 180	18
180 et au-dessous de 240	24
240 et au-dessus	30

Schiffslänge in Meter	Mindestanzahl der Rettungsringe
weniger als 60	8
60 und weniger als 120	12
120 und weniger als 180	18
180 und weniger als 240	24
240 und mehr	30

1.2 Notwithstanding regulation 7.1.3, passenger ships of under 60 m in length shall carry not less than six lifebuoys provided with self-igniting lights.

2 Lifejackets

2.1 In addition to the lifejackets required by regulation 7.2, every passenger ship shall carry lifejackets for not less than 5 % of the total number of persons on board. These lifejackets shall be stowed in conspicuous places on deck or at muster stations.

2.2 Where lifejackets for passengers are stowed in staterooms which are located remotely from direct routes between public spaces and muster stations, the additional lifejackets for these passengers required under regulation 7.2.2 shall be stowed either in the public spaces, the muster stations or on direct routes between them. The lifejackets shall be stowed so that their distribution and donning does not impede orderly movement to muster stations and survival craft embarkation stations.

3 Lifejacket lights

3.1 On all passenger ships each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirement of paragraph 2.2.3 of the Code.

3.2 Lights fitted on lifejackets on board passenger ships prior to 1 July 1998 and not complying fully with paragraph 2.2.3 of the Code may be accepted by the Administration until the lifejacket light would normally be replaced or until the first periodical survey after 1 July 2002, whichever is the earliest.

4 Immersion suits and thermal protective aids

4.1 All passenger ships shall carry for each lifeboat on the ship at least three immersion suits complying with the requirements of section 2.3 of the Code and, in addition, a thermal protective aid complying with the requirements of section 2.5 of the Code for every person to be accommodated in the lifeboat and not provided with an immersion suit. These immersion suits and thermal protective aids need not be carried:

.1 for persons to be accommodated in totally or partially enclosed lifeboats; or

1.2 Nonobstant les dispositions de la règle 7.1.3, les navires à passagers d'une longueur inférieure à 60 m doivent avoir au moins six bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux à allumage automatique.

2 Brassières de sauvetage

2.1 En sus des brassières de sauvetage prescrites à la règle 7.2, tout navire à passagers doit être pourvu de brassières de sauvetage pour au moins 5 % du nombre total de personnes à bord. Ces brassières de sauvetage doivent être arrimées bien en évidence sur le pont ou aux postes de rassemblement.

2.2 Lorsque les brassières de sauvetage destinées aux passagers sont arrimées dans des cabines éloignées des chemins qui permettent d'accéder directement des locaux de réunion aux postes de rassemblement, les brassières de sauvetage supplémentaires exigées à l'intention de ces passagers aux termes de la règle 7.2.2 doivent être arrimées soit dans les locaux de réunion ou aux postes de rassemblement, soit sur le chemin menant directement des uns aux autres. Les brassières de sauvetage doivent être arrimées de façon à pouvoir être distribuées et endossées sans que cela ne gêne la marche ordonnée vers les postes de rassemblement et les postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage.

3 Appareils lumineux des brassières de sauvetage

3.1 A bord de tous les navires à passagers, chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.2.3 du Recueil.

3.2 Les appareils lumineux posés sur des brassières de sauvetage à bord de navires à passagers avant le 1^{er} juillet 1998 et ne satisfaisant pas pleinement au paragraphe 2.2.3 du Recueil peuvent être acceptés par l'Administration jusqu'à ce qu'ils soient normalement remplacés ou jusqu'à la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 2002, si cette date est plus rapprochée.

4 Combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique

4.1 A bord de tous les navires à passagers, il faut prévoir, pour chaque embarcation de sauvetage transportée, au moins trois combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la section 2.3 du Recueil et, en plus, un moyen de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la section 2.5 du Recueil pour chaque personne devant prendre place à bord d'une embarcation de sauvetage et pour laquelle une combinaison d'immersion n'est pas prévue. Il n'est pas nécessaire d'exiger ces combinaisons d'immersion et ces moyens de protection thermique:

.1 pour les personnes devant prendre place à bord d'embarcations de sauvetage totalement ou partiellement fermées; ou

1.2 Ungeachtet der Regel 7.1.3 müssen Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 60 Meter mindestens sechs Rettungsringe mit selbstzündenden Lichtern mitführen.

2 Rettungswesten

2.1 Zusätzlich zu den in Regel 7.2 vorgeschriebenen Rettungswesten muß jedes Fahrgastschiff Rettungswesten für mindestens 5 v.H. aller an Bord befindlichen Personen mitführen. Diese Rettungswesten müssen an einem deutlich sichtbaren Platz an Deck oder an den Sammelplätzen aufbewahrt werden.

2.2 Sofern Rettungswesten für Fahrgäste in Kabinen aufbewahrt werden, die weit entfernt von den direkten Verbindungswegen zwischen öffentlichen Räumen und Sammelplätzen gelegen sind, müssen die in Regel 7.2.2 vorgeschriebenen zusätzlichen Rettungswesten für diese Fahrgäste entweder in den öffentlichen Räumen, an den Sammelplätzen oder an den direkten Verbindungswegen zwischen diesen aufbewahrt werden. Die Rettungswesten müssen so aufbewahrt werden, daß ihre Verteilung und ihr Anlegen nicht die geordnete Bewegung zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen für Überlebensfahrzeuge behindern.

3 Rettungswesten-Leuchten

3.1 Auf allen Fahrgastschiffen muß jede Rettungsweste mit einer den Anforderungen des Absatzes 2.2.3 des Code entsprechenden Leuchte ausgestattet sein.

3.2 An Rettungswesten auf Fahrgastschiffen vor dem 1. Juli 1998 angebrachte Leuchten, die nicht in vollem Umfang den Anforderungen des Absatzes 2.2.3 des Code entsprechen, können von der Verwaltung bis zu dem Zeitpunkt, da sie normalerweise ersetzt würden, oder bis zur ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 2002 anerkannt werden, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

4 Eintauchanzüge und Wärmeschutzhilfsmittel

4.1 Alle Fahrgastschiffe müssen für jedes Rettungsboot auf dem Schiff mindestens drei den Anforderungen des Abschnitts 2.3 des Code entsprechende Eintauchanzüge und außerdem für jede Person, die in einem Rettungsboot untergebracht werden soll und für die kein Eintauchanzug zur Verfügung steht, ein den Anforderungen des Abschnitts 2.5 des Code entsprechendes Wärmeschutzhilfsmittel mitführen. Diese Eintauchanzüge und Wärmeschutzhilfsmittel brauchen nicht mitgeführt zu werden

.1 für Personen, die in einem vollständig oder teilweise geschlossenen Rettungsboot untergebracht werden sollen, oder

.2 if the ship is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration, they are unnecessary.

4.2 The provisions of paragraph 4.1.1 also apply to partially or totally enclosed lifeboats not complying with the requirements of section 4.5 or 4.6 of the Code, provided they are carried on ships constructed before 1 July 1986.

Regulation 23

Survival craft and rescue boat embarkation arrangements

1 On passenger ships, survival craft embarkation arrangements shall be designed for:

.1 all lifeboats to be boarded and launched either directly from the stowed position or from an embarkation deck but not both; and

.2 davit-launched liferafts to be boarded and launched from a position immediately adjacent to the stowed position or from a position to which, in compliance with the requirements of regulation 13.5, the liferaft is transferred prior to launching.

2 Rescue boat arrangements shall be such that the rescue boat can be boarded and launched directly from the stowed position with the number of persons assigned to crew the rescue boat on board. Notwithstanding the requirements of paragraph 1.1, if the rescue boat is also a lifeboat and the other lifeboats are boarded and launched from an embarkation deck, the arrangements shall be such that the rescue boat can also be boarded and launched from the embarkation deck.

Regulation 24

Stowage of survival craft

The stowage height of a survival craft on a passenger ship shall take into account the requirements of regulation 13.1.2, the escape provisions of regulation II-2/28, the size of the ship and the weather conditions likely to be encountered in its intended area of operation. For a davit-launched survival craft, the height of the davit head with the survival craft in embarkation position, shall, as far as practicable, not exceed 15 m to

.2 si le navire effectue constamment des voyages en climat chaud pour lesquels, de l'avis de l'Administration, ils ne sont pas nécessaires.

4.2 Les dispositions du paragraphe 4.1.1 s'appliquent également aux embarcations de sauvetage totalement ou partiellement fermées qui ne satisfont pas aux prescriptions de la section 4.5 ou 4.6 du Recueil, à condition que ces embarcations soient transportées à bord de navires construits avant le 1^{er} juillet 1986.

Règle 23

Dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et dans les canots de secours

1 A bord des navires à passagers, les dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage doivent être telles que:

.1 toutes les embarcations de sauvetage puissent recevoir leur chargement en personnes et être mises à l'eau directement depuis le poste d'arrimage seulement ou depuis un pont d'embarquement seulement; et

.2 les radeaux de sauvetage sous bossoirs puissent recevoir leur chargement en personnes et être mis à l'eau depuis un emplacement immédiatement adjacent au poste d'arrimage ou depuis l'emplacement où le radeau de sauvetage est transféré avant sa mise à l'eau conformément aux prescriptions de la règle 13.5.

2 Les dispositions relatives aux canots de secours doivent être telles que le canot puisse recevoir son chargement en personnes et être mis à l'eau directement depuis le poste d'arrimage lorsque le nombre de personnes désignées pour former son équipage se trouve à son bord. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1.1, lorsque le canot est également une embarcation de sauvetage et que les autres embarcations de sauvetage reçoivent leur chargement en personnes et sont mises à l'eau depuis un pont d'embarquement, les dispositions doivent être telles que le canot de secours puisse également recevoir son chargement en personnes et être mis à l'eau depuis le pont d'embarquement.

Règle 24

Arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage

La hauteur d'arrimage d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage à bord d'un navire à passagers doit tenir compte des prescriptions de la règle 13.1.2, des dispositions de la règle II-2/28 concernant les moyens d'évacuation, des dimensions du navire et des conditions météorologiques que le navire risque de rencontrer dans la zone où il doit être exploité. Dans le cas d'une embarcation ou d'un radeau de sau-

.2 bei ständigen Reisen des Schiffes in einem warmen Klima, in dem diese nach Auffassung der Verwaltung unnötig sind.

4.2 Absatz 4.1.1 gilt auch für vollständig oder teilweise geschlossene Rettungsboote, die nicht den Anforderungen des Abschnitts 4.5 oder 4.6 des Code entsprechen, sofern sie auf Schiffen mitgeführt werden, die vor dem 1. Juli 1986 gebaut sind.

Regel 23

Einbootungsvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote

1 Auf Fahrgastschiffen müssen folgende Einbootungsvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge vorgesehen sein:

.1 Alle Rettungsboote sind entweder nur unmittelbar in ihrer Staustellung oder nur vom Einbootungsdeck aus zu besetzen und von dort auszusetzen;

.2 mit Davits auszusetzende Rettungsflöße sind in unmittelbarer Nähe ihres Aufstellungsplatzes oder an einer Stelle, zu der das Rettungsfloß entsprechend den Anforderungen der Regel 13.5 vor dem Aussetzen befördert wird, zu besetzen und von dort auszusetzen.

2 Die Vorrichtungen für Bereitschaftsboote müssen derart sein, daß das Bereitschaftsboot unmittelbar in seiner Staustellung besetzt und von dort mit der Anzahl von Personen, die ihm als Besatzung zugeteilt sind, ausgesetzt werden kann. Ungeachtet der Anforderungen des Absatzes 1.1 müssen Vorrichtungen vorhanden sein, damit das Bereitschaftsboot, das auch ein Rettungsboot ist, auch auf dem Einbootungsdeck besetzt und von dort ausgesetzt werden kann, falls die anderen Rettungsboote dort besetzt und von dort ausgesetzt werden.

Regel 24

Aufstellung der Überlebensfahrzeuge

Bei der Festlegung der Aufstellhöhe der Überlebensfahrzeuge auf Fahrgastschiffen ist den Anforderungen der Regel 13.1.2, den Bestimmungen über Fluchtwege in Regel II-2/28, der Größe des Schiffes und den Wetterbedingungen Rechnung zu tragen, die das Schiff in seinem vorgesehenen Einsatzgebiet wahrscheinlich antrifft. Bei mit Davits auszusetzenden Überlebensfahrzeugen darf die Höhe des Davitkopfes

the waterline when the ship is in its lightest seagoing condition.

vetage sous bossoirs, la tête de bossoir, lorsque l'embarcation ou le radeau de sauvetage est en position d'embarquement, doit, dans la mesure du possible, être située à une hauteur de 15 m au plus au-dessus de la flottaison lorsque le navire est à sa flottaison d'exploitation la moins élevée.

über der Wasserlinie mit dem Überlebensfahrzeug in der Einbootungsstellung und dem Schiff in seinem leichtesten Betriebszustand auf See, soweit durchführbar, 15 Meter nicht überschreiten.

Regulation 25

Muster stations

Every passenger ship shall, in addition to complying with the requirements of regulation 11, have passenger muster stations which shall:

- .1 be in the vicinity of, and permit ready access for the passengers to, the embarkation stations unless in the same location; and
- .2 have ample room for marshalling and instruction of the passengers, but at least 0.35 m² per passenger.

Règle 25

Postes de rassemblement

Tout navire à passagers doit non seulement satisfaire aux prescriptions de la règle 11 mais avoir des postes de rassemblement des passagers qui doivent:

- .1 se trouver à proximité des postes d'embarquement et permettre aux passagers d'accéder facilement à ces postes, à moins d'être au même endroit; et
- .2 comporter suffisamment d'espace pour permettre le rassemblement des passagers et la transmission des consignes, à raison d'au moins 0,35 m² par passager.

Regel 25

Sammelplätze

Jedes Fahrgastschiff muß nicht nur den Anforderungen der Regel 11 entsprechen, sondern es muß für die Fahrgäste auch Sammelplätze haben,

- .1 die sich in der Nähe der Einbootungsstationen befinden und den Fahrgästen einen leichten Zugang zu diesen ermöglichen, sofern sie nicht in demselben Bereich liegen;
- .2 die genug Platz, mindestens jedoch 0,35 m² pro Fahrgast, für das Versammeln und Unterweisen der Fahrgäste bieten.

Regulation 26

Additional 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 the requirements of paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with the requirements of 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 the requirements of paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with the requirements of paragraphs 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000.

Règle 26

Prescriptions supplémentaires 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.

Regel 26

Zusätzliche 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 the requirements of section 6.2 of the Code or launching appliances complying with the requirements of paragraph 6.1.5 of the Code, 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 13.4.

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 section 6.2 du Recueil ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions du paragraphe 6.1.5 du Recueil, 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 surnager librement, qui satisfont aux prescriptions de la règle 13.4.

2 Rettungsflöße

2.1 Die Rettungsflöße eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs müssen von Schiffsevakuierungssystemen entsprechend Abschnitt 6.2 des Code oder von Aussetzvorrichtungen entsprechend Absatz 6.1.5 des Code bedient werden, die über beide Seiten des Schiffes gleichmäßig verteilt sind.

2.2 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß mit einer den Anforderungen der Regel 13.4 entsprechenden Vorrichtung zum freien Aufschwimmen aufgestellt sein.

2.3 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be of a type fitted with a boarding ramp complying with the requirements of paragraph 4.2.4.1 or 4.3.4.1 of the Code, 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 und Watchkeeping (STCW) Code and recommendations adopted by the Organization, including all aspects of rescue, handling, manoeuvring, operating these craft in various conditions, and righting them after capsizing.

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

2.3 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 4.2.4.1 ou du paragraphe 4.3.4.1 du Recueil, 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 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.

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

2.3 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß von seiner Bauart her mit einer den Anforderungen von Absatz 4.2.4.1 beziehungsweise Absatz 4.3.4.1 des Code 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 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 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 Bereit-

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:

- .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.

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.

4.2 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.

4.3 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.

5 Lifejackets

5.1 Notwithstanding the requirements of regulations 7.2 and 22.2, a sufficient number of lifejackets shall be stowed in the vicinity of the muster stations so that passengers do not have to return to their cabins to collect their lifejackets.

5.2 In ro-ro passenger ships, each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of paragraph 2.2.3 of the Code.

Regulation 27

Information on passengers

- 1 All persons on board all 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.

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:

- .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.

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.

4.2 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.

4.3 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.

5 Brassières de sauvetage

5.1 Nonobstant les prescriptions des règles 7.2 et 22.2, 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.

5.2 A bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.2.3 du Recueil.

Règle 27

Renseignements concernant les passagers

- 1 Toutes les personnes à bord de tous les navires 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.

schaftsboot 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 Das aufgestellte schnelle Bereitschaftsboot wird von einer Absatz 3.2 entsprechenden Aussetzvorrichtung bedient;
- .2 der Verlust an Fassungsvermögen der Überlebensfahrzeuge durch den oben genannten 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 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 Die Mittel für die Übergabe von Schiffbrüchigen auf das Schiff können Teil eines Schiffsevakuierungssystems oder Teil eines für Bergungszwecke vorgesehenen Systems sein.

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

5 Rettungswesten

5.1 Ungeachtet der Anforderungen der Regeln 7.2 und 22.2 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 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muß jede Rettungsweste mit einer den Anforderungen des Absatzes 2.2.3 des Code entsprechenden Leuchte ausgerüstet sein.

Regel 27

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 Schiffes dem Kapitän zur Kenntnis gebracht werden.

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.

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.

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.

Regulation 28

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 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.

Règle 28

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

Regel 28

Lande- und Aufwinschflächen für Hubschrauber

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

2 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.

Regulation 29

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.

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;

Règle 29

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.

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;

Regel 29

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 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 Schiffes;
- .3 Verschmutzung;
- .4 rechtswidrige Handlungen, welche die Sicherheit des Schiffes sowie die Sicherheit seiner Fahrgäste und seiner Besatzung bedrohen;
- .5 Unfälle des Personals;

- .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.

- .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.

- .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.

Regulation 30

Drills

- 1 This regulation applies to all passenger ships.
2 On passenger ships, an abandon ship drill and fire drill shall take place weekly. The entire crew need not be involved in every drill, but each crew member must participate in an abandon ship drill and a fire drill each month as required in regulation 19.3.2. Passengers shall be strongly encouraged to attend these drills.

Règle 30

Exercices

- 1 La présente règle s'applique à tous les navires à passagers.
2 A bord des navires à passagers, un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie doivent avoir lieu toutes les semaines. Il n'est pas nécessaire que tous les membres de l'équipage participent à chaque exercice mais chaque membre de l'équipage doit participer à un exercice d'abandon du navire et à un exercice d'incendie par mois, comme l'exige la règle 19.3.2. Les passagers doivent être vivement encouragés à assister à ces exercices.

Regel 30

Übungen

- 1 Diese Regel findet auf alle Fahrgastschiffe Anwendung.
2 Auf Fahrgastschiffen muß wöchentlich eine Übung zum Verlassen des Schiffes und eine Brandabwehrübung durchgeführt werden. An diesen Übungen braucht nicht jedesmal die gesamte Besatzung teilzunehmen, jedoch muß jedes Besatzungsmitglied entsprechend den Anforderungen der Regel 19.3.2 jeden Monat an einer Übung zum Verlassen des Schiffes und an einer Brandabwehrübung teilnehmen. Die Fahrgäste müssen ausdrücklich zur Teilnahme an diesen Übungen ermutigt werden.

Section III – Cargo ships (Additional requirements)

Regulation 31

Survival craft and rescue boats

- 1 Survival craft
1.1 Cargo ships shall carry:
.1 one or more totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.6 of the Code of such aggregate capacity on each side of the ship as will accommodate the total number of persons on board; and
.2 in addition, one or more inflatable or rigid liferafts, complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the Code, stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, and of such aggregate

Section III – Navires de charge (Prescriptions supplémentaires)

Règle 31

Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours

- 1 Embarcations et radeaux de sauvetage
1.1 Les navires de charge doivent porter:
.1 de chaque bord, une ou plusieurs embarcations de sauvetage totalement fermées satisfaisant aux prescriptions de la section 4.6 du Recueil et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord; et
.2 en outre, un ou plusieurs radeaux de sauvetage gonflables ou rigides satisfaisant aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil, arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au

Abschnitt III – Frachtschiffe (Zusätzliche Vorschriften)

Regel 31

Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote

- 1 Überlebensfahrzeuge
1.1 Frachtschiffe müssen folgendes mitführen:
.1 ein oder mehrere den Anforderungen des Abschnitts 4.6 des Code entsprechende vollständig geschlossene Rettungsboote auf jeder Seite des Schiffes mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen;
.2 zusätzlich ein oder mehrere den Anforderungen des Abschnitts 4.2 oder 4.3 des Code entsprechende aufblasbare oder starre Rettungsflöße, deren Stauweise einen leichten Transport von einer Schiffsseite zur anderen auf einer

capacity as will accommodate the total number of persons on board. If the life-raft or liferafts are not stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, the total capacity available on each side shall be sufficient to accommodate the total number of persons on board.

1.2 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1, cargo ships may carry:

- .1 one or more free-fall lifeboats, complying with the requirements of section 4.7 of the Code, capable of being free-fall launched over the stern of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board; and
- .2 in addition, one or more inflatable or rigid liferafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the Code, on each side of the ship, of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board. The liferafts on at least one side of the ship shall be served by launching appliances.

1.3 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1 or 1.2, cargo ships of less than 85 m in length other than oil tankers, chemical tankers and gas carriers, may comply with the following:

- .1 they shall carry on each side of the ship, one or more inflatable or rigid liferafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the Code and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board;
- .2 unless the liferafts required by paragraph 1.3.1 are stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, additional liferafts shall be provided so that the total capacity available on each side will accommodate 150% of the total number of persons on board;
- .3 if the rescue boat required by paragraph 2 is also a totally enclosed lifeboat complying with the requirement of section 4.6 of the Code, it may be included in the aggregate capacity required by paragraph 1.3.1, provided that the total capacity available on either side of the ship is at least 150% of the total number of persons on board; and

même niveau du pont découvert, et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Si le ou les radeaux de sauvetage ne sont pas arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au même niveau du pont découvert, la capacité totale existant sur chaque bord doit être suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

1.2 Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.1, les navires de charge peuvent porter:

- .1 une ou plusieurs embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre satisfaisant aux prescriptions de la section 4.7 du Recueil, pouvant être mises à l'eau en chute libre à l'arrière du navire et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord; et
- .2 en outre, sur chaque bord du navire, un ou plusieurs radeaux de sauvetage gonflables ou rigides satisfaisant aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Au moins sur un bord du navire, les radeaux de sauvetage doivent être desservis par des dispositifs de mise à l'eau.

1.3 Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.1 ou du paragraphe 1.2, les navires de charge d'une longueur inférieure à 85 m autres que les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz peuvent satisfaire aux prescriptions suivantes:

- .1 ils doivent porter, sur chaque bord, un ou plusieurs radeaux de sauvetage gonflables ou rigides satisfaisant aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord;
- .2 sauf si les radeaux de sauvetage prescrits au paragraphe 1.3.1 sont arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au même niveau du pont découvert, il doit être prévu des radeaux de sauvetage supplémentaires de manière que la capacité totale existant sur chaque bord soit suffisante pour recevoir 150 % du nombre total des personnes à bord;
- .3 si le canot de secours prescrit au paragraphe 2 est également une embarcation de sauvetage totalement fermée satisfaisant aux prescriptions de la section 4.6 du Recueil, il peut être inclus dans la capacité globale prescrite au paragraphe 1.3.1, à condition que la capacité totale existant sur chaque bord du navire soit suffisante pour recevoir au moins 150 % du nombre total des personnes à bord; et

offenen Decksebene gestattet, mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen. Ist das Rettungsflöß oder sind die Rettungsflöße nicht so aufgestellt, daß ihre Stauweise einen leichten Transport von einer Schiffsseite zur anderen auf einer offenen Decksebene gestattet, so muß das auf jeder Seite zur Verfügung stehende Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreichen.

1.2 Anstatt den Anforderungen des Absatzes 1.1 zu entsprechen, können Frachtschiffe folgendes mitführen:

- .1 ein oder mehrere den Anforderungen des Abschnitts 4.7 des Code entsprechende Frei-Fall-Rettungsboote, die im freien Fall über das Heck des Schiffes ausgesetzt werden können, mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen;
- .2 zusätzlich ein oder mehrere den Anforderungen des Abschnitts 4.2 oder 4.3 des Code entsprechende aufblasbare oder starre Rettungsflöße auf jeder Seite des Schiffes mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen. Auf mindestens einer Seite des Schiffes müssen die Rettungsflöße mit Ausstattungs- vorrichtungen zu bedienen sein.

1.3 Anstatt den Anforderungen des Absatzes 1.1 oder 1.2 zu entsprechen, können Frachtschiffe mit einer Länge von weniger als 85 Meter, mit Ausnahme von Öltankschiffen, Chemikalien-tankschiffen und Gastankschiffen, folgenden Vorschriften entsprechen:

- .1 Sie müssen auf jeder Seite des Schiffes ein oder mehrere den Anforderungen des Abschnitts 4.2 oder 4.3 des Code entsprechende aufblasbare oder starre Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen mitführen;
- .2 sofern die in Absatz 1.3.1 vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht so aufgestellt sind, daß ihre Stauweise einen leichten Transport von einer Schiffsseite zur anderen auf einer offenen Decksebene gestattet, müssen zusätzliche Rettungsflöße vorhanden sein, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme von 150 v.H. aller an Bord befindlichen Personen ausreicht;
- .3 ist das in Absatz 2 vorgeschriebene Bereitschaftsboot auch ein den Anforderungen des Abschnitts 4.6 des Code entsprechendes vollständig geschlossenes Rettungsboot, so kann es in das in Absatz 1.3.1 vorgeschriebene Gesamtfassungsvermögen einbezogen werden; das auf jeder Seite des Schiffes vorhandene Gesamtfassungsvermögen muß jedoch zur Aufnahme von mindestens 150 v.H. aller an Bord befindlichen Personen ausreichen;

.4 in the event of any one survival craft being lost or rendered unserviceable, there shall be sufficient survival craft available for use on each side, including any which are stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, to accommodate the total number of persons on board.

1.4 Cargo ships where the horizontal distance from the extreme end of the stern or stern of the ship to the nearest end of the closest survival craft is more than 100 m shall carry, in addition to the liferafts required by paragraph 1.1.2 and 1.2.2, a liferaft stowed as far forward or aft, or one as far forward and another as far aft, as is reasonable and practicable. Such liferaft or liferafts may be securely fastened so as to permit manual release and need not be of the type which can be launched from an approved launching device.

1.5 With the exception of the survival craft referred to in regulation 16.1.1, all survival craft required to provide for abandonment by the total number of persons on board shall be capable of being launched with their full complement of persons and equipment within a period of 10 min from the time the abandon ship signal is given.

1.6 Chemical tankers and gas carriers carrying cargoes emitting toxic vapours or gases shall carry, in lieu of totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.6 of the Code, lifeboats with a self-contained air support system complying with the requirements of section 4.8 of the Code.

1.7 Oil tankers, chemical tankers and gas carriers carrying cargoes having a flash-point not exceeding 60 °C (closed cup test) shall carry, in lieu of totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.6 of the Code, fire-protected lifeboats complying with the requirements of section 4.9 of the Code.

2 Rescue boats

Cargo ships shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of section 5.1 of the Code. A lifeboat may be accepted as a rescue boat, provided that it also complies with the requirements for a rescue boat.

.4 les embarcations et radeaux de sauvetage disponibles pour utilisation de chaque bord, y compris ceux qui sont arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au même niveau du pont découvert, doivent être en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable.

1.4 Les navires de charge où la distance horizontale mesurée entre l'extrémité de l'avant ou de l'arrière du navire et l'extrémité la plus proche de l'embarcation ou du radeau de sauvetage le plus rapproché est supérieure à 100 mètres doivent porter, en plus des radeaux de sauvetage prescrits aux paragraphes 1.1.2 et 1.2.2, un radeau de sauvetage arrimé aussi près de l'avant ou de l'arrière que cela est raisonnablement possible ou un radeau de sauvetage arrimé aussi près de l'arrière que cela est raisonnablement possible. Ce ou ces radeaux de sauvetage peuvent être solidement arrimés de manière à permettre un largage manuel et n'ont pas à être du type qui peut être mis à l'eau à partir d'un dispositif de mise à l'eau approuvé.

1.5 A l'exception des embarcations et radeaux de sauvetage prévus à la règle 16.1.1, la totalité des embarcations et radeaux de sauvetage nécessaire à l'abandon du navire par toutes les personnes à bord doit pouvoir être mise à l'eau avec le plein chargement en personnes et en armement dans un délai de 10 min à compter du moment où le signal d'abandon du navire est donné.

1.6 Les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz transportant des cargaisons dégageant des vapeurs ou des gaz toxiques doivent porter, à la place des embarcations de sauvetage totalement fermées satisfaisant aux prescriptions de la section 4.6 du Recueil, des embarcations de sauvetage munies d'un système autonome d'approvisionnement en air satisfaisant aux prescriptions de la section 4.8 du Recueil.

1.7 Les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz transportant des cargaisons dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 °C (essai en creuset fermé) doivent, à la place des embarcations de sauvetage totalement fermées satisfaisant aux prescriptions de la section 4.6 du Recueil, porter des embarcations de sauvetage ignifugées satisfaisant aux prescriptions de la section 4.9 du Recueil.

2 Canots de secours

Les navires de charge doivent porter au moins un canot de secours satisfaisant aux prescriptions de la section 5.1 du Recueil. Une embarcation de sauvetage peut être acceptée en tant que canot de secours si elle satisfait également aux prescriptions applicables aux canots de secours.

.4 geht ein Überlebensfahrzeug verloren oder wird es unbrauchbar, so müssen auf jeder Seite genügend Überlebensfahrzeuge (einschließlich jener, deren Stauweise einen leichten Transport von einer Schiffsseite zur anderen auf einer offenen Decksebene gestattet) vorhanden sein, um alle an Bord befindlichen Personen aufzunehmen.

1.4 Frachtschiffe, auf denen die horizontale Entfernung von dem äußersten Ende des Vorstevens oder des Hecks zu dem nächsten Ende des nächstgelegenen Überlebensfahrzeugs mehr als 100 Meter beträgt, müssen außer den in Absatz 1.1.2 und 1.2.2 vorgeschriebenen Rettungsflößen noch ein Rettungsfloß mitführen, das so weit vorn oder achtern aufgestellt ist, wie es zweckmäßig und durchführbar ist, oder sie müssen zwei Rettungsflöße mitführen, von denen das eine so weit vorn und das andere so weit achtern aufgestellt ist, wie es zweckmäßig und durchführbar ist. Diese Rettungsflöße können so befestigt sein, daß sie von Hand ausgelöst werden können; sie brauchen nicht von dem Typ zu sein, der mit einer zugelassenen Aussetzvorrichtung ausgestattet werden kann.

1.5 Mit Ausnahme der in Regel 16.1.1 bezeichneten Überlebensfahrzeuge müssen alle für das Einbooten sämtlicher an Bord befindlichen Personen vorgeschriebenen Überlebensfahrzeuge innerhalb von 10 Minuten mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung ausgesetzt werden können, nachdem das Signal zum Verlassen des Schiffes gegeben worden ist.

1.6 Chemikaliertankschiffe und Gastankschiffe, die Ladungen befördern, von denen giftige Dämpfe oder Gase ausgehen, müssen anstelle der den Anforderungen des Abschnitts 4.6 des Code entsprechenden vollständig geschlossenen Rettungsboote den Anforderungen des Abschnitts 4.8 des Code entsprechende Rettungsboote mit eigenem Luftversorgungssystem mitführen.

1.7 Öltankschiffe, Chemikaliertankschiffe und Gastankschiffe, die Ladungen mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 60 °C (Versuch im geschlossenen Tiegel) befördern, müssen anstelle der den Anforderungen des Abschnitts 4.6 des Code entsprechenden vollständig geschlossenen Rettungsboote den Anforderungen des Abschnitts 4.9 des Code entsprechende brandgeschützte Rettungsboote mitführen.

2 Bereitschaftsboote

Frachtschiffe müssen mindestens ein den Anforderungen des Abschnitts 5.1 des Code entsprechendes Bereitschaftsboot mitführen. Ein Rettungsboot kann als Bereitschaftsboot anerkannt werden, wenn es auch den Anforderungen für ein Bereitschaftsboot entspricht.

3 In addition to their lifeboats, all cargo ships constructed before 1 July 1986 shall carry:

- .1 one or more liferafts capable of being launched on either side of the ship and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board. The liferaft or liferafts shall be equipped with a lashing or an equivalent means of securing the liferaft which will automatically release it from a sinking ship; and
- .2 where the horizontal distance from the extreme end of the stem or stern of the ship to the nearest end of the closest survival craft is more than 100 m, in addition to the liferafts required by paragraph 3.1, a liferaft stowed as far forward or aft, or one as far forward and another as far aft, as is reasonable and practicable. Notwithstanding the requirements of paragraph 3.1, such liferaft or liferafts may be securely fastened so as to permit manual release.

3 En plus de leurs embarcations de sauvetage, les navires de charge construits avant le 1^{er} juillet 1986 doivent porter:

- .1 un ou plusieurs radeaux de sauvetage pouvant être mis à l'eau de l'un ou l'autre bord du navire et d'une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Ce ou ces radeaux doivent être pourvus d'une saisine ou d'un moyen équivalent d'assujettissement qui les libère automatiquement en cas de naufrage; et
- .2 quand la distance horizontale mesurée entre l'extrémité de l'avant ou de l'arrière du navire et l'extrémité la plus proche de l'embarcation ou du radeau de sauvetage le plus rapproché est supérieure à 100 m, en plus des radeaux de sauvetage prescrits au paragraphe 3.1, un radeau de sauvetage arrimé aussi près de l'avant ou de l'arrière que cela est raisonnablement possible ou un radeau de sauvetage arrimé aussi près de l'avant et un autre arrimé aussi près de l'arrière que cela est raisonnablement possible. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 3.1, ce ou ces radeaux de sauvetage peuvent être solidement arrimés de manière à permettre un largage manuel.

3 Zusätzlich zu ihren Rettungsbooten müssen vor dem 1. Juli 1986 gebaute Frachtschiffe folgendes mitführen:

- .1 ein oder mehrere auf beiden Schiffseiten aussetzbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen. Die Rettungsflöße müssen mit einer Befestigung oder einer gleichwertigen Haltevorrichtung versehen sein, die sie beim Sinken des Schiffes selbsttätig freigeben;
- .2 wenn die horizontale Entfernung von dem äußersten Ende des Vorstevens oder des Hecks zu dem nächsten Ende des nächstgelegenen Überlebensfahrzeugs mehr als 100 Meter beträgt, zusätzlich zu den in Absatz 3.1 vorgeschriebenen Rettungsflößen noch ein Rettungsfloß, das so weit vorn oder achtern aufgestellt ist, wie es zweckmäßig und durchführbar ist, oder zwei Rettungsflöße, von denen das eine so weit vorn und das andere so weit achtern aufgestellt ist, wie es zweckmäßig und durchführbar ist. Ungeachtet der Anforderungen des Absatzes 3.1 können diese Rettungsflöße so befestigt sein, daß sie von Hand ausgelöst werden können.

Regulation 32

Personal life-saving appliances

1 Lifebuoys

1.1 Cargo ships shall carry not less than the number of lifebuoys complying with the requirements of regulation 7.1 and section 2.1 of the Code prescribed in the following table.

Length of ship in metres	Minimum number of lifebuoys
Under 100	8
100 and under 150	10
150 and under 200	12
200 and over	14

1.2 Self-igniting lights for lifebuoys on tankers required by regulation 7.1.3 shall be of an electric battery type.

2 Lifejacket lights

2.1 This paragraph applies to all cargo ships.

2.2 On cargo ships, each lifejacket shall be fitted with a lifejacket light complying with the requirements of paragraph 2.2.3 of the Code.

2.3 Lights fitted on lifejackets on board cargo ships prior to 1 July 1998 and not complying fully with paragraph 2.2.3 of the Code may be accepted by the Administration until the lifejacket light would normally be replaced or until the first periodical sur-

Règle 32

Engins de sauvetage individuels

1 Bouées de sauvetage

1.1 Les navires de charge doivent au moins avoir à bord le nombre de bouées de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 7.1 et de la section 2.1 du Recueil qui est indiqué dans le tableau suivant:

Longueur du navire en mètres	Nombre minimal de bouées de sauvetage
Au-dessous de 100	8
100 et au-dessous de 150	10
150 et au-dessous de 200	12
200 et au-dessus	14

1.2 A bord des navires-citernes, les appareils lumineux à allumage automatique qui sont prescrits à la règle 7.1.3 pour les bouées de sauvetage doivent être alimentés par une source du type pile électrique.

2 Appareils lumineux des brassières de sauvetage

2.1 Le présent paragraphe s'applique à tous les navires de charge.

2.2 A bord des navires de charge, chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.2.3 du Recueil.

2.3 Les appareils lumineux posés sur des brassières de sauvetage à bord de navires de charge avant le 1^{er} juillet 1998 et ne satisfaisant pas pleinement au paragraphe 2.2.3 du Recueil peuvent être acceptés par l'Administration jusqu'à ce qu'ils soient

Regel 32

Persönliche Rettungsmittel

1 Rettungsringe

1.1 Frachtschiffe müssen mindestens die den Anforderungen der Regel 7.1 und des Abschnitts 2.1 des Code entsprechende und in der folgenden Tabelle aufgeführte Anzahl von Rettungsringen mitführen:

Schiffslänge in Meter	Mindestanzahl der Rettungsringe
weniger als 100	8
100 und weniger als 150	10
150 und weniger als 200	12
200 und mehr	14

1.2 Die in Regel 7.1.3 vorgeschriebenen selbstzündenden Lichter für Rettungsringe auf Tankschiffen müssen aus einer elektrischen Batterie gespeist werden.

2 Rettungswesten-Leuchten

2.1 Dieser Absatz findet auf alle Frachtschiffe Anwendung.

2.2 Auf Frachtschiffen muß jede Rettungsweste mit einer den Anforderungen des Absatzes 2.2.3 des Code entsprechenden Leuchte ausgestattet sein.

2.3 An Rettungswesten auf Frachtschiffen vor dem 1. Juli 1998 angebrachte Leuchten, die nicht in vollem Umfang den Anforderungen des Absatzes 2.2.3 des Code entsprechen, können von der Verwaltung bis zu dem Zeitpunkt, da sie normalerweise

- | | | |
|---|--|--|
| <p>vey after 1 July 2001, whichever is the earliest.</p> | <p>normalement remplacés ou jusqu'à la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 2001, si cette date est plus rapprochée.</p> | <p>ersetzt würden, oder bis zur ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 2001 anerkannt werden, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.</p> |
| <p>3 Immersion suits and thermal protective aids</p> | <p>3 Combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique</p> | <p>3 Eintauchanzüge und Wärmeschutzhilfsmittel</p> |
| <p>3.1 This paragraph applies to all cargo ships.</p> | <p>3.1 Le présent paragraphe s'applique à tous les navires de charge.</p> | <p>3.1 Dieser Absatz findet auf alle Frachtschiffe Anwendung.</p> |
| <p>3.2 Cargo ships shall carry for each lifeboat on the ship at least three immersion suits complying with the requirements of section 2.3 of the Code or, if the Administration considers it necessary and practicable, one immersion suit complying with the requirements of section 2.3 of the Code for every person on board the ship; however, the ship shall carry in addition to the thermal protective aids required by paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13 of the Code, thermal protective aids complying with the requirements of section 2.5 of the Code for persons on board not provided with immersion suits. These immersion suits and thermal protective aids need not be required if the ship:</p> | <p>3.2 A bord des navires de charge, il faut prévoir, pour chaque embarcation de sauvetage transportée, au moins trois combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la section 2.3 du Recueil ou, si l'Administration le juge nécessaire et possible dans la pratique, une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la section 2.3 du Recueil pour chaque personne à bord du navire; toutefois, en plus des moyens de protection thermique prescrits aux paragraphes 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 et 5.1.2.2.13 du Recueil, il faut prévoir à bord des moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la section 2.5 du Recueil pour les personnes qui ne disposent pas de combinaisons d'immersion. Il n'est pas nécessaire d'exiger ces combinaisons d'immersion et ces moyens de protection si le navire:</p> | <p>3.2 Frachtschiffe müssen für jedes Rettungsboot auf dem Schiff mindestens drei den Anforderungen des Abschnitts 2.3 des Code entsprechende Eintauchanzüge oder, falls die Verwaltung es für notwendig und durchführbar hält, einen den Anforderungen des Abschnitts 2.3 des Code entsprechenden Eintauchanzug für jede an Bord befindliche Person mitführen; das Schiff muß jedoch zusätzlich zu den nach den Absätzen 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 und 5.1.2.2.13 des Code vorgeschriebenen Wärmeschutzhilfsmitteln den Anforderungen des Abschnitts 2.5 des Code entsprechende Wärmeschutzhilfsmittel für die Personen an Bord mitführen, für die keine Eintauchanzüge vorgesehen sind. Diese Eintauchanzüge und Wärmeschutzhilfsmittel brauchen nicht vorgeschrieben zu werden, wenn das Schiff</p> |
| <p>.1 has totally enclosed lifeboats on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board; or</p> | <p>.1 porte sur chaque bord des embarcations de sauvetage complètement fermées d'une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord; ou</p> | <p>.1 auf jeder Seite vollständig geschlossene Rettungsboote mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen mitführt,</p> |
| <p>.2 has totally enclosed lifeboats capable of being launched by free fall over the stern of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board and which are boarded and launched directly from the stowed position, together with life rafts on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board; or</p> | <p>.2 porte des embarcations de sauvetage complètement fermées pouvant être mises à l'eau en chute libre à l'arrière du navire, ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord et pouvant recevoir leur chargement en personnes et être mises à l'eau directement depuis le poste d'arrimage, ainsi que, sur chaque bord, des radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord; ou</p> | <p>.2 vollständig geschlossene Rettungsboote, die im freien Fall über das Heck ausgesetzt werden können, ein Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen haben und unmittelbar in ihrer Staustellung besetzt und von dort ausgesetzt werden können, und ferner Rettungsflöße auf jeder Seite des Schiffes mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen mitführt oder</p> |
| <p>.3 is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration, immersion suits are unnecessary.</p> | <p>.3 effectue constamment des voyages en climat chaud pour lesquels, de l'avis de l'Administration, les combinaisons d'immersion ne sont pas nécessaires.</p> | <p>.3 ständig in einem warmen Klima eingesetzt ist, in dem nach Auffassung der Verwaltung Eintauchanzüge unnötig sind.</p> |
| <p>3.3 Cargo ships complying with the requirements of regulation 31.1.3 shall carry immersion suits complying with the requirements of section 2.3 of the Code for every person on board unless the ship:</p> | <p>3.3 A bord de navires de charge satisfaisant aux prescriptions de la règle 31.1.3, il faut prévoir pour chaque personne une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la section 2.3 du Recueil, sauf si le navire:</p> | <p>3.3 Frachtschiffe, die den Anforderungen der Regel 31.1.3 entsprechen, müssen den Anforderungen des Abschnitts 2.3 des Code entsprechende Eintauchanzüge für jede Person an Bord mitführen, sofern das Schiff nicht</p> |
| <p>.1 has davit-launched liferafts; or</p> | <p>.1 porte des radeaux de sauvetage sous bossoirs; ou</p> | <p>.1 mit Davits auszusetzende Rettungsflöße hat;</p> |
| <p>.2 has liferafts served by equivalent approved appliances capable of being used on both sides of the ship and which do not require entry into the water to board the liferaft; or</p> | <p>.2 porte des radeaux de sauvetage servis par des engins équivalents approuvés pouvant être utilisés sur les deux bords du navire et qui permettent d'embarquer dans le radeau sans se mettre à l'eau; ou</p> | <p>.2 Rettungsflöße hat, die mit gleichwertigen zugelassenen Vorrichtungen bedient werden, die auf beiden Seiten des Schiffes benutzt werden können und ein Eintauchen in das Wasser zum Besteigen des Rettungsflößes nicht erforderlich machen, oder</p> |
| <p>.3 is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration, immersion suits are unnecessary.</p> | <p>.3 effectue constamment des voyages en climat chaud pour lesquels, de l'avis de l'Administration, les combinaisons d'immersion ne sont pas nécessaires.</p> | <p>.3 ständig in einem warmen Klima eingesetzt ist, in dem nach Auffassung der Verwaltung Eintauchanzüge unnötig sind.</p> |

3.4 The immersion suits required by this regulation may be used to comply with the requirements of regulation 7.3.

3.5 The totally enclosed lifeboats referred to in paragraphs 3.2.1 and 3.2.2 carried on cargo ships constructed before 1 July 1986 need not comply with the requirements of section 4.6 of the Code.

Regulation 33

Survival craft embarkation and launching arrangements

1 Cargo ship survival craft embarkation arrangements shall be so designed that lifeboats can be boarded and launched directly from the stowed position and davit-launched liferafts can be boarded and launched from a position immediately adjacent to the stowed position or from a position to which the liferaft is transferred prior to launching in compliance with the requirements of regulation 13.5.

2 On cargo ships of 20,000 gross tonnage and upwards, lifeboats shall be capable of being launched, where necessary utilizing painters, with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water.

Section IV – Life-saving appliances and arrangements requirements

Regulation 34

All life-saving appliances and arrangements shall comply with the applicable requirements of the Code.

Section V – Miscellaneous

Regulation 35

Training manual and on-board training aids

1 This regulation applies to all ships.

2 A training manual complying with the requirements of paragraph 3 shall be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin.

3 The training manual, which may comprise several volumes, shall contain instructions and information, in easily understood terms illustrated wherever possible, on the life-saving appliances provid-

3.4 Les combinaisons d'immersion prescrites à la présente règle peuvent être utilisées pour satisfaire aux prescriptions de la règle 7.3.

3.5 Les embarcations de sauvetage complètement fermées, visées aux paragraphes 3.2.1 et 3.2.2, qui se trouvent à bord de navires de charge construits avant le 1^{er} juillet 1986 ne sont pas tenues de satisfaire aux prescriptions de la section 4.6 du Recueil.

Règle 33

Dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et à leur mise à l'eau

1 A bord des navires de charge, les dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage doivent être telles que les embarcations de sauvetage puissent recevoir leur chargement en personnes et être mises à l'eau directement depuis le poste d'arrimage et que les radeaux de sauvetage sous bossoirs puissent recevoir leur chargement en personnes et être mis à l'eau depuis un emplacement immédiatement adjacent au poste d'arrimage ou depuis l'emplacement où le radeau de sauvetage est transféré avant sa mise à l'eau conformément aux prescriptions de la règle 13.5.

2 A bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, les embarcations de sauvetage doivent pouvoir être mises à l'eau, si nécessaire au moyen de bossés, lorsque le navire fait route à une vitesse quelconque pouvant atteindre 5 nœuds en eau calme.

Section IV – Prescriptions applicables aux engins et dispositifs de sauvetage

Règle 34

Tous les engins et dispositifs de sauvetage doivent être conformes aux prescriptions applicables du Recueil.

Section V – Divers

Règles 35

Manuel de formation et aides à la formation à bord

1 La présente règle s'applique à tous les navires.

2 Un manuel de formation satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 3 doit se trouver dans chaque salle à manger et salle de loisir de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage.

3 Le manuel de formation, qui peut comporter plusieurs volumes, doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les

3.4 Die nach dieser Regel erforderlichen Eintauchanzüge können zur Erfüllung der Anforderungen der Regel 7.3 verwendet werden.

3.5 Die in den Absätzen 3.2.1 und 3.2.2 genannten vollständig geschlossenen Rettungsboote, die auf vor dem 1. Juli 1986 gebauten Frachtschiffen mitgeführt werden, brauchen den Anforderungen des Abschnitts 4.6 des Code nicht zu entsprechen.

Regel 33

Einbootungs- und Aussetzvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge

1 Auf einem Frachtschiff müssen die Einbootungsvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge so beschaffen sein, daß die Rettungsboote unmittelbar in ihrer Staustellung und die mit Davits auszusetzenden Rettungsflöße an einer Stelle unmittelbar neben dem Aufstellplatz oder an einer Stelle, zu der das Rettungsfloß entsprechend den Anforderungen der Regel 13.5 vor dem Aussetzen befördert wird, besetzt und von dort ausgesetzt werden können.

2 Auf Frachtschiffen mit einer Brutto-raumzahl von 20 000 und mehr müssen die Rettungsboote, gegebenenfalls unter Verwendung von Fangleinen, bei Vorfahrt des Schiffes mit einer Geschwindigkeit bis zu 5 Knoten in ruhigem Wasser ausgesetzt werden können.

Abschnitt IV – Vorschriften für Rettungsmittel und -vorrichtungen

Regel 34

Alle Rettungsmittel und -vorrichtungen müssen den anwendbaren Vorschriften des Code entsprechen.

Abschnitt V – Verschiedenes

Regel 35

Ausbildungshandbuch und Ausbildungshilfen an Bord

1 Diese Regel findet auf alle Schiffe Anwendung.

2 Ein den Anforderungen des Absatzes 3 entsprechendes Ausbildungshandbuch muß in jeder Mannschaftsmesse und in jedem Freizeitraum oder in jedem Mannschaftswohnraum vorgehalten werden.

3 Das Ausbildungshandbuch, das aus mehreren Bänden bestehen kann, muß in leicht verständlicher Sprache abgefaßt und soweit wie möglich mit Abbildungen versehene Anleitungen und Informationen

ed in the ship and on the best methods of survival. Any part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual. The following shall be explained in detail:

- .1 donning of lifejackets, immersion suits and anti-exposure suits, as appropriate;
- .2 muster at the assigned stations;
- .3 boarding, launching, and clearing the survival craft and rescue boats, including, where applicable, use of marine evacuation systems;
- .4 method of launching from within the survival craft;
- .5 release from launching appliances;
- .6 methods and use of devices for protection in launching areas, where appropriate;
- .7 illumination in launching areas;
- .8 use of all survival equipment;
- .9 use of all detection equipment;
- .10 with the assistance of illustrations, the use of radio life-saving appliances;
- .11 use of drogues;
- .12 use of engine and accessories;
- .13 recovery of survival craft and rescue boats including stowage and securing;
- .14 hazards of exposure and the need for warm clothing;
- .15 best use of the survival craft facilities in order to survive;
- .16 Methods of retrieval, including the use of helicopter rescue gear (slings, baskets, stretchers), breeches-buoy and shore life-saving apparatus and ship's line-throwing apparatus;
- .17 all other functions contained in the muster list and emergency instructions; and
- .18 instructions for emergency repair of the life-saving appliances.

4 Every ship fitted with a marine evacuation system shall be provided with on-board training aids in the use of the system.

engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et sur les meilleures méthodes de survie. Tout renseignement ainsi prescrit peut être fourni grâce à un matériel audio-visuel utilisé à la place du manuel. Le manuel doit contenir des renseignements détaillés sur les points suivants:

- .1 manière d'endosser les brassières de sauvetage, les combinaisons d'immersion et les combinaisons de protection contre les éléments, selon le cas;
- .2 rassemblement aux postes assignés;
- .3 embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et les canots de secours, mise à l'eau et dégagement du bord du navire, y compris, le cas échéant, utilisation des dispositifs d'évacuation en mer;
- .4 méthode de mise à l'eau depuis l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage;
- .5 dégagement des dispositifs de mise à l'eau;
- .6 modes d'emploi et utilisation des dispositifs de protection dans les zones de mise à l'eau, le cas échéant;
- .7 éclairage dans les zones de mise à l'eau;
- .8 emploi de tous les dispositifs de survie;
- .9 emploi de tous les dispositifs de détection;
- .10 démonstration illustrée de l'emploi des dispositifs de sauvetage radio-électriques;
- .11 emploi des ancres flottantes;
- .12 emploi des moteurs et des accessoires;
- .13 récupération des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours, y compris l'arrimage et l'assujettissement;
- .14 risques que présente l'exposition aux intempéries et nécessité d'avoir des vêtements chauds;
- .15 utilisation optimale des dispositifs à bord des embarcations ou radeaux de sauvetage afin d'assurer la survie;
- .16 méthodes de récupération, notamment utilisation du matériel de sauvetage par hélicoptères (élingues, paniers, brancards), des bouées culottes et des appareils de survie à terre ainsi que de l'appareil lance-amarre du navire;
- .17 toutes autres fonctions énumérées dans le rôle d'appel et dans les consignes en cas de situation critique; et
- .18 des instructions pour les réparations d'urgence des engins de sauvetage.

4 Tout navire doté d'un dispositif d'évacuation en mer doit être pourvu d'aides à la formation à bord à l'utilisation du dispositif.

über die auf dem Schiff vorhandenen Rettungsmittel und über die besten Methoden des Überlebens enthalten. Jede Information kann auch durch audiovisuelle Mittel anstelle des Handbuchs gegeben werden. Über folgendes sind Einzelangaben zu machen:

- .1 Anlegen der Rettungswesten und der Eintauch- beziehungsweise der Wetterschutzanzüge;
- .2 Sammeln an den zugewiesenen Plätzen;
- .3 Einbooten in die Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote, ihr Zuwasserlassen und Freikommen und gegebenenfalls den richtigen Umgang mit Schiffsevakuierungssystemen;
- .4 Methode des Fierens aus dem Innern des Überlebensfahrzeugs;
- .5 Lösen von den Aussetzvorrichtungen;
- .6 gegebenenfalls Art und Verwendung der Schutzvorrichtungen in den Einbootungsbereichen;
- .7 Beleuchtung der Einbootungsbereiche;
- .8 Gebrauch der gesamten Überlebensausrüstung;
- .9 Gebrauch aller Ortungsgeräte;
- .10 Bedienung der funktechnischen Rettungsmittel anhand von Abbildungen;
- .11 Gebrauch von Treibankern;
- .12 Bedienung des Motors und seiner Hilfsanlagen;
- .13 Einholen der Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote einschließlich ihrer Aufstellung und Sicherung;
- .14 Gefahren durch Umweltbedingungen und die Notwendigkeit warmer Kleidung;
- .15 optimalen Einsatz der Einrichtungen eines Überlebensfahrzeugs für das Überleben;
- .16 Methoden der Bergung, einschließlich der Verwendung von Hubschrauber-Rettungsgerät (Schlinge, Korb, Trage), Hosenboje, landgebundenes Rettungsgerät und Leinenwurfgerät des Schiffes;
- .17 alle sonstigen in der Sicherheitsrolle und den Anweisungen für den Notfall enthaltenen Aufgaben;
- .18 Anleitungen für dringende Reparaturen der Rettungsmittel.

4 Jedes mit einem Schiffsevakuierungssystem ausgerüstete Schiff muß Ausbildungshilfen für den Betrieb des Systems an Bord mitführen.

Regulation 36 Instructions for on-board maintenance	Règle 36 Consignes pour l'entretien à bord	Regel 36 Anleitungen für die Instandhaltung an Bord
Instructions for on-board maintenance of life-saving appliances shall be easily understood, illustrated wherever possible, and, as appropriate, shall include the following for each appliance:	Les consignes pour l'entretien des engins de sauvetage à bord doivent être faciles à comprendre, comporter des illustrations chaque fois que cela est possible et comprendre, selon le cas, les renseignements suivants pour chaque type d'engin:	Die Anleitungen für die Instandhaltung der Rettungsmittel an Bord müssen leicht verständlich und soweit wie möglich mit Abbildungen versehen sein; sie müssen gegebenenfalls für jedes Gerät folgendes enthalten:
.1 a checklist for use when carrying out the inspections required by regulation 20.7;	.1 une liste de contrôle à utiliser pour les inspections prescrites à la règle 20.7;	.1 eine Kontrollliste, die bei den in Regel 20.7 vorgeschriebenen Inspektionen zu verwenden ist;
.2 maintenance and repair instructions;	.2 des instructions relatives à l'entretien et aux réparations;	.2 Instandhaltungs- und Reparaturanleitungen;
.3 schedule of periodic maintenance;	.3 un programme d'entretien périodique;	.3 einen Plan für die regelmäßige Wartung;
.4 diagram of lubrication points with the recommended lubricants;	.4 un diagramme des points de graissage et l'indication des lubrifiants recommandés;	.4 einen Abschmierplan mit den empfohlenen Schmierstoffen;
.5 list of replaceable parts;	.5 une liste des pièces susceptibles d'être remplacées;	.5 eine Ersatzteilliste;
.6 list of sources of spare parts; and	.6 une liste des provenances de pièces de rechange; et	.6 ein Lieferstellenverzeichnis;
.7 log for records of inspections and maintenance.	.7 un registre des données relatives aux inspections et à l'entretien.	.7 ein Inspektions- und Wartungstagebuch.
 Regulation 37 Muster list and emergency instructions	 Règle 37 Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique	 Regel 37 Sicherheitsrolle und Anweisungen für den Notfall
1 The muster list shall specify details of the general emergency alarm and public address system prescribed by section 7.2 of the Code and also action to be taken by crew and passengers when this alarm is sounded. The muster list shall also specify how the order to abandon ship will be given.	1 Le rôle d'appel doit fournir des précisions concernant le signal d'alarme générale en cas de situation critique et le dispositif de communication avec le public prescrits à la section 7.2 du Recueil ainsi que les mesures que l'équipage et les passagers doivent prendre lorsque cette alarme est déclenchée. Le rôle d'appel doit également préciser de quelle façon l'ordre d'abandonner le navire sera donné.	1 In der Sicherheitsrolle müssen die Einzelheiten des Generalalarmsystems und der Rundspruchanlage, die in Abschnitt 7.2 des Code vorgeschrieben sind, und auch die Maßnahmen bezeichnet werden, die von der Besatzung und den Fahrgästen beim Ertonen dieses Alarmsignals zu treffen sind. In der Sicherheitsrolle muß auch angegeben werden, wie die Anordnung zum Verlassen des Schiffes erfolgt.
2 Each passenger ship shall have procedures in place for locating and rescuing passengers trapped in their staterooms.	2 Tout navire à passagers doit avoir des dispositifs en place pour localiser et secourir les passagers prisonniers dans leur cabine.	2 Für jedes Fahrgastschiff müssen Verfahrensweisen vorgesehen sein, um Fahrgäste, die in ihren Kabinen eingeschlossen sind, zu lokalisieren und zu retten.
3 The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew including:	3 Le rôle d'appel doit indiquer les fonctions assignées aux différents membres de l'équipage en ce qui concerne notamment:	3 In der Sicherheitsrolle müssen die Aufgaben der einzelnen Besatzungsmitglieder aufgeführt sein, insbesondere in bezug auf
.1 closing of the watertight doors, fire doors, valves, scuppers, sidescuttles, skylights, portholes and other similar openings in the ship;	.1 la fermeture des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des sectionnements, des dalots, des hublots, des claires-voies, des sabords et autres ouvertures analogues à bord du navire;	.1 das Schließen der wasserdichten Türen, Feuertüren, Ventile, Speigatte, Seitenfenster, Oberlichter, Bullaugen und anderen ähnlichen Öffnungen im Schiff;
.2 equipping of the survival craft and other life-saving appliances;	.2 l'armement des embarcations, radeaux et autres engins de sauvetage;	.2 das Ausrüsten der Überlebensfahrzeuge und anderen Rettungsmittel;
.3 preparation and launching of survival craft;	.3 la préparation et la mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage;	.3 das Klarmachen und Aussetzen der Überlebensfahrzeuge;
.4 general preparations of other life-saving appliances;	.4 la préparation générale des autres engins de sauvetage;	.4 das allgemeine Klarmachen der sonstigen Rettungsmittel;
.5 muster of passengers;	.5 le rassemblement des passagers;	.5 die Musterung der Fahrgäste;
.6 use of communication equipment;	.6 l'emploi du matériel de radiocommunications;	.6 den Gebrauch der Ausrüstung zur Nachrichtenübermittlung;
.7 manning of fire parties assigned to deal with fires; and	.7 les effectifs des équipes d'incendie chargées de lutter contre les incendies; et	.7 die Zusammensetzung der Brandabwehrtrupps;
.8 special duties assigned in respect to the use of fire-fighting equipment and installations.	.8 les tâches spéciales concernant l'utilisation du matériel et des installations de lutte contre l'incendie.	.8 die besonderen Aufgaben in bezug auf die Verwendung der Feuerlöschausrüstungen und -einrichtungen.

4 The muster list shall specify which officers are assigned to ensure that life-saving and fire appliances are maintained in good condition and are ready for immediate use.

5 The muster list shall specify substitutes for key persons who may become disabled, taking into account that different emergencies may call for different actions.

6 The muster list shall show the duties assigned to members of the crew in relation to passengers in case of emergency. These duties shall include:

- .1 warning the passengers;
- .2 seeing that they are suitably clad and have donned their lifejackets correctly;
- .3 assembling passengers at muster stations;
- .4 keeping order in the passageways and on the stairways and generally controlling the movements of the passengers; and
- .5 ensuring that a supply of blankets is taken to the survival craft.

7 The muster list shall be prepared before the ship proceeds to sea. After the muster list has been prepared, if any change takes place in the crew which necessitates an alteration in the muster list, the master shall either revise the list or prepare a new list.

8 The format of the muster list used on passenger ships shall be approved."

4 Le rôle d'appel doit indiquer quels sont les officiers auxquels incombe la responsabilité de veiller à ce que les engins de sauvetage et dispositifs de lutte contre l'incendie soient maintenus en bon état de fonctionnement et puissent être employés immédiatement.

5 Le rôle d'appel doit prévoir des remplaçants pour les personnes occupant des postes clés qui peuvent être frappées d'incapacité, étant entendu que des situations différentes peuvent exiger des mesures différentes.

6 Le rôle d'appel doit indiquer les tâches assignées aux membres de l'équipage à l'égard des passagers en cas de situation critique. Les membres de l'équipage doivent notamment:

- .1 avertir les passagers;
- .2 vérifier qu'ils portent des vêtements appropriés et qu'ils ont endossé leurs brassières de sauvetage correctement;
- .3 réunir les passagers aux postes de rassemblement;
- .4 maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et, d'une manière générale, surveiller les mouvements des passagers; et
- .5 veiller à ce que les embarcations et radeaux de sauvetage soient approvisionnés en couvertures.

7 Le rôle d'appel doit être établi avant l'appareillage du navire. Si, après l'établissement du rôle d'appel, la composition de l'équipage subit des modifications qui appellent des changements du rôle d'appel, le capitaine doit le réviser ou en établir un nouveau.

8 La présentation du rôle d'appel utilisé à bord des navires à passagers doit être approuvée."

4 In der Sicherheitsrolle müssen die Offiziere benannt sein, die dafür zu sorgen haben, daß die Rettungs- und Feuerlöscheinrichtungen in gutem Zustand und sofort verwendungsfähig sind.

5 In der Sicherheitsrolle müssen Vertreter für die Inhaber von wichtigen Positionen benannt sein, falls diese einsatzunfähig werden, wobei zu berücksichtigen ist, daß unterschiedliche Notfälle unterschiedliche Maßnahmen erfordern können.

6 In der Sicherheitsrolle müssen die Aufgaben aufgeführt sein, welche die Besatzungsmitglieder im Notfall gegenüber den Fahrgästen zu erfüllen haben. Zu diesen Aufgaben gehört es,

- .1 die Fahrgäste zu benachrichtigen;
- .2 dafür zu sorgen, daß diese zweckentsprechend bekleidet sind und ihre Rettungswesten ordnungsgemäß angelegt haben;
- .3 die Fahrgäste an den Sammelplätzen zu sammeln;
- .4 die Ordnung in den Gängen und auf den Treppen aufrechtzuerhalten und allgemein die Weiterleitung der Fahrgäste zu überwachen;
- .5 dafür zu sorgen, daß eine genügende Anzahl von Woldecken in die Überlebensfahrzeuge mitgenommen wird.

7 Die Sicherheitsrolle muß aufgestellt sein, bevor das Schiff in See geht. Ergeben sich, nachdem die Sicherheitsrolle aufgestellt worden ist, Änderungen bei der Besatzung, die eine Berichtigung der Sicherheitsrolle erforderlich machen, so muß der Kapitän die Sicherheitsrolle überarbeiten oder eine neue aufstellen.

8 Die Form der auf einem Fahrgastschiff verwendeten Sicherheitsrolle muß zugelassen sein."

Chapter VI

Carriage of cargoes

Regulation 2 – Cargo information

9 Existing subparagraph 2 of paragraph 2 is replaced by the following:

- „2 in the case of bulk cargo, information on the stowage factor of the cargo, the trimming procedures, likelihood of shifting including angle of repose, if applicable, and any other relevant special properties. In the case of a concentrate or other cargo which may liquefy, additional information in the form of a certificate on the moisture content of the cargo and its transportable moisture limit.”

Chapitre VI

Transport de cargaisons

Règle 2 – Renseignements sur la cargaison

9 Remplacer l'actuel alinéa 2 du paragraphe 2 par ce qui suit:

- «2 dans le cas d'une cargaison en vrac, des renseignements sur le coefficient d'arrimage de la cargaison, les méthodes d'arrimage, les probabilités de ripage, y compris l'angle de repos, le cas échéant, et toutes autres propriétés spéciales pertinentes. Dans le cas d'une cargaison de concentrés ou autre cargaison qui peut se liquéfier, des renseignements supplémentaires, sous forme de certificat, sur la teneur en humidité de la cargaison et sur sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport.»

Kapitel VI

Beförderung von Ladung

Regel 2 – Angaben zur Ladung

9 Der bestehende Absatz 2.2 wird wie folgt ersetzt:

- „2 im Fall von Massengut Angaben zum Staufaktor der Ladung, zu den Verfahren für das Trimmen der Ladung, über die Wahrscheinlichkeit eines Übergehens der Ladung einschließlich gegebenenfalls Angabe des Schüttwinkels sowie über alle sonstigen besonderen Eigenschaften der Ladung, die von Belang sind. Im Fall eines Konzentrats oder sonstiger Ladung, die breiartig werden kann, zusätzliche Angaben in Form einer Bescheinigung über den Feuchtigkeitsgehalt der Ladung sowie über den Grenzwert für den Feuchtigkeitsgehalt, bis zu dem die Ladung noch befördert werden darf.“

Regulation 7 – Stowage of bulk cargo

10 The existing text of regulation 7 is replaced by the following:

"Regulation 7

Loading, unloading
and stowage of bulk cargoes

1 For the purpose of this regulation, terminal representative means a person appointed by the terminal or other facility, where the ship is loading or unloading, who has responsibility for operations conducted by that terminal or facility with regard to the particular ship.

2 To enable the master to prevent excessive stresses in the ship's structure, the ship shall be provided with a booklet, which shall be written in a language with which the ship's officers responsible for cargo operations are familiar. If this language is not English, the ship shall be provided with a booklet written also in the English language. The booklet shall, as a minimum, include:

- .1 stability data, as required by regulation II-1/22;
- .2 ballasting and deballasting rates and capacities;
- .3 maximum allowable load per unit surface area of the tank top plating;
- .4 maximum allowable load per hold;
- .5 general loading and unloading instructions with regard to the strength of the ship's structure including any limitations on the most adverse operating conditions during loading, unloading, ballasting operations and the voyage;
- .6 any special restrictions such as limitations on the most adverse operating conditions imposed by the Administration or organization recognised by it, if applicable; and
- .7 where strength calculations are required, maximum permissible forces and moments on the ship's hull during loading, unloading and the voyage.

3 Before a solid bulk cargo is loaded or unloaded, the master and the terminal representative shall agree on a plan which shall ensure that the permissible forces and moments on the ship are not exceeded during loading or unloading, and shall include the sequence, quantity and rate of loading or unloading, taking into consideration the speed of loading or unloading, the number of pours and the deballasting or ballasting capability of the ship. The plan

Règle 7 – Arrimage des cargaisons en vrac

10 Remplacer le texte actuel de la règle 7 par ce qui suit:

"Règle 7

Chargement, déchargement
et arrimage des cargaisons en vrac

1 Aux fins de la présente règle, on entend par représentant du terminal une personne désignée par le terminal ou une autre installation où le navire est chargé ou déchargé, qui est responsable des opérations menées par ce terminal ou par cette installation à l'égard du navire.

2 Pour permettre au capitaine d'éviter des contraintes excessives sur la structure du navire, il doit y avoir à bord un manuel rédigé dans une langue avec laquelle les officiers du navire responsables des opérations relatives à la cargaison sont familiarisés. Si cette langue n'est pas l'anglais, le navire doit être pourvu d'un manuel rédigé également en langue anglaise. Le manuel doit, au moins, contenir les renseignements ci-après:

- .1 données relatives à la stabilité requises par la règle II-1/22;
- .2 cadences et capacités de ballastage et de déballastage;
- .3 charge maximale admissible par unité de surface du plafond de ballast;
- .4 charge maximale admissible par cale;
- .5 consignes générales relatives au chargement et au déchargement, eu égard à la résistance de la structure du navire, y compris toute limite liée aux conditions d'exploitation les plus défavorables pendant le chargement, le déchargement, les opérations de ballastage et le voyage;
- .6 toutes restrictions spéciales, telles que les limites liées aux conditions d'exploitation les plus défavorables, qui sont imposées par l'Administration ou l'organisme reconnu par l'Administration, le cas échéant; et
- .7 lorsque le calcul des contraintes est requis, forces et moments maximaux admissibles sur la coque du navire pendant le chargement, le déchargement et le voyage.

3 Avant de charger ou de décharger une cargaison solide en vrac, le capitaine et le représentant du terminal doivent convenir d'un plan qui doit garantir que les forces et les moments admissibles pour le navire ne sont pas dépassés pendant le chargement ou le déchargement; il doit inclure la séquence, le volume et la cadence du chargement ou du déchargement, compte tenu de la vitesse de chargement ou de déchargement, du nombre de déversements et de

Regel 7 – Stauen von Massengut

10 Der bestehende Wortlaut der Regel 7 wird wie folgt ersetzt:

„Regel 7

Laden, Löschen
und Stauen von Massengut

1 Im Sinne dieser Regel bezeichnet der Ausdruck „Vertreter der Umschlagsanlage“ eine von der Umschlagsanlage oder einer sonstigen Einrichtung, an der ein Schiff lädt oder löscht, bestimmte Person, die für den Betrieb der Umschlagsanlage beziehungsweise der sonstigen Einrichtung in bezug auf das betreffende Schiff verantwortlich ist.

2 Um dem Kapitän die Möglichkeit zu verschaffen, übermäßige Belastungen der schiffbaulichen Verbände zu vermeiden, ist das Schiff mit Unterlagen in einer Sprache auszustatten, die den für den Ladungsumschlag verantwortlichen Offizieren vertraut ist. Falls diese Sprache nicht Englisch ist, ist das Schiff auch mit englischsprachigen Unterlagen auszustatten. Die Unterlagen haben mindestens zu enthalten:

- .1 Stabilitätsunterlagen nach Maßgabe von Regel II-1/22;
- .2 Pumpratzen bei Aufnahme und Abgabe von Ballastwasser sowie Tankinhalte;
- .3 höchstzulässige Belastung pro Maßeinheit der Tankdeckenbeplattung;
- .4 höchstzulässige Belastung pro Laderaum;
- .5 allgemeine Anweisungen für Lade- und Löscharbeiten hinsichtlich der Belastungsfähigkeit der schiffbaulichen Verbände, insbesondere Hinweise auf Grenzwerte, die unter den ungünstigsten Betriebsbedingungen während des Be- und Entladens, der Ballastaufnahme und -abgabe sowie während der Reise gelten;
- .6 etwaige besondere Einschränkungen wie zum Beispiel von der Verwaltung oder der von ihr beauftragten Organisation festgelegte Grenzwerte, die unter den ungünstigsten Betriebsbedingungen gelten;
- .7 sofern Festigkeitsberechnungen verlangt werden, die höchstzulässigen Kräfte und Momente, die während des Be- und Entladens sowie während der Reise auf den Schiffskörper einwirken dürfen.

3 Vor dem Laden oder Löschen eines festen Massengutes müssen sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage auf einen Plan einigen, durch den sichergestellt wird, daß während des Be- bzw. Entladens die auf das Schiff einwirkenden Kräfte und Momente die zulässigen Werte nicht überschreiten, und dieser Plan muß Angaben enthalten zu Reihenfolge, Menge und Lade- bzw. Löschraten unter Berücksichtigung der Lade- bzw. Löschraten

and any subsequent amendments thereto shall be lodged with the appropriate authority of the port State.

4 Bulk cargoes shall be loaded and trimmed reasonably level, as necessary, to the boundaries of the cargo space so as to minimize the risk of shifting and to ensure that adequate stability will be maintained throughout the voyage.

5 When bulk cargoes are carried in 'tween-decks, the hatchways of such 'tween-decks shall be closed in those cases where the loading information indicates an unacceptable level of stress of the bottom structure if the hatchways are left open. The cargo shall be trimmed reasonably level and shall either extend from side to side or be secured by additional longitudinal divisions of sufficient strength. The safe load-carrying capacity of the 'tween-decks shall be observed to ensure that the deck-structure is not overloaded.

6 The master and terminal representative shall ensure that loading and unloading operations are conducted in accordance with the agreed plan.

7 If during loading or unloading any of the limits of the ship referred to in paragraph 2 are exceeded or are likely to become so if the loading or unloading continues, the master has the right to suspend operation and the obligation to notify accordingly the appropriate authority of the port State with which the plan has been lodged. The master and the terminal representative shall ensure that corrective action is taken. When unloading cargo, the master and terminal representative shall ensure that the unloading method does not damage the ship's structure.

8 The master shall ensure that ship's personnel continuously monitor cargo operations. Where possible, the ship's draught shall be checked regularly during loading or unloading to confirm the tonnage figures supplied. Each draught and tonnage observation shall be recorded in a cargo log-book. If significant deviations from the agreed plan are detected, cargo or ballast operations or both shall be adjusted to ensure that the deviations are corrected."

la capacité de déballastage ou de ballastage du navire. Le plan et les amendements qui pourraient lui être ultérieurement apportés doivent être déposés auprès de l'autorité compétente de l'Etat du port.

4 Les cargaisons en vrac doivent être chargées et nivelées raisonnablement, suivant les besoins, jusqu'aux limites de l'espace à cargaison de manière à réduire au minimum les risques de ripage et à garantir une stabilité adéquate pendant toute la durée du voyage.

5 Lorsque des cargaisons en vrac sont transportées dans les entreponts, les écoutilles d'entrepont doivent être fermées dans les cas où les renseignements sur le chargement indiquent qu'une contrainte d'une importance inacceptable s'exerce sur la structure du fond du navire si les écoutilles restent ouvertes. La cargaison doit être suffisamment nivelée et doit soit s'étendre d'un bord à l'autre du navire, soit être maintenue en place par des cloisonnements longitudinaux supplémentaires d'une résistance suffisante. Il convient d'observer la limite de charge de l'entrepont de façon à ne pas surcharger la structure du pont.

6 Le capitaine et le représentant du terminal doivent s'assurer que les opérations de chargement et de déchargement se déroulent conformément au plan convenu.

7 Si, pendant le chargement ou le déchargement, l'une des limites du navire visées au paragraphe 2 est dépassée ou est susceptible de l'être si le chargement ou le déchargement se poursuit, le capitaine a le droit de suspendre les opérations et doit en informer l'autorité compétente de l'Etat du port auprès de laquelle le plan a été déposé. Le capitaine et le représentant du terminal doivent s'assurer que des mesures correctives sont prises. Lors du déchargement de la cargaison, le capitaine et le représentant du terminal doivent s'assurer que la méthode de déchargement n'endommage pas la structure du navire.

8 Le capitaine doit s'assurer que le personnel du navire surveille constamment les opérations de manutention de la cargaison. Lorsque cela est possible, il faut vérifier régulièrement le tirant d'eau du navire pendant le chargement et le déchargement afin de confirmer les chiffres de jaugeage. Chaque observation relative au tirant d'eau et au jaugeage doit être consignée dans le registre de la cargaison. Lorsque l'on constate des écarts importants par rapport au plan convenu, les opérations de manutention de la cargaison et/ou de ballastage doivent être ajustées de manière à garantir que ces écarts soient corrigés."

schwindigkeit, der Anzahl der Schüttvorgänge sowie der Leistungsfähigkeit des Ballastsystems des Schiffes. Der Plan und eventuelle nachträgliche Änderungen dazu sind bei der zuständigen Behörde des Hafenstaates zu hinterlegen.

4 Massengüter sind, soweit erforderlich, weitgehend eben und bis an die Begrenzungen des Laderaums zu laden und zu trimmen, so daß die Gefahr des Übergehens der Ladung auf ein Mindestmaß verringert und sichergestellt wird, daß während der gesamten Reise eine ausreichende Stabilität erhalten bleibt.

5 Bei der Beförderung von Massengütern in Zwischendecks müssen die Luken dieser Zwischendecks in solchen Fällen geschlossen sein, in denen aus den Beladungsfällen hervorgeht, daß die Bodenkonstruktion unzulässig stark belastet würde, falls die Luken offen blieben. Die Ladung ist weitgehend eben zu trimmen und muß entweder von Bord zu Bord reichen oder durch zusätzliche Längsunterteilungen von ausreichender Festigkeit gesichert werden. Um sicherzustellen, daß die Deckskonstruktion nicht überlastet wird, ist die zulässige Tragfähigkeit der Zwischendecks zu beachten.

6 Der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage haben sicherzustellen, daß die Lade- beziehungsweise Löscharbeiten nach Maßgabe des vereinbarten Plans durchgeführt werden.

7 Werden im Verlaufe des Be- beziehungsweise Entladens irgendwelche der für das Schiff geltenden in Absatz 2 genannten Grenzwerte überschritten oder besteht die Wahrscheinlichkeit, daß dies bei Fortsetzung des Umschlags eintritt, so hat der Kapitän das Recht, die Arbeiten einzustellen, und die Verpflichtung, die zuständige Behörde des Hafenstaates, bei der der Plan hinterlegt ist, hierüber zu unterrichten. Der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage haben sicherzustellen, daß Abhilfe getroffen wird. Beim Löschen von Ladung haben der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage sicherzustellen, daß durch das Löschverfahren die schiffbaulichen Verbände nicht beschädigt werden.

8 Der Kapitän hat sicherzustellen, daß Besatzungsangehörige Umschlagsarbeiten ununterbrochen überwachen. Wenn möglich, ist der Tiefgang des Schiffes während des Be- beziehungsweise Entladens regelmäßig zu überprüfen, um die Angaben bezüglich der Ladungsmengen zu bestätigen. Jede Beobachtung hinsichtlich Tiefgang und Ladungsmengen ist in einem Ladungstagebuch zu vermerken. Werden erhebliche Abweichungen vom vereinbarten Plan festgestellt, so ist durch Anpassung der ladungs- oder der ballastbezogenen Vorgänge oder von beidem sicherzustellen, daß die Abweichungen korrigiert werden."

Chapter XI
Special measures
to enhance
maritime safety

Regulation 1 – Authorization of recognized organizations

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

“Organizations referred to in regulation I/6 shall comply with the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization and the Specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.”

Chapitre XI
Mesures spéciales
pour renforcer la sécurité
maritime

Règle 1 – Habilitation des organismes reconnus

11 Remplacer le texte actuel de la règle par ce qui suit:

«Les organismes mentionnés à la règle I/6 doivent se conformer aux Directives que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), telles que celle-ci pourrait éventuellement les modifier, et aux spécifications que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19), telles que celle-ci pourrait éventuellement les modifier, sous réserve que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.»

Kapitel XI
Besondere Maßnahmen
zur Erhöhung der Sicherheit
der Schifffahrt

Regel 1 – Ermächtigung anerkannter Stellen

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

„Die in Regel I/6 bezeichneten Stellen müssen den mit Entschließung A.739(18) von der Organisation angenommenen Richtlinien in der möglicherweise von der Organisation geänderten Fassung und den Spezifikationen der Entschließung A.789(19) und deren möglicherweise von der Organisation angenommenen Änderungen genügen; diese Änderungen müssen in Übereinstimmung mit Artikel VIII dieses Übereinkommens betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage, mit Ausnahme ihres Kapitels I, beschlossen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.“

Entschließung MSC.57(67)
(angenommen am 5. Dezember 1996)

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

Resolution MSC.57(67)
(adopted on 5 December 1996)

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

Résolution MSC.57(67)
(adoptée le 5 décembre 1996)

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

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

Le Comité de la sécurité maritime,

Der Schiffssicherheitsausschuß –

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

Rappelant l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité;

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

recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

Rappelant également l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), ci-après dénommée «la Convention», relatif aux procédures d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I;

sowie in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet, betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage zu dem Übereinkommen mit Ausnahme ihres Kapitels I,

having considered, at its sixty-seventh session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

Ayant examiné, à sa soixante-septième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de cette convention,

nach der auf seiner siebenundsechzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i vorgeschlagen und weitergeleitet wurden –

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

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

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

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 1998, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

2. Décide, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 1998 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;

2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Buchstabe bb des Übereinkommens, daß die Änderungen als am 1. Januar 1998 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 v.H. des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, Einsprüche gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. 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 1998 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

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

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

3. Invite les Gouvernements contractants à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 1998 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. Prie le Secrétaire général, en conformité de l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention;

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

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 EntschlieÙung am 1. Juli 1998 in Kraft treten;

4. ersucht den Generalsekretär nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens, allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;

5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

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

Annex

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

Annexe

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

Chapter II-1

**Construction –
subdivision and stability,
machinery and
electrical installations**

Part A-1 Structure of ships

1 The following new regulations 3-3 and 3-4 are added to part A-1 of chapter II-1:

"Regulation 3-3

Safe access to tanker bows

1 For the purpose of this regulation and regulation 3-4, tankers include oil tankers as defined in regulation 2.12, chemical tankers as defined in regulation VII/8.2 and gas carriers as defined in regulation VII/11.2.

2 Every tanker constructed on or after 1 July 1998 shall be provided with the means to enable the crew to gain safe access to the bow even in severe weather conditions. For tankers constructed before 1 July 1998, such means of access shall be provided at the first scheduled dry-docking after 1 July 1998, but not later than 1 July 2001. Such means of access shall be approved by the Administration based on the guidelines developed by the Organization.

Regulation 3-4

Emergency
towing arrangements on tankers

Emergency towing arrangements shall be fitted at both ends on board every tanker of not less than 20,000 tonnes deadweight, constructed on or after 1 January 1996. For tankers constructed before 1 January 1996,

Chapitre II-1

**Construction –
compartimentage et stabilité,
machines et
installations électriques**

Partie A-1 Structure des navires

1 Ajouter les nouvelles règles 3-3 et 3-4 ci-après dans la partie A-1 du chapitre II-1:

«Règle 3-3

Sécurité de l'accès
à l'étrave des navires-citernes

1 Aux fins de la présente règle et de la règle 3-4, les navires-citernes comprennent les pétroliers tels que définis à la règle 2.12, les navires-citernes pour produits chimiques tels que définis à la règle VII/8.2 et les transporteurs de gaz tels que définis à la règle VII/11.2.

2 Tout navire-citerne construit le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date doit être pourvu d'un moyen permettant à l'équipage d'accéder à l'étrave en toute sécurité, même dans des conditions météorologiques défavorables. Les navires-citernes construits avant le 1^{er} juillet 1998 doivent être pourvus de ce moyen d'accès lors de la première mise en cale sèche prévue après le 1^{er} juillet 1998, et au plus tard le 1^{er} juillet 2001. L'Administration doit approuver ce moyen d'accès en se fondant sur les directives élaborées par l'Organisation.

Règle 3-4

Dispositifs de remorquage
d'urgence à bord des navires-citernes

Des dispositifs de remorquage d'urgence doivent être installés à l'avant et à l'arrière de tous les navires-citernes d'un port en lourd d'au moins 20 000 tonnes construits le 1^{er} janvier 1996 ou après cette

Kapitel II-1

**Bauart der Schiffe –
Unterteilung und Stabilität,
Maschinen und
elektrische Anlagen**

Teil A-1 Bauweise der Schiffe

1 Die folgenden neuen Regeln 3-3 und 3-4 werden Teil A-1 des Kapitels II-1 hinzugefügt:

„Regel 3-3

Sicherer Zugang
zum Vorschiff von Tankschiffen

1 Im Sinne dieser Regel und Regel 3-4 bezeichnet der Ausdruck „Tankschiffe“ Öltankschiffe gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 2.12, Chemikaliientankschiffe gemäß der Begriffsbestimmung in Regel VII/8.2 und Gastankschiffe gemäß der Begriffsbestimmung in Regel VII/11.2.

2 Jedes Tankschiff, das an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut wird, ist mit Einrichtungen zu versehen, die der Besatzung einen sicheren Zugang zum Vorschiff unter Schlechtwetterbedingungen ermöglichen. Auf Tankschiffen, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut werden, sind solche Zugänge beim ersten planmäßigen Werftaufenthalt nach dem 1. Juli 1998, spätestens jedoch am 1. Juli 2001 vorzusehen. Solche Zugänge müssen auf der Grundlage der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien von der Verwaltung genehmigt werden.

Regel 3-4

Notschlepp-
vorrichtungen an Tankschiffen

Auf jedem Tankschiff mit mindestens 20 000 Tonnen Tragfähigkeit, das an oder nach dem 1. Januar 1996 gebaut wird, ist an beiden Enden eine Notschleppvorrichtung anzubringen. Bei vor dem 1. Januar

such an arrangement shall be fitted at the first scheduled dry-docking after 1 January 1996 but not later than 1 January 1999. The design and construction of the towing arrangements shall be approved by the Administration, based on the guidelines developed by the Organization."

Part B – Subdivision and stability

2 The following new regulation 17-1 is added after existing regulation 17:

"Regulation 17-1

Openings in the shell plating below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships

Notwithstanding the requirements of regulation 17, ships constructed on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of regulation 17 where a reference to "margin line" shall be deemed to mean a reference to the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships."

Part C – Machinery installations

Regulation 26 – General

3 The following new paragraphs 9, 10 and 11 are added after existing paragraph 8:

"9 Non-metallic expansion joints in piping systems, if located in a system which penetrates the ship's side and both the penetration and the non-metallic expansion joint are located below the deepest load waterline, shall be inspected as part of the surveys prescribed in regulation I/10(a) and replaced as necessary, or at an interval recommended by the manufacturer.

10 Operating and maintenance instructions and engineering drawings for ship machinery and equipment essential to the safe operation of the ship shall be written in a language understandable by those officers and crew members who are required to understand such information in the performance of their duties.

11 Location and arrangement of vent pipes for fuel oil service, settling and lubrication oil tanks shall be such that in the event of a broken vent pipe this shall not directly lead to the risk of ingress of seawater splashes or rainwater. Two fuel oil service tanks for each type of fuel used on board necessary for propulsion and vital systems or equivalent arrangements shall be provided on each new ship, with a capacity of at least 8 at maximum continuous rating of the propulsion plant and nor-

date. A bord des navires-citernes construits avant le 1^{er} janvier 1996, ces dispositifs doivent être installés lors de la première mise en cale sèche prévue après le 1^{er} janvier 1996, et au plus tard le 1^{er} janvier 1999. L'Administration doit approuver la conception et la construction des dispositifs de remorquage en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation."

Partie B – Compartimentage et stabilité

2 Après la règle 17 actuelle, ajouter la nouvelle règle 17-1 ci-après:

«Règle 17-1

Ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers et du pont de franc-bord des navires de charge

Nonobstant les prescriptions de la règle 17, les navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17, étant entendu que la mention «ligne de surimmersion» doit être considérée comme faisant référence au pont de cloisonnement des navires à passagers ou au pont de franc-bord des navires de charge.»

Partie C – Installations de machines

Règle 26 – Dispositions générales

3 Après le paragraphe 8 actuel, ajouter les nouveaux paragraphes 9, 10 et 11 libellés comme suit:

«9 Les joints de dilatation non métalliques dans les systèmes de tuyautages doivent, s'ils sont situés dans un système qui traverse le bordé du navire et si le passage et le joint de dilatation non métallique se trouvent au-dessous de la ligne de charge maximale, être inspectés dans le cadre des visites prescrites à la règle I/10 a) et remplacés selon les besoins ou à des intervalles recommandés par le fabricant.

10 Les consignes d'exploitation et d'entretien et les dessins et plans techniques des machines du navire et de l'équipement essentiel à la sécurité de l'exploitation du navire doivent être rédigés dans une langue intelligible aux officiers et aux membres de l'équipage qui sont tenus de comprendre les renseignements en question pour s'acquitter de leurs fonctions.

11 L'emplacement et la disposition des tuyaux de dégagement des gaz des caisses de combustible liquide, de décanation et d'huile de graissage doivent être tels que la rupture d'un tuyau de dégagement des gaz n'entraîne pas directement le risque d'entrée d'eau de mer ou d'eau de pluie. Deux caisses de combustible pour chaque type de combustible utilisé à bord, nécessaire au système de propulsion et aux systèmes essentiels, ou des arrangements équivalents doivent être prévus à

1996 gebauten Tankschiffen müssen diese Vorrichtungen beim ersten planmäßigen Werftaufenthalt nach dem 1. Januar 1996, spätestens jedoch am 1. Januar 1999 angebracht werden. Entwurf und Bauart der Notschleppvorrichtung müssen auf der Grundlage der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien von der Verwaltung genehmigt werden."

Teil B – Unterteilung und Stabilität

2 Nach der bisherigen Regel 17 wird folgende neue Regel 17-1 angefügt:

„Regel 17-1

Öffnungen in der Außenhaut unterhalb des Schottendecks von Fahrgastschiffen und des Freiborddecks von Frachtschiffen

Ungeachtet der Anforderungen der Regel 17 müssen Schiffe, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut werden, den Anforderungen der Regel 17 in den Fällen entsprechen, in denen eine Bezugnahme auf die „Tauchgrenze“ als Hinweis auf das Schottendeck von Fahrgastschiffen und das Freiborddeck von Frachtschiffen angesehen wird.“

Teil C – Maschinenanlagen

Regel 26 – Allgemeines

3 Nach dem bisherigen Absatz 8 werden die folgenden neuen Absätze 9, 10 und 11 angefügt:

„9 Sind nichtmetallische Ausgleichsverbindungen in Rohrleitungssystemen in einem System angeordnet, das durch die Außenhaut des Schiffes führt, und befinden sich sowohl die Durchführung als auch die nichtmetallische Ausgleichsverbindung unterhalb der niedrigsten Lademarke, müssen sie als Teil der in Regel I/10 (a) vorgeschriebenen Besichtigungen oder in den vom Hersteller empfohlenen Zeitabständen überprüft werden.

10 Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen sowie technische Zeichnungen der Maschinenanlage und der für den sicheren Betrieb des Schiffes erforderlichen Ausrüstung müssen in einer Sprache verfaßt sein, die die Offiziere und Besatzungsmitglieder, von denen diese Angaben zur Erfüllung ihrer Aufgaben verstanden werden müssen, beherrschen.

11 Lüftungsleitungen von Betriebsbrennstofftanks, Setz- und Schmieröltanks müssen so angeordnet und zusammengestellt sein, daß der Bruch einer Lüftungsleitung nicht unmittelbar zu einer Gefährdung durch eindringendes Seewasser oder Regenwasser führt. Auf jedem neuen Schiff sind zwei Betriebsbrennstofftanks für jeden an Bord verwendeten Brennstoff für den Antrieb und lebenswichtige Systeme oder gleichwertige Anordnungen vorzusehen, die für einen Vollastbetrieb der Antriebs-

mal operating load at sea of the generator plant. This paragraph applies only to ships constructed on or after 1 July 1998."

bord de chaque navire neuf. Ces caisses doivent avoir une capacité d'au moins 8 heures pour une puissance de sortie continue et totale de l'appareil propulsif et pour un régime d'exploitation normale en mer de la génératrice. Le présent paragraphe ne s'applique qu'aux navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date."

anlage von mindestens 8 Stunden bei einer normalen Generatorbelastung im Seebetrieb ausreichen. Dieser Absatz gilt nur für Schiffe, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut werden."

Regulation 31 – Machinery controls

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

"5 Ships constructed on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 1 to 4, as amended, as follows:

.1 paragraph 1 is replaced by the following:

„1 Main and auxiliary machinery essential for the propulsion, control and safety of the ship shall be provided with effective means for its operation and control. All control systems essential for the propulsion, control and safety of the ship shall be independent or designed such that failure of one system does not degrade the performance of another system.“;

.2 in the second and third lines of paragraph 2, the words "and the machinery spaces are intended to be manned" are deleted;

.3 the first sentence of paragraph 2.2 is replaced by the following:

„2 the control shall be performed by a single control device for each independent propeller, with automatic performance of all associated services, including, where necessary, means of preventing overload of the propulsion machinery.“;

.4 paragraph 2.4 is replaced by the following:

„4 propulsion machinery orders from the navigation bridge shall be indicated in the main machinery control room and at the manoeuvring platform.“;

.5 a new sentence is added at the end of paragraph 2.6, to read as follows:

"It shall also be possible to control the auxiliary machinery, essential for the propulsion and safety of the ship, at or near the machinery concerned"; and

Règle 31 – Commande des machines

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

«5 les navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1 à 4 modifiés comme suit:

.1 le paragraphe 1 est remplacé par ce qui suit:

«1 Les machines principales et auxiliaires essentielles à la propulsion, à la conduite et à la sécurité du navire doivent être munies de moyens permettant de les exploiter et de les commander avec efficacité. Tous les dispositifs de commande essentiels à la propulsion, à la conduite et à la sécurité du navire doivent être indépendants ou conçus de manière à ce qu'une défaillance d'un dispositif ne porte pas atteinte au fonctionnement d'un autre dispositif.»;

.2 à la deuxième et à la troisième ligne du paragraphe 2, le membre de phrase «et que les locaux de machines sont destinés à être surveillés par du personnel» est supprimé;

.3 la première phrase du paragraphe 2.2 est remplacée par ce qui suit:

«2 la commande doit s'effectuer grâce à un seul dispositif pour chaque hélice indépendante, avec l'exécution automatique de toutes les fonctions associées, y compris, le cas échéant, des moyens de prévention des surcharges de l'appareil propulsif.»;

.4 le paragraphe 2.4 est remplacé par ce qui suit:

«4 Les ordres de la passerelle de navigation destinés aux machines de propulsion doivent être signalés au local de commande des machines principales et à la plateforme de manœuvre.»;

.5 une nouvelle phrase comme suit est ajoutée à la fin du paragraphe 2.6:

«On doit également pouvoir commander les machines auxiliaires essentielles à la propulsion et à la sécurité du navire depuis les machines en question ou à proximité de celles-ci.»; et

Regel 31 – Steuerung der Maschinen

4 Nach dem bisherigen Absatz 4 wird folgender neuer Absatz 5 angefügt:

„5 Schiffe, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut werden, müssen den Anforderungen der Absätze 1 bis 4 in der jeweils geltenden Fassung entsprechen:

.1 Der bisherige Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Die für Antrieb, Überwachung und Sicherheit des Schiffes betriebswichtigen Haupt- und Hilfsmaschinen müssen mit wirksamen Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen versehen sein. Alle für den Antrieb, die Überwachung und die Sicherheit des Schiffes notwendigen Regelungssysteme müssen unabhängig oder so ausgelegt sein, daß bei Ausfall eines Systems nicht die Wirksamkeit eines anderen Systems beeinträchtigt wird.“;

.2 in Absatz 2 Satz 1 werden die Worte „und ist beabsichtigt, die Maschinenräume zu besetzen,“ gestrichen;

.3 Absatz 2.2 Satz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 die Steuerung ist für jeden unabhängigen Propeller durch eine Einzelsteuerung durchzuführen, die alle angeschlossenen Betriebe umfaßt, und, soweit erforderlich, eine Überlastung der Antriebsanlage verhindert“;

.4 der bisherige Absatz 2.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Befehle für die Antriebsanlage von der Kommandobrücke aus müssen im Maschinenkontrollraum und am Fahrstand angezeigt werden.“;

.5 am Ende des Absatzes 2.6 wird folgender neuer Satz angefügt:

„Es muß außerdem möglich sein, die für den Antrieb und die Sicherheit des Schiffes notwendigen Hilfsmaschinen an oder in der Nähe der betroffenen Maschinen zu bedienen“; und

.6 paragraphs 2.8, 2.8.1 and 2.8.2 are replaced by the following:

„8 indicators shall be fitted on the navigation bridge, the main machinery control room and at the manoeuvring platform, for:

.8.1 propeller speed and direction of rotation in the case of fixed pitch propellers; and

.8.2 propeller speed and pitch position in the case of controllable pitch propellers;”.

.6 les paragraphes 2.8, 2.8.1 et 2.8.2 sont remplacés par ce qui suit:

«8 la passerelle de navigation, le poste de commande des machines principales et la plateforme de manoeuvre doivent être équipés d'indicateurs:

.8.1 de la vitesse de l'hélice et du sens de rotation dans le cas des hélices à pas constant; et

.8.2 de la vitesse de l'hélice et de la position du pas dans le cas des hélices à pas variable».

.6 die bisherigen Absätze 2.8, 2.8.1 und 2.8.2 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8 Auf der Kommandobrücke, im Maschinenkontrollraum und am Fahrstand müssen Anzeigevorrichtungen vorgesehen sein

.8.1 für Propellerdrehzahl und -drehrichtung bei Festpropellern;

.8.2 für Propellerdrehzahl und -steigung bei Verstellpropellern;”.

Part D – Electrical Installations

Regulation 41 – Main source of electrical power and lighting systems

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

„5 Ships constructed on or after 1 July 1998:

.1 in addition to paragraphs 1 to 3, shall comply with the following:

.1.1 where the main source of electrical power is necessary for propulsion and steering of the ship, the system shall be so arranged that the electrical supply to equipment necessary for propulsion and steering and to ensure safety of the ship will be maintained or immediately restored in the case of loss of any one of the generators in service;

.1.2 load shedding or other equivalent arrangements shall be provided to protect the generators required by this regulation against sustained overload;

.1.3 where the main source of electrical power is necessary for propulsion of the ship, the main busbar shall be subdivided into at least two parts which shall normally be connected by circuit breakers or other approved means; so far as is practicable, the connection of generating sets and other duplicated equipment shall be equally divided between the parts; and

.2 need not comply with paragraph 4.”

Partie D – Installations électriques

Règle 41 – Source principale d'énergie électrique et dispositifs d'éclairage

5 Ajouter après le paragraphe 4 actuel un nouveau paragraphe 5 libellé comme suit:

«5 Les navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date:

.1 doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 1 à 3 et, en outre, aux dispositions suivantes:

.1.1 lorsque la source principale d'énergie électrique est nécessaire pour la propulsion et la manoeuvre du navire, ce système doit être conçu de façon que l'alimentation en énergie électrique du matériel nécessaire à la propulsion et à la manoeuvre du navire, ainsi qu'à sa sécurité, soit maintenue ou rétablie immédiatement en cas de panne de l'une quelconque des génératrices en service;

.1.2 un dispositif de délestage ou tout autre dispositif équivalent doit être prévu afin de protéger les génératrices prescrites par la présente règle contre une surcharge prolongée;

.1.3 lorsque la source principale d'énergie électrique est nécessaire pour la propulsion du navire, les barres principales doivent être divisées en deux parties au moins, normalement reliées par des disjoncteurs ou tout autre moyen approuvé; les groupes générateurs et tout autre appareil en double doivent, dans toute la mesure du possible, être répartis également entre les parties; et

.2 ne doivent pas nécessairement satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.»

Teil D – Elektrische Anlagen

Regel 41 – Hauptstromquelle und Beleuchtungsanlagen

5 Nach dem bisherigen Absatz 4 wird folgender neuer Absatz 5 angefügt:

„5 Schiffe, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut werden,

.1 müssen zusätzlich zu den Absätzen 1 bis 3 folgende Bedingungen erfüllen:

.1.1 wenn die Hauptstromquelle für den Antrieb und die Ruderanlage des Schiffes notwendig ist, muß die Anlage so ausgelegt sein, daß die Speisung der für Antrieb und Ruderanlage und zur Gewährleistung der Schiffssicherheit erforderlichen Einrichtungen aufrechterhalten oder beim Ausfall eines in Betrieb befindlichen Generators unverzüglich wiederhergestellt wird;

.1.2 gegen länger anhaltende Überlastung sind die nach dieser Regel erforderlichen Generatoren durch Lastabwurf oder andere gleichwertige Anordnungen zu schützen;

.1.3 ist die Hauptstromquelle für den Antrieb des Schiffes erforderlich, muß die Hauptsammelschiene in mindestens zwei Abschnitte unterteilt werden, die in der Regel durch Schalter oder andere zugelassene Einrichtungen verbunden sind; soweit durchführbar, sind die Generatorenaggregate und alle anderen duplizierten Anlagenteile gleichmäßig auf die Abschnitte verteilt anzuschließen; und

.2 müssen den Anforderungen nach Absatz 4 nicht genügen.“

Regulation 42 – Emergency source of electrical power in passenger ships

6 The following new paragraph 3.4 is added after existing paragraph 3.3:

„3.4 For ships constructed on or after 1 July 1998, where electrical power is necessary to restore propulsion, the

Règle 42 – Source d'énergie électrique de secours à bord des navires à passagers

6 Ajouter après le paragraphe 3.3 actuel le nouveau paragraphe 3.4 suivant:

«3.4 Dans le cas des navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date, lorsque l'énergie électrique est nécessaire pour

Regel 42 – Notstromquelle auf Fahrgastschiffen

6 Nach dem bisherigen Absatz 3.3 wird folgender neuer Absatz 3.4 angefügt:

„3.4 Bei Schiffen, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut werden und die zum Wiederanlassen elektrische Energie be-

capacity shall be sufficient to restore propulsion to the ship in conjunction with other machinery, as appropriate, from a dead ship condition within 30 min after blackout."

rétablir le système de propulsion, la capacité doit être suffisante pour rétablir le système de propulsion du navire ainsi que les autres machines appropriées à partir de la condition «navire privé d'énergie» dans les 30 minutes qui suivent une disjonction générale.»

nötigen, muß die Leistung ausreichen, um nach einem Totalausfall das Wiederanlassen, gegebenenfalls bei gleichzeitigem Betrieb anderer Maschinenanlagen, innerhalb von 30 Minuten nach dem Stromausfall zu ermöglichen."

Regulation 43 – Emergency source of electrical power in cargo ships

7 The following new paragraph 3.4 is added after existing paragraph 3.3:

"3.4 For ships constructed on or after 1 July 1998, where electrical power is necessary to restore propulsion, the capacity shall be sufficient to restore propulsion to the ship in conjunction with other machinery, as appropriate, from a dead ship condition within 30 min after blackout."

Règle 43 – Source d'énergie électrique de secours à bord des navires de charge

7 Ajouter après le paragraphe 3.3 actuel le nouveau paragraphe 3.4 suivant:

"3.4 Dans le cas des navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date, lorsque l'énergie électrique est nécessaire pour rétablir le système de propulsion, la capacité doit être suffisante pour rétablir le système de propulsion du navire ainsi que les autres machines appropriées à partir de la condition «navire privé d'énergie» dans les 30 minutes qui suivent une disjonction générale.»

Regel 43 – Notstromquelle auf Frachtschiffen

7 Nach dem bisherigen Absatz 3.3 wird folgender neuer Absatz 3.4 eingefügt:

„3.4 Bei Schiffen, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut werden und die zum Wiederanlassen elektrische Energie benötigen, muß die Leistung ausreichen, um nach einem Totalausfall das Wiederanlassen, gegebenenfalls bei gleichzeitigem Betrieb anderer Maschinenanlagen, innerhalb von 30 Minuten nach dem Stromausfall zu ermöglichen.“

Chapter II-2

Construction – Fire Protection, Fire Detection and Fire Extinction

Part A – General

Regulation 1 – Application

8 Existing paragraph 1.1 is replaced by the following:

"1.1 Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 1998."

9 Existing paragraph 1.3.2 is replaced by the following:

"2 the expression all ships means ships constructed before, on or after 1 July 1998".

10 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

"2 Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 July 1998 the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61) and MSC.31(63) are complied with."

11 In paragraph 3.1, the expression "1 July 1986" is replaced by "1 July 1998".

Chapitre II-2

Construction – prévention, détection et extinction de l'incendie

Partie A – Généralités

Règle 1 – Application

8 Remplacer l'actuel paragraphe 1.1 par ce qui suit:

"1.1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date."

9 Remplacer l'actuel paragraphe 1.3.2 par ce qui suit:

"2 l'expression «tous les navires» désigne les navires construits avant le 1^{er} juillet 1998, le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date."

10 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit:

"2 Sauf disposition expresse contraire, pour les navires construits avant le 1^{er} juillet 1998, l'Administration doit veiller à l'observation des prescriptions applicables en vertu des dispositions du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les résolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61) et MSC.31(63)."

11 Au paragraphe 3.1, remplacer l'expression «1^{er} juillet 1986» par «1^{er} juillet 1998».

Kapitel II-2

Bauart der Schiffe – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Teil A – Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

8 Der bisherige Absatz 1.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1.1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf Schiffe Anwendung, deren Kiel an oder nach dem 1. Juli 1998 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden.“

9 Der bisherige Absatz 1.3.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 bezeichnet der Ausdruck „alle Schiffe“ „vor, an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaute Schiffe“;“.

10 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung sicher, daß für Schiffe, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut sind, die Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel II-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschliefungen MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61) und MSC.31(63) geänderten Fassung anwendbar sind.“

11 In Absatz 3.1 wird das Datum „1. Juli 1986“ durch das Datum „1. Juli 1998“ ersetzt.

Regulation 3 – Definitions

12 Existing paragraph 1 is replaced by the following:

“1 Non-combustible material is a material which neither burns nor gives off flammable vapours in sufficient quantity for self-ignition when heated to approximately 750 °C, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code. Any other material is a combustible material.”

13 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

“2 A standard fire test is one in which the specimens of the relevant bulkheads and decks are exposed in a test furnace to temperatures corresponding approximately to the standard time-temperature curve. The test methods shall be in accordance with the Fire Test Procedures Code.”

14 In paragraph 3.4, “139 °C” is replaced by “140 °C”.

15 Existing paragraph 3.5, is replaced by the following:

“5 the Administration shall require a test of a prototype bulkhead or deck in accordance with the Fire Test Procedures Code to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.”

16 In paragraph 4.2, “139 °C” is replaced by “140 °C”.

17 Existing paragraph 4.4 is replaced by the following:

“4 the Administration shall require a test of a prototype division, in accordance with the Fire Test Procedures Code, to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.”

18 Existing paragraph 8 is replaced by the following:

“8 Low flame spread means that the surface thus described will adequately restrict the spread of flame, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.”

Règle 3 – Définitions

12 Remplacer l'actuel paragraphe 1 par ce qui suit:

«1 Un «matériau incombustible» est un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer spontanément quand il est porté à une température d'environ 750 °C, cette propriété étant déterminée conformément au Code des méthodes d'essai au feu. Tout autre matériau est considéré comme matériau combustible.»

13 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit:

«2 Un «essai au feu standard» est un essai au cours duquel des échantillons de cloisons et de ponts sont soumis, dans un four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps. Les méthodes d'essai doivent être conformes au Code des méthodes d'essai au feu.»

14 Au paragraphe 3.4, remplacer «139 °C» par «140 °C».

15 Remplacer l'actuel paragraphe 3.5 par ce qui suit:

«5 l'Administration doit exiger que l'on procède à la mise à l'essai d'un prototype de cloison ou de pont de la manière prévue dans le Code des méthodes d'essai au feu, pour s'assurer qu'il satisfait aux prescriptions ci-dessus concernant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.»

16 Au paragraphe 4.2, remplacer «139 °C» par «140 °C».

17 Remplacer l'actuel paragraphe 4.4 par ce qui suit:

«4 l'Administration doit exiger que l'on procède à la mise à l'essai d'un prototype de cloison, de la manière prévue dans le Code des méthodes d'essai au feu, pour s'assurer qu'il satisfait aux prescriptions ci-dessus concernant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.»

18 Remplacer l'actuel paragraphe 8 par ce qui suit:

«8 «Faible pouvoir propagateur de flamme» signifie que la surface à laquelle cette expression s'applique limitera suffisamment la propagation des flammes. Cela doit être établi de la manière prévue dans le Code des méthodes d'essai au feu.»

Regel 3 – Begriffsbestimmungen

12 Der bisherige Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 „Nichtbrennbarer Werkstoff“ bedeutet Werkstoff, der weder brennt noch entzündbare Dämpfe in solcher Menge entwickelt, daß sie sich bei einer Erhitzung auf etwa 750 °C selbst entzünden; dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen. Jeder andere Werkstoff ist brennbarer Werkstoff.“

13 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 „Normal-Brandversuch“ ist ein Versuch, bei dem Probekörper der entsprechenden Schotte oder Decks in einem Brandversuchsofen Temperaturen ausgesetzt werden, die ungefähr der Standard-Zeit-Temperatur-Kurve entsprechen. Die Prüfmethode müssen dem Code für Brandprüfverfahren entsprechen.“

14 In Absatz 3.4 wird die Angabe „139 °C“ durch die Angabe „140 °C“ ersetzt.

15 Der bisherige Absatz 3.5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5 die Verwaltung schreibt in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren einen Versuch an einem Muster-Schott oder -Deck vor, um sicherzustellen, daß den obigen Vorschriften über die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung entsprochen ist.“

16 In Absatz 4.2 wird die Angabe „139 °C“ durch die Angabe „140 °C“ ersetzt.

17 Der bisherige Absatz 4.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 die Verwaltung schreibt in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren einen Versuch an einer Muster-Trennfläche vor, um sicherzustellen, daß den obigen Vorschriften über die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung entsprochen ist.“

18 Der bisherige Absatz 8 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8 „Schwerentflammbar“ bedeutet, daß Flächen mit dieser Bezeichnung die Ausbreitung von Flammen in geeigneter Weise einschränken; dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.“

- | | | |
|--|--|--|
| <p>19 Existing paragraph 22-1 is replaced by the following:</p> <p>“22-1 Central control station is a control station in which the following control and indicator functions are centralized:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 fixed fire detection and alarm systems; .2 automatic sprinklers, fire detection and alarm systems; .3 fire door indicator panels; .4 fire door closures; .5 watertight door indicator panels; .6 watertight door closures; .7 ventilation fans; .8 general/fire alarms; .9 communication systems including telephones; and .10 microphones to public address systems.” | <p>19 Remplacer l'actuel paragraphe 22-1 par ce qui suit:</p> <p>«22-1 Un «poste de sécurité central» est un poste de sécurité où sont centralisées les fonctions de commande et de signalisation suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie; .2 dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie; .3 tableaux de signalisation des portes d'incendie; .4 fermetures des portes d'incendie; .5 tableaux de signalisation des portes étanches à l'eau; .6 fermetures des portes étanches à l'eau; .7 ventilateurs; .8 alarmes générale/d'incendie; .9 systèmes de communication, y compris téléphones; et .10 microphones pour les dispositifs de communication avec le public.» | <p>19 Der bisherige Absatz 22-1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:</p> <p>„22-1 „Zentrale Kontrollstation“ ist eine Kontrollstation, in der die Zustandsüberwachungen und -anzeigen der folgenden Systeme zentral zusammengefaßt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 fest eingebaute Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, .2 selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, .3 Anzeigetafeln der Feuertüren, .4 Verschlusseinrichtungen der Feuertüren, .5 Anzeigetafeln der wasserdichten Türen, .6 Verschlusseinrichtungen der wasserdichten Türen, .7 Lüfter, .8 Generalalarm/Feueralarm, .9 Nachrichtenübermittlungssysteme einschließlich Telefone, und .10 Mikrofone der Rundspruchanlagen.“ |
| <p>20 Existing paragraph 23.3 ist replaced by the following:</p> <p>„3 all draperies, curtains and other suspended textile materials have qualities of resistance to the propagation of flame not inferior to those of wool of mass 0.8 kg/m², this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.”</p> | <p>20 Remplacer l'actuel paragraphe 23.3 par ce qui suit:</p> <p>«3 l'ensemble des tentures, rideaux et autres textiles suspendus offrent un degré de résistance à la propagation de la flamme qui n'est pas inférieur à celui d'une étoffe de laine d'une masse de 0,8 kg/m², cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.»</p> | <p>20 Der bisherige Absatz 23.3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:</p> <p>„3 alle Gardinen, Vorhänge und andere hängende Textil-Werkstoffe eine Widerstandsfähigkeit gegenüber der Flammenausbreitung aufweisen, die nicht geringer ist als diejenige eines Wollstoffes mit einer Masse von 0,8 Kilogramm je Quadratmeter, dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.“</p> |
| <p>21 Existing paragraph 23.4 is replaced by the following:</p> <p>„4 all floor coverings have low flame spread characteristics.”</p> | <p>21 Remplacer l'actuel paragraphe 23.4 par ce qui suit:</p> <p>«4 tous les revêtements de sol possèdent un faible pouvoir propagateur de flamme.»</p> | <p>21 Der bisherige Absatz 23.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:</p> <p>„4 alle Fußbodenaufbeläge schwerentflammbar sind;“.</p> |
| <p>22 Existing paragraph 23.6 is replaced by the following:</p> <p>„6 all upholstered furniture has qualities of resistance to the ignition and propagation of flame, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.”</p> | <p>22 Remplacer l'actuel paragraphe 23.6 par ce qui suit:</p> <p>«6 tous les meubles capitonnés offrent un degré de résistance à l'inflammation et à la propagation de la flamme, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.»</p> | <p>22 Der bisherige Absatz 23.6 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:</p> <p>„6 alle Polstermöbel eine Widerstandsfähigkeit gegenüber Entzündung und Flammenausbreitung haben; dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.“</p> |
| <p>23 The following new paragraph 23.7 is added:</p> <p>„7 all bedding components have qualities of resistance to the ignition and propagation of flame, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.”</p> | <p>23 Ajouter le nouveau paragraphe 23.7 suivant:</p> <p>«7 tous les éléments de literie offrent un degré de résistance à l'inflammation et à la propagation de la flamme, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.»</p> | <p>23 Es wird folgender neuer Absatz 23.7 angefügt:</p> <p>„7 alles Bettzeug eine Widerstandsfähigkeit gegenüber Entzündung und Flammenausbreitung hat; dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.“</p> |
| <p>24 The following new paragraph 34 is added:</p> <p>“34 Fire Test Procedures Code means the International Code for Application of Fire Test Procedures, as adopted by</p> | <p>24 Ajouter un nouveau paragraphe 34 libellé comme suit:</p> <p>«34 Le «Code des méthodes d'essai au feu» est le Code international pour l'application des méthodes d'essai au</p> | <p>24 Es wird folgender neuer Absatz 34 angefügt:</p> <p>„34 „Code für Brandprüfverfahren“ bedeutet der mit Entschließung MSC.61(67) vom Schiffssicherheitsausschuß der Orga-</p> |

the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.61(67), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I."

Regulation 12 – Automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

25 Existing paragraph 1.2 is replaced by the following:

"1.2 Each section of sprinklers shall include means for giving a visual and audible alarm signal automatically at one or more indicating units whenever any sprinkler comes into operation. Such alarm systems shall be such as to indicate if any fault occurs in the system. Such units shall indicate in which section served by the system fire has occurred and shall be centralized on the navigation bridge and in addition, visible and audible alarms from the unit shall be located in a position other than on the navigation bridge, so as to ensure that the indication of fire is immediately received by the crew."

26 Existing paragraphs 1.2.1 and 1.2.2 are deleted.

Regulation 16 – Ventilation systems in ships other than passenger ships carrying more than 36 passengers

27 Existing text of paragraph 1.1 is replaced by the following:

"1 these ducts shall be of a material which has low flame spread characteristics."

28 The following new paragraph 11 is added:

"11 The following arrangements shall be tested in accordance with the Fire Test Procedures Code:

- .1 fire dampers, including relevant means of operation; and
- .2 duct penetrations through "A" class divisions. Where steel sleeves are directly joined to ventilation ducts by means of rivetted or screwed flanges or by welding, the test is not required."

feu que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.61(67) et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention qui ont trait aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I."

Règle 12 – Dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, système de détection et système avertisseur d'incendie

25 Remplacer l'actuel paragraphe 1.2 par ce qui suit:

"1.2 Chaque section de diffuseurs doit comporter des dispositifs transmettant automatiquement des signaux lumineux et sonores en un ou plusieurs points pour indiquer la mise en marche d'un diffuseur. Le réseau d'alarme doit être conçu de manière à signaler toute défaillance de l'installation. Ces indicateurs doivent signaler dans quelle section des locaux desservis par l'installation l'incendie s'est déclaré et doivent être centralisés sur la passerelle. Ils doivent en outre déclencher des signaux lumineux et sonores ailleurs que sur la passerelle, en un emplacement choisi de manière que lesdits signaux soient immédiatement reçus par l'équipage, en cas d'incendie."

26 Supprimer les paragraphes 1.2.1 et 1.2.2 actuels.

Règle 16 – Systèmes de ventilation des navires autres que les navires à passagers transportant plus de 36 passagers

27 Remplacer l'actuel paragraphe 1.1 par ce qui suit:

"1 ces longueurs de conduits doivent être en un matériau qui a un faible pouvoir propagateur de flamme."

28 Ajouter un nouveau paragraphe 11 libellé comme suit:

"11 Les installations suivantes doivent être mises à l'essai de la manière prévue dans le Code des méthodes d'essai au feu:

- .1 volets d'incendie, y compris les dispositifs de commande correspondants; et
- .2 passages de gaines à travers des cloisonnements du type "A". Lorsque les manchons d'acier sont directement rivés aux gaines de ventilation au moyen de brides rivetées ou vissées, ou par soudure, il n'est pas nécessaire de procéder à la mise à l'essai."

nisation angenommene Internationale Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren, der von der Organisation unter der Voraussetzung geändert werden kann, daß solche Änderungen in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Artikels VIII dieses Übereinkommens betreffend das auf die Anlage mit Ausnahme ihres Kapitels I anwendbare Änderungsverfahren angenommen, in Kraft gesetzt und wirksam werden."

Regel 12 – Selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme

25 Der bisherige Absatz 1.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"1.2 Zu jedem Berieselungsabschnitt muß eine Einrichtung gehören, die selbsttätig in einem oder mehreren Anzeigeräten ein optisches und akustisches Alarmsignal auslöst, sobald ein Sprinkler in Betrieb gesetzt wird. Die Alarmsysteme müssen so gebaut sein, daß sie jeden in dem System auftretenden Fehler anzeigen. Diese Geräte müssen anzeigen, in welchem von dem System überwachten Abschnitt ein Brand aufgetreten ist, und müssen auf der Kommandobrücke zentral zusammengefaßt sein; außerdem müssen optische und akustische Alarmsignale von dem Gerät an einem anderen Ort als auf der Kommandobrücke gegeben werden, um sicherzustellen, daß die Feueranzeige sofort von der Besatzung wahrgenommen wird."

26 Die bisherigen Absätze 1.2.1 und 1.2.2 werden gestrichen.

Regel 16 – Lüftungssysteme auf Schiffen, die keine Fahrgastschiffe mit mehr als 36 Fahrgästen sind

27 Der bisherige Absatz 1.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"1 Diese Kanäle müssen aus einem Werkstoff sein, der schwerentflammbar ist;"

28 Es wird folgender neuer Absatz 11 angefügt:

"11 Die folgenden Einrichtungen sind in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren zu prüfen:

- .1 Brandklappen einschließlich der zugehörigen Bedienungseinrichtungen und
- .2 Lüftungskanaldurchführungen in Trennflächen vom Typ "A". Werden Stahlmanschetten beziehungsweise Stutzen mit den Lüftungskanälen durch genietete oder geschraubte Flansche oder durch Schweißung unmittelbar verbunden, so ist eine Brandprüfung nicht erforderlich."

Regulation 17 – Fireman's outfit

29 At the end of paragraph 3.1.1 the following sentence is added:

„however, for stairway enclosures which constitute individual main vertical zones and for the main vertical zones in the fore or aft end of a ship which do not contain spaces of categories 26.2.2(6), (7), (8) or (12), no additional fireman's outfits are required.“

Regulation 18 – Miscellaneous items

30 In the parenthesis below the title of the regulation, the words „and 8“ in the first sentence are deleted and the following sentence is added:

„Paragraph 8 of this regulation applies to ships constructed on or after 1 July 1998.“

31 Existing paragraph 8 is replaced by the following:

„8 Provisions for helicopter facilities shall be in accordance with the standards developed by the Organization.“

**Part B – Fire safety
measures for passenger ships**

Regulation 24 – Main vertical zones and horizontal zones

32 The third sentence of existing paragraph 1.1 is replaced by the following:

„Where a category 26.2.2(5), (9) or (10) space is on one side or where fuel oil tanks are on both sides of the division, the standard may be reduced to A-0.“

Regulation 26 – Fire integrity of bulkheads and decks in ships carrying more than 36 passengers

33 The words „26.1 to 26.4“ in paragraph 1 are replaced by „26.1 and 26.2“ and the superscript „d“ is added in the fourth row under columns 6, 7, 8 and 9 of table 26.1 and the following note is added to table 26.1:

„*) Where spaces of category 6, 7, 8 and 9 are located completely within the outer perimeter of the muster station, the bulkheads of these spaces are allowed to be of „B-0“ class integrity. Control positions for audio, video and light installations may be considered as part of the muster station.“

Règle 17 – Equipement de pompier

29 Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 3.1.1:

«; il n'est toutefois pas nécessaire d'exiger des équipements de pompier supplémentaires pour les entourages d'escaliers qui constituent des tranches verticales principales individuelles et pour les tranches verticales principales situées à l'avant ou à l'arrière du navire qui ne comportent pas de locaux des catégories (6), (7), (8) ou (12) de la règle 26.2.2.»

Règle 18 – Divers

30 Dans la première phrase du texte placé entre parenthèses, au-dessous de l'intitulé de cette règle, supprimer «et 8» et mettre les mots «les paragraphes ... s'appliquent» au singulier. Ajouter également une troisième phrase libellée comme suit:

«Le paragraphe 8 de la présente règle s'applique aux navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date.»

31 Remplacer l'actuel paragraphe 8 par ce qui suit:

«8 Les dispositions relatives aux installations pour hélicoptères doivent être conformes aux normes élaborées par l'Organisation.»

**Partie B – Mesures de protection
contre l'incendie applicables
aux navires à passagers**

Règle 24 – Tranches verticales principales et zones horizontales

32 Remplacer la troisième phrase de l'actuel paragraphe 1.1 par ce qui suit:

«Lorsqu'un local de la catégorie (5), (9) ou (10) de la règle 26.2.2 se trouve sur l'un des côtés du cloisonnement ou lorsque des citernes de combustible liquide se trouvent des deux côtés du cloisonnement, on peut appliquer la norme inférieure A-0.»

Règle 26 – Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires transportant plus de 36 passagers

33 Au paragraphe 1, remplacer «26.1 à 26.4» par «26.1 et 26.2» et dans la table 26.1, ajouter l'indice «d» à la quatrième ligne des colonnes 6, 7, 8 et 9 et ajouter une note «d» libellée comme suit:

„*) Lorsque les locaux des catégories 6, 7, 8 et 9 sont entièrement situés à l'intérieur du périmètre extérieur du poste de rassemblement, les cloisons de ces locaux peuvent être du type «B-0». Les postes de commande des installations audio, vidéo et d'éclairage peuvent être considérés comme faisant partie du poste de rassemblement.“

Regel 17 – Brandschutzausrüstung

29 Am Ende des Absatzes 3.1.1 wird folgender Satz angefügt:

„Für Treppenschächte, die einzelne Hauptbrandabschnitte bilden, und für Hauptbrandabschnitte im vorderen oder hinteren Ende eines Schiffes, die keine Räume der Gruppen 26.2.2(6), (7), (8) oder (12) enthalten, werden jedoch keine zusätzlichen Brandschutzausrüstungen gefordert.“

Regel 18 – Verschiedenes

30 Bei dem in Klammern gesetzten Wortlaut nach der Überschrift der Regel werden im ersten Satz die Worte „und 8“ gestrichen, und es wird folgender Satz angefügt:

„Absatz 8 dieser Regel findet auf Schiffe Anwendung, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut sind.“

31 Der bisherige Absatz 8 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8 Vorkehrungen für Hubschraubereinrichtungen müssen den von der Organisation entwickelten Standards entsprechen.“

**Teil B – Brandschutzmaßnahmen
für Fahrgastschiffe**

Regel 24 – Senkrechte Hauptbrandabschnitte und waagerechte Brandabschnitte

32 Absatz 1.1 Satz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Befinden sich Räume der Gruppen 26.2.2(5), (9) oder (10) auf einer Seite oder Brennstofftanks auf beiden Seiten einer Trennfläche, so kann der Standard auf „A-0“ herabgesetzt werden.“

Regel 26 – Widerstandsfähigkeit der Schotte und Decks gegen Feuer auf Schiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern

33 In Absatz 1 wird die Angabe „26.1 bis 26.4“ durch die Angabe „26.1 und 26.2“ ersetzt, und in Tabelle 26.1 wird in den Spalten 6, 7, 8 und 9 Zeile 4 der hochgesetzte Index „d“ hinzugefügt; ferner wird Tabelle 26.1 folgende Fußnote angefügt:

„*) Befinden sich Räume der Gruppen 6, 7, 8 und 9 vollständig innerhalb der äußeren Umschließung eines Sammelplatzes, so können die Schotte dieser Räume von einer Widerstandsfähigkeit des Typs „B-0“ sein. Stellen, von denen aus Ton-, Video- und Lichtanlagen gesteuert werden, können als Teil eines Sammelplatzes angesehen werden.“

Regulation 28 – Means of escape

34 At the end of paragraph 1.10, “.” is replaced by “; and”.

35 The following new subparagraph 1.11 is added:

„1.11 In all passenger ships carrying more than 36 passengers, the requirements of 1.10 and regulation 41-2.4.7 shall also apply to the crew accommodation areas.”

Regulation 30 – Openings in “A” class divisions

36 Existing paragraph 4 is replaced by the following:

“4 Fire doors in main vertical zone bulkheads, galley boundaries and stairway enclosures other than power-operated watertight doors and those which are normally locked, shall satisfy the following requirements:

- .1 the doors shall be self-closing and be capable of closing against an angle of inclination of up to 3.5° opposing closure;
- .2 the approximate time of closure for hinged fire doors shall be no more than 40 s and no less than 10 s from the beginning of their movement with the ship in upright position. The approximate uniform rate of closure for sliding fire doors shall be of no more than 0.2 m/s and no less than 0.1 m/s with the ship in the upright position;
- .3 the doors shall be capable of remote release from the continuously manned central control station, either simultaneously or in groups and shall be capable of release also individually from a position at both sides of the door. Release switches shall have an on-off function to prevent automatic resetting of the system;
- .4 hold-back hooks not subject to central control station release are prohibited;
- .5 a door closed remotely from the central control station shall be capable of being re-opened at both sides of the door by local control. After such local opening, the door shall automatically close again;

Règle 28 – Moyens d'évacuation

34 Modification sans objet en français.

35 Ajouter un nouveau paragraphe 1.11 libellé comme suit:

„1.11 A bord de tous les navires à passagers transportant plus de 36 passagers, les prescriptions du paragraphe 1.10 et de la règle 41-2.4.7 doivent également s'appliquer aux locaux d'habitation de l'équipage.”

Règle 30 – Ouvertures pratiquées dans les cloisonnements du type «A»

36 Remplacer l'actuel paragraphe 4 par ce qui suit:

«4 Les portes d'incendie situées dans les cloisons des tranches verticales principales et dans les entourages de cuisines et d'escaliers, autres que les portes étanches à l'eau mues par une source d'énergie et que les portes normalement fermées à clef, doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

- .1 les portes doivent être munies de dispositifs de fermeture automatique qui puissent fonctionner en dépit d'une inclinaison défavorable de 3,5°;
- .2 les portes à charnières doivent se fermer en 40 s au maximum et 10 s au minimum, à compter du moment où elles se mettent en mouvement, lorsque le navire est en position droite. Les portes à glissières doivent se fermer à une vitesse quasiment constante de 0,2 m/s au maximum et de 0,1 m/s au minimum lorsque le navire est en position droite;
- .3 les portes doivent pouvoir être fermées à distance, simultanément ou par groupes, à partir du poste de sécurité central gardé en permanence et aussi pouvoir être fermées séparément à partir d'un emplacement de chaque côté de la porte. Les manettes de déclenchement doivent avoir une fonction arrêt-marche afin d'empêcher le réenclenchement automatique du système;
- .4 il est interdit d'installer des dispositifs de retenue qui ne soient pas contrôlés depuis un poste de sécurité central;
- .5 une porte fermée à distance depuis le poste de sécurité central doit pouvoir être rouverte de chaque côté au moyen d'une commande locale. Après avoir été ainsi ouverte localement, la porte doit se refermer automatiquement;

Regel 28 – Fluchtwege

34 Am Ende des Absatzes 1.10 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und das Wort „und“ angefügt.

35 Es wird folgender neuer Absatz 1.11 angefügt:

„1.11 auf allen Fahrgastschiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, sind die Vorschriften des Absatzes 1.10 und der Regel 41-2.4.7 auch auf die Unterkunftsbereiche der Besatzung anzuwenden.”

Regel 30 – Öffnungen in den Trennflächen vom Typ „A“

36 Der bisherige Absatz 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Mit Ausnahme von wasserdichten Türen mit Kraftantrieb und solchen, die normalerweise abgeschlossen sind, müssen Feuertüren in Schotten der senkrechten Hauptbrandabschnitte und in den Umschließungen der Küchen und Treppenschächte den folgenden Anforderungen genügen:

- .1 Die Türen müssen sich selbsttätig schließen, und zwar noch gegen eine Neigung von 3,5 Grad;
- .2 bei Feuerklapptüren darf die ungefähre Schließzeit nicht mehr als 40 Sekunden und nicht weniger als 10 Sekunden vom Beginn der Bewegung an bei aufrechter Schwimmelage des Schiffes betragen. Bei Feuerschiebetüren darf die ungefähre, gleichförmige Schließgeschwindigkeit nicht mehr als 0,2 Meter je Sekunde und nicht weniger als 0,1 Meter je Sekunde bei aufrechter Schwimmelage des Schiffes betragen;
- .3 der Schließvorgang der Türen muß fernbedient entweder gleichzeitig oder in Gruppen von einer ständig besetzten zentralen Kontrollstation aus und außerdem einzeln von einer Stelle auf beiden Seiten der Tür ausgelöst werden können. Auslöseschalter müssen eine Ein-Aus-Schaltfunktion haben, um ein automatisches Wiedereinschalten des Systems zu vermeiden;
- .4 Feststellhaken, die nicht von der zentralen Kontrollstation aus ausgelöst werden können, sind verboten;
- .5 eine Tür, die von der zentralen Kontrollstation aus fernbedient geschlossen wurde, muß durch Bedienelemente vor Ort auf beiden Seiten der Tür wieder geöffnet werden können. Nach einer solchen Öffnung vor Ort muß sich die Tür selbsttätig wieder schließen;

- | | | | | | |
|-----|--|-----|---|-----|---|
| .6 | indication shall be provided at the fire door indicator panel in the continuously manned central control station whether each of the remote-released doors are closed; | .6 | le tableau indicateur des portes d'incendie du poste de sécurité central gardé en permanence doit indiquer si les portes manœuvrées à distance sont fermées; | .6 | durch Anzeige an der Feuertüren-Kontrolltafel in der ständig besetzten zentralen Kontrollstation muß ersichtlich sein, ob jede durch Fernauslösung betätigte Tür geschlossen ist; |
| .7 | the release mechanism shall be so designed that the door will automatically close in the event of disruption of the control system or main source of electric power; | .7 | le mécanisme de déclenchement doit être conçu de façon que les portes se ferment automatiquement en cas de défaillance du dispositif de commande ou de la source principale d'énergie électrique; | .7 | die Auslösevorrichtung muß so konstruiert sein, daß sich die Tür bei einer Störung im Steuerungssystem oder in der Hauptstromquelle selbsttätig schließt; |
| .8 | local power accumulators for power-operated doors shall be provided in the immediate vicinity of the doors to enable the doors to be operated after disruption of the control system or main source of electric power at least ten times (fully opened and closed) using the local controls; | .8 | des accumulateurs d'énergie locaux doivent être prévus au voisinage immédiat des portes mues par une source d'énergie afin que celles-ci puissent être manœuvrées au moins dix fois (ouverture et fermeture complètes) au moyen des commandes locales après une défaillance du dispositif de commande ou de la source principale d'énergie électrique; | .8 | für kraftbetriebene Türen müssen vor Ort Energiespeicher in unmittelbarer Nähe der Türen angeordnet sein, die sicherstellen, daß nach einer Störung im Steuerungssystem oder in der Hauptstromquelle die Türen unter Benutzung der Bedienelemente vor Ort mindestens zehnmal betätigt (vollständig geöffnet und geschlossen) werden können; |
| .9 | disruption of the control system or main source of electric power at one door shall not impair the safe functioning of the other doors; | .9 | une défaillance du dispositif de commande ou de la source principale d'énergie électrique d'une porte ne doit pas porter atteinte à la sécurité du fonctionnement des autres portes; | .9 | eine Störung des Steuerungssystems oder der Hauptstromquelle einer Tür darf die sichere Funktion der anderen Türen nicht beeinträchtigen; |
| .10 | remote-released sliding or power-operated doors shall be equipped with an alarm that sounds for at least 5 s but no more than 10 s after the door is released from the central control station and before the door begins to move and continue sounding until the door is completely closed; | .10 | les portes à glissières ou mues par une source d'énergie dont la fermeture est commandée à distance doivent être équipées d'une alarme sonore qui se déclenche lorsque la fermeture de la porte est mise en route depuis le poste de commande central et qui retentisse 5 s au moins mais pas plus de 10 s avant que le mouvement de fermeture de la porte soit amorcé et qui continue de retentir jusqu'à la fermeture complète de la porte; | .10 | Schiebetüren mit Fernauslösung oder Türen mit Kraftantrieb müssen mit einer Warneinrichtung versehen sein, die mindestens 5 Sekunden, aber nicht mehr als 10 Sekunden, nachdem der Schließvorgang von der zentralen Kontrollstation ausgelöst wurde und bevor sich die Tür in Bewegung setzt, ertönt und deren Ton anhält, bis die Tür vollständig geschlossen ist; |
| .11 | a door designed to re-open upon contacting an object in its path shall re-open not more than 1m from the point of contact; | .11 | une porte qui est conçue pour se rouvrir au contact d'un objet sur sa trajectoire doit se rouvrir en laissant un espace maximum de 1m à partir du point de contact; | .11 | eine Tür, die sich bei Betätigen einer Kontakteleiste wieder öffnet, darf sich nicht mehr als 1 Meter vom Kontaktpunkt aus öffnen; |
| .12 | double-leaf doors equipped with a latch necessary to their fire integrity shall have a latch that is automatically activated by the operation of the doors when released by the control system; | .12 | les portes à deux battants qui sont munies d'un verrou nécessaire à leur intégrité au feu doivent avoir un verrou qui se déclenche automatiquement lors de la manœuvre des portes lorsqu'elles sont actionnées par le dispositif de commande; | .12 | bei zweiflügeligen Türen, die zur Herstellung ihrer Feuerwiderstandsfähigkeit mit einer Verriegelung versehen sind, muß diese selbsttätig durch die Bewegung der Türen betätigt werden, wenn der Schließvorgang durch das Steuerungssystem ausgelöst wird; |
| .13 | doors giving direct access to special category spaces which are power-operated and automatically closed need not be equipped with the alarms and remote-release mechanisms required in .3 and .10; | .13 | les portes donnant directement sur des locaux de catégorie spéciale qui sont mues par une source d'énergie et se ferment automatiquement n'ont pas à être équipées des alarmes et des mécanismes de fermeture à distance qui sont exigés aux alinéas .3 et .10; | .13 | kraftbetriebene, automatisch schließende Türen, die einen unmittelbaren Zugang zu Sonderräumen ermöglichen, brauchen nicht mit Warneinrichtungen und Fernauslösevorrichtungen nach den Absätzen .3 und .10 versehen zu sein; |
| .14 | the components of the local control system shall be accessible for maintenance and adjusting; and | .14 | les éléments du dispositif de commande local doivent être accessibles aux fins d'entretien et de réglage; et | .14 | die Einzelteile der Steuerungssysteme vor Ort müssen für Wartung und Einstellung zugänglich sein; |
| .15 | power-operated doors shall be provided with a control system of an approved type which shall be able to operate in case of fire, this being determined in accordance with the | .15 | les portes mues par une source d'énergie doivent être pourvues d'un dispositif de commande d'un type approuvé, capable de fonctionner en cas d'incendie, cela étant déterminé | .15 | Türen mit Kraftantrieb müssen mit einem Steuerungssystem eines zugelassenen Typs ausgerüstet sein, das im Fall eines Brandes betrieben werden kann; dies ist in Überein- |

Fire Test Procedures Code. This system shall satisfy the following requirements:

- .15.1 the control system shall be able to operate the door at the temperature of at least 200 °C for at least 60 min, served by the power supply;
- .15.2 the power supply for all other doors not subject to fire shall not be impaired; and
- .15.3 at temperatures exceeding 200 °C the control system shall be automatically isolated from the power supply and shall be capable of keeping the door closed up to at least 945 °C."

37 The second sentence of existing paragraph 6 ist replaced by the following:

"The requirements for "A" class integrity of the outer boundaries of the ship shall not apply to exterior doors, except for those in superstructures and deckhouses facing life-saving appliances, embarkation and external muster station areas, external stairs and open decks used for escape routes. Stairway enclosure doors need not meet this requirement."

Regulation 32 – Ventilation systems

38 Existing paragraph 1.1 is replaced by the following:

"1.1 The ventilation system of a passenger ship carrying more than 36 passengers shall, in addition to this part of this regulation, also be in compliance with the requirements of regulations 16.2, to 16.6, 16.8, 16.9 and 16.11."

39 Existing paragraph 1.4.3.1 is replaced by the following:

"3.1 the duct is constructed of a material which has low flame spread characteristics;"

Regulation 34 – Restricted use of combustible materials

40 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

"2 Vapour barriers and adhesives used in conjunction with insulation, as well as insulation of pipe fittings, for cold service systems need not be non-combustible, but they shall be kept to the minimum quantity practicable and their exposed surfaces shall have low flame spread characteristics."

conformément au Code des méthodes d'essai au feu. Ce dispositif doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

- .15.1 le dispositif de commande doit pouvoir manœuvrer la porte à une température d'au moins 200 °C pendant 60 minutes au moins, en utilisant la source d'énergie;
- .15.2 la source d'énergie de toutes les autres portes non touchées par l'incendie ne doit pas être compromise; et
- .15.3 lorsque la température dépasse 200 °C, le dispositif de commande doit automatiquement être isolé de la source d'énergie et doit pouvoir maintenir la porte fermée jusqu'à une température de 945 °C au moins."

37 Remplacer la deuxième phrase de l'actuel paragraphe 6 par ce qui suit:

"Les dispositions concernant l'application des normes d'intégrité au feu du type «A» pour les cloisonnements qui constituent les limites extérieures du navire ne s'appliquent pas aux portes extérieures, à l'exception de celles qui sont ménagées dans les superstructures et les roufs et qui donnent sur les engins de sauvetage, les zones d'embarquement et les postes de rassemblement extérieurs, les escaliers extérieurs et les ponts découverts servant d'échappées. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux portes qui donnent sur les entourages d'escaliers."

Règle 32 – Systèmes de ventilation

38 Remplacer l'actuel paragraphe 1.1 par ce qui suit:

"1.1 Le système de ventilation d'un navire à passagers transportant plus de 36 passagers doit satisfaire aux prescriptions de la section 1 de la présente règle et également aux prescriptions des paragraphes 2 à 6, 8, 9 et 11 de la règle 16."

39 Remplacer l'actuel paragraphe 1.4.3.1 par ce qui suit:

"3.1 ces longueurs de conduits doivent être en un matériau qui a un faible pouvoir propagateur de flamme;"

Règle 34 – Utilisation restreinte des matériaux combustibles

40 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit:

"2 Les écrans anticondensation et les produits adhésifs utilisés pour l'isolation des systèmes de distribution de fluides à basse température ainsi que l'isolation des accessoires des tuyautages correspondants peuvent ne pas être incombustibles mais ils doivent être en quantité aussi limitée que possible et leur surface apparente doit avoir un faible pouvoir propagateur de flamme."

stimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen. Dieses System muß den folgenden Bedingungen genügen:

- .15.1 Das Steuerungssystem muß die Tür bei einer Temperatur von mindestens 200 °C über einen Zeitraum von mindestens 60 Minuten mittels ihrer Energieversorgung betreiben können;
- .15.2 die Energieversorgung aller anderen Türen, die dem Brand nicht ausgesetzt sind, darf nicht beeinträchtigt werden, und
- .15.3 das Steuerungssystem muß bei einer Temperatur von mehr als 200 °C selbsttätig von der Energieversorgung abgetrennt werden und muß in der Lage sein, die Tür bis zu einer Temperatur von mindestens 945 °C geschlossen zu halten."

37 Absatz 6 Satz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die Vorschriften über die Typ „A“-Widerstandsfähigkeit der äußeren Begrenzungen eines Schiffes gelten nicht für Außentüren, davon ausgenommen sind Außentüren in Aufbauten und Deckshäusern, die Rettungsmitteln, Einbootungsstationen und außenliegenden Sammelplätzen, Außentritten und freien Decks, die als Fluchtwege benutzt werden, zugewandt sind. Türen von Treppenschächten brauchen diesen Vorschriften nicht zu entsprechen."

Regel 32 – Lüftungssysteme

38 Der bisherige Absatz 1.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"1.1 Das Lüftungssystem eines Fahrgastschiffs, das mehr als 36 Fahrgäste befördert, muß außer diesem Teil dieser Regel auch den Anforderungen der Regeln 16.2 bis 16.6, 16.8, 16.9 und 16.11 entsprechen."

39 Der bisherige Absatz 1.4.3.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"3.1 Der Kanal ist aus einem Werkstoff hergestellt, der schwerentflammbar ist."

Regel 34 – Beschränkte Verwendung brennbarer Werkstoffe

40 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"2 Dampfsperren und Klebstoffe, die im Zusammenhang mit der Isolierung verwendet werden, sowie die Isolierung von Komponenten der Rohrleitungen von Kältsystemen, brauchen nicht aus nichtbrennbarem Werkstoff zu bestehen; sie müssen jedoch in möglichst geringer Menge verwendet werden, und ihre freiliegenden Flächen müssen schwerentflammbar sein."

41 Existing paragraph 7 is replaced by the following:

“7 Paints, varnishes and other finishes used on exposed interior surfaces shall not be capable of producing excessive quantities of smoke and toxic products, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.”

42 Existing paragraph 8 is replaced by the following:

“8 Primary deck coverings, if applied within accommodation and service spaces and control stations, shall be of an approved material which will not readily ignite or give rise to toxic or explosive hazards at elevated temperatures, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.”

Regulation 37 – Protection of special category spaces

43 In paragraph 1.2.1, the following third sentence is added:

“Where fuel oil tanks are below a special category space, the integrity of the deck between such spaces may be reduced to “A-0” standard.”

44 The following new paragraph 4 is added:

“4 Permanent openings for ventilation

Permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of special category spaces shall be so situated that a fire in the special category space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the special category spaces.”

Regulation 38 – Protection of cargo spaces, other than special category spaces, intended for the carriage of motor vehicles with fuel in their tanks for their own propulsion

45 The following new paragraph 5 and 6 are added:

“5 Permanent openings for ventilation

Permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of cargo spaces shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and

41 Remplacer l'actuel paragraphe 7 par ce qui suit:

“7 Les peintures, les vernis et autres produits utilisés sur des surfaces intérieures apparentes ne doivent pas dégager de trop grandes quantités de fumée et de produits toxiques, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.”

42 Remplacer l'actuel paragraphe 8 par ce qui suit:

“8 S'il y a des revêtements de pont à l'intérieur des locaux d'habitation et de service et des postes de sécurité, les sous-couches doivent être en matériaux approuvés qui ne s'enflamment pas aisément et ne risquent pas d'être toxiques ou d'exploser à des températures élevées, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.”

Règle 37 – Protection des locaux de catégorie spéciale

43 Au paragraphe 1.2.1, ajouter une troisième phrase, libellée comme suit:

“Lorsque des citernes de combustible liquide sont situées au-dessous d'un local de catégorie spéciale, le pont entre ces espaces peut être isolé selon la norme inférieure A-0.”

44 Ajouter un nouveau paragraphe 4, libellé comme suit:

“4 Ouvertures permanentes pour la ventilation

Les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des locaux de catégorie spéciale doivent être situées de sorte qu'un incendie dans le local de catégorie spéciale ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les toits au-dessus des locaux de catégorie spéciale.”

Règle 38 – Protection des espaces à cargaison, autres que les locaux de catégorie spéciale, destinés au transport des véhicules automobiles ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion

45 Ajouter les nouveaux paragraphes 5 et 6 suivants:

“5 Ouvertures permanentes pour la ventilation

Les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des espaces à cargaison doivent être situées de manière qu'un incendie dans l'espace à cargaison ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement pour les embarcations et

41 Der bisherige Absatz 7 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„7 Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf freiliegenden Innenflächen verwendet werden, dürfen keine außergewöhnlichen Mengen von Rauch und giftigen Stoffen erzeugen; dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.“

42 Der bisherige Absatz 8 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8 Unterste Decksbeläge müssen, sofern sie in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen und in Kontrollstationen verwendet werden, aus zugelassenem, schwerentflammbarem Werkstoff bestehen, der bei erhöhten Temperaturen nicht zu Vergiftungs- oder Explosionsgefahr führt; dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.“

Regel 37 – Schutz der Sonderräume

43 Absatz 1.2.1 wird folgender dritter Satz angefügt:

„Befinden sich Brennstofftanks unter einem Sonderraum, so kann die Widerstandsfähigkeit des Decks zwischen solchen Räumen auf den Standard „A-0“ herabgesetzt werden.“

44 Es wird folgender neuer Absatz 4 angefügt:

„4 Nichtverschließbare Lüftungsöffnungen

Nichtverschließbare Öffnungen in der Seitenbeplattung, den Endschotten oder dem darüber liegenden Deck von Sonderräumen müssen so angeordnet sein, daß ein Brand in einem Sonderraum die Aufstellungsbereiche und Einbootungsstationen für Überlebensfahrzeuge, Unterkunftsräume, Wirtschaftsräume und Kontrollstationen in Aufbauten und Deckshäusern über den Sonderräumen nicht gefährdet.“

Regel 38 – Schutz der Laderäume – mit Ausnahme der Sonderräume –, die für die Beförderung von Kraftfahrzeugen mit flüssigem Brennstoff in ihren Tanks für ihren Eigenantrieb bestimmt sind

45 Es werden folgende neue Absätze 5 und 6 angefügt:

„5 Nichtverschließbare Lüftungsöffnungen

Nichtverschließbare Öffnungen in der Seitenbeplattung, den Endschotten oder dem darüber liegenden Deck von Laderäumen müssen so angeordnet sein, daß ein Brand in einem Laderaum die Aufstellungsbereiche und Einbootungsstationen für Überlebensfahrzeuge, Unterkunftsräume, Wirt-

deckhouses above the cargo spaces.

radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les roufs au-dessus des espaces à cargaison.

schaftsräume und Kontrollstationen in Aufbauten und Deckshäusern über den Laderäumen nicht gefährdet.

6 Structural protection

For ro-ro cargo spaces of ships constructed on or after 1 July 1998, the requirements of paragraphs 1.1, 1.2 and 1.3 of regulation 38-1 shall be complied with."

6 Protection de la structure

A bord des navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date, les espaces rouliers à cargaison doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1.1, 1.2 et 1.3 de la règle 38-1."

6 Baulicher Schutz

Die Ro-Ro-Laderäume auf Schiffen, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut sind, müssen den Vorschriften der Absätze 1.1, 1.2 und 1.3 der Regel 38-1 genügen."

46 The following new regulation 38-1 is added:

"Regulation 38-1

Protection of closed and open ro-ro cargo spaces, other than special category spaces and ro-ro cargo spaces intended for the carriage of motor vehicles with fuel in their tanks

46 Ajouter la nouvelle règle 38-1 ci-après:

«Règle 38-1

Protection des espaces rouliers à cargaison fermés et ouverts, autres que les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison destinés au transport de véhicules automobiles ayant du carburant dans leur réservoir

46 Es wird folgende neue Regel 38-1 eingefügt:

„Regel 38-1

Schutz der geschlossenen und offenen Ro-Ro-Laderäume – mit Ausnahme der Sonderräume und Ro-Ro-Laderäume, die für die Beförderung von Kraftfahrzeugen mit flüssigem Brennstoff in ihren Tanks bestimmt sind

1 General

1.1 The basic principles underlying regulation 37.1.1 also apply to this regulation.

1 Généralités

1.1 Les principes fondamentaux de la règle 37.1.1 s'appliquent également à la présente règle.

1 Allgemeines

1.1 Die maßgebenden Grundsätze der Regel 37.1.1 gelten auch für diese Regel.

1.2 In passenger ships carrying more than 36 passengers, the boundary bulkheads and decks of closed and open ro-ro cargo spaces shall be insulated to "A-60" class standard. However, where a category 26.2.2(5), (9) or (10) space is on one side of the division, the standard may be reduced to "A-0". Where fuel oil tanks are below a ro-ro cargo space, the integrity of the deck between such spaces may be reduced to "A-0" standard.

1.2 A bord des navires à passagers transportant plus de 36 passagers, les cloisons et les ponts délimitant des espaces à cargaison rouliers fermés et ouverts doivent être isolés selon la norme «A-60». Toutefois, lorsqu'un local de la catégorie (5), (9) ou (10) de la Règle 26.2.2 se trouve sur l'un des côtés du cloisonnement, la norme inférieure «A-0» peut être appliquée. Lorsque des citernes de combustibles liquides sont situées au-dessous d'un local de catégorie spéciale, le pont entre ces espaces peut être isolé selon la norme inférieure «A-0».

1.2 Auf Fahrgastschiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, müssen die Begrenzungsschotte und -decks von geschlossenen und offenen Ro-Ro-Laderäumen dem Typ „A-60“ entsprechend isoliert sein. Befindet sich jedoch auf einer Seite der Trennfläche ein Raum der Gruppen 26.2.2(5), (9) oder (10), so darf der Standard auf „A-0“ verringert werden. Befinden sich Brennstofftanks unter einem Ro-Ro-Laderaum, so kann die Widerstandsfähigkeit des Decks zwischen solchen Räumen auf den Standard „A-0“ herabgesetzt werden.

1.3 In passenger ships carrying not more than 36 passengers the boundary bulkheads and decks of closed and open ro-ro cargo spaces shall have a fire integrity as required for category (8) spaces in table 27.1 and the horizontal boundaries as required for category (8) spaces in table 27.2.

1.3 A bord des navires à passagers ne transportant pas plus de 36 passagers, les cloisons et les ponts délimitant des espaces rouliers à cargaison fermés et ouverts doivent être isolés conformément aux prescriptions applicables aux espaces de la catégorie (8) de la table 27.1, tandis que les cloisonnements horizontaux doivent l'être conformément aux prescriptions applicables aux espaces de la catégorie (8) de la table 27.2.

1.3 Auf Fahrgastschiffen, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, müssen die Begrenzungsschotte und -decks von geschlossenen und offenen Ro-Ro-Laderäumen eine Widerstandsfähigkeit gegen Feuer haben, wie sie für Räume der Gruppe (8) in Tabelle 27.1 und für waagerechte Begrenzungen für Räume der Gruppe (8) in Tabelle 27.2 vorgeschrieben ist.

1.4 Permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of open and closed ro-ro cargo spaces shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces.

1.4 Les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des espaces rouliers à cargaison fermés et ouverts doivent être situées de manière qu'un incendie dans l'espace à cargaison ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement pour embarcations et radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les roufs au-dessus des espaces à cargaison.

1.4 Nichtverschließbare Öffnungen in der Seitenbeplattung, den Endschotten oder dem darüber liegenden Deck von offenen und geschlossenen Ro-Ro-Laderäumen müssen so angeordnet sein, daß ein Brand in einem Laderaum die Aufstellungsbereiche und Einbootungsstationen für Überlebensfahrzeuge, Unterkunftsräume, Wirtschaftsräume und Kontrollstationen in Aufbauten und Deckshäusern über den Laderäumen nicht gefährdet.

2 Closed ro-ro cargo spaces

Closed ro-ro cargo spaces shall comply with the requirements of regulation 38, except for paragraph 4 of that regulation.

2 Espaces rouliers à cargaison fermés

Les espaces rouliers à cargaison fermés doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 38, à l'exception du paragraphe 4.

2 Geschlossene Ro-Ro-Laderäume

Geschlossene Ro-Ro-Laderäume müssen den Vorschriften der Regel 38 mit Ausnahme des Absatzes 4 entsprechen.

3 Open ro-ro cargo spaces

Open ro-ro cargo spaces shall comply with the requirements of regulations 37.1.3, 37.2.1, 38.1, except that a sample extraction smoke detection system is not permitted, and 38.2.3."

Part C – Fire safety
measures for cargo ships

Regulation 49 – Restricted use of combustible materials

47 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

"2 Paints, varnishes and other finishes used on exposed interior surfaces shall not be capable of producing excessive quantities of smoke and toxic products, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

48 Existing paragraph 3 is replaced by the following:

"3 Primary deck coverings, if applied within accommodation and service spaces and control stations, shall be of approved material which will not readily ignite, or give rise to toxic or explosive hazards at elevated temperatures, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

Regulation 50 – Details of construction

49 Existing paragraph 3.1 is replaced by the following:

"3.1 Except in cargo spaces or refrigerated compartments of service spaces, insulating materials shall be non-combustible. Vapour barriers and adhesives used in conjunction with insulation, as well as the insulation of pipe fittings, for cold service systems, need not be of non-combustible materials, but they shall be kept to the minimum quantity practicable and their exposed surfaces shall have low flame spread characteristics."

Regulation 53 – Fire protection arrangements in cargo spaces

50 Existing paragraphs 1.2 and 1.3 are replaced by the following:

"1.2 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1, any cargo space in a ship engaged in the carriage of dangerous goods on deck or in cargo spaces shall be provided with a fixed gas fire-extinguishing system complying with the provisions of

3 Espaces rouliers à cargaison ouverts

Les espaces rouliers à cargaison ouverts doivent satisfaire aux prescriptions des règles 37.1.3, 37.2.1, 38.1, si ce n'est qu'un dispositif de détection de la fumée par prélèvement d'échantillons d'air n'est pas autorisé, et 38.2.3.»

Partie C – Mesures de protection
contre l'incendie applicables
aux navires de charge

Règle 49 – Utilisation restreinte des matériaux combustibles

47 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit:

«2 Les peintures, les vernis et autres produits utilisés sur des surfaces intérieures apparentes ne doivent pas dégager de trop grandes quantités de fumée et de produits toxiques, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.»

48 Remplacer l'actuel paragraphe 3 par ce qui suit:

«3 S'il y a des revêtements de pont à l'intérieur des locaux d'habitation et de service et des postes de sécurité, les sous-couches doivent être en matériaux approuvés qui ne s'enflamment pas aisément et ne risquent pas d'être toxiques ou d'exploser à des températures élevées, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.»

Règle 50 – Détails de construction

49 Remplacer l'actuel paragraphe 3.1 par ce qui suit:

«3.1 Sauf dans les espaces à cargaison et dans les chambres réfrigérées des locaux de service, les matériaux isolants doivent être incombustibles. Les écrans anticondensation et les produits adhésifs utilisés pour l'isolation des systèmes de distribution de fluides à basse température, ainsi que pour l'isolation des accessoires des tuyautages correspondants, peuvent ne pas être incombustibles mais ils doivent être en quantité aussi limitée que possible et leur surface apparente doit avoir un faible pouvoir propagateur de flamme.»

Règle 53 – Dispositifs de protection contre l'incendie dans les espaces à cargaison

50 Remplacer les paragraphes 1.2 et 1.3 par ce qui suit:

«1.2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1, tout espace à cargaison à bord d'un navire affecté au transport de marchandises dangereuses en pontée ou dans des espaces à cargaison doit être équipé d'un dispositif fixe d'extinction par le gaz

3 Offene Ro-Ro-Laderäume

Offene Ro-Ro-Laderäume müssen den Vorschriften der Regeln 37.1.3, 37.2.1, 38.1 mit der Ausnahme, daß ein Absaugrauchmeldesystem nicht gestattet ist, und 38.2.3 entsprechen."

Teil C – Brandschutz-
maßnahmen für Frachtschiffe

Regel 49 – Beschränkte Verwendung brennbarer Werkstoffe

47 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf freiliegenden Innenflächen verwendet werden, dürfen keine außergewöhnlichen Mengen von Rauch und giftigen Stoffen erzeugen; dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.“

48 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Unterste Decksbeläge müssen, sofern sie in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen und in Kontrollstationen verwendet werden, aus zugelassenem, schwerentflammbarem Werkstoff bestehen, der bei erhöhten Temperaturen nicht zu Vergiftungs- oder Explosionsgefahr führt; dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.“

Regel 50 – Einzelheiten der Bauart

49 Der bisherige Absatz 3.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.1 Außer in Laderäumen oder Wirtschaftskühlräumen müssen Isolierwerkstoffe nicht-brennbar sein. Dampfsperren und Klebstoffe, die im Zusammenhang mit der Isolierung verwendet werden, sowie die Isolierung von Komponenten der Rohrleitungen von Kalt-Systemen, brauchen nicht aus nichtbrennbarem Werkstoff zu bestehen; sie müssen jedoch in möglichst geringer Menge verwendet werden, und ihre freiliegenden Flächen müssen schwerentflammbar sein.“

Regel 53 – Brandschutzvorkehrungen in Laderäumen

50 Die bisherigen Absätze 1.2 und 1.3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1.2 Ungeachtet des Absatzes 1.1 muß für jeden Laderaum auf einem Schiff, das gefährliche Güter an Deck oder in Laderäumen befördert, ein den Vorschriften der Regel 5 entsprechendes fest eingebautes Gas-Feuerlöschsystem oder ein Feuerlösch-

regulation 5 or with a fire-extinguishing system which, in the opinion of the Administration, gives equivalent protection for the cargoes carried.

1.3 The Administration may exempt from the requirements of paragraphs 1.1 and 1.2 cargo spaces of any ship if constructed and solely intended for the carriage of ore, coal, grain, unseasoned timber, non-combustible cargoes or cargoes which, in the opinion of the Administration, constitute a low fire risk. Such exemptions may be granted only if the ship is fitted with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the cargo spaces. When such exemptions are granted, the Administration shall issue an Exemption Certificate, irrespective of the date of construction of the ship concerned, in accordance with regulation I/12(a)(vi), and shall ensure that the list of cargoes the ship is permitted to carry is attached to the Exemption Certificate."

51 The following new paragraph 2.5 is added:

"2.5 Permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of open and closed ro-ro cargo spaces shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces."

Regulation 54 – Special requirements for ships carrying dangerous goods

52 The following new paragraph 2.4.3 is added:

"2.4.3 Natural ventilation shall be provided in enclosed cargo spaces intended for the carriage of solid dangerous goods in bulk, where there is no provision for mechanical ventilation."

53 The following new paragraphs 2.10 and 2.11 are added:

"2.10 In ships having ro-ro cargo spaces, a separation shall be provided between a closed ro-ro cargo space and an adjacent open ro-ro cargo space. The separation shall be such as to minimize the passage of dangerous vapours and liquids between such spaces. Alternatively, such separation need not be provided if the ro-ro cargo space is considered to be a closed cargo space over its entire length and shall fully

conforme aux dispositions de la règle 5 ou d'un dispositif d'extinction qui, de l'avis de l'Administration, assure une protection équivalente eu égard aux cargaisons transportées.

1.3 L'Administration peut accorder une dérogation aux dispositions des paragraphes 1.1 et 1.2 dans le cas des espaces à cargaison d'un navire qui a été construit à seule fin de transporter des minerais, du charbon, des grains, du bois vert, des cargaisons incombustibles ou des cargaisons qui, de l'avis de l'Administration, présentent un faible risque d'incendie. Les navires ne peuvent bénéficier de cette dérogation que s'ils sont pourvus de panneaux d'écoutes en acier et de dispositifs permettant de fermer efficacement toutes les manches de ventilation et autres ouvertures communiquant avec les espaces à cargaison. Lorsqu'elle accorde de telles dérogations, l'Administration doit délivrer un certificat d'exemption, quelle que soit la date de construction du navire en question, conformément à la règle I/12 a) vi), et doit s'assurer que la liste des cargaisons que le navire est autorisé à transporter est jointe à ce certificat.»

51 Ajouter un nouveau paragraphe 2.5, libellé comme suit:

«2.5 Les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des espaces rouliers à cargaison ouverts et fermés doivent être situées de manière qu'un incendie dans l'espace à cargaison ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement pour embarcations et radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les roufs au-dessus des espaces à cargaison.»

Règle 54 – Prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses

52 Ajouter le nouveau paragraphe 2.4.3 suivant:

«2.4.3 Une ventilation naturelle doit être assurée dans les espaces à cargaison fermés qui sont destinés au transport de marchandises dangereuses solides en vrac, lorsqu'il n'est pas prévu de ventilation mécanique.»

53 Ajouter deux nouveaux paragraphes 2.10 et 2.11, libellés comme suit:

«2.10 A bord des navires dotés d'espaces rouliers à cargaison, une séparation doit être prévue entre un espace roulier à cargaison fermé et un espace roulier à cargaison ouvert. Cette séparation doit être de nature à réduire au minimum le passage de vapeurs et liquides dangereux entre ces espaces. Il n'y a toutefois pas lieu de prévoir une telle séparation si l'espace roulier à cargaison est considéré comme étant un

system, das nach Auffassung der Verwaltung einen gleichwertigen Schutz für die beförderte Ladung bietet, vorgesehen sein.

1.3 Die Verwaltung kann die Laderäume eines Schiffes von den Vorschriften der Absätze 1.1 und 1.2 befreien, wenn es für die Beförderung von Erz, Kohle, Getreide, Schnittholz und nichtbrennbaren Ladungen oder Ladungen, von denen nach Auffassung der Verwaltung eine geringe Brandgefahr ausgeht, gebaut und ausschließlich bestimmt ist. Solche Befreiungen können nur gewährt werden, wenn das Schiff stählerne Lukendeckel und wirksame Verschlüsse für alle Lüfter und sonstige zu den Laderäumen führende Öffnungen hat. Werden solche Befreiungen gewährt, so hat die Verwaltung unabhängig vom Baudatum des betreffenden Schiffes ein Ausnahmezeugnis in Übereinstimmung mit Regel I/12 (a) (vii) auszustellen und sicherzustellen, daß dem Ausnahmezeugnis eine Liste der Ladungen, die das Schiff befördern darf, beigelegt ist."

51 Es wird folgender neuer Absatz 2.5 angefügt:

„2.5 Nichtverschließbare Öffnungen in der Seitenbeplattung, den Endschotten oder dem darüber liegenden Deck von offenen und geschlossenen Ro-Ro-Laderäumen müssen so angeordnet sein, daß ein Brand in einem Laderaum die Aufstellungsbereiche und Einbootungsstationen für Überlebensfahrzeuge, Unterkunftsräume, Wirtschaftsräume und Kontrollstationen in Aufbauten und Deckshäusern über den Laderäumen nicht gefährdet.“

Regel 54 – Besondere Vorschriften für Schiffe, die gefährliche Güter befördern

52 Es wird folgender neuer Absatz 2.4.3 angefügt:

„2.4.3 Sind in geschlossenen Laderäumen, die für die Beförderung fester gefährlicher Güter in loser Schüttung vorgesehen sind, keine Einrichtungen für eine mechanische Lüftung vorhanden, so ist eine natürliche Lüftung vorzusehen.“

53 Es werden die folgenden neuen Absätze 2.10 und 2.11 angefügt:

„2.10 Auf Schiffen mit Ro-Ro-Laderäumen ist zwischen geschlossenen Ro-Ro-Laderäumen und angrenzenden offenen Ro-Ro-Laderäumen eine Trennung vorzusehen. Die Trennung zwischen diesen Räumen muß so ausgeführt sein, daß ein Durchgang von gefährlichen Dämpfen oder Flüssigkeiten so gering wie möglich gehalten wird. Eine solche Trennung braucht jedoch nicht vorgesehen zu sein, wenn der

comply with the relevant special requirements of this regulation.

2.11 In ships having ro-ro cargo spaces, a separation shall be provided between a closed ro-ro cargo space and an adjacent weather deck. The separation shall be such as to minimize the passage of dangerous vapours and liquids between such spaces. Alternatively, a separation need not be provided if the arrangements of the closed ro-ro cargo spaces are in accordance with those required for the dangerous goods carried on the adjacent weather deck."

espace à cargaison fermé sur toute sa longueur et doit satisfaire en tous points aux prescriptions spéciales pertinentes de la présente règle.

2.11 A bord des navires dotés d'espaces rouliers à cargaison, une séparation doit être prévue entre un espace roulier à cargaison fermé et le pont découvert adjacent. Cette séparation doit être de nature à réduire au minimum le passage de vapeurs et liquides dangereux entre ces espaces. Il n'y a toutefois pas lieu de prévoir une telle séparation si les installations des espaces rouliers à cargaison fermés sont conformes à celles qui sont exigées pour les marchandises dangereuses transportées sur le pont découvert adjacent.»

Ro-Ro-Laderaum über seine gesamte Länge als geschlossener Ro-Ro-Laderaum angesehen wird und die entsprechenden besonderen Vorschriften dieser Regel voll erfüllt.

2.11 Auf Schiffen mit Ro-Ro-Laderäumen ist zwischen geschlossenen Ro-Ro-Laderäumen und dem angrenzenden Wetterdeck eine Trennung vorzusehen. Die Trennung muß so ausgeführt sein, daß ein Durchgang von gefährlichen Dämpfen oder Flüssigkeiten so gering wie möglich gehalten wird. Eine solche Trennung braucht jedoch nicht vorgesehen zu sein, wenn die Vorkehrungen für die geschlossenen Ro-Ro-Laderäume mit denen, die für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem angrenzenden Wetterdeck vorgeschrieben sind, übereinstimmen.“

Table 54.1 – Application of the requirements to different modes of carriage of dangerous goods in ships and cargo spaces

54 Existing table 54.1 is replaced by the following:

“Wherever X appears in table 54.1 it means that this requirement is applicable to all classes of dangerous goods as given in the appropriate line of table 54.3, except as indicated by the notes.

Regulation 54.1.2 → Regulation 54.2 ↓	Weather decks .1 to .5 inclusive	.1 Not specifically designed	.2 Container cargo spaces	.3		.4 Solid dangerous goods in bulk	.5 Shipborne barges
				Closed ro-ro cargo spaces ¹⁾	Open ro-ro cargo spaces		
.1.1	X	X	X	X	X	For application of requirements of regulation 54 to different classes of dangerous goods, see table 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X ⁴⁾
.3	-	X	X	X	-		X ⁴⁾
.4.1	-	X	X ¹⁾	X	-		X ⁴⁾
.4.2	-	X	X ¹⁾	X	-		X ⁴⁾
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X		-
.7	X	X	-	-	X		-
.8	X	X	X ²⁾	X	X		-
.9	-	-	-	X ³⁾	X		-

Notes:

- 1) For classes 4 and 5.1 not applicable to closed freight containers.
For classes 2, 3, 6.1 and 8 when carried in closed freight containers the ventilation rate may be reduced to not less than two air changes. For the purpose of this requirement a portable tank is a closed freight container.
- 2) Applicable to decks only.
- 3) Applies only to closed ro-ro cargo spaces, not capable of being sealed.
- 4) In the special case where the barges are capable of containing flammable vapours or alternatively if they are capable of discharging flammable vapours to a safe space outside the barge carrier compartment by means of ventilation ducts connected to the barges, these requirements may be reduced or waived to the satisfaction of the Administration.
- 5) Special category spaces shall be treated as closed ro-ro cargo spaces when dangerous goods are carried.”

Table 54.1 – Application des prescriptions aux différentes formules de transport des marchandises dangereuses à bord des navires et dans les espaces à cargaison

54 Remplacer l'actuelle table 54.1 par ce qui suit:

«Lorsque le signe «X» apparaît dans la table 54.1, la prescription s'applique à toutes les classes de marchandises dangereuses qui figurent à la ligne appropriée de la table 54.3, sauf indications contraires dans les notes.

Règle 54.1.2 → Règle 54.2 ↓	Pon ts découverts .1 à .5 compris	.1 Espaces non spécia- lement conçus	.2 Espaces à cargaison pour conteneurs	.3		.4 Marchandises dangereuses solides en vrac	.5 Barges de navire
				Espaces rouliers à cargaison fermés ¹⁾	Espaces rouliers à cargaison ouverts		
.1.1	X	X	X	X	X	En ce qui concerne l'application des prescriptions de la règle 54 à différentes classes de marchandises dangereuses, voir la table 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X ⁴⁾
.3	-	X	X	X	-		X ⁴⁾
.4.1	-	X	X ¹⁾	X	-		X ⁴⁾
.4.2	-	X	X ¹⁾	X	-		X ⁴⁾
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X		-
.7	X	X	-	-	X		-
.8	X	X	X ²⁾	X	X		-
.9	-	-	-	X ³⁾	X	-	

Notes:

- 1) Cette prescription ne s'applique pas aux conteneurs fermés transportant des marchandises des classes 4 et 5.1. Pour les marchandises des classes 2, 3, 6.1 et 8 qui sont transportées dans des conteneurs fermés, le taux de ventilation peut être ramené à un minimum de deux changements d'air. Aux fins de cette prescription, une citerne mobile est un conteneur fermé.
- 2) Cette prescription ne s'applique qu'aux ponts.
- 3) Cette prescription ne s'applique qu'aux espaces rouliers à cargaison fermés mais non hermétiques.
- 4) Dans le cas particulier où les barges peuvent retenir les vapeurs inflammables ou si elles peuvent rejeter ces vapeurs, au moyen de conduits de ventilation qui leur sont reliés, dans un espace sûr situé à l'extérieur du compartiment du navire porte-barges, l'application de ces prescriptions peut être moins stricte ou ne pas être exigée, à la satisfaction de l'Administration.
- 5) Les locaux de catégorie spéciale doivent être considérés comme étant des espaces rouliers à cargaison fermés lorsqu'ils sont utilisés pour le transport de marchandises dangereuses.»

Tabelle 54.1 – Anwendung der Vorschriften auf verschiedene Arten der Beförderung gefährlicher Güter auf Schiffen und in Laderäumen

54 Die bisherige Tabelle 54.1 wird durch folgende Tabelle ersetzt:

„Ein „x“ in Tabelle 54.1 bedeutet, daß diese Vorschrift für alle in der entsprechenden Zeile der Tabelle 54.3 angegebenen Klassen gefährlicher Güter gilt, sofern nicht in den Anmerkungen auf etwas anderes hingewiesen wird.“

Regel 54.1.2 → Regel 54.2 ↓	Wetterdecks einschließlich .1 bis .5	.1 Ohne besondere Zweckbestimmung	.2 Container – Laderäume	.3		.4 Feste gefährliche Güter in loser Schüttung	.5 Trägerschiffs- Leichter
				Geschlossene Ro-Ro-Laderäume ⁵⁾	Offene Ro-Ro-Laderäume		
.1.1	X	X	X	X	X	Für die Anwendung der Vorschriften der Regel 54 auf verschiedene Klassen gefährlicher Güter siehe Tabelle 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X ⁴⁾
.3	-	X	X	X	-		X ⁴⁾
.4.1	-	X	X ¹⁾	X	-		X ⁴⁾
.4.2	-	X	X ¹⁾	X	-		X ⁴⁾
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X		-
.7	X	X	-	-	X		-
.8	X	X	X ²⁾	X	X		-
.9	-	-	-	X ³⁾	X		-

Anmerkungen:

1) Für die Klassen 4 und 5.1 nicht auf geschlossene Frachtcontainer anzuwenden.

Für die Klassen 2, 3, 6.1 und 8, sofern sie in geschlossenen Frachtcontainern befördert werden, kann die Lüftungskapazität auf nicht weniger als zwei Luftwechsel herabgesetzt werden. Im Sinne dieser Vorschrift ist ein ortsbeweglicher Tank ein geschlossener Frachtcontainer.

2) Nur auf Decks anzuwenden.

3) Gilt nur für geschlossene Ro-Ro-Laderäume, die nicht verschlossen werden können.

4) In dem besonderen Fall, daß die Leichter entzündbare Dämpfe zurückhalten können oder sie über die mit den Leichtern verbundenen Lüftungseinrichtungen entzündbare Dämpfe an eine sichere Stelle außerhalb der Trägerschiffs-Abteilung abgeben können, dürfen diese Vorschriften mit Zustimmung der Verwaltung verringert oder unbeachtet gelassen werden.

5) Sonderräume sind als geschlossene Ro-Ro-Laderäume zu behandeln, wenn in ihnen gefährliche Güter befördert werden.“

Table 54.2 – Application of the requirements to different classes of dangerous goods for ships and cargo spaces carrying solid dangerous goods in bulk

55 Existing table 54.2 is replaced by the following:

“

Class → Regulation ↓	4.1	4.2	4.3 ⁶⁾	5.1	6.1	8	9
54.2.1.1	X	X	–	X	–	–	X
54.2.1.2	X	X	–	X	–	–	X
54.2.2	X	X ⁷⁾	X	X ⁸⁾	–	–	X ⁹⁾
54.2.4.1	–	X ⁷⁾	X	–	–	–	–
54.2.4.2	X ⁹⁾	X ⁷⁾	X	X ⁷⁾⁹⁾	–	–	X ⁷⁾⁹⁾
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X ⁷⁾	–	–	X ¹⁰⁾

Notes:

- ¹⁾ The hazards of substances in this class which may be carried in bulk are such that special consideration must be given by the Administration to the construction and equipment of the ship involved in addition to meeting the requirements enumerated in this table.
- ²⁾ Only applicable to Seedcake containing solvent extractions, to Ammonium nitrate and to Ammonium nitrate fertilizers.
- ³⁾ Only applicable to Ammonium nitrate and to Ammonium nitrate fertilizers. However, a degree of protection in accordance with standards contained in the International Electrotechnical Commission, publication 79 – Electrical Apparatus for Explosive Gas Atmospheres, is sufficient.
- ⁴⁾ Only suitable wire mesh guards are required.
- ⁵⁾ The requirements of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes adopted by resolution A.434 (XI), as amended, are sufficient.”

Table 54.2 – Application des prescriptions aux différentes classes de marchandises dangereuses à bord des navires et dans les espaces à cargaison transportant des marchandises solides en vrac

55 Remplacer l'actuelle table 54.2 par ce qui suit:

«

Classe → Règle ↓	4.1	4.2	4.3 ⁶⁾	5.1	6.1	8	9
54.2.1.1	X	X	–	X	–	–	X
54.2.1.2	X	X	–	X	–	–	X
54.2.2	X	X ⁷⁾	X	X ⁸⁾	–	–	X ⁸⁾
54.2.4.1	–	X ⁷⁾	X	–	–	–	–
54.2.4.2	X ⁸⁾	X ⁷⁾	X	X ⁷⁾⁹⁾	–	–	X ⁷⁾⁹⁾
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X ⁷⁾	–	–	X ¹⁰⁾

Notes:

- ¹⁾ Les dangers présentés par les substances de cette classe qui peuvent être transportées en vrac sont tels que l'Administration doit accorder une attention particulière à la construction et à l'équipement des navires en question et prévoir des prescriptions supplémentaires à celles qui sont énumérées dans la table ci-dessus.
- ²⁾ Cette prescription s'applique uniquement aux tourteaux contenant des sous-produits de l'extraction par solvant, au nitrate d'ammonium et aux engrais contenant du nitrate d'ammonium.
- ³⁾ Cette prescription s'applique uniquement au nitrate d'ammonium et aux engrais contenant du nitrate d'ammonium. Toutefois, il suffit de prévoir un degré de protection conforme aux normes figurant dans la publication 79 de la Commission électrotechnique internationale intitulée «Appareils électriques destinés aux atmosphères contenant des gaz explosibles».
- ⁴⁾ Seuls des dispositifs de protection grillagés adéquats sont exigés.
- ⁵⁾ Les prescriptions du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (résolution A.434(XI), telle que modifiée) sont suffisantes.»

Tabelle 54.2 – Anwendung der Vorschriften auf verschiedene Klassen gefährlicher Güter für Schiffe und Laderäume, in denen feste gefährliche Güter in loser Schüttung befördert werden

55 Die bisherige Tabelle 54.2 wird durch folgende Tabelle ersetzt:

Klasse → Regel ↓	4.1	4.2	4.3 ⁹⁾	5.1	6.1	8	9
54.2.1.1	X	X	–	X	–	–	X
54.2.1.2	X	X	–	X	–	–	X
54.2.2	X	X ⁷⁾	X	X ⁹⁾	–	–	X ⁹⁾
54.2.4.1	–	X ⁷⁾	X	–	–	–	–
54.2.4.2	X ⁹⁾	X ⁷⁾	X	X ⁷⁾⁹⁾	–	–	X ⁷⁾⁹⁾
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X ⁷⁾	–	–	X ¹⁰⁾

Anmerkungen:

- ¹⁾ Die Gefahren der Stoffe in dieser Klasse, die in loser Schüttung befördert werden können, sind derart, daß die Verwaltung besondere Anforderungen hinsichtlich der in dieser Tabelle aufgeführten Bau- und Ausrüstungsvorschriften für das betreffende Schiff zusätzlich in Betracht zu ziehen hat.
- ²⁾ Nur anzuwenden bei lösemittelbehandeltem Ölkuchen, Ammoniumnitrat und Ammoniumnitrat-Düngemittel.
- ³⁾ Nur anzuwenden bei Ammoniumnitrat und Ammoniumnitrat-Düngemittel. Eine Schutzart, die den Standards der Internationalen Elektrotechnischen Kommission – Veröffentlichung 79 – Elektrische Betriebsmittel für gefährliche explosionsfähige Atmosphäre – entspricht, ist jedoch ausreichend.
- ⁴⁾ Es sind nur geeignete Maschendraht-Schutzgitter erforderlich.
- ⁵⁾ Die Vorschriften der mit Entschließung A.434(XI) angenommenen Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen in der jeweils geltenden Fassung sind ausreichend.“

Tale 54.3 – Application of the requirements to different classes of dangerous goods except solid dangerous goods in bulk

56 Existing table 54.3 is replaced by the following:

Class → Regulation ↓	1.1– 1.6	1.4 S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 liquids	6.1 liquids ≤ 23 °C	6.1 liquids > 23 °C ≤ 61 °C	6.1 solids	8 liquids	8 liquids ≤ 23 °C	8 liquids > 23 °C ≤ 61 °C	8 solids	9
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.2	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X ¹⁾	X ¹⁾	X	X ¹⁾	-	-	X	X	X ¹⁾	-	X	X	-	X ¹⁾
54.2.4.2	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.5	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ⁴⁾
54.2.7	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.8	X ²⁾	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X ³⁾	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Notes:

- ¹⁾ When "mechanically-ventilated spaces" are required by the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended.
- ²⁾ Stow 3 m horizontally away from the machinery space boundaries in all cases.
- ³⁾ Refer to the International Maritime Dangerous Goods Code.
- ⁴⁾ As appropriate to the goods being carried."

Table 54.3 – Application des prescriptions aux différentes classes de marchandises dangereuses, à l'exception des marchandises dangereuses solides en vrac

56 Remplacer l'actuelle table 54.3 par ce qui suit:

Classe → Règle ↓	1.1- 1.6	1.4 S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 liquides	6.1 liquides ≤ 23 °C	6.1 liquides > 23 °C ≤ 61 °C	6.1 solides	8 liquides	8 liquides ≤ 23 °C	8 liquides > 23 °C ≤ 61 °C	8 solides	9
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.2	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X ¹⁾	X ¹⁾	X	X ¹⁾	-	-	X	X	X ¹⁾	-	X	X	-	X ¹⁾
54.2.4.2	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.5	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹⁾
54.2.7	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.8	X ¹²⁾	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹³⁾	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Notes:

¹⁾ Cette prescription s'applique lorsque le Code maritime international des marchandises dangereuses (résolution A.716(17), telle que modifiée) exige des «espaces ventilés mécaniquement».

²⁾ Les marchandises de cette classe doivent être arrimées à une distance horizontale d'au moins 3 m des limites des locaux de machines, dans tous les cas.

³⁾ Se reporter au Code maritime international des marchandises dangereuses.

⁴⁾ Lorsque cela est approprié pour les marchandises dangereuses.»

Tabelle 54.3 – Anwendung der Vorschriften auf verschiedene Klassen gefährlicher Güter mit Ausnahme fester gefährlicher Güter in loser Schüttung

56 Die bisherige Tabelle 54.3 wird durch folgende Tabelle ersetzt:

Regel ↓ \ Klasse →	1.1–1.6	1.4 S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 Flüssig- keiten	6.1 Flüssig- keiten ≤ 23 °C	6.1 Flüssig- keiten > 23 °C ≤ 61 °C	6.1 feste Stoffe	8 Flüssig- keiten	8 Flüssig- keiten ≤ 23 °C	8 Flüssig- keiten > 23 °C ≤ 61 °C	8 feste Stoffe	9
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.2	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X ¹⁾	X ¹⁾	X	X ¹⁾	-	-	X	X	X ¹⁾	-	X	X	-	X ¹⁾
54.2.4.2	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.5	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹⁾
54.2.7	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.8	X ²⁾	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X ³⁾	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Anmerkungen:

¹⁾ Wenn mechanisch belüftete Räume durch den Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen in der jeweils gültigen Fassung vorgeschrieben sind.

²⁾ In allen Fällen 3 Meter waagrecht von den Begrenzungen der Maschinenräume entfernt zu stauen.

³⁾ Es wird auf den Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen verwiesen.

⁴⁾ Entsprechend den beförderten Gütern.“

Part D – Fire safety
measures for tankersPartie D – Mesures de protection
contre l'incendie applicables
aux navires-citernesTeil D – Brandschutzmaßnahmen
für Tankschiffe**Regulation 56 – Location and separation
of spaces**

57 The sentence below the title is replaced by the following:

“(This regulation applies to ships constructed on or after 1 February 1992, except that paragraphs 7, 8.3 and 9 apply to ships constructed on or after 1 July 1998.)”

58 Existing paragraph 7 is replaced by the following:

“7 Exterior boundaries of superstructures and deckhouses enclosing accommodation and including any overhanging decks which support such accommodation, shall be constructed of steel and insulated to “A-60” standard for the whole of the portions which face the cargo area and on the outward sides for a distance of 3 m from the end boundary facing the cargo area. In the case of the sides of those superstructures and deckhouses, such insulation shall be carried as high as is deemed necessary by the Administration.”

59 The second sentence in existing paragraph 8.3 is replaced by the following:

“Such windows and sidescuttles, except wheelhouse windows, shall be constructed to “A-60” class standard.”

60 The following new paragraph 9 is added:

“9 On every ship to which this regulation applies, where there is permanent access from a pipe tunnel to the main pump-room, a watertight door shall be fitted complying with the requirements of regulation II-1/25-9.2 and in addition with the following:

- .1 in addition to bridge operation, the watertight door shall be capable of being manually closed from outside the main pump-room entrance; and
- .2 the watertight door shall be kept closed during normal operations of the ship except when access to the pipe tunnel is required.”

Regulation 59 – Venting, purging, gas-freeing and ventilation

61 The following new paragraph 1.2.3 is added:

“3 a secondary means of allowing full flow relief of vapour, air or inert gas mixtures to prevent over-pressure or

**Règle 56 – Emplacement et séparation
des locaux**

57 Remplacer la phrase qui suit le titre par la suivante:

«(La présente règle s'applique aux navires construits le 1^{er} février 1992 ou après cette date, à l'exception des paragraphes 7, 8.3 et 9 qui s'appliquent aux navires construits le 1^{er} juillet 1998.)»

58 Remplacer l'actuel paragraphe 7 par ce qui suit:

“7 Les cloisonnements d'entourage extérieurs des superstructures et des roufs délimitant les locaux d'habitation, y compris les ponts en surplomb supportant de tels locaux, doivent être construits en acier et isolés selon la norme “A-60” sur l'ensemble des surfaces qui donnent sur la tranche de la cargaison et, pour les parois latérales extérieures, sur une distance de 3 m à partir de la façade donnant sur la tranche de la cargaison. Dans le cas des parois latérales des structures et des roufs, l'isolation doit être prévue sur la hauteur jugée nécessaire par l'Administration.»

59 Remplacer la deuxième phrase de l'actuel paragraphe 8.3 par ce qui suit:

“A l'exception des fenêtres de la timonerie, ces fenêtres et hublots doivent satisfaire à la norme “A-60”.»

60 Ajouter le nouveau paragraphe 9 ci-après:

“9 A bord des navires auxquels s'applique la présente règle, tout moyen d'accès permanent aménagé entre un tunnel de tuyautage et la chambre des pompes principale doit être pourvu d'une porte étanche à l'eau satisfaisant aux prescriptions de la règle II-1/25-9.2 et également aux prescriptions suivantes:

- .1 la porte étanche à l'eau doit non seulement pouvoir être manœuvrée depuis la passerelle mais doit aussi pouvoir être fermée manuellement depuis un point situé à l'extérieur de l'entrée de la chambre des pompes principale; et
- .2 la porte étanche à l'eau doit être maintenue fermée pendant l'exploitation normale du navire sauf lorsqu'il est nécessaire d'avoir accès au tunnel de tuyautage.»

Règle 59 – Dégagement des gaz, balayage, dégazage et ventilation

61 Ajouter le nouveau paragraphe 1.2.3 ci-après:

“3 Un moyen secondaire permettant le dégagement sans obstruction des mélanges de vapeur, d'air ou de gaz

**Regel 56 – Anordnung und Trennung der
Räume**

57 Der in Klammern gesetzte Wortlaut nach der Überschrift wird durch folgenden Satz ersetzt:

„(Diese Regel ist auf Schiffe anzuwenden, die an oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind, mit Ausnahme der Absätze 7, 8.3 und 9, die auf Schiffe anzuwenden sind, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut sind.)“

58 Der bisherige Absatz 7 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„7 Die gesamten dem Ladungsbereich zugekehrten und von den Endschotten 3 Meter nach vorn beziehungsweise hinten reichenden Teile der Außenwände von Aufbauten und Deckshäusern, die Unterkünfte umschließen, sowie überhängende Decks, die derartige Unterkünfte tragen, müssen aus Stahl hergestellt und entsprechend dem Typ „A-60“ isoliert sein. An den Seiten dieser Aufbauten und Deckshäuser muß eine derartige Isolierung so hoch gezogen sein, wie es die Verwaltung für notwendig hält.“

59 Absatz 8.3 Satz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Solche eckigen und runden Schiffsfenster mit Ausnahme der Brückenfenster müssen dem Standard „A-60“ entsprechend gebaut sein.“

60 Es wird folgender neuer Absatz 9 angefügt:

„9 Auf jedem Schiff, auf das diese Regel anzuwenden ist und das einen ständigen Zugang vom Rohrtunnel zum Haupt-Pumpenraum hat, ist eine wasserdichte Tür vorzusehen, die den Anforderungen der Regel II-1/25-9.2 und den nachfolgenden Vorschriften entspricht:

- .1 Zusätzlich zur Betätigung von der Brücke aus muß die wasserdichte Tür von außerhalb des Zugangs zum Haupt-Pumpenraum von Hand geschlossen werden können, und
- .2 die wasserdichte Tür ist während des normalen Schiffsbetriebs geschlossen zu halten, ausgenommen, wenn der Zugang zum Rohrtunnel erforderlich ist.“

Regel 59 – Be- und Entlüften, Spülen, Gasfreimachen und Lüftung

61 Es wird folgender neuer Absatz 1.2.3 angefügt:

„3 eine zweite Einrichtung das Abführen des vollen Volumenstroms von Dämpfen, Luft oder Inertgas-Gemischen

under-pressure in the event of failure of the arrangements in 1.2.2. Alternatively, pressure sensors may be fitted in each tank protected by the arrangement required in 1.2.2, with a monitoring system in the ship's cargo control room or the position from which cargo operations are normally carried out. Such monitoring equipment shall also provide an alarm facility which is activated by detection of over-pressure or under-pressure conditions within a tank."

inerte de manière à prévenir les surpressions et les dépressions excessives en cas de défaillance du dispositif prescrit au paragraphe 1.2.2. Au lieu de ce moyen secondaire, des capteurs de pression peuvent être installés dans chaque citerne protégée par les dispositifs prescrits au paragraphe 1.2.2, avec dispositif de surveillance dans la salle de contrôle de la cargaison ou au poste à partir duquel les opérations de manutention de la cargaison sont normalement effectuées. Ce matériel de surveillance doit en outre comporter un dispositif avertisseur déclenché par la détection de surpression ou de dépression excessives dans une citerne.»

ermöglicht, um Über- oder Unterdruck im Fall eines Versagens der Einrichtungen nach 1.2.2 zu verhindern. Alternativ können Druckaufnehmer in jedem von den Einrichtungen nach 1.2.2 geschützten Tank eingebaut sein; das zugehörige Anzeigesystem ist im Ladekontrollraum des Schiffes oder an einer Stelle, von der der Ladungsbetrieb normalerweise durchgeführt wird, anzuordnen. Dieses Anzeigesystem muß außerdem mit einer Alarmeinrichtung versehen sein, die auslöst, wenn Über- oder Unterdruck in einem Tank festgestellt wird.“

62 Existing paragraph 1.3.2 is replaced by the following:

„1.3.2 Where the arrangements are combined with other cargo tanks, either stop valves or other acceptable means shall be provided to isolate each cargo tank. Where stop valves are fitted, they shall be provided with locking arrangements which shall be under the control of the responsible ship's officer. There shall be a clear visual indication of the operational status of the valves or other acceptable means. Where tanks have been isolated, it shall be ensured that relevant isolating valves are opened before cargo loading or ballasting or discharging of those tanks is commenced. Any isolation must continue to permit the flow caused by thermal variations in a cargo tank in accordance with paragraph 1.2.1.“

62 Remplacer l'actuel paragraphe 1.3.2 par ce qui suit:

«1.3.2 Lorsque les dispositifs sont combinés à ceux d'autres citernes à cargaison, des sectionnements ou d'autres moyens acceptables doivent être prévus pour isoler chaque citerne à cargaison. Si des sectionnements sont installés, ils doivent être munis de dispositifs de verrouillage qui doivent être placés sous le contrôle de l'officier responsable à bord du navire. Il doit exister une indication visuelle claire de la position ouverte ou fermée de tels sectionnements. Lorsque des citernes ont été isolées, il faut s'assurer que les sectionnements appropriés sont ouverts avant que le chargement ou le déchargement de cargaison ou du ballast ne commence. Tout isolement ne doit pas empêcher l'écoulement des gaz engendré par les variations de température dans une citerne à cargaison conformément aux dispositions du paragraphe 1.2.1.»

62 Der bisherige Absatz 1.3.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1.3.2 Sind die Einrichtungen mit anderen Ladetanks verbunden, so müssen entweder Absperrarmaturen oder andere anerkannte Absperrrichtungen vorhanden sein, um jeden Ladetank abtrennen zu können. Sind Absperrarmaturen eingebaut, so müssen sie mit Blockiereinrichtungen versehen sein, die der Aufsicht eines verantwortlichen Schiffsoffiziers unterstehen. Es muß eine eindeutige, sichtbare Anzeige für die Betriebsstellung der Absperrarmaturen oder anderen anerkannten Absperrrichtungen vorhanden sein. Wenn Tanks abgetrennt worden sind, so ist sicherzustellen, daß die entsprechenden Absperrarmaturen geöffnet werden, bevor mit dem Beladen, der Beballastung oder dem Entleeren der entsprechenden Tanks begonnen wird. Bei jeder Absperrung muß gewährleistet sein, daß die durch Temperaturschwankungen in einem Ladetank verursachte Zu- und Abführung in Übereinstimmung mit Absatz 1.2.1 stets erhalten bleibt.“

63 The following new paragraph 1.3.3 is added:

„1.3.3 If cargo loading and ballasting or discharging of a cargo tank or cargo tank group is intended, which is isolated from a common venting system, that cargo tank or cargo tank group shall be fitted with a means for over-pressure or under-pressure protection as required in paragraph 1.2.3.“

63 Ajouter le nouveau paragraphe 1.3.3 ci-après:

«1.3.3 Si le chargement de la cargaison et le ballastage ou le déchargement d'une citerne à cargaison ou d'un groupe de citernes à cargaison isolé d'un circuit commun de dégagement des gaz doivent avoir lieu, cette citerne ou ce groupe de citernes doit être pourvu d'un moyen assurant une protection contre les surpressions et les dépressions excessives, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 1.2.3.»

63 Es wird folgender neuer Absatz 1.3.3 angefügt:

„1.3.3 Wenn das Beladen und die Beballastung oder das Entleeren eines Tanks oder einer Tankgruppe beabsichtigt ist, die von dem gemeinsamen Lüftungssystem getrennt sind, so muß der Ladetank oder die Ladetankgruppe mit einer Schutzrichtung für Über- oder Unterdruck nach Absatz 1.2.3 versehen sein.“

64 The following new paragraph 1.11 is added:

„1.11 Ships constructed before 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 1.2.3 and 1.3.3 by the date of the first scheduled dry-docking after 1 July 1998, but not later than 1 July 2001.“

64 Ajouter le nouveau paragraphe 1.11 ci-après:

«1.11 Les navires construits avant le 1^{er} juillet 1998 doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1.2.3 et 1.3.3 avant la date de la première mise en cale sèche prévue après le 1^{er} juillet 1998 et au plus tard le 1^{er} juillet 2001.»

64 Es wird folgender neuer Absatz 1.11 angefügt:

„1.11 Schiffe, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut sind, müssen den Vorschriften der Absätze 1.2.3 und 1.3.3 zum Zeitpunkt des ersten planmäßigen Werftaufenthalts nach dem 1. Juli 1998, aber nicht später als am 1. Juli 2001 entsprechen.“

65 The following new paragraph 5 is added:

„5 Combustible gas indicators

All tankers shall be equipped with at least one portable instrument for measuring flammable vapour concentrations, together with a sufficient set of spares. Suitable means shall be provided for the calibration of such instruments.”

65 Ajouter le nouveau paragraphe 5 ci-après:

«5 Détecteurs de gaz combustibles

Tous les navires-citernes doivent être munis d'au moins un instrument portatif permettant de mesurer les concentrations de vapeurs inflammables, ainsi que d'un nombre suffisant de pièces de rechange. Des moyens appropriés doivent être prévus pour étalonner ces instruments.»

65 Es wird folgender neuer Absatz 5 angefügt:

„5 Messgeräte für entzündbare Gase

Alle Tankschiffe sind mit mindestens einem tragbaren Gerät zum Messen entzündbarer Dampfkonzentrationen zusammen mit einer ausreichenden Anzahl von Ersatzteilen auszurüsten. Geeignete Vorrichtungen für die Kalibrierung solcher Geräte müssen vorhanden sein.“

Regulation 62 – Inert gas systems

66 In paragraph 11.2.1, the following sentence is added at the end:

“The control systems operated shall provide positive indication of the operational status of such valves.”

Règle 62 – Dispositifs à gaz inerte

66 Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 11.2.1:

«Le dispositif de contrôle utilisé doit donner une indication précise de la position ouverte ou fermée de telles soupapes.»

Regel 62 – Inertgassysteme

66 Dem bisherigen Wortlaut von Absatz 11.2.1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Bedieneinrichtung muß die Betriebsstellung solcher Absperrarmaturen eindeutig anzeigen.“

Chapter V

Safety of navigation

67 Existing regulation 15-1 is deleted.

Chapitre V

Sécurité de la navigation

67 Supprimer l'actuelle règle 15-1.

Kapitel V

Sicherung der Seefahrt

67 Die bisherige Regel 15-1 wird gestrichen.

Chapter VII

Carriage of dangerous goods

Regulation 2 – Classification

68 “Class 6.2 – Poisonous (toxic) substances” is replaced by the following:

“Class 6.1 – Toxic substances”.

69 The words “Miscellaneous dangerous substances, that is” in the existing text for Class 9 are replaced by the following:

“Miscellaneous dangerous substances and articles, i.e.”

Regulation 7 – Explosives in passenger ships

70 The following new paragraph 1.5 is added:

„5 articles in compatibility group N shall only be allowed in passenger ships if the total net explosive mass does not exceed 50 kg per ship and no other explosives, apart from division 1.4 compatibility group S, are carried.“

Chapitre VII

Transport de marchandises dangereuses

Règle 2 – Classification

68 Sans objet en français.

69 Dans le titre de la classe 9, remplacer «Matières dangereuses diverses, c'est-à-dire» par ce qui suit:

«Matières et objets dangereux divers, c'est-à-dire.»

Règle 7 – Matières et objets explosibles transportés à bord des navires à passagers

70 Ajouter le nouveau paragraphe 1.5 ci-après:

«5 Les objets du groupe de compatibilité N ne doivent être autorisés à bord des navires à passagers que si la masse nette totale de matières explosibles ne dépasse pas 50 kg par navire et si aucune autre matière ou aucun autre objet explosible, à l'exception de ceux qui relèvent de la division 1.4, groupe de compatibilité S, n'est transporté.»

Kapitel VII

Transport gefährlicher Güter

Regel 2 – Klasseneinteilung

68 „Klasse 6.1: Giftige (toxische Stoffe)“ wird ersetzt durch:

„Klasse 6.1: Toxische Stoffe“.

69 Die Worte „Verschiedene gefährliche Stoffe, d.h.“ im bisherigen Text für Klasse 9 werden durch folgende Worte ersetzt:

„Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände, d.h.“

Regel 7 – Explosivstoffe und Gegenstände mit Explosivstoff auf Fahrgast-schiffen

70 Es wird folgender neuer Absatz 1.5 angefügt:

„5 Gegenstände in der Verträglichkeitsgruppe N, sofern der reine Explosivstoff je Schiff nicht mehr als 50 Kilogramm wiegt und keine anderen Explosivstoffe, ausgenommen solche der Unterklasse 1.4, Verträglichkeitsgruppe S, befördert werden.“

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

Vom 23. April 1998

Das in Lilongwe am 7. April 1998 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Malawi über Finanzielle Zusammenarbeit ist nach seinem Artikel 5

am 7. April 1998

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 23. April 1998

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Schweiger

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Malawi
über Finanzielle Zusammenarbeit
(Vorhaben „Ausbau von Sekundärzentren Phase IV/V“)**

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

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Malawi,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

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

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

unter Bezugnahme auf das Protokoll der Regierungsverhandlungen vom 15. Juli 1997, Ziffer 3.4.2 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Malawi, von der Kreditanstalt für

Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für das Vorhaben „Ausbau von Sekundärzentren, Phase IV/V“ einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von bis zu 11 670 000,- DM (in Worten: elf Millionen sechshundertsiebzigtausend Deutsche Mark) für die Investitionen und einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 850 000,- DM (in Worten: achthundertundfünfzigtausend Deutsche Mark) für die Begleitmaßnahme zu erhalten, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt wurde.

(2) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Republik Malawi zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Durchführung des Vorhabens „Ausbau von Sekundärzentren, Phase IV/V“ von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

(3) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Malawi durch andere Vorhaben ersetzt werden.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmt der zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger der Finanzierungsbeiträge zu schließende Vertrag, der den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegt.

(2) Die Zusage der in Artikel 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von 8 Jahren nach dem Zusagejahr der entsprechende Finanzierungsvertrag abgeschlossen wurde. Für die in Artikel 1 genannten Beträge endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2005.

Artikel 3

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

Artikel 4

Die Regierung der Republik Malawi überläßt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, die die gleichberechtigte 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 am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Lilongwe am 7. April 1998 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Hellner

Für die Regierung der Republik Malawi
Khunje

Bekanntmachung des Ergänzungsabkommens zum deutsch-ukrainischen Rahmenabkommen über Beratung und Technische Zusammenarbeit

Vom 23. April 1998

Das in Kiew am 30. Oktober 1997 unterzeichnete Ergänzungsabkommen zum Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit (BGBl. 1996 II S. 1480) ist nach seinem Artikel 3

am 19. März 1998

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 23. April 1998

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hilger

**Ergänzungsabkommen
zum Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Ukraine
über Beratung und Technische Zusammenarbeit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

„Artikel 8a

und

der Regierung der Ukraine –

Die im Rahmen des TRANSFORM-Beratungsprogramms von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellten Stipendien für ukrainische Staatsbürger werden in deren Gesamteinkommen nicht eingeschlossen und unterliegen nicht der Einkommensbesteuerung für natürliche Personen in der Ukraine.“

unter Bezugnahme auf die Gemeinsame Erklärung vom 9. Juni 1993 und auf die Gemeinsame Erklärung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über eine Verstärkung der Zusammenarbeit zur Unterstützung des Reformprozesses in der Ukraine vom 3. September 1996,

Artikel 2

im Bewußtsein, daß das Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit einer Ergänzung bedarf –

Dieses Ergänzungsabkommen und das Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit sind als ein Abkommen auszulegen und anzuwenden.

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 3

Artikel 1

Das Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit wird durch folgenden Artikel 8a ergänzt:

Dieses Ergänzungsabkommen tritt an dem Tag des Erhalts der abschließenden schriftlichen Benachrichtigung über die Erfüllung der zu seinem Inkrafttreten erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen durch die ukrainische Seite in Kraft.

Geschehen zu Kiew am 30. Oktober 1997 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und ukrainischer Sprache, wobei jeder Wort-
laut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Eberhard Heyken

Für die Regierung der Ukraine

Roman Wassyljowytsch Schpek

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: (02 28) 3 82 08 - 0, Telefax: (02 28) 3 82 08 - 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: 18,80 DM (16,80 DM zuzüglich 2,00 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 19,20 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 · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens
über die Ausarbeitung eines Europäischen Arzneibuches**

Vom 27. April 1998

Das Übereinkommen vom 22. Juli 1964 über die Ausarbeitung eines Europäischen Arzneibuches (BGBl. 1973 II S. 701), revidiert durch das Protokoll vom 16. November 1989 (BGBl. 1993 II S. 15), wird nach seinem Artikel 12 Abs. 4 für die

Tschechische Republik
in Kraft treten.

am 20. Juni 1998

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 17. Januar 1996 (BGBl. II S. 271).

Bonn, den 27. April 1998

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hilger