Bundesblatt

Bern, den 7. Dezember 1967 119. Jahrgang Band II

Nr. 49

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9807

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Internationalen Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens vom 5. April 1966

(Vom 17. November 1967)

Herr Präsident,

Hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen eine Botschaft betreffend die Genehmigung des Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs sowie des Freibord-Übereinkommens vom 5. April 1966 zu unterbreiten. Beide Konventionen wurden von internationalen Konferenzen ausgearbeitet, die in London auf Einladung der Intergouvernementalen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) zusammentraten. Sie haben eine beschleunigtere Abwicklung des Seeverkehrs bzw. die Erhöhung der Sicherheit auf den Meeren zum Ziel.

I. Internationales Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs

Die vom 24. März bis 9. April 1965 durchgeführte Konferenz über die Erleichterung von Reisen und Transporten zur See hatte die Aufgabe, Massnahmen in die Wege zu leiten, die zur Vereinfachung und Vereinheitlichung der Formalitäten führen könnten, welche von den Seeschiffen bei der Ein- und Ausfahrt in den Häfen zu erfüllen sind. Da die Schweiz als Land ohne Meeresküste nicht in der Lage war, zu den Konferenzarbeiten wesentlich beizutragen, liess sie sich lediglich durch einen Beobachter in der Person eines Mitarbeiters der Botschaft in London vertreten. Andererseits ist unser Land an jeder Regelung interessiert, welche die bestehenden, oft komplizierten Formalitäten hinsichtlich der

Schiffe, Mannschaften, Passagiere und Ladungen in den Häfen vereinfacht. Nach Prüfung des von der erwähnten Konferenz ausgearbeiteten Abkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs wurde daher unsere Londoner Botschaft angewiesen, das neue Vertragswerk unter Vorbehalt der Ratifikation zu unterzeichnen; die Unterzeichnung erfolgte am 1. September 1965.

Das Übereinkommen wurde bis heute von folgenden Ländern angenommen:

Grossbritannien, Monaco, Ghana, Zambia, Dominikanische Republik, Jugoslawien, Norwegen, Sowjetunion, Tschechoslowakei, Island, Elfenbeinküste, Nigeria, Trinidad und Tobago, Vereinigte Staaten von Amerika, Finnland. Es ist am 5. März 1967 in Kraft getreten.

Das Abkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs bildet Anlage A des Schlussaktes der erwähnten Konferenz von 1965. Integrierender Bestandteil der Konvention ist ihr Anhang (Anlage B des Schlussaktes).

Das *Übereinkommen* selbst umfasst sechzehn Artikel. In Artikel I verpflichten sich die Vertragsstaaten, alle geeigneten Massnahmen zu treffen, um den internationalen Seeverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen und unnötige Verzögerungen für Schiffe und die an Bord befindlichen Personen und Sachen zu vermeiden. In Artikel II, Absatz 2, wird ausdrücklich festgehalten, dass die Massnahmen zur Erleichterung des Seeverkehrs gleichermassen auf die Schiffe von Küstenstaaten und Binnenländern angewandt werden, während Absatz 3 die Anwendbarkeit auf Kriegsschiffe und Vergnügungsfahrzeuge ausschliesst. Gemäss Artikel III und IV sollen die Vertragsstaaten hauptsächlich bei der Vereinheitlichung der Verfahren zusammenarbeiten und hierzu in erster Linie die Dienste der IMCO beanspruchen. Artikel VII befasst sich mit der Änderung der Anlage zum Übereinkommen, Artikel IX mit der Revision des Abkommens selbst. Artikel XII bestimmt, dass die Konvention drei Jahre nach Inkrafttreten für einen Vertragsstaat jederzeit gekündigt werden kann. Geschäftsführende Stelle des Übereinkommens ist nach Artikel XV das Generalsekretariat der IMCO.

Im *Anhang zur Konvention* (Anlage B des Konferenz-Schlussaktes) werden die für die Erleichterung des Seeverkehrs zu ergreifenden Massnahmen konkret umschrieben. Abschnitt 1 enthält einmal die Begriffsbestimmungen; im weiteren wird unter «Allgemeine Bestimmungen» verlangt, dass die Behörden in allen Fällen nur die unbedingt notwendigen Angaben einfordern sollen. Hier und in den folgenden Vorschriften wird im übrigen jeweilen eine Unterteilung in «Norm» und «Empfehlung» vorgenommen, wobei «Normen» die Massnahmen bedeuten, deren einheitliche Anwendung erforderlich und durchführbar ist, während «Empfehlungen» die wünschenswert erscheinenden Vorkehrungen sind (vgl. auch Artikel VI der Konvention). Abschnitt 2 befasst sich mit den Formalitäten beim Einlaufen, beim Aufenthalt in den Häfen und beim Auslaufen der Schiffe. Einmal wird festgehalten, dass nur noch acht Dokumente verlangt werden dürfen, nämlich die sogenannte «Allgemeine Erklärung», die Erklärungen über die Fracht, die Schiffsvorräte und die Effekten der Besatzung, ferner die Mannschafts- und Passagierlisten sowie die Posterklärung und die

Dokumentation über den Gesundheitszustand an Bord. In der Folge werden Inhalt und Zweck der fraglichen Dokumente umschrieben. Die weiteren Unterabschnitte enthalten Normen und Empfehlungen in bezug auf die Zahl der Dokuments-Ausfertigungen beim Ein- und Auslaufen, hinsichtlich der Massnahmen zur Erleichterung der Abfertigung von Ladung, Passagieren, Besatzung und Gepäck, des aufeinanderfolgenden Anlaufens von zwei oder mehreren Häfen im gleichen Staat sowie des Ausfüllens der Dokumente. Abschnitt 3 befasst sich speziell mit der Ein- und Ausreise von Personen und sieht unter anderem eine beförderliche Prüfung der Identitätspapiere und, wenn möglich, für die Zollkontrolle nur Stichproben vor. Abschnitt 4 enthält Empfehlungen und Normen betreffend die Gesundheits- und Quarantäne-Vorschriften, einschliesslich der Massnahmen bei Tieren und Pflanzen. Abschnitt 5 schliesslich befasst sich mit verschiedenen Gebieten, u.a. mit den Garantien und sonstigen Arten der Sicherheitsleistung, mit fehlerhaften Dokumenten, mit den Dienstleistungen in den Häfen, usw.

Die Konvention versucht damit in umfassender Weise, den Ursachen meist bürokratischer Natur beizukommen, die bisher den Seeverkehr immer wieder behinderten und verzögerten. Die neuen Bestimmungen entsprechen zweifellos einem weltweiten Bedürfnis, und es ist anzunehmen, dass ihnen der Erfolg im grossen und ganzen nicht versagt bleiben wird. Bereits hat eine der grössten internationalen privaten Schiffahrtsorganisationen die Reeder aufgefordert, in allen Häfen nur noch die vom neuen Vertragswerk verlangten Dokumente bzw. die dort vorgesehene Anzahl Papiere abzuliefern.

Das Übereinkommen richtet sich weitgehend an die Staaten, die über eine Küste verfügen. Unserem Land, das als Staat ohne Häfen zum Beispiel nicht in die Lage kommen wird, die eigenen, im Zusammenhang mit der Seefahrt ausgegebenen Papiere an die Konvention anzupassen oder Massnahmen in bezug auf das Hafenpersonal oder die Hafeneinrichtungen zu treffen, dürfte das Abkommen praktisch nur Vorteile bringen; dies nicht nur für die Seeschiffahrt unter unserer Flagge, sondern, infolge der zu erwartenden Erleichterung und Verbilligung der Hafenformalitäten, auch in allgemeiner Hinsicht.

II. Internationales Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966

1

Die Vorschriften über den Freibord gehören zu den wichtigsten und umfassendsten auf dem Gebiet der Seefahrt. Sie verfolgen den Zweck, zu verhindern, dass die Schiffe zu stark beladen werden; damit sollen Widerstandsfähigkeit und Sicherheit der Fahrzeuge erhöht werden.

Gemäss den Freibord-Bestimmungen gilt ein Schiff als überladen und damit als seeuntüchtig, wenn sein über Wasser gelegener Teil im Verhältnis zum eingetauchten Teil zu klein ist. Dieses Verhältnis kann je nach Bauart und Einsatzgebiet des Schiffes verschieden sein. Der Freibord ist nach der Definition der

Freibord-Konvention der an der Seite des Schiffes mittschiffs senkrecht nach unten abgemessene Abstand von der Oberkante des Deckstrichs bis zur Oberkante der Freibord-Marke.

Vorschriften über die Festlegung dieser Ladegrenze wurden erstmals 1886 durch das britische «Board of Trade» herausgegeben. Sie bildeten die Grundlage der anschliessend von anderen Staaten auf diesem Gebiet erlassenen Verfügungen. Die Entwicklung der Schiffstypen und die Änderung der Baumethoden hatten es jedoch schon vor dem ersten Weltkrieg als wünschbar erscheinen lassen, auf einer internationalen Konferenz zu einer einheitlichen Regelung der Materie zu gelangen. Diese Konferenz konnte indessen erst 1930 zusammentreten; das Ergebnis ihrer Arbeiten war das internationale Abkommen vom 5. Juli 1930 über den Freibord der Kauffahrteischiffe, welches in der Folge von beinahe 80 Staaten angenommen worden ist. Dadurch wurde erstmals auf internationaler Basis eine einheitliche Methode für die Festsetzung des Freibords der Handelsschiffe geschaffen.

Der Beitritt unseres Landes zur Konvention erfolgte am 19. August 1954, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 17. März 1954 (AS *1954*, S. 749).

Hauptsächlich die technischen Fortschritte im Schiffsbau, die seit 1930 zu verzeichnen waren, machten nun eine Anpassung an die heutigen Verhältnisse erforderlich. Die IMCO lud daher die Staaten auf den 3. März 1966 zu einer Konferenz ein, welche die Ausarbeitung einer neuen Freibord-Konvention zum Ziele hatte. Die Konferenz, an der auch eine schweizerische Delegation teilnahm, schloss ihre Arbeiten mit der Fertigstellung des Freibord-Übereinkommens vom 5. April 1966 ab. Dieses wurde von zahlreichen Staaten unterzeichnet; der schweizerische Delegationschef signierte das Vertragswerk, unter Vorbehalt der Ratifikation, am 11. Mai 1966.

Die Konvention wurde bereits von der Sowjetunion, von Panama, Tunesien, Trinidad und Tobago und den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Südafrika, Madagaskar, Peru, Somaliland, Liberia, Dänemark, Israel, Grossbritannien und den Niederlanden angenommen. Sie wird, gemäss den Bestimmungen ihres Artikels 28, am 21. Juli 1968 in Kraft treten.

2

Das Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 umfasst 34 Artikel. Drei Anhänge, auf die weiter unten noch eingegangen werden soll, besitzen die gleiche Geltung wie die Konvention selbst.

Artikel 1 verpflichtet die Vertragsstaaten, alle Vorschriften zu erlassen, die nötig sind, um dem Übereinkommen und seinen Anhängen Geltung zu verschaffen. Hierzu ist – wie schon im Zusammenhang mit der Freibord-Konvention von 1930 – zu bemerken, dass die Schweiz zur Hauptsache lediglich dafür zu sorgen hat, dass ihre Schiffe mit gültigen Freibord-Zertifikaten versehen sind. Da wir über keinen eigenen technischen Apparat verfügen und uns für die Inspektion der Schiffe und die Ausstellung der Zeugnisse gemäss den durch das

Übereinkommen gebotenen Möglichkeiten an ausländische Regierungen oder Körperschaften zu wenden haben, die ihrerseits nach den Bestimmungen der betreffenden Länder vorgehen müssen, haben wir keine speziellen Ausführungsvorschriften zu erlassen.

Artikel 3 schreibt vor, dass kein Schiff in See gehen darf, das nicht gemäss den Bestimmungen der neuen Konvention besichtigt und angemarkt worden ist. Gemäss Artikel 5 gilt das Abkommen nicht für Kriegsschiffe, Fischereifahrzeuge und Jachten.

Artikel 13 befasst sich mit der Besichtigung, Inspektion und Anmarkung der Schiffe. Er sieht die Möglichkeit vor, diese Obliegenheiten den hierfür anerkannten Körperschaften zu übertragen. Wie praktisch alle Vertragsstaaten werden wir uns hier an die internationalen Ruf geniessenden Schiffsklassifikationsgesellschaften halten, welche die fraglichen Operationen durchführen.

Artikel 16 bestimmt, dass den gemäss dem Übereinkommen besichtigten und mit einer Marke versehenen Einheiten das «Internationale Freibord-Zeugnis (1966)» auszustellen ist. Dieses Zeugnis wird entweder durch den Flaggenstaat oder durch hierfür ermächtigte Körperschaften ausgefertigt. Artikel 17 sieht die Möglichkeit vor, dass die Regierung eines Vertragsstaates im Auftrag der Behörden eines anderen Vertragsstaates die erforderlichen Zertifikate herausgeben kann. Wie bisher darf die Geltungsdauer der Zeugnisse in der Regel fünf Jahre nicht übersteigen (Artikel 19).

Die Artikel 28 und 29 befassen sich mit dem Inkrafttreten bzw. der Abänderung der Konvention. Artikel 30 sieht vor, dass das Abkommen nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für einen Vertragsstaat in Kraft getreten ist, jederzeit gekündigt werden kann.

Hinsichtlich des technischen Teils des Vertragswerkes ist vorauszuschicken, dass es sich hauptsächlich bei *Anhang I (Regeln zur Bestimmung des Freibords)* um eine ausserordentlich spezialisierte Materie handelt, welche weite Gebiete des Schiffsbaus umfasst. Die Anwendung dieser Regeln ist deshalb auch durch die Regierungen der grossen seefahrenden Staaten den international bekannten Klassifikationsgesellschaften (Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, American Bureau of Shipping, Norske Veritas, Registro Italiano Navale usw.) übertragen worden, nach deren Vorschriften sich der Schiffsbau in der ganzen Welt richtet. Diese Gesellschaften haben ihre Methoden im Laufe der Jahre ausgebaut und aufeinander abgestimmt.

Da es unter diesen Umständen, wie bis anhin, die Spezialdienste der erwähnten Klassifikationsgesellschaften sein werden, welche die Regeln über die Bestimmungen des Freibords unserer Seeschiffe anzuwenden haben, können wir uns an dieser Stelle darauf beschränken, nachstehend auf die hauptsächlichsten Änderungen, die sich im Vergleich zum Vertragswerk von 1930 ergeben, hinzuweisen.

In die neue Konvention wurden die Bestimmungen über die Festigkeit des Schiffsrumpfes nicht mehr aufgenommen. Die Festigkeit von Schiffen, die nach den Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut sind, wird als

genügend erachtet. Vermehrte Aufmerksamkeit wird dagegen allen Verschlussvorrichtungen auf Deck und in den Aufbauten geschenkt. Neue Festigkeitsnormen wurden zur Hauptsache für Lukendeckel erlassen und der Entwicklung auf diesem Gebiet Rechnung getragen (Lukendeckel aus Stahl oder anderem gleichwertigem Material, deren Wetterdichtigkeit durch Dichtungen und Verschlussriegel sichergestellt wird usw.). Ausserdem soll das bis zur Sommer-Freibord-Linie abgeladene Schiff nach Flutung einzelner havarierter Abteilungen seine Schwimmfähigkeit in ausreichendem Masse beibehalten.

An die Stelle der bisherigen Unterscheidung zwischen Dampfern und Tankern tritt eine Aufteilung der Schiffe in zwei Kategorien: Schiffe der Kategorie A, die ausschliesslich für den Transport flüssiger Massengüter entworfen sind und deren Ladetanks nur kleine Zugangsöffnungen haben, die durch wasserdichte, abgedichtete Deckel aus Stahl oder gleichwertigem Material verschlossen sind; Schiffe der Kategorie B, die alle nicht unter A erwähnten Einheiten, d. h. die Trockenfrachter, umfassen.

In der Berechnung des Freibords der Schiffe spielt demnach die Art der Lukenverschlüsse eine bedeutsame Rolle; die Regeln sind überdies auch je nach der Schiffslänge und der angeführten Schwimmfähigkeit abgestimmt.

Praktisch haben die neuen Vorschriften einen geringeren Freibord für grössere Schiffe und daher eine Erhöhung der Tragfähigkeit zur Folge. Anderseits werden grössere Ansprüche an die Festigkeit und Dichtheit der Verschlüsse auf Deck und in den Aufbauten gestellt, um die Sicherheit des Schiffes zu erhöhen. Für kleinere Schiffe mit hölzernen Lukendeckeln ergibt sich dagegen eine Erhöhung des bisherigen Freibords und damit eine Verringerung ihrer Tragfähigkeit. Hier ist allerdings zu sagen, dass sich die neuen Regeln in erster Linie auf neue Schiffe beziehen. Fahrzeuge, die vor Inkrafttreten der neuen Konvention gebaut wurden, müssen wenigstens den Vorschriften entsprechen, denen sie bisher unterworfen waren; eine Erhöhung ihres Freibords darf nicht verlangt werden. Sofern aber für bestehende Schiffe eine Reduktion des Freibords erlangt werden soll, müssen die Fahrzeuge in jeder Beziehung den neuen Regeln entsprechen.

Anlässlich der Konferenz wurde übrigens noch die Anregung gemacht, das Übereinkommen bei einer künftigen Revision mit der Konvention zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zu verschmelzen, da die Bestimmungen beider Vertragswerke ja dem gleichen Zweck, d.h. der Sicherheit der Schiffe, der darauf beschäftigten Personen sowie der Fahrgäste und der Ladung dienen.

Hinsichtlich der Zonengrenzen und jahreszeitlichen Gebiete (vgl. Artikel 11 der Konvention bzw. *Anhang II*), in welchen die Schiffe mehr oder weniger beladen werden dürfen, stellte die Konferenz fest, dass die im Laufe der Jahre gemachten Erfahrungen grundsätzlich die Zweckmässigkeit des seit 1930 angewandten Systems bestätigt haben. Die Zonengrenzen und jahreszeitlichen Gebiete haben deshalb nicht wesentlich geändert. Neue Grenzen wurden nur dort festgelegt, wo die auf Grund langjähriger Beobachtungen erworbenen, besseren

Kenntnisse des hydrometeorologischen Zustandes der Meere dies für die Sicherheit der Schiffahrt als tragbar erscheinen liessen. Die vorgenommenen Änderungen werden in einigen Gebieten eine grössere Auslastung der Schiffe gestatten, so namentlich bei der Umfahrung der Südspitze Afrikas, längs der Südküste Australiens, der Ostküsten Nord- und Südamerikas und in der japanischen See. Nach wie vor weist die Freibord-Marke folgende Skala auf:

- Tropen-Frischwasser-Freibord,
- Frischwasser-Freibord,
- Tropen-Freibord,
- Sommer-Freibord,
- Winter-Freibord,
- Winter-Nordatlantik-Freibord.

(Vgl. auch die auf dem Muster des Freibord-Zeugnisses in Anhang III beigefügte Darstellung.)

Zum weiteren Verständnis der Bestimmungen von Anhang II wurde zuhanden Handen der Schiffsführer eine mit den entsprechenden Eintragungen versehene Weltkarte beigegeben. Sie ist hier ebenfalls abgedruckt.

Als *Anhang III* ist das Muster des Internationalen Freibord-Zeugnisses beigefügt.

3

Nachdem zahlreiche Staaten in ihrer Gesetzgebung festlegen, dass Schiffe, die keine Freibord-Marke eines dem Übereinkommen angehörenden Landes aufweisen, in ihren Häfen keine kommerziellen Operationen durchführen dürfen, ohne vorher einer entsprechenden Inspektion unterzogen worden zu sein, kann heute praktisch kein Schiff mehr im internationalen Verkehr eingesetzt werden, wenn es nicht nach den Konventions-Regeln inspiziert und mit einer Marke versehen worden ist. Eine Annahme der Konvention durch unser Land erscheint schon deshalb als unumgänglich. Zudem haben unsere Reeder ein grosses Interesse daran, der Vorteile des neuen Vertragswerks – in erster Linie Erhöhung der Tragfähigkeit der modernen Schiffe infolge des geringeren Freibordes – sobald als möglich teilhaftig zu werden.

Wir empfehlen Ihnen den beigegebenen Bundesbeschluss über die Genehmigung des Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs sowie des Freibord-Übereinkommens vom 5. April 1966 zur Annahme. Er ist dem fakultativen Referendum nicht unterstellt, da beide Konventionen nach drei bzw. fünf Jahren jederzeit gekündigt werden können.

Die verfassungsmässige Grundlage bildet Artikel 8 der Bundesverfassung, gemäss welchem dem Bund das Recht zusteht, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung beruht auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 17. November 1967.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Vizepräsident:
Spühler

Der Bundeskanzler:
Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Genehmigung des Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs sowie des Freibord-Übereinkommens vom 5. April 1966

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft

gestützt auf die Artikel 8 und 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 17. November 1967

beschliesst:

Einziger Artikel

1. Die von der Schweiz unterzeichneten Übereinkommen:
   a) Internationales Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs,
   b) Internationales Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966
   werden genehmigt.
2. Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Übereinkommen zu ratifizieren.

Übersetzung aus dem französisch-englischen Originaltext.

Anlage A des Schlussaktes der internationalen Konferenz von 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs

Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs

Die Vertragsregierungen –

in dem Wunsch, den Seeverkehr zu erleichtern, indem sie die Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von Schiffen auf Auslandfahrt vereinfachen und auf ein Mindestmass beschränken –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel I

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, nach Massgabe dieses Übereinkommens und seiner Anlage alle geeigneten Massnahmen zu treffen, um den internationalen Seeverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen und unnötige Verzögerungen für Schiffe und an Bord befindliche Personen und Sachen zu vermeiden.

Artikel II

(1) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, nach Massgabe dieses Übereinkommens bei der Festlegung und Anwendung von Massnahmen zur Erleichterung des Einlaufens, Aufenthalts und Auslaufens von Schiffen zusammenzuarbeiten. Diese Massnahmen durfen, soweit irgend durchführbar, nicht weniger günstig sein als die bei anderen Arten des internationalen Verkehrs angewandten Massnahmen; sie können jedoch entsprechend den jeder Verkehrsart eigenen Bedingungen voneinander abweichen.

(2) Die in diesem Übereinkommen und seiner Anlage vorgesehenen Massnahmen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs finden gleichermassen auf die Schiffe von Kustenstaaten und Nichtküstenstaaten Anwendung, deren Regierungen Vertragsparteien des Übereinkommens sind.

(3) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe und nicht gewerblichen Zwecken dienende Vergnügungsfahrzeuge.

Artikel III

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, zusammenzuarbeiten, um eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren auf allen Gebieten zu erreichen, auf denen diese Vereinheitlichung den internationalen Seeverkehr erleichtern und verbessern wür-

de, und Änderungen der Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren, die aufgrund besonderer innerstaatlicher Verhältnisse notwendig werden, auf ein Mindestmass zu beschränken.

Artikel IV

Zur Erreichung der in den vorstehenden Artikeln bezeichneten Ziele verpflichten sich die Vertragsregierungen, untereinander oder durch die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als «Organisation» bezeichnet) in Angelegenheiten zusammenzuarbeiten, welche die Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren sowie ihre Anwendung auf den internationalen Seeverkehr betreffen.

Artikel V

(1) Dieses Übereinkommen und seine Anlage sind nicht so auszulegen, als verhinderten sie die Anwendung weitergehender Erleichterungen für den internationalen Seeverkehr, die eine Vertragsregierung aufgrund ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder anderer internationaler Übereinkünfte jetzt oder künftig gewährt.

(2) Dieses Übereinkommen und seine Anlage sind nicht so auszulegen, als hinderten sie eine Vertragsregierung an der Anwendung vorübergehender Massnahmen, die diese Regierung für erforderlich hält, um die öffentliche Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit zu gewährleisten oder um die Einschleppung oder Verbreitung von Krankheiten oder Seuchen zu verhindern, die Menschen, Tiere oder Pflanzen bedrohen.

(3) Alle Angelegenheiten, die in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelt sind, unterliegen weiterhin den Rechtsvorschriften der Vertragsregierungen.

Artikel VI

Im Sinne dieses Übereinkommens und seiner Anlage bedeuten

a) «*Normen*» die Massnahmen, deren nach dem Übereinkommen erfolgende einheitliche Anwendung durch die Vertragsregierungen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs erforderlich und durchführbar ist,

b) «*Empfehlungen*» die Massnahmen, deren Anwendung durch die Vertragsregierungen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs wünschenswert ist.

Artikel VII

(1) Die Anlage zu diesem Übereinkommen kann von den Vertragsregierungen auf Vorschlag einer dieser Regierungen oder durch eine zu diesem Zweck einberufene Konferenz geändert werden.

(2) Jede Vertragsregierung kann eine Änderung der Anlage vorschlagen, indem sie dem Generalsekretär der Organisation (im folgenden als «Generalsekretär» bezeichnet) einen Änderungsentwurf übermittelt:

a) Auf ausdrückliches Ersuchen einer Vertragsregierung übermittelt der Generalsekretär einen solchen Vorschlag unmittelbar allen Vertragsregierungen zur Prüfung und Annahme. Wird kein derartiges ausdrückliches Ersuchen an ihn gerichtet, so kann der Generalsekretär alle Konsultationen vornehmen, die er für ratsam hält, bevor er den Vorschlag den Vertragsregierungen übermittelt;

b) jede Vertragsregierung notifiziert dem Generalsekretär binnen einem Jahr nach Eingang der Mitteilung, ob sie den Vorschlag annimmt;

c) jede derartige Notifikation wird schriftlich an den Generalsekretär gerichtet, der alle Vertragsregierungen von ihrem Eingang in Kenntnis setzt;

d) jede aufgrund dieses Absatzes vorgenommene Änderung der Anlage tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Änderung von der Mehrheit der Vertragsregierungen angenommen worden ist;

e) der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsregierungen von jeder Änderung, die aufgrund dieses Absatzes in Kraft tritt, sowie vom Zeitpunkt ihres Inkrafttretens.

(3) Auf Ersuchen von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen beruft der Generalsekretär eine Konferenz der Vertragsregierungen ein, um über Änderungen der Anlage zu beraten. Jede von dieser Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsregierungen angenommene Änderung tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem der Generalsekretär den Vertragsregierungen die angenommene Änderung notifiziert hat.

(4) Der Generalsekretär notifiziert allen Unterzeichnerregierungen alsbald die Annahme und das Inkrafttreten jeder nach diesem Artikel angenommenen Änderung.

Artikel VIII

(1) Stellt eine Vertragsregierung fest, dass es ihr nicht möglich ist, eine Norm zu befolgen, indem sie ihre eigenen Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren damit gänzlich in Übereinstimmung bringt, oder hält sie es aus besonderen Gründen für notwendig, Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren einzuführen, die von dieser Norm abweichen, so teilt sie dies dem Generalsekretär mit und notifiziert ihm die Unterschiede zwischen ihrer eigenen Verfahrensweise und der betreffenden Norm. Diese Notifikation erfolgt so bald wie möglich, nachdem das Übereinkommen für die betreffende Regierung in Kraft getreten ist oder nachdem derartige abweichende Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren eingeführt worden sind.

(2) In Fällen, in denen eine Norm geändert oder in denen eine neue Norm angenommen wird, notifiziert die Vertragsregierung dem Generalsekretär eine etwaige Abweichung so bald wie möglich nach Inkrafttreten der geänderten oder neu angenommenen Norm oder nach Einführung der abweichenden Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren; die Notifikation kann einen Hinweis darauf enthalten, welche Massnahme in Aussicht genommen ist,

um die Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren in volle Übereinstimmung mit der geänderten oder neu angenommenen Norm zu bringen.

(3) Die Vertragsregierungen werden dringend ersucht, ihre Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren soweit wie möglich mit den Empfehlungen in Einklang zu bringen. Sobald eine Vertragsregierung diese Übereinstimmung herbeigeführt hat, notifiziert sie dies dem Generalsekretär.

(4) Der Generalsekretär unterrichtet die Vertragsregierungen von jeder Notifikation, die ihm nach den vorstehenden Absätzen zugegangen ist.

Artikel IX

Auf Ersuchen von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen beruft der Generalsekretär eine Konferenz der Vertragsregierungen zur Revision oder Änderung dieses Übereinkommens ein. Revisionen oder Änderungen bedürfen der Annahme durch eine Zweidrittelmehrheit der Konferenz; sie werden sodann vom Generalsekretär in beglaubigten Abschriften allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt. Eine Revision oder Änderung tritt ein Jahr nach ihrer Annahme durch zwei Drittel der Vertragsregierungen für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Revision oder Änderung erklärt haben, dass sie dieselbe nicht annehmen. Bei der Annahme einer Revision oder Änderung kann die Konferenz mit Zweidrittelmehrheit feststellen, die Revision oder Änderung sei so geartet, dass jede Vertragsregierung, die eine solche Erklärung abgegeben hat und die Revision oder Änderung nicht binnen einem Jahr nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.

Artikel X

(1) Dieses Übereinkommen liegt sechs Monate, vom heutigen Tag an gerechnet, zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf.

(2) Die Regierungen von Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation oder von Vertragsparteien der Satzung des Internationalen Gerichtshofs können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden,

a) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen,

b) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen oder

c) indem sie ihm beitreten.

Die Annahme oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär.

(3) Die Regierung eines Staates, der nicht berechtigt ist, nach Absatz 2 Vertragspartei zu werden, kann über den Generalsekretär den Antrag stellen, Vertragspartei zu werden, und wird nach Absatz 2 als solche zugelassen, sofern

dieser Antrag von zwei Dritteln der ordentlichen Mitglieder der Organisation genehmigt worden ist.

Artikel XI

Dieses Übereinkommen tritt sechzig Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Regierungen von mindestens zehn Staaten es entweder ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnet oder aber Annahme- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben. Für eine Regierung, deren Annahme oder Beitritt zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, tritt das Übereinkommen sechzig Tage nach Hinterlegung der Annahme- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel XII

Drei Jahre, nachdem dieses Übereinkommen für eine Vertragsregierung in Kraft getreten ist, kann diese es durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation kündigen; der Generalsekretär notifiziert allen anderen Vertragsregierungen den Inhalt dieser Notifikation sowie den Tag ihres Eingangs. Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tag, an dem die Notifikation dem Generalsekretär zugegangen ist, oder nach Ablauf eines längeren, in der Notifikation bezeichneten Zeitabschnitts wirksam.

Artikel XIII

(1) *a)* Die Vereinten Nationen, soweit sie Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets sind, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebiets verantwortliche Vertragsregierung treten mit diesem Hoheitsgebiet so bald wie möglich in Konsultationen ein mit dem Ziel, dieses Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet zu erstrecken; sie könen jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt wird.

b) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.

c) Artikel VIII findet auf jedes Hoheitsgebiet Anwendung, auf welches das Übereinkommen nach dem vorliegenden Artikel erstreckt wird; zu diesem Zweck schliesst der Ausdruck «ihre eigenen Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren» diejenigen ein, die in dem betreffenden Hoheitsgebiet in Kraft sind.

d) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nachdem eine entsprechende Notifikation dem Generalsekretär zugegangen ist, oder zu einem späteren, in der Notifikation angegebenen Zeitpunkt nicht mehr auf ein bestimmtes Hoheitsgebiet erstreckt.

(2) Der Generalsekretär setzt alle Vertragsregierungen von der Erstreckung dieses Übereinkommens auf ein Hoheitsgebiet gemäss Absatz 1 und von dem jeweiligen Zeitpunkt in Kenntnis, zu dem die Erstreckung beginnt.

Artikel XIV

Der Generalsekretär unterrichtet alle Unterzeichnerregierungen, alle Vertragsregierungen und alle Mitglieder der Organisation

a) von jeder Unterzeichnung dieses Übereinkommens und dem Zeitpunkt, zu dem sie erfolgt ist;

b) von jeder Hinterlegung einer Annahme- oder Beitrittsurkunde und dem Zeitpunkt, zu dem sie erfolgt ist;

c) von dem Zeitpunkt, zu dem das Übereinkommen nach Artikel XI in Kraft tritt;

d) von jeder nach den Artikeln XII und XIII eingegangenen Notifikation und ihrem Datum;

e) von der Einberufung einer Konferenz nach Artikel VII oder IX.

Artikel XV

Dieses Übereinkommen und seine Anlage werden beim Generalsekretär hinterlegt; dieser übermittelt den Unterzeichnerregierungen und den beitretenden Regierungen beglaubigte Abschriften. Der Generalsekretär lässt das Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten gemäss Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen registrieren.

Artikel XVI

Dieses Übereinkommen und seine Anlage sind in englischer und französischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen werden in russischer und spanischer Sprache angefertigt und mit den unterzeichneten Urschriften hinterlegt.

Zu Urkund dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu London am 9. April 1965.

Abschnitt 1 – Begriffsbestimmungen und allgemeine Bestimmungen

A. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

Ankunftszeit. Die Uhrzeit, zu der ein Schiff in einem Hafen vor Anker geht oder am Kai anlegt.

Besatzungsmitglied. Jede Person, die auf einer Reise im Betrieb oder bei der Wartung eines Schiffes tatsächlich an Bord beschäftigt und in der Besatzungsliste aufgeführt ist.

Ladung. Alle auf einem Schiff beförderten Güter, Waren, Gegenstände und Artikel jeder Art mit Ausnahme von Postsachen, Schiffsvorräten, Schiffsersatzteilen und Schiffsausrüstung, der persönlichen Habe der Besatzung und des Reisegepäcks der Fahrgäste.

Öffentliche Behörden. Die Dienststellen oder Bediensteten in einem Staat, die für die Anwendung und Durchsetzung der Gesetze und sonstigen Vorschriften des betreffenden Staates, die sich in irgendeiner Weise auf die in dieser Anlage enthaltenen Richtlinien und Empfehlungen beziehen, verantwortlich sind.

Persönliche Habe der Besatzung. Kleidungsstücke, Gegenstände des täglichen Gebrauchs und andere Artikel – einschliesslich etwaiger Zahlungsmittel –, die der Besatzung gehören und auf dem Schiff befördert werden.

Postsachen. Brief- und andere Sendungen, die von einer Postverwaltung eingeliefert werden und an eine solche Verwaltung ausgeliefert werden sollen.

Reeder. Eine natürliche oder juristische Person, der ein Schiff gehört oder die es betreibt, oder eine Person, die im Namen der erstgenannten Person handelt.

Reisegepäck der Fahrgäste. Eigentum – einschliesslich etwaiger Zahlungsmittel –, das für einen Fahrgast auf demselben Schiff wie er selbst befördert wird, auch wenn es sich nicht in seinem persönlichen Besitz befindet, sofern es nicht aufgrund eines Frachtvertrags oder einer anderen ähnlichen Vereinbarung befördert wird.

Schiffsausrüstung. Gegenstände, ausgenommen Schiffsersatzteile, die an Bord eines Schiffes zum dortigen Gebrauch befördert werden und beweglich, aber nicht verbrauchbar sind, einschliesslich des Zubehörs wie Rettungsboote, Rettungsvorrichtungen, Möbel, Schiffsgerät und ähnliches.

Schiffsersatzteile. Gegenstände, die zur Reparatur oder zum Ersatz von Teilen des Schiffes bestimmt sind, auf dem sie befördert werden.

Schiffsvorräte. Güter – auch verbrauchbare –, die zum Gebrauch auf dem Schiff oder zum Verkauf an Fahrgäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, sowie Treib- und Schmiermittel, nicht aber die Schiffsausrüstung und die Schiffsersatzteile.

B. Allgemeine Bestimmungen

In Verbindung mit Artikel V, Absatz 2 des Übereinkommens hindert diese Anlage die öffentlichen Behörden nicht daran, geeignete Massnahmen – einschliesslich der Einholung weiterer Auskünfte – zu treffen, wenn diese bei Betrugsverdacht oder zur Behandlung besonderer Probleme, welche die öffentliche Ordnung oder Sicherheit oder die Volksgesundheit ernstlich gefährden, oder zur Verhütung der Einschleppung oder Verbreitung von Krankheiten oder Seuchen, die Tiere oder Pflanzen bedrohen, erforderlich werden.

1.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden verlangen in allen Fällen nur die unbedingt notwendigen Angaben und halten die Zahl der einzelnen Fragen möglichst gering.

Ist in der Anlage eine besondere Liste mit Einzelangaben vorgesehen, so verlangen die öffentlichen Behörden nur diejenigen Angaben, die sie für unerlässlich halten.

1.2 *Empfehlung.* Auch wenn in dieser Anlage Dokumente für bestimmte Zwecke einzeln vorgeschrieben und verlangt werden, sollen die öffentlichen Behörden im Interesse derjenigen Personen, welche die Dokumente auszufüllen haben, sowie unter Berücksichtigung ihres Verwendungszwecks in allen Fällen, in denen dies möglich ist und zu einer wesentlichen Erleichterung führen würde, dafür sorgen, dass zwei oder mehr Dokumente zusammengefasst werden.

Abschnitt 2 – Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen der Schiffe

Dieser Abschnitt betrifft die Förmlichkeiten, welche die öffentlichen Behörden beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen eines Schiffes von den Reedern verlangen; er schliesst nicht aus, dass die Vorlage der von dem Schiff mitgeführten Bescheinigungen und sonstigen Papiere betreffend Registrierung, Vermessung, Sicherheit, Bemannung und andere damit zusammenhängende Fragen zwecks Überprüfung durch die zuständigen Behörden verlangt wird.

A. Allgemeines

2.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden verlangen beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes, auf welches das Übereinkommen Anwendung findet, keine anderen als die in diesem Abschnitt vorgesehenen Dokumente zum Verbleib bei ihnen.

Es sind dies folgende Dokumente:

- Allgemeine Erklärung
- Frachterklärung
- Erklärung über die Schiffsvorräte
- Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung
- Besatzungsliste
- Fahrgastliste
- das aufgrund des Weltpostvertrags erforderliche Postdokument
- die Seegesundheitserklärung.

B. Inhalt und Zweck der Dokumente

2.2 *Norm:* Die Allgemeine Erklärung ist das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den öffentlichen Behörden benötigten Angaben über das Schiff enthält.

2.2.1 *Empfehlung.* Beim Einlaufen und Auslaufen eines Schiffes soll für die Allgemeine Erklärung ein und dasselbe Formblatt verwendet werden.

2.2.2 *Empfehlung.* In der Allgemeinen Erklärung sollen die öffentlichen Behörden keine anderen als die folgenden Angaben verlangen:

- Name und Beschreibung des Schiffes
- Staatszugehörigkeit des Schiffes
- Einzelheiten über die Registrierung
- Einzelheiten über die Tonnage
- Name des Kapitäns
- Name und Anschrift des Schiffsagenten
- Kurze Beschreibung der Ladung
- Anzahl der Besatzungsmitglieder
- Anzahl der Fahrgäste
- Kurze Angaben über die Reise
- Ankunftstag und -zeit oder Abfahrtstag
- Einlauf- oder Auslaufhafen
- Liegeplatz des Schiffes im Hafen.

2.2.3 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen eine Allgemeine Erklärung an, die vom Kapitän, dem Schiffsagenten oder einer anderen vom Kapitän gehörig befugten Person datiert und unterschrieben ist.

2.3 *Norm.* Die Frachterklärung ist das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den öffentlichen Behörden benötigten Angaben über die Ladung enthält. Es kann jedoch verlangt werden, dass Einzelheiten über eine gefährliche Ladung noch gesondert mitgeteilt werden.

2.3.1 *Empfehlung.* In der Frachterklärung sollen die öffentlichen Behörden keine anderen als die folgenden Angaben verlangen:

a) beim Einlaufen:
- Name und Staatszugehörigkeit des Schiffes
- Name des Kapitäns
- Hafen, aus dem das Schiff kommt
- Hafen, in dem die Erklärung aufgesetzt wird
- Kennzeichen und Nummern, Anzahl und Art der Packungen, Menge und Beschreibung der Güter
- Frachtbriefnummern für Ladung, die in dem betreffenden Hafen gelöscht werden soll
- Häfen, in denen die an Bord verbleibende Ladung gelöscht werden soll
- ursprüngliche Verladehäfen für Güter, die mit Frachtbriefen weiterbefördert werden.

b) beim Auslaufen:
- Name und Staatszugehörigkeit des Schiffes
- Name des Kapitäns
- Bestimmungshafen
- bei Gütern, die in dem betreffenden Hafen geladen wurden: Kennzeichen und Nummern, Anzahl und Art der Packungen, Menge und Beschreibung der Güter
- Frachtbriefnummern für Ladung, die in dem betreffenden Hafen geladen wurde.

2.3.2 *Empfehlung*. Bezüglich der an Bord verbleibenden Ladung sollen die öffentlichen Behörden nur kurze Einzelheiten zu einer Mindestanzahl wichtiger Fragen verlangen.

2.3.3 *Norm*. Die öffentlichen Behörden erkennen eine Frachterklärung an, die vom Kapitän, dem Schiffsagenten oder einer anderen vom Kapitän gehörig befugten Person datiert und unterschrieben ist.

2.3.4 *Empfehlung*. Die öffentlichen Behörden sollen statt einer Frachterklärung auch eine Abschrift des Schiffsmanifests anerkennen, sofern es alle nach den Empfehlungen 2.3.1 und 2.3.2 erforderlichen Angaben enthält und gemäss Norm 2.3.3 datiert und unterschrieben ist.

Die öffentlichen Behörden können auch eine beglaubigte oder eine gemäss Norm 2.3.3 unterschriebene Abschrift des Schiffsfrachtbriefs anerkennen, wenn Art und Menge der Ladung dies möglich machen und sofern alle Angaben nach den Empfehlungen 2.3.1 und 2.3.2, die nicht in diesen Dokumenten enthalten sind, auf andere Weise und gehörig bestätigt beigebracht werden.

2.3.5 *Empfehlung*. Die öffentlichen Behörden sollen gestatten, dass im Gewahrsam des Kapitäns befindliche Sachen, die nicht im Manifest aufgeführt sind, von der Frachterklärung ausgenommen werden, sofern Angaben über diese Sachen gesondert beigebracht werden.

2.4 *Norm*. Die Erklärung über die Schiffsvorräte ist das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den öffentlichen Behörden benötigten Angaben über die Schiffsvorräte enthält.

2.4.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen eine Erklärung über die Schiffsvorräte an, die vom Kapitän oder einem anderen vom Kapitän gehörig befugten und persönlich über die Schiffsvorräte unterrichteten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben ist.

2.5 *Norm.* Die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung ist das grundlegende Dokument, das die von den öffentlichen Behörden benötigten Angaben über die persönliche Habe der Besatzung enthält. Sie wird beim Auslaufen nicht verlangt.

2.5.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen eine Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung an, die vom Kapitän oder einem anderen vom Kapitän gehörig befugten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben ist. Die genannten Behörden können ferner jedes Besatzungsmitglied auffordern, seine Unterschrift oder, wenn es dazu nicht in der Lage ist, sein Zeichen unter die Erklärung über seine persönliche Habe zu setzen.

2.5.2 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in der Regel nähere Angaben nur über diejenige persönliche Habe der Besatzung verlangen, die abgabenpflichtig ist oder Verboten oder Beschränkungen unterliegt.

2.6 *Norm.* Die Besatzungsliste ist das grundlegende Dokument, das den öffentlichen Behörden Angaben über Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung beim Einlaufen und Auslaufen eines Schiffes vermittelt.

2.6.1 *Empfehlung.* In der Besatzungsliste sollen die öffentlichen Behörden keine anderen als die folgenden Angaben verlangen:

- *Name und Staatszugehörigkeit des Schiffes*
- Zuname
- Vornamen
- Staatsangehörigkeit
- Dienstrang oder Tätigkeit
- Geburtsdatum und -ort
- Art und Nummer des Identitätsdokuments
- Einlaufhafen und -datum
- angekommen aus

2.6.2 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen eine Besatzungsliste an, die vom Kapitän oder einem anderen vom Kapitän gehörig befugten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben ist.

2.7 *Norm.* Die Fahrgastliste ist das grundlegende Dokument, das den öffentlichen Behörden Angaben über die Fahrgäste beim Einlaufen und Auslaufen eines Schiffes vermittelt.

2.7.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen für kurze Seereisen oder den kombinierten Schiff-Eisenbahn-Verkehr zwischen benachbarten Staaten keine Fahrgastlisten verlangen.

2.7.2 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen bei Fahrgästen, deren Namen in den Fahrgastlisten aufgeführt sind, nicht zusätzlich Ein- oder Ausschiffungskarten verlangen. Sind die öffentlichen Behörden jedoch vor beson-

dere Probleme gestellt, welche die Volksgesundheit ernstlich gefährden, so kann eine Person auf Auslandfahrt bei der Ankunft aufgefordert werden, schriftlich eine Anschrift am Zielort anzugeben.

2.7.3 *Empfehlung.* In der Fahrgastliste sollen die öffentlichen Behörden keine anderen als die folgenden Angaben verlangen:

- Name und Staatszugehörigkeit des Schiffes
- Zuname
- Vornamen
- Staatsangehörigkeit
- Geburtsdatum
- Geburtsort
- Einschiffungshafen
- Ausschiffungshafen
- Einlaufhafen und -datum des Schiffes.

2.7.4 *Empfehlung.* Eine von Schiffahrtslinien zum eigenen Gebrauch zusammengestellte Liste soll statt der Fahrgastliste entgegengenommen werden, sofern sie mindestens die in Empfehlung 2.7.3 vorgesehenen Angaben enthält und gemäss Norm 2.7.5 datiert und unterschrieben ist.

2.7.5 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen eine Fahrgastliste an, die vom Kapitän, dem Schiffsagenten oder einer anderen vom Kapitän gehörig befugten Person datiert und unterschrieben ist.

2.7.6 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen sicherstellen, dass ihnen die Reeder beim Einlaufen die Anwesenheit jedes an Bord entdeckten blinden Passagiers mitteilen.

2.8 *Norm.* Die öffentlichen Behörden verlangen beim Ein- oder Auslaufen des Schiffes bezüglich der Postsachen nur die im Weltpostvertrag vorgeschriebenen schriftlichen Erklärungen.

2.9 *Norm.* Die Seegesundheitserklärung ist das grundlegende Dokument, das die von den Hafengesundheitsbehörden benötigten Angaben über den Gesundheitszustand an Bord eines Schiffes während der Reise und beim Einlaufen n den Hafen enthält.

C. Dokumente beim Einlaufen

2.10 *Norm.* Beim Einlaufen eines Schiffes in den Hafen verlangen die öffentlichen Behörden nicht mehr als

- 5 Ausfertigungen der Allgemeinen Erklärung
- 4 Ausfertigungen der Frachterklärung
- 4 Ausfertigungen der Erklärung über die Schiffsvorräte
- 2 Ausfertigungen der Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung
- 4 Ausfertigungen der Besatzungsliste
- 4 Ausfertigungen der Fahrgastliste
- eine Ausfertigung der Seegesundheitserklärung.

D. Dokumente beim Auslaufen

2.11 *Norm.* Beim Auslaufen eines Schiffes aus dem Hafen verlangen die öffentlichen Behörden nicht mehr als

- 5 Ausfertigungen der Allgemeinen Erklärung
- 4 Ausfertigungen der Frachterklärung
- 3 Ausfertigungen der Erklärung über die Schiffsvorräte
- 2 Ausfertigungen der Besatzungsliste
- 2 Ausfertigungen der Fahrgastliste

2.11.1 *Empfehlung.* Für Ladung, für die beim Einlaufen in einen Hafen eine Erklärung abgegeben wurde und die an Bord verblieben ist, soll beim Auslaufen aus demselben Hafen keine neue Frachterklärung verlangt werden.

2.11.2 *Empfehlung.* Für Schiffsvorräte, für die beim Einlaufen eine Erklärung abgegeben wurde oder die im Hafen an Bord genommen wurden und Gegenstand eines anderen, in dem betreffenden Hafen vorgelegten Zolldokuments waren, soll beim Auslaufen keine gesonderte Erklärung über die Schiffsvorräte verlangt werden.

2.11.3 *Norm.* Wenn die öffentlichen Behörden beim Auslaufen eines Schiffes Angaben über seine Besatzung verlangen, wird eine Abschrift der beim Einlaufen vorgelegten Besatzungsliste auch beim Auslaufen entgegengenommen, sofern sie erneut unterschrieben und mit einem Vermerk über etwaige Änderungen in der Zahl oder Zusammensetzung der Besatzung oder über das Fehlen derartiger Veränderungen versehen wurde.

E. Massnahmen zur Erleichterung der Abfertigung von Ladung, Fahrgästen, Besatzung und Gepäck

2.12 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder und der Hafenverwaltungen geeignete Massnahmen treffen, um die Liegezeit im Hafen so kurz wie möglich zu halten; sie sollen zu diesem Zweck Vorkehrungen für einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs treffen und alle Verfahren im Zusammenhang mit dem Ein- und Auslaufen von Schiffen einschliesslich der Vorkehrungen für die Ein- und Ausschiffung, das Laden und Löschen, die Dienste für laufende Unterhaltung usw. häufig überprüfen. Sie sollen ferner dafür sorgen, dass Frachtschiffe und ihre Ladung nach Möglichkeit im Arbeitsbereich des Schiffes angemeldet und abgefertigt werden können.

2.12.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder und Hafenverwaltungen geeignete Massnahmen treffen, um einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs zu gewährleisten, damit die Umschlags- und Abfertigungsverfahren für die Ladung reibungslos und vereinfacht vonstatten gehen. Diese Vorkehrungen sollen alle Arbeitsgänge nach dem Anlegen des Schiffes am Kai zwecks Löschen und Zollabfertigung und nötigenfalls zwecks Lagerung und Weiterversand der Ladung umfassen. Es soll einen geeigneten, direkten Verbindungsweg zwischen dem Lagerhaus und dem Zollbereich

geben, die beide in der Nähe des Kais liegen sollen, und es sollen nach Möglichkeit automatische Transportvorrichtungen vorhanden sein.

F. Aufeinanderfolgendes Anlaufen von zwei oder mehr Häfen in demselben Staat

2.13 *Empfehlung.* Unter Berücksichtigung der beim Einlaufen eines Schiffes in den ersten Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Staates erfüllten Förmlichkeiten sollen die öffentlichen Behörden in jedem weiteren in dem betreffenden Staat gelegenen Hafen, der ohne Zwischenanlaufen eines Hafens in einem anderen Staat angelaufen wird, ihre Förmlichkeiten und Dokumentenerfordernisse auf ein Mindestmass beschränken.

G. Ausfüllen von Dokumenten

2.14 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen nach Möglichkeit die in dieser Anlage – mit Ausnahme der Norm 3.7 – vorgesehenen Dokumente ohne Rücksicht darauf anerkennen, in welcher Sprache die darin enthaltenen Angaben wiedergegeben sind; jedoch können sie, wenn sie es für erforderlich halten, eine schriftliche oder mündliche Übersetzung in eine der Amtssprachen ihres Staates oder der Organisation verlangen.

2.15 *Norm.* Die in diesem Abschnitt vorgesehenen Dokumente brauchen nicht in Maschinenschrift ausgefüllt zu werden. Handschriftliche Eintragungen in Tinte oder Kopierstift werden anerkannt, sofern sie leserlich sind.

2.16 *Norm.* Die öffentlichen Behörden des Staates, in dem sich ein in Aussicht genommener Anlauf-, Entlade- oder Durchgangshafen befindet, verlangen nicht, dass ein in diesem Abschnitt genanntes und das Schiff, seine Ladung, die Vorräte, die Fahrgäste oder die Besatzung betreffendes Dokument von einem ihrer Vertreter im Ausland legalisiert, nachgeprüft, beglaubigt oder auf andere Weise vorher bearbeitet wird. Dies schliesst nicht aus, dass der Reisepass oder ein anderes Identitätsdokument eines Fahrgastes oder Besatzungsmitglieds für Sichtvermerks- oder ähnliche Zwecke vorzulegen ist.

Abschnitt 3 – Ein- und Ausreise von Personen

Dieser Abschnitt enthält die Bestimmungen über die Förmlichkeiten, welche die öffentlichen Behörden von Besatzung und Fahrgästen beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes verlangen.

A. Erfordernisse und Verfahren beim Einlaufen und Auslaufen

3.1 *Norm.* Ein gültiger Reisepass ist das grundlegende Dokument, das den öffentlichen Behörden beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes Angaben über die einzelnen Fahrgäste vermittelt.

3.1.1 *Empfehlung.* Die Vertragsregierungen sollen soweit wie möglich durch zwei- oder mehrseitige Übereinkünfte vereinbaren, dass amtliche Identitätsdokumente an Stelle von Reisepässen anerkannt werden.

3.2 *Empfehlung*. Die öffentlichen Behörden sollen dafür sorgen, dass die Reisepässe oder die statt ihrer entgegengenommenen amtlichen Identitätsdokumente der Fahrgäste eines Schiffes von den mit der Passnachschau beauftragten Behörden bei der Ein- und bei der Ausreise nur je einmal geprüft werden. Ausserdem kann die Vorlage dieser Reisepässe oder amtlichen Identitätsdokumente für Kontrollzwecke oder zur Feststellung der Personengleichheit im Zusammenhang mit Zoll- und sonstigen Förmlichkeiten bei der Ein- und Ausreise verlangt werden.

3.3 *Empfehlung*. Nach Vorlage der einzelnen Reisepässe oder der an ihrer Stelle anerkannten amtlichen Identitätsdokumente sollen die öffentlichen Behörden diese sofort nach Prüfung zurückgeben und nicht für eine zusätzliche Kontrolle zurückbehalten, sofern nicht der Zulassung des Fahrgastes in das betreffende Hoheitsgebiet ein Hinderungsgrund entgegensteht.

3.4 *Empfehlung*. Die öffentlichen Behörden sollen von den sich ein- oder ausschiffenden Fahrgästen oder den in ihrem Namen handelnden Reedern ausser den bereits in ihren Reisepässen oder amtlichen Identitätsdokumenten enthaltenen Angaben keine gleichlautenden oder zusätzlichen schriftlichen Angaben verlangen, sofern sie nicht erforderlich sind, um die in dieser Anlage vorgesehenen Dokumente auszufüllen.

3.5 *Empfehlung*. Öffentliche Behörden, die von den sich ein- oder ausschiffenden Fahrgästen schriftliche Angaben verlangen, die über die erforderlichen Angaben zur Ausfüllung der in dieser Anlage vorgesehenen Dokumente hinausgehen, sollen die der weiteren Identifizierung der Fahrgäste dienende Befragung auf die in Empfehlung 3.6 (Ein-/Ausschiffungskarte) vorgesehenen Punkte beschränken. Die genannten Behörden sollen die von einem Fahrgast ausgefüllte Ein- oder Ausschiffungskarte anerkennen, ohne zu verlangen, dass sie vom Reeder ausgefüllt oder nachgeprüft wird. Leserliche handschriftliche Eintragungen auf der Karte in Kursivschrift sollen zulässig sein, sofern in dem Formblatt nicht Blockschrift vorgeschrieben ist. Von jedem Fahrgast soll nur eine Ausfertigung der Ein- oder Ausschiffungskarte, gegebenenfalls mit einem oder mehreren gleichzeitig angefertigten Durchdrucken, verlangt werden.

3.6 *Empfehlung*. In der Ein- oder Ausschiffungskarte sollen die öffentlichen Behörden keine anderen als die folgenden Angaben verlangen:

- Zuname
- Vornamen
- Staatsangehörigkeit
- Nummer des Reisepasses oder sonstigen amtlichen Identitätsdokuments
- Geburtsdatum
- Geburtsort
- Beruf
- Ein- bzw. Ausschiffungshafen
- Geschlecht
- Anschrift am Zielort
- Unterschrift

3.7 *Norm.* Wird von Personen an Bord eines Schiffes ein Nachweis über den Schutz gegen Cholera, Gelbfieber oder Pocken verlangt, so erkennen die öffentlichen Behörden die Internationale Bescheinigung über Impfung oder Wiederimpfung in der in den Internationalen Gesundheitsvorschriften vorgesehenen Form an.

3.8 *Empfehlung.* Eine ärztliche Untersuchung der an Bord befindlichen oder sich ausschiffenden Personen soll in der Regel auf diejenigen Personen beschränkt bleiben, die während der Inkubationszeit einer quarantänepflichtigen Krankheit aus einem Infektionsgebiet der betreffenden Krankheit kommen (wie dies in den Internationalen Gesundheitsvorschriften vorgesehen ist). Jedoch kann in Übereinstimmung mit den Internationalen Gesundheitsvorschriften eine zusätzliche ärztliche Untersuchung verlangt werden.

3.9 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in der Regel die Zollabfertigung des Reisegepäcks von Fahrgästen bei der Einreise in Form von Stichproben oder nach Auswahl vornehmen. Auf schriftliche Erklärungen über das Reisegepäck der Fahrgäste soll nach Möglichkeit verzichtet werden.

3 9 1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen nach Möglichkeit auf eine Untersuchung des Reisegepäcks ausreisender Fahrgäste verzichten.

3 9 2 *Empfehlung.* Kann auf eine Untersuchung des Reisegepäcks ausreisender Fahrgäste nicht völlig verzichtet werden, so soll sie in der Regel in Form von Stichproben oder nach Auswahl erfolgen.

3.10 *Norm.* Ein gültiger Seemannsausweis oder ein Reisepass sind die grundlegenden Dokumente, die den öffentlichen Behörden beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes Auskünfte über die einzelnen Besatzungsmitglieder vermitteln.

3.10.1 *Norm.* In einem Seemannsausweis verlangen die öffentlichen Behörden keine anderen als die folgenden Angaben:

- Zuname
- Vornamen
- Geburtsdatum und -ort
- Staatsangehörigkeit
- Personenbeschreibung
- Lichtbild (beglaubigt)
- Unterschrift
- (gegebenenfalls) Verfallsdatum
- ausstellende Behörde

3.10 2 *Norm.* Muss ein Seemann einen Staat als Fahrgast mit einem Verkehrsmittel betreten oder verlassen,

a) um sich zu seinem Schiff oder auf ein anderes Schiff zu begeben,

b) um durchzureisen mit dem Ziel, sich in einem anderen Staat zu seinem Schiff zu begeben, oder zwecks Heimschaffung oder zu einem anderen von den Behörden des betreffenden Staates anerkannten Zweck,

so erkennen die öffentlichen Behörden von diesem Seemann statt eines Reisepasses einen gültigen Seemannsausweis an, wenn dieser die Wiedereinreise des Inhabers in den Staat, der den Ausweis ausgestellt hat, gewährleistet.

3.10.3 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in der Regel von Besatzungsmitgliedern weder Einzel-Identitätsdokumente noch andere als die in der Besatzungsliste enthaltenen Angaben zur Ergänzung des Seemannsausweises verlangen.

B. Massnahmen zur Erleichterung der Abfertigung von Ladung, Fahrgästen, Besatzung und Gepäck

3.11 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder und der Hafenverwaltungen geeignete Massnahmen treffen, um für einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs zu sorgen, damit Fahrgäste, Besatzung und Gepäck schnell abgefertigt werden können; sie sollen für genügend Personal und zureichende Einrichtungen sorgen, wobei insbesondere auf Gepäcklade-, -entlade- und -beförderungsvorrichtungen (einschliesslich automatischer Vorrichtungen) und auf die Punkte zu achten ist, an denen sich häufig Verzögerungen für die Fahrgäste ergeben. Nötigenfalls soll dafür gesorgt werden, dass zwischen dem Schiff und dem Abfertigungsplatz für Fahrgäste und Besatzung ein überdachter Verbindungsgang vorhanden ist.

3.11.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen

a) mit Unterstützung der Reeder und der Hafenverwaltungen geeignete Vorkehrungen treffen wie beispielsweise

i) Einführung eines besonderen und zügigen Verfahrens zur Abfertigung von Fahrgästen und Gepäck;

ii) Einführung eines Verfahrens, durch das die Fahrgäste ihr aufgegebenes Gepäck schnell erkennen und zurückerhalten können, sobald es sich an einem Ort befindet, wo es abgeholt werden kann;

b) dafür sorgen, dass die Hafenverwaltungen alle erforderlichen Massnahmen treffen,

i) damit die Fahrgäste und ihr Gepäck leicht und schnell zu den örtlichen Verkehrsmitteln gelangen können;

ii) damit, wenn die Besatzung sich für Kontrollzwecke an bestimmten Stellen melden muss, diese leicht erreichbar sind und möglichst nahe beieinander liegen.

3.12 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen verlangen, dass die Reeder das Schiffspersonal alle geeigneten Vorkehrungen treffen lassen, um die Eingangskontrolle für Fahrgäste und Besatzung zu beschleunigen. Dazu können folgende Vorkehrungen gehören:

a) eine vorherige Benachrichtigung der beteiligten öffentlichen Behörden von der möglichst genau geschätzten Ankunftszeit, von etwaigen Zeitverschiebungen und vom Reiseweg, soweit dies die Kontrollmassnahmen berührt,

b) die Bereithaltung der Schiffspapiere zur sofortigen Prüfung,

c) die Bereitstellung von Leitern oder sonstigen Vorrichtungen zum Besteigen des Schiffes, die klargemacht werden, während sich das Schiff dem Liege- oder Ankerplatz nähert,

d) schnelles und geordnetes Versammeln der an Bord befindlichen Personen mit den erforderlichen Dokumenten zwecks Kontrolle, wobei darauf zu achten ist, dass die Besatzungsmitglieder zu diesem Zweck beim unerlässlichen Dienst im Maschinenraum und anderswo abgelöst werden.

3.13 *Empfehlung.* Bei der Eintragung von Namen in die Fahrgast- und Besatzungsdokumente sollen der oder die Zunamen an erster Stelle stehen. Werden sowohl der Zuname des Vaters als auch derjenige der Mutter geführt, so soll der Vatersname an erster Stelle stehen. Führt eine Ehefrau sowohl den Vatersnamen des Ehegatten als auch ihren eigenen, so soll der des Ehegatten an erster Stelle stehen.

3.14 *Norm.* Ist zwecks Einreise in einen Staat eine Kontrolle der Fahrgäste und der Besatzung erforderlich, so nehmen die öffentlichen Behörden diese Kontrolle ohne ungebührliche Verzögerung vor.

3.15 *Norm.* Die öffentlichen Behörden bestrafen den Reeder nicht, wenn sie ein im Besitz eines Fahrgastes befindliches Kontrolldokument für unzureichend halten oder wenn ein Fahrgast aus diesem Grund nicht in den betreffenden Staat einreisen darf.

3.15.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen die Reeder auffordern, alle zweckdienlichen Vorkehrungen zu treffen, damit die Fahrgäste im Besitz aller von den Vertragsregierungen verlangten Kontrolldokumente sind.

Abschnitt 4 – Gesundheits- und Quarantänevorschriften einschliesslich der Gesundheitsmassnahmen bei Tieren und Pflanzen

4.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden eines Staates, der nicht Vertragspartei des Internationalen Sanitätsreglements ist, sollen sich bemühen, die einschlägigen Bestimmungen dieser Vorschriften auf die internationale Schifffahrt anzuwenden.

4.2 *Empfehlung.* Vertragsregierungen, die infolge ihrer gesundheitlichen, geographischen, sozialen oder wirtschaftlichen Bedingungen gewisse gemeinsame Interessen haben, sollen gemäss Artikel 104 des Internationalen Sanitätsreglements besondere Vereinbarungen treffen, wenn diese die Anwendung dieser Vorschriften erleichtern.

4.3 *Empfehlung.* Sind Gesundheitsbescheinigungen oder ähnliche Dokumente für die Beförderung bestimmter Tiere, Pflanzen, tierischer oder pflanzlicher Erzeugnisse erforderlich, so sollen diese Dokumente einfach und allgemein bekannt sein, und die Vertragsregierungen sollen zwecks Vereinheitlichung derselben zusammenarbeiten.

4.4 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen nach Möglichkeit einem Schiff die Erlaubnis zum Einlaufen auf dem Funkweg erteilen, wenn die Gesundheitsbehörde des vorgesehenen Anlaufhafens aufgrund der vor der Ankunft erhaltenen Auskünfte der Ansicht ist, dass durch das Einlaufen keine quarantänepflichtigen Krankheiten eingeschleppt oder verbreitet werden. Die Gesundheitsbehörden sollen nach Möglichkeit ein Schiff vor dem Einlaufen in den Hafen betreten dürfen.

4.4.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen die Reeder um Unterstützung ersuchen, damit sichergestellt wird, dass ein Krankheitsfall auf einem Schiff sofort durch Funk den Gesundheitsbehörden des Bestimmungshafens gemeldet wird, um die Bereitstellung des ärztlichen Fachpersonals und Gerätes zu erleichtern, die für sanitäre Massnahmen bei der Ankunft erforderlich sind.

4.5 *Norm.* Die öffentlichen Behörden sorgen dafür, dass alle Reisebüros und sonstigen beteiligten Stellen den Fahrgästen rechtzeitig vor der Abreise Listen mit den von den öffentlichen Behörden der betreffenden Staaten vorgeschriebenen Impfungen sowie die dem Internationalen Sanitätsreglement entsprechenden Impfbescheinigungsformulare zur Verfügung stellen können. Die öffentlichen Behörden sorgen nach Möglichkeit dafür, dass die Impfärzte die Internationalen Bescheinigungen über Impfung oder Wiederimpfung benutzen, um deren einheitliche Verwendung sicherzustellen.

4.6 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in möglichst vielen Häfen die Ausstellung der Internationalen Bescheinigungen über Impfung oder Wiederimpfung ermöglichen und Einrichtungen für die Impfung zur Verfügung stellen.

4.7 *Norm.* Die öffentlichen Behörden sorgen dafür, dass die gesundheitlichen Massnahmen und Formalitäten sofort eingeleitet, unverzüglich vervollständigt und unterschiedslos angewendet werden.

4.8 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in möglichst vielen Häfen angemessene Einrichtungen für die Durchführung von Menschen-, Tier- und Pflanzenquarantänemassnahmen unterhalten.

4.9 *Empfehlung.* In möglichst vielen Häfen eines jeden Staates sollen, soweit dies angemessen und durchführbar ist, jederzeit ärztliche Einrichtungen zur Ersten Hilfe für Besatzung und Fahrgäste zur Verfügung stehen.

4.10 *Norm.* Ausser im Falle eines Notstandes, der eine ernste Gefahr für die Volksgesundheit bildet, darf ein Schiff, das nicht mit einer quarantänepflichtigen Krankheit verseucht ist oder im Verdacht steht, verseucht zu sein, nicht aufgrund irgendeiner anderen epidemischen Krankheit von den Gesundheitsbehörden eines Hafens daran gehindert werden, Fracht oder Vorräte zu löschen oder zu laden oder Brennstoff oder Wasser aufzunehmen.

4.11 *Empfehlung.* Verschiffungen von Tieren, tierischen Rohstoffen und Roherzeugnissen, tierischen Nahrungsmitteln und quarantänepflichtigen pflanzlichen Erzeugnissen sollen unter besonderen Umständen, wenn sie von einem Quarantäneschein in der zwischen den beteiligten Staaten vereinbarten Form begleitet sind, zugelassen werden.

Abschnitt 5 – Verschiedenes

A. Bürgschaften und sonstige Arten der Sicherheitsleistung

5.1 *Empfehlung.* Öffentliche Behörden, die Bürgschaften oder andere Arten der Sicherheitsleistung von Reedern für Verpflichtungen aufgrund von Zoll-, Einreise-, Gesundheits-, Pflanzenquarantäne- oder ähnlichen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften eines Staates verlangen, sollen nach Möglichkeit die Verwendung einer einzigen umfassenden Bürgschaft oder anderen Art von Sicherheitsleistung zulassen.

B. Fehler in den Dokumenten und Strafen dafür

5.2 *Norm.* Die öffentlichen Behörden gestatten, ohne das Schiff aufzuhalten, Berichtigungen in einem in dieser Anlage vorgesehenen Dokument, wenn sie überzeugt sind, dass die Fehler unbeabsichtigt, nicht schwerwiegend und nicht auf wiederholte Fahrlässigkeit zurückzuführen sind und dass sie nicht in der Absicht begangen wurden, gegen Gesetze und sonstige Vorschriften zu verstossen; jedoch mit der Massgabe, dass die Fehler entdeckt werden, bevor die Prüfung des Dokuments abgeschlossen ist, und dass die Berichtigungen unverzüglich vorgenommen werden können.

5.3 *Norm.* Werden in den in dieser Anlage vorgesehenen Dokumenten, die von oder im Namen eines Reeders oder Kapitäns unterschrieben wurden, Fehler entdeckt, so werden keine Strafen verhängt, bis dem Betreffenden Gelegenheit gegeben wurde, den öffentlichen Behörden nachzuweisen, dass die Fehler unbeabsichtigt, nicht schwerwiegend und nicht auf wiederholte Fahrlässigkeit zurückzuführen sind und dass sie nicht in der Absicht begangen wurden, gegen Gesetze und sonstige Vorschriften zu verstossen.

C. Dienstleistungen im Hafen

5.4 *Empfehlung.* Die üblichen Dienstleistungen der öffentlichen Behörden in einem Hafen sollen während der regulären Arbeitszeit unentgeltlich erbracht werden. Die öffentlichen Behörden sollen sich bemühen, für ihre Dienstleistungen im Hafen reguläre Arbeitszeiten einzuführen, die mit den üblichen Zeiten eines starken Arbeitsanfalls in Einklang stehen.

5.4.1 *Empfehlung.* Die Vertragsregierungen sollen alle durchführbaren Massnahmen treffen, um die üblichen Dienstleistungen der öffentlichen Behörden in den Häfen so zu organisieren, dass unnötige Verzögerungen für die Schiffe nach dem Einlaufen oder vor dem Auslaufen vermieden werden und die Zeit für die Erfüllung der Förmlichkeiten auf ein Mindestmass beschränkt wird, sofern den genannten Behörden die voraussichtliche Ankunfts- oder Abfahrtszeit rechtzeitig bekanntgegeben wird.

5.4.2 *Norm.* Die Gesundheitsbehörde erhebt keine Gebühr für eine ärztliche Untersuchung oder Zusatzuntersuchung bakteriologischer oder sonstiger Art, die zu irgendeiner Tages- oder Nachtzeit vorgenommen wird, wenn diese Untersuchung erforderlich ist, um den Gesundheitszustand der untersuchten

Person festzustellen; das gleiche gilt für den Besuch und die Überprüfung eines Schiffes zu Quarantänezwecken mit Ausnahme der Überprüfung zwecks Ausstellung einer Entrattungsbescheinigung oder einer Bescheinigung über die Befreiung von der Entrattung; ferner sind die Impfung einer mit einem Schiff eintreffenden Person und die Ausstellung einer Impfbescheinigung gebührenfrei. Sind jedoch andere als die genannten Massnahmen in bezug auf ein Schiff, seine Fahrgäste oder die Besatzung erforderlich und werden von der Gesundheitsbehörde dafür Gebühren erhoben, so richten sich diese nach einem einzigen, in dem betreffenden Hoheitsgebiet einheitlich geltenden Tarif; die Gebühren werden ungeachtet der Staatsangehörigkeit, des Wohn- oder Aufenthaltsorts des Betreffenden oder der Staatszugehörigkeit, der Flagge, der Registrierung oder des Eigentümers des Schiffes erhoben.

5.4.3 *Empfehlung.* Werden von den öffentlichen Behörden Dienstleistungen ausserhalb der in Empfehlung 5.4 bezeichneten regulären Arbeitszeit erbracht, so sollen sie gegen mässige Gebühren erbracht werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

5.5 *Norm.* Wenn es der Umfang des Verkehrs in einem Hafen rechtfertigt, sorgen die öffentlichen Behörden dafür, dass die erforderlichen Dienstleistungen verfügbar sind, um die Förmlichkeiten für Ladung und Gepäck ungeachtet des Wertes oder der Art derselben durchzuführen.

5.6 *Empfehlung.* Die Vertragsregierungen sollen sich bemühen, Vereinbarungen zu treffen, aufgrund derer eine Regierung einer anderen vor oder während der Reise bestimmte Möglichkeiten zur Kontrolle der Schiffe, der Fahrgäste, der Besatzung, des Gepäcks, der Ladung und der Dokumente für Zoll-, Einwanderungs-, Gesundheits-, Pflanzen- und Tierquarantänezwecke einräumt, wenn dadurch die Abfertigung nach der Ankunft in dem letztgenannten Staat erleichtert wird.

D. Ladung, die nicht im vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht wird

5.7 *Norm.* Wird ein Teil der in der Frachterklärung aufgeführten Ladung nicht im vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht, so werden die öffentlichen Behörden eine Änderung der Frachterklärung zulassen und keine Strafen verhängen, wenn sie überzeugt sind, dass das Schiff diese Fracht nicht tatsächlich geladen oder in einem anderen Hafen gelöscht hat.

5.8 *Norm.* Wird irrtümlich oder aus einem sonstigen stichhaltigen Grund Ladung in einem anderen als dem vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht, so erleichtern die öffentlichen Behörden die Weiterbeförderung an den vorgesehenen Bestimmungsort. Dies gilt nicht für gefährliche, verbotene oder Beschränkungen unterworfene Ladung.

E. Beschränkung der Verantwortlichkeit des Reeders

5.9 *Norm.* Die öffentlichen Behörden verlangen von einem Reeder nicht, dass er für ihre Zwecke besondere Angaben in einen Schiffsfrachtbrief oder eine

Abschrift desselben einträgt, sofern der Reeder nicht gleichzeitig Importeur oder Exporteur ist oder für diesen handelt.

5.10 *Norm.* Die öffentlichen Behörden machen den Reeder nicht für die Vorlage oder Richtigkeit von Dokumenten haftbar, die vom Importeur oder Exporteur im Zusammenhang mit der Frachtabfertigung verlangt werden, sofern der Reeder nicht gleichzeitig Importeur oder Exporteur ist oder für diesen handelt.

Übersetzung aus dem französisch-englischen Originaltext

Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966

Die Vertragsregierungen –

von dem Wunsche geleitet, zum Schutz des menschlichen Lebens und Eigentums auf See einheitliche Grundsätze und Regeln hinsichtlich der Grenzen aufzustellen, bis zu denen Schiffe auf Auslandfahrt beladen werden dürfen,

in der Erwägung, dass dieses Ziel am besten durch den Abschluss eines Übereinkommens erreicht werden kann –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Allgemeine Verpflichtung im Rahmen des Übereinkommens

(1) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, diesem Übereinkommen und seinen Anlagen, die Bestandteil desselben sind, Wirksamkeit zu verleihen. Jede Bezugnahme auf das Übereinkommen gilt gleichzeitig als Bezugnahme auf die Anlagen.

(2) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, alle etwa erforderlichen Massnahmen zur Durchführung dieses Übereinkommens zu treffen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

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

(1) Der Ausdruck «Regeln» bezeichnet die diesem Übereinkommen als Anlage beigefügten Regeln.

(2) Der Ausdruck «Verwaltung» bezeichnet die Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt.

(3) Der Ausdruck «zugelassen» bedeutet durch die Verwaltung zugelassen.

(4) Der Ausdruck «Auslandfahrt» bezeichnet eine Seereise von einem Staat, auf den dieses Übereinkommen Anwendung findet, nach einem Hafen ausserhalb dieses Staates oder umgekehrt. Hierbei gilt jedes Hoheitsgebiet, für dessen internationale Beziehungen eine Vertragsregierung verantwortlich ist oder das der Verwaltung der Vereinten Nationen untersteht, als besonderer Staat.

(5) Der Ausdruck «Fischereifahrzeug» bezeichnet ein Schiff, das für den Fang von Fischen, Walen, Seehunden, Walrossen oder anderen Lebewesen des Meeres verwendet wird.

(6) Der Ausdruck «neues Schiff» bezeichnet ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für jede Vertragsregierung gelegt wird oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet.

(7) Der Ausdruck «vorhandenes Schiff» bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist.

(8) Der Ausdruck «Länge» bezeichnet 96 v.H. der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v.H. der geringsten Seitenhöhe über der Oberkante des Kiels, 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 zu der Konstruktionswasserlinie.

Artikel 3

Allgemeine Bestimmungen

(1) Ein Schiff, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet, darf nach dessen Inkrafttreten nur dann zu einer Auslandfahrt in See gehen, wenn es gemäss dem Übereinkommen besichtigt und mit einer Freibordmarke und einem Internationalen Freibord-Zeugnis (1966) oder gegebenenfalls einem Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnis versehen worden ist.

(2) Dieses Übereinkommen hindert eine Verwaltung nicht daran, einen grösseren Freibord als den nach Anlage I bestimmten Mindestfreibord zu erteilen.

Artikel 4

Anwendungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen gilt für

a) Schiffe, die im Schiffsregister eines Staates eingetragen sind, dessen Regierung Vertragsregierung ist,

b) Schiffe, die in einem Hoheitsgebiet registriert sind, auf das dieses Übereinkommen nach Artikel 32 erstreckt wird, sowie

c) nicht registrierte Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, dessen Regierung Vertragsregierung ist.

(2) Dieses Übereinkommen gilt für Schiffe, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind.

(3) Die in Anlage I enthaltenen Regeln gelten insbesondere für neue Schiffe.

(4) Vorhandene Schiffe, welche die Erfordernisse der in Anlage I enthaltenen Regeln oder eines Teiles derselben nicht voll erfüllen, müssen zumindest die entsprechenden geringeren Erfordernisse erfüllen, welche die Verwaltung vor Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf Schiffe in der Auslandfahrt angewendet hat; diese Schiffe brauchen ihren Freibord keinesfalls zu vergrössern. Um eine Verminderung des Freibords gegenüber dem früher erteilten nutzen zu können, haben vorhandene Schiffe alle Erfordernisse dieses Übereinkommens zu erfüllen.

(5) Die in Anlage II enthaltenen Regeln gelten für neue und vorhandene Schiffe, für die dieses Übereinkommen gilt.

Artikel 5

Ausnahmen

(1) Dieses Übereinkommen gilt nicht für

a) Kriegsschiffe,

b) neue Schiffe von weniger als 24 Metern (79 Fuss) Länge,

c) vorhandene Schiffe von weniger als 150 Bruttoregistertonnen (BRT),

d) nicht gewerblichen Zwecken dienende Vergnügungsfahrzeuge,

e) Fischereifahrzeuge.

(2) Dieses Übereinkommen gilt nicht für Schiffe, die ausschliesslich auf folgenden Gewässern verkehren:

a) Auf den Grossen Seen Nordamerikas und dem Sankt-Lorenz-Strom, und zwar innerhalb eines Gebiets, das im Osten durch eine vom Kap des Rosiers zur Westspitze der Insel Anticosti verlaufende Loxodrome und auf der Nordseite dieser Insel durch den Längengrad von 63° W begrenzt wird,

b) auf dem Kaspischen Meer,

c) auf dem Rio de la Plata, dem Parana und dem Uruguay, und zwar innerhalb eines Gebiets, das im Osten durch eine von Punta Norte, Argentinien, nach Punta del Este, Uruguay, verlaufende Loxodrome begrenzt wird.

Artikel 6

Befreiungen

(1) Schiffe, die in der Auslandfahrt zwischen benachbarten Häfen von zwei oder mehr Staaten verkehren, kann die Verwaltung von den Vorschriften dieses Übereinkommens befreien, solange sie solche Fahrten durchführen, wenn die Regierungen der Staaten, in denen diese Häfen liegen, überzeugt sind, dass wegen der geringen Gefahr oder der besonderen Bedingungen des Reiseweges zwischen diesen Häfen die Anwendung des Übereinkommens auf Schiffe in diesem Verkehr unzumutbar oder undurchführbar wäre.

(2) Die Verwaltung kann ein Schiff, das neuartige Merkmale aufweist, von Bestimmungen dieses Übereinkommens befreien, deren Anwendung Untersuchungen über die Entwicklung dieser Neuerungen und ihren Einbau auf Schiffen in der Auslandfahrt ernstlich behindern könnte. Diese Schiffe müssen jedoch den Sicherheitsvorschriften entsprechen, die nach Ansicht der betreffenden Verwaltung im Hinblick auf den vorgesehenen Dienst des Schiffes angemessen sind, die Gesamtsicherheit des Schiffes gewährleisten und für die Regierungen der Staaten, die das Schiff anlaufen soll, annehmbar sind.

(3) Die Verwaltung, die eine Befreiung nach den Absätzen 1 und 2 gewährt, teilt der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als «Organisation» bezeichnet) Einzelheiten über die Befreiung sowie die dafür massgeblichen Gründe mit; diese werden von der Organisation an die Vertragsregierungen zur Unterrichtung weitergeleitet.

(4) Muss ein Schiff, das für gewöhnlich nicht in der Auslandfahrt eingesetzt ist, auf Grund aussergewöhnlicher Umstände eine einzelne Auslandfahrt unternehmen, so kann es die Verwaltung von jeder Bestimmung dieses Übereinkommens befreien, sofern es den Sicherheitsvorschriften entspricht, welche die Verwaltung im Hinblick auf die von dem Schiff auszuführende Reise für angemessen hält.

Artikel 7

Höhere Gewalt

(1) Unterliegt ein Schiff bei Antritt einer Reise nicht den Bestimmungen dieses Übereinkommens, so unterliegt es ihnen auch dann nicht, wenn es wegen Schlechtwetters oder sonstiger höherer Gewalt vom vorgesehenen Reiseweg abweicht.

(2) Bei der Anwendung dieses Übereinkommens werden die Vertragsregierungen die durch Schlechtwetter oder sonstige höhere Gewalt verursachten Abweichungen oder Verzögerungen eines Schiffes gebührend berücksichtigen.

Artikel 8

Gleichwertiger Ersatz

(1) Die Verwaltung kann gestatten, dass auf einem Schiff andere Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte eingebaut werden oder dass eine andere Vorkehrung getroffen wird, als in diesem Übereinkommen vorgeschrieben, wenn sie durch Erprobungen oder auf andere Weise davon überzeugt ist, dass die betreffenden Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder die betreffende Vorkehrung mindestens ebenso wirksam wie die in diesem Übereinkommen vorgeschriebenen sind.

(2) Die Verwaltung, die andere Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder eine andere Vorkehrung gestattet, als in diesem Übereinkommen vorgeschrieben, übermittelt der Organisation zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen entsprechende Einzelheiten nebst einem Bericht über die durchgeführten Erprobungen.

Artikel 9

Genehmigungen zu Versuchszwecken

(1) Dieses Übereinkommen hindert eine Verwaltung nicht, hinsichtlich eines Schiffes, für welches das Übereinkommen gilt, Sondergenehmigungen für Versuchszwecke zu erteilen.

(2) Eine Verwaltung, die eine solche Genehmigung erteilt, übermittelt der Organisation entsprechende Einzelheiten zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen.

Artikel 10

Reparaturen, Änderungen und Umbauten

(1) Ein Schiff, das Reparaturen, Änderungen oder Umbauten sowie damit zusammenhängenden Ausstattungsarbeiten unterzogen wird, muss zumindest den zuvor für das Schiff geltenden Vorschriften entsprechen. In diesem Fall muss ein vorhandenes Schiff in der Regel den Vorschriften für ein neues Schiff mindestens in demselben Umfang entsprechen wie zuvor.

(2) Grössere Reparaturen, Änderungen und Umbauten sowie damit zusammenhängende Ausstattungsarbeiten sollen den Vorschriften für ein neues Schiff insoweit entsprechen, wie es die Verwaltung für zumutbar und durchführbar hält.

Artikel 11

Zonen und Gebiete

(1) Ein Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, muss den Vorschriften entsprechen, die in den in Anlage II aufgeführten Zonen und Gebieten auf das Schiff anwendbar sind.

(2) Ein auf der Grenze zweier Zonen oder Gebiete liegender Hafen gilt als innerhalb der Zone oder des Gebiets gelegen, aus dem das Schiff kommt oder in das es fährt.

Artikel 12

Eintauchen

(1) Mit Ausnahme der in den Absätzen 2 und 3 vorgesehenen Fälle dürfen die jeweiligen, der Jahreszeit und der Zone oder dem Gebiet, in denen sich das Schiff befindet, entsprechenden Lademarken an den Schiffsseiten beim Auslaufen, während der Reise oder bei der Ankunft des Schiffes niemals unter Wasser liegen.

(2) Befindet sich ein Schiff in Frischwasser von Einheitsdichte, so kann die entsprechende Lademarke so weit unter Wasser liegen, wie es der im Internationalen Freibord-Zeugnis (1966) angegebene Frischwasserabzug erlaubt. Bei einer anderen Dichte als der Einheitsdichte wird ein dem Unterschied zwischen 1,025 und der tatsächlichen Dichte entsprechender Abzug gemacht.

(3) Läuft ein Schiff aus einem an einem Fluss oder Binnengewässer gelegenen Hafen aus, so wird ein Tieferladen entsprechend dem Gewicht des Treibstoffs und aller sonstigen Betriebsstoffe zugelassen, die für den Verbrauch zwischen dem Auslaufhafen und der offenen See erforderlich sind.

Artikel 13

Besichtigung, Überprüfung und Anmarken

Soweit es sich um die Anwendung dieses Übereinkommens und um etwaige Befreiungen davon handelt, erfolgen Besichtigung, Überprüfung und Anmarken von Schiffen durch Bedienstete der Verwaltung. Die Verwaltung kann jedoch die Besichtigung, die Überprüfung und das Anmarken entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen. Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung, der Überprüfung und des Anmarkens.

Artikel 14

Erstmalige und regelmässige Besichtigungen und Überprüfungen

(1) Jedes Schiff unterliegt den nachstehend bezeichneten Besichtigungen und Überprüfungen:

a) einer Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes, die eine vollständige Überprüfung seiner Bauausführung und Ausrüstung umfasst, soweit das Schiff unter dieses Übereinkommen fällt. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die allgemeine Anordnung, die Werkstoffe und die Materialstärken in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;

b) einer regelmässig in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, durchzuführenden Besichtigung, welche die Gewähr dafür bietet, dass die Bauausführung, die Ausrüstung, die allgemeine Anordnung, die Werkstoffe und die Materialstärken in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;

c) einer regelmässigen, binnen drei Monaten vor oder nach jedem Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses durchzuführenden Überprüfung, welche die Gewähr dafür bietet, dass am Schiffskörper oder an den Aufbauten keine Änderungen vorgenommen worden sind, welche die Berechnungen zur Bestimmung der Lage der Lademarke beeinflussen könnten, und dass die Einrichtungen und Vorkehrungen für

i) den Schutz der Öffnungen,

ii) die Schutzgeländer,

iii) die Wasserpforten und

iv) die Zugänge zu den Besatzungsräumen

in einwandfreiem Zustand erhalten werden.

(2) Die in Absatz 1 Buchstabe *c* genannten regelmässigen Überprüfungen sind im Internationalen Freibord-Zeugnis (1966) oder im Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnis, das einem nach Artikel 6, Absatz 2 befreiten Schiff ausgestellt wird, zu bestätigen.

Artikel 15

Erhaltung des bei der Besichtigung festgestellten Zustands

Nach einer Besichtigung des Schiffes gemäss Artikel 14 dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, der allgemeinen Anordnung, den Werkstoffen oder den Materialstärken, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen vorgenommen werden.

Artikel 16

Ausstellung von Zeugnissen

(1) Jedem Schiff, das nach Massgabe dieses Übereinkommens besichtigt und mit einer Freibordmarke versehen worden ist, wird ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) ausgestellt.

(2) Jedem Schiff, dem nach Artikel 6, Absatz 2 oder 4 eine Befreiung gewährt worden ist, wird ein Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis ausgestellt.

(3) Diese Zeugnisse werden von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäss ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

(4) Ungeachtet jeder anderen Bestimmung dieses Übereinkommens bleibt ein internationales Freibord-Zeugnis, das beim Inkrafttreten dieses Übereinkommens gegenüber der Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, Gültigkeit besitzt, bis zum Ablauf seiner Geltungsdauer, höchstens jedoch zwei weitere Jahre, gültig. Nach diesem Zeitpunkt ist ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) erforderlich.

Artikel 17

Ausstellung eines Zeugnisses durch eine andere Regierung

(1) Eine Vertragsregierung kann auf Ersuchen einer anderen Vertragsregierung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Massgabe dieses Übereinkommens ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) ausstellen oder ausstellen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass den Vorschriften des Übereinkommens entsprochen ist.

(2) Der das Ersuchen stellenden Regierung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses, eine Abschrift des für die Berechnung des Freibords verwendeten Besichtigungsberichts sowie eine Abschrift der Berechnungen übermittelt.

(3) Ein in dieser Weise ausgestelltes Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Regierung des Staates ausgestellt wurde, dessen Flagge das Schiff jetzt oder künftig führt; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein auf Grund des Artikels 16 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

(4) Einem Schiff, das die Flagge eines Staates führt, dessen Regierung nicht Vertragsregierung ist, darf kein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) ausgestellt werden.

Artikel 18

Form der Zeugnisse

(1) Die Zeugnisse werden in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefasst. Ist diese Sprache weder Englisch noch Französisch, so muss der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

(2) Die Form der Zeugnisse muss den in Anlage III wiedergegebenen Mustern entsprechen. Die Anordnung des gedruckten Teils jedes Musterzeugnisses ist in den ausgestellten Zeugnissen und in deren beglaubigten Abschriften genau wiederzugeben.

Artikel 19

Geltungsdauer der Zeugnisse

(1) Ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) wird für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitabschnitt ausgestellt; er darf höchstens fünf Jahre betragen, vom Tag der Ausstellung an gerechnet.

(2) Kann dem Schiff nach der in Artikel 14, Absatz 1, Buchstabe *b* vorgesehenen regelmässigen Besichtigung vor Ablauf der Gültigkeit des ursprünglich ausgestellten Zeugnisses kein neues Zeugnis ausgestellt werden, so kann die Person oder Stelle, welche die Besichtigung vornimmt, die Geltungsdauer des ursprünglichen Zeugnisses um höchstens fünf Monate verlängern. Diese Verlängerung wird auf dem Zeugnis vermerkt; sie wird nur gewährt, wenn keine Änderungen in der Bauausführung, Ausrüstung, allgemeinen Anordnung, in den Werkstoffen oder den Materialstärken vorgenommen worden sind, die den Freibord des Schiffes beeinflussen.

(3) Ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) wird von der Verwaltung für ungültig erklärt,

a) wenn am Schiffskörper oder an den Aufbauten wesentliche Änderungen vorgenommen wurden, welche die Festsetzung eines grösseren Freibords erfordern;

b) wenn die in Artikel 14, Absatz 1, Buchstabe *c* genannten Einrichtungen und Vorkehrungen nicht in einwandfreiem Zustand erhalten werden;

c) wenn das Zeugnis keinen Vermerk enthält, demzufolge das Schiff nach Artikel 14, Absatz 1, Buchstabe *c* überprüft worden ist;

d) wenn die bauliche Festigkeit des Schiffes so sehr vermindert ist, dass es nicht mehr sicher ist.

(4)

a) Die Geltungsdauer eines von der Verwaltung einem nach Artikel 6 Absatz 2 befreiten Schiff ausgestellten Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses beträgt höchstens fünf Jahre, vom Tag der Ausstellung an gerechnet. Dieses Zeugnis wird nach dem im vorliegenden Artikel für ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) vorgesehenen Verfahren verlängert, bestätigt oder für ungültig erklärt.

b) Die Geltungsdauer eines Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses, das einem nach Artikel 6, Absatz 4, befreiten Schiff ausgestellt wurde, ist auf die Einzelreise beschränkt, für die es ausgestellt wurde.

(5) Ein einem Schiff von einer Verwaltung ausgestelltes Zeugnis wird ungültig, sobald dieses Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt.

Artikel 20

Anerkennung der Zeugnisse

Zeugnisse, die im Namen einer Vertragsregierung nach diesem Übereinkommen ausgestellt sind, werden von den anderen Vertragsregierungen anerkannt; sie messen ihnen für alle in dem Übereinkommen berücksichtigten Zwecke die gleiche Gültigkeit bei wie den von ihnen selbst ausgestellten Zeugnissen.

Artikel 21

Kontrolle

(1) Schiffe, die ein nach Artikel 16 oder 17 ausgestelltes Zeugnis besitzen, unterliegen in den Häfen der anderen Vertragsregierungen der Kontrolle durch ordnungsgemäss ermächtigte Bedienstete dieser Regierungen. Die Vertragsregierungen gewährleisten, dass diese Kontrolle, soweit zumutbar und durchführbar, der Bestätigung dient, dass sich ein gültiges Zeugnis nach Massgabe dieses Übereinkommens an Bord befindet. Befindet sich ein gültiges Internationales Freibord-Zeugnis (1966) an Bord, so beschränkt sich diese Kontrolle darauf, festzustellen,

a) dass das Schiff nicht über die in dem Zeugnis festgesetzten Grenzen hinaus beladen ist,

b) dass die Lage der Freibordmarke am Schiff dem Zeugnis entspricht und

c) dass das Schiff hinsichtlich der in Artikel 19, Absatz 3, Buchstaben *a* und *b* genannten Faktoren nicht so wesentlich geändert wurde, dass es offenbar untauglich ist, ohne Gefahr für Menschenleben in See zu gehen.

Befindet sich ein gültiges Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis an Bord, so beschränkt sich die Kontrolle darauf, festzustellen, dass alle in dem Zeugnis festgesetzten Bedingungen erfüllt sind.

(2) Erfolgt diese Kontrolle nach Absatz 1, Buchstabe *c*, so wird sie nur zu dem Zweck durchgeführt, ein Auslaufen des Schiffes zu verhindern, bevor es ohne Gefahr für Fahrgäste oder Besatzung in See gehen kann.

(3) Gibt die auf Grund dieses Artikels erfolgende Kontrolle Anlass zum Einschreiten, so unterrichtet der die Kontrolle durchführende Bedienstete alsbald schriftlich den Konsul oder den diplomatischen Vertreter des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, von dieser Entscheidung und von allen Umständen, die ein Einschreiten notwendig erscheinen liessen.

Artikel 22

Vergünstigungen

Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Vergünstigungen können für ein Schiff nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es ein nach Massgabe des Übereinkommens ausgestelltes gültiges Zeugnis besitzt.

Artikel 23

Unfälle

(1) Jede Verwaltung verpflichtet sich, einen Seeunfall, der einem von diesem Übereinkommen erfassten Schiff zustösst, für das sie verantwortlich ist, zu untersuchen, wenn sie der Ansicht ist, dass die Untersuchung dazu beitragen kann, etwaige für wünschenswert erachtete Änderungen des Übereinkommens zu veranlassen.

(2) Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, der Organisation alle einschlägigen Angaben über die Ergebnisse dieser Untersuchungen zuzuleiten. Berichte oder Empfehlungen der Organisation, welche auf diesen Angaben beruhen, dürfen die Identität oder Staatszugehörigkeit der betreffenden Schiffe nicht erkennen lassen und ein Schiff oder eine Person nicht mittelbar oder unmittelbar für den Unfall verantwortlich machen.

Artikel 24

Frühere Verträge und Übereinkommen

(1) Alle anderen Verträge, Übereinkommen und Vereinbarungen über Freibordfragen, die gegenwärtig zwischen den an diesem Übereinkommen beteiligten Regierungen in Kraft sind, bleiben während ihrer jeweiligen Geltungsdauer unbeschränkt wirksam in bezug auf

a) Schiffe, auf welche dieses Übereinkommen nicht angewendet wird,

b) Schiffe, auf welche dieses Übereinkommen angewendet wird, soweit es sich um darin nicht ausdrücklich geregelte Angelegenheiten handelt.

(2) Soweit jedoch solche Verträge, Übereinkommen und Vereinbarungen zu den Vorschriften dieses Übereinkommens im Widerspruch stehen, sind die letzteren massgebend.

Artikel 25

Vereinbarung besonderer Regeln

Werden im Einklang mit diesem Übereinkommen durch eine Vereinbarung zwischen allen oder einigen Vertragsregierungen besondere Regeln aufgestellt, so sind diese der Organisation zur Weiterleitung an alle Vertragsregierungen mitzuteilen.

Artikel 26

Übermittlung von Unterlagen

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, der Organisation folgende Unterlagen zu übermitteln und bei ihr zu hinterlegen:

a) eine ausreichende Anzahl von Mustern der von ihnen nach Massgabe dieses Übereinkommens ausgestellten Zeugnisse zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen,

b) den Wortlaut der Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften, die auf den verschiedenen durch dieses Übereinkommen betroffenen Gebieten erlassen worden sind, sowie

c) eine Liste der nichtstaatlichen Stellen, die befugt sind, in ihrem Namen in Freibordfragen tätig zu werden, zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen.

(2) Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, jeder anderen Vertragsregierung auf Verlangen ihre Festigkeitsvorschriften zur Verfügung zu stellen.

Artikel 27

Unterzeichnung, Annahme und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt drei Monate, vom 5. April 1966 an gerechnet, zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf. Die Regierungen der Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation oder von Vertragsparteien der Satzung des Internationalen Gerichtshofs können Vertragsparteien des Übereinkommens werden,

a) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen,

b) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen oder

c) indem sie ihm beitreten.

(2) Die Annahme oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Annahme- oder Beitrittsurkunde bei der Organisation; diese teilt allen Regierun-

gen, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, jede neue Annahme und jeden neuen Beitritt sowie den Zeitpunkt der Hinterlegung der betreffenden Urkunde mit.

Artikel 28

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens fünfzehn Regierungen von Staaten, von denen sieben mindestens je eine Million Bruttoregistertonnen Schiffsraum besitzen, es nach Artikel 27 ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnet oder Annahme- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben. Die Organisation teilt allen Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, den Zeitpunkt seines Inkrafttretens mit.

(2) Für Regierungen, die während der in Absatz 1 genannten 12 Monate eine Annahme- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen hinterlegt haben, wird die Annahme oder der Beitritt mit Inkrafttreten des Übereinkommens oder drei Monate nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Annahme- oder Beitrittsurkunde wirksam, je nachdem welcher Zeitpunkt später liegt.

(3) Für Regierungen, die nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens eine Annahme- oder Beitrittsurkunde zu demselben hinterlegt haben, tritt es drei Monate nach Hinterlegung der betreffenden Urkunde in Kraft.

(4) Nach dem Zeitpunkt, zu dem alle Massnahmen getroffen worden sind, um eine Änderung dieses Übereinkommens in Kraft treten zu lassen, oder zu dem bei einstimmig angenommenen Änderungen alle notwendigen Annahmen nach Artikel 29, Absatz 2, Buchstabe *b* als erfolgt gelten, gilt jede hinterlegte Annahme- oder Beitrittsurkunde für das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung.

Artikel 29

Änderungen

(1) Dieses Übereinkommen kann auf Vorschlag einer Vertragsregierung durch eines der in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

(2) Änderung durch einstimmige Annahme

a) Auf Antrag einer Vertragsregierung teilt die Organisation eine von der betreffenden Regierung vorschlagene Änderung dieses Übereinkommens allen Vertragsregierungen zur Prüfung zwecks einstimmiger Annahme mit.

b) Eine solche Änderung tritt zwölf Monate nach ihrer Annahme durch alle Vertragsregierungen in Kraft, sofern nicht ein früherer Zeitpunkt vereinbart wird. Hat eine Vertragsregierung die Organisation binnen drei Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem diese der Vertragsregierung die Änderung erstmalig mitgeteilt hat, nicht von der Annahme oder Ablehnung derselben unterrichtet, so wird unterstellt, dass die betreffende Regierung die Änderung angenommen hat.

c) Ein Änderungsvorschlag gilt als abgelehnt, wenn er nicht gemäss Buchstabe *b* binnen drei Jahren nach dem Zeitpunkt angenommen worden ist, zu dem ihn die Organisation erstmalig allen Vertragsregierungen mitgeteilt hat.

(3) Änderung nach Prüfung durch die Organisation

a) Auf Antrag einer Vertragsregierung wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens von der Organisation geprüft. Nimmt der Schiffssicherheitsausschuss der Organisation die Änderung mit Zweidrittelsmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder an, so wird die Änderung allen Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsregierungen mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt mitgeteilt, zu dem sie von der Versammlung der Organisation geprüft wird.

b) Eine Änderung, welche die Versammlung mit Zweidrittelsmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder annimmt, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.

c) Die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsregierungen angenommen worden ist. Sie tritt für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, dass sie dieselbe nicht annehmen.

d) Bei der Annahme einer Änderung kann die Versammlung mit Zweidrittelsmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder unter Einschluss von zwei Dritteln der im Schiffssicherheitsausschuss vertretenen und in der Versammlung anwesenden und abstimmenden Regierungen eine Feststellung vorschlagen, dass angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe *c* abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet. Diese Feststellung bedarf der vorherigen Annahme durch zwei Drittel der Vertragsregierungen dieses Übereinkommens.

e) Dieser Absatz schliesst nicht aus, dass eine Vertragsregierung, die hinsichtlich einer Änderung des Übereinkommens zunächst ein Verfahren nach diesem Absatz vorgeschlagen hat, jederzeit ein anderes Verfahren nach Absatz 2 oder 4 anwendet, das sie für wünschenswert hält.

(4) Änderung durch eine Konferenz

a) Auf Antrag einer Vertragsregierung, der von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen unterstützt wird, beruft die Organisation eine Konferenz der Regierungen zur Prüfung von Änderungen dieses Übereinkommens ein.

b) Jede Änderung, welche die Konferenz mit Zweidrittelsmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsregierungen annimmt, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.

c) Die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsregierungen angenommen worden ist. Sie tritt für

alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, dass sie dieselbe nicht annehmen.

d) Bei der Annahme einer Änderung kann eine nach Buchstabe *a* einberufene Konferenz mit Zweidrittelsmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder feststellen, dass angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe *c* abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.

(5) Alle auf Grund dieses Artikels vorgenommenen Änderungen des Übereinkommens, welche die Bauart eines Schiffes betreffen, gelten nur für Schiffe, deren Kiel an oder nach dem Tag des Inkrafttretens der Änderung gelegt wird oder die sich zu dieser Zeit in einem entsprechenden Bauzustand befinden.

(6) Die Organisation teilt allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels in Kraft tretende Änderung sowie den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens mit.

(7) Jede auf Grund dieses Artikels erfolgende Annahme oder Erklärung ist der Organisation schriftlich zu notifizieren; diese notifiziert allen Vertragsregierungen den Eingang der Annahme oder Erklärung.

Artikel 30

Kündigung

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

(2) Die Kündigung erfolgt durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation; die Organisation teilt allen anderen Vertragsregierungen den Eingang jeder Notifikation sowie den Tag ihres Eingangs mit.

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

Artikel 31

Aussetzung

(1) Im Falle von Feindseligkeiten oder sonstigen aussergewöhnlichen Umständen, welche die Lebensinteressen eines Staates berühren, dessen Regierung Vertragsregierung ist, kann diese Regierung die Anwendung dieses Übereinkommens oder eines Teiles davon aussetzen. Die betreffende Regierung hat die Organisation hiervon alsbald zu unterrichten.

(2) Eine solche Aussetzung schliesst nicht ein den anderen Vertragsregierungen nach diesem Übereinkommen zustehendes Kontrollrecht in bezug auf Schiffe der die Aussetzung bewirkenden Regierung aus, wenn diese sich in ihren Häfen befinden.

(3) Die Regierung, welche die Aussetzung bewirkt, kann die Aussetzung jederzeit beenden; sie hat die Organisation hiervon alsbald zu unterrichten.

(4) Die Organisation notifiziert allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels beschlossene Aussetzung und deren Beendigung.

Artikel 32

Hoheitsgebiete

(1)

a) Die Vereinten Nationen, soweit sie Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets sind, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebiets verantwortliche Vertragsregierung treten mit diesem Hoheitsgebiet so bald wie möglich in Konsultationen ein mit dem Ziel, dieses Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet zu erstrecken; sie können jederzeit durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt wird.

b) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.

(2)

a) Die Vereinten Nationen oder eine Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Absatz 1, Buchstabe *a* abgegeben haben, können jederzeit nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt wurde, durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet nicht mehr erstreckt wird.

b) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nachdem die Notifikation der Organisation zugegangen ist, oder nach einem längeren, in der Notifikation angegebenen Zeitabschnitt nicht mehr auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet erstreckt.

(3) Die Organisation setzt alle Vertragsregierungen von der Erstreckung dieses Übereinkommens auf ein Hoheitsgebiet gemäss Absatz 1 sowie von der Beendigung einer solchen Erstreckung gemäss Absatz 2 in Kenntnis; hierbei gibt sie jeweils den Zeitpunkt an, zu dem die Erstreckung beginnt oder endet.

Artikel 33

Registrierung

(1) Dieses Übereinkommen wird bei der Organisation hinterlegt; der Generalsekretär der Organisation übermittelt allen Unterzeichnerregierungen und allen Regierungen, die dem Übereinkommen beitreten, beglaubigte Abschriften.

(2) Die Organisation lässt dieses Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen registrieren.

Artikel 34

Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen werden in russischer und spanischer Sprache angefertigt und mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu London am 5. April 1966.

Es folgen die Unterschriften:

Anlage I

Regeln zur Bestimmung des Freibords

Kapitel I – Allgemeines

Die Regeln setzen voraus, dass Art und Stauung der Ladung, des Ballasts usw. eine ausreichende Stabilität des Schiffes gewährleisten und dass eine übermässige bauliche Beanspruchung vermieden wird.

Ferner wird vorausgesetzt, dass alle geltenden internationalen Vorschriften über Stabilität und Unterteilung beachtet sind.

Regel 1

Festigkeit des Schiffskörpers

Die Verwaltung hat sich zu vergewissern, dass die allgemeine bauliche Festigkeit des Schiffskörpers für den Tiefgang ausreicht, der dem erteilten Freibord entspricht. Schiffe, die nach den Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut und instand gehalten werden, können als genügend stark betrachtet werden.

Regel 2

Anwendung

(1) Schiffe mit mechanischem Antrieb oder Leichter, Schuten oder sonstige Schiffe ohne eigenen Antrieb erhalten Freiborde nach den Regeln 1 bis 40.

(2) Schiffen mit Holzdeckslast können ausser den in Absatz 1 vorgeschriebenen Freiborden Holzfreiborde nach den Regeln 41 bis 45 erteilt werden.

(3) Schiffen, die entweder als einzigen oder als zusätzlichen Antrieb Segel führen können, sowie Schleppern werden Freiborde nach den Regeln 1 bis 40 erteilt. Die Verwaltung kann für diese Schiffe einen vergrösserten Freibord vorschreiben.

(4) Holz- oder Kompositschiffen oder Schiffen, die aus anderen von der Verwaltung zugelassenen Werkstoffen hergestellt sind oder deren bauliche Merkmale die Anwendung dieser Anlage unzumutbar oder undurchführbar machen, werden von der Verwaltung bestimmte Freiborde erteilt.

(5) Die Regeln 10 bis 26 gelten für jedes Schiff, dem ein Mindestfreibord erteilt wird. Schiffen, denen ein grösserer als der Mindestfreibord erteilt worden ist, können unter der Voraussetzung, dass die Verwaltung den vorgesehenen Si-

cherheitszustand für ausreichend hält, Abweichungen von diesen Vorschriften eingeräumt werden.

Regel 3

Begriffsbestimmung der in den Anlagen verwendeten Ausdrücke

(1) *Länge.* Die Länge (L) beträgt 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.

(2) *Lote.* Das vordere und hintere Lot werden am vorderen und hinteren Ende der Länge (L) genommen. Das vordere Lot fällt mit der Vorkante des Vorstevens in der Wasserlinie, in der die Länge gemessen wird, zusammen.

(3) *Mittschiffs.* Mittschiffs bedeutet die Mitte der Länge (L).

(4) *Breite.* Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, ist die Breite (b) die grösste Breite des Schiffes; sie wird mittschiffs gemessen, und zwar bei Schiffen mit einer Metallhaut bis zur Mallkante der Spanten und bei Schiffen mit einer Aussenhaut aus anderen Werkstoffen bis zur Aussenkante des Schiffskörpers.

(5) *Seitenhöhe.*

a) Die Seitenhöhe ist der senkrechte Abstand, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Oberkante des Freiborddecksbalkens an der Bordseite. Bei Holz- und Kompositschiffen wird der Abstand von der Unterkante der Kielsponung ab gemessen. Bei hohlem Verlauf der Schiffsform im untern 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.

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

c) 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.

(6) *Höhe für den Freibord (D).*

a) Die Höhe für den Freibord (D) ist die mittschiffs gemessene Seitenhöhe, vermehrt um die Dicke der Stringerplatte des Freiborddecks, wenn eine solche vorhanden ist, und vermehrt um $\frac{T\,(L-S)}{L}$, falls das freiliegende Freiborddeck mit einem Decksbelag versehen ist; hierbei ist

T die mittlere Dicke des freiliegenden Belags unter Abzug der Decksöffnungen,

S die Gesamtlänge der Aufbauten nach Absatz 10, Buchstabe *d.*

b) Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang, dessen Radius mehr als 4 v.H. der Breite (B) beträgt, oder mit einer Aussenhaut, deren oberer Teil eine ungewöhnliche Form aufweist, ist die Höhe für den Freibord (D) gleich derjenigen eines Schiffes, das einen Hauptspant mit senkrechten Seitenwänden und mit derselben Balkenbucht aufweist; dabei muss der Inhalt des Hauptspantquerschnitts dem des wirklich vorhandenen Hauptspantquerschnitts gleichen.

(7) *Völligkeitsgrad.* Der Völligkeitsgrad (C_b) wird bestimmt durch

$C_b = \frac{V}{L.B.d_1}$; hierbei ist

V bei Schiffen mit einer Aussenhaut aus Metall die Verdrängung auf Spanten in Seewasser ausschliesslich Wellenhosen und bei Schiffen mit einer Aussenhaut aus anderen Werkstoffen die Verdrängung auf Aussenhaut, jeweils bei einem Konstruktionstiefgang von d_1; hierbei ist d_1 = 85 v.H. der geringsten Seitenhöhe.

(8) *Freibord.* Der erteilte Freibord ist der mittschiffs senkrecht nach unten gemessene Abstand von der Oberkante des Decksstrichs bis zur Oberkante der entsprechenden Lademarke.

(9) *Freiborddeck.* Das Freiborddeck ist in der Regel das oberste dem Wetter und der See ausgesetzte durchlaufende Deck, das für alle Öffnungen in seinem freiliegenden Teil feste Verschlussvorrichtungen aufweist und unterhalb dessen alle Öffnungen in den Schiffsseiten mit festen wasserdichten Verschlussvorrichtungen versehen sind. Bei Schiffen mit unterbrochenem Freiborddeck gelten die niedrigste Linie des freiliegenden Decks und ihre Verlängerung parallel zum oberen Teil des Decks als Freiborddeck. Auf Wunsch des Reeders kann vorbehaltlich der Genehmigung der Verwaltung ein tieferes Deck zum Freiborddeck bestimmt werden, sofern es sich um ein vollständiges und festes Deck handelt, das längsschiffs mindestens zwischen dem Maschinenraum und den Piekschotten sowie querschiffs durchläuft. Weist dieses tiefere Deck Stufen auf, so gelten die niedrigste Linie des Decks und die Verlängerung parallel zum oberen Teil des Decks als Freiborddeck. Wird ein tieferes Deck zum Freiborddeck bestimmt, so gilt der über dem Freiborddeck liegende Teil des Schiffskörpers in bezug auf die Anwendung der Bedingungen für die Erteilung und Berechnung des Freibords als Aufbau. Von diesem Deck aus wird der Freibord berechnet.

(10) *Aufbau.*

a) Ein Aufbau ist ein gedecktes Bauwerk auf dem Freiborddeck, das von Bord zu Bord reicht oder dessen Seitenbeplattung nicht mehr als 4 v.H. der Breite (B) von der Aussenhaut eingerückt ist. Ein erhöhtes Quarterdeck wird als Aufbau betrachtet.

b) Ein geschlossener Aufbau ist ein Aufbau,

i) der Endschotten wirksamer Bauart hat,

ii) dessen etwaige Zugangsöffnungen in diesen Schotten mit Türen versehen sind, die den Vorschriften der Regel 12 entsprechen.

iii) dessen sonstige Öffnungen in den Seiten oder Enden des Aufbaus mit wirksamen wetterdichten Verschlussdichtungen versehen sind.

Eine Brücke oder Poop gilt nicht als geschlossen, sofern nicht die Besatzung bei geschlossenen Schottöffnungen jederzeit auf anderem Wege Zugang zu den Maschinen- und sonstigen Arbeitsräumen innerhalb dieser Aufbauten hat.

c) Die Höhe eines Aufbaus ist der an der Schiffsseite gemessene geringste senkrechte Abstand zwischen der Oberkante des Aufbaudecksbalkens und der Oberkante des Freiborddecksbalkens.

d) Die Länge eines Aufbaus (S) ist die mittlere Länge des Teiles des Aufbaus, der innerhalb der Länge (L) liegt.

(11) *Glattdeckschiff.* Ein Glattdeckschiff ist ein Schiff ohne Aufbauten auf dem Freiborddeck.

(12) *Wetterdicht.* «Wetterdicht» bedeutet, dass unter allen vorkommenden Seeverhältnissen kein Wasser in das Schiff eindringt.

Regel 4

Decksstrich

Der Decksstrich ist ein waagrechter Strich von 300 Millimeter (12 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite. Er ist mittschiffs an jeder Seite des Schiffes anzumarken; seine Oberkante geht in der Regel durch den Schnittpunkt der nach aussen verlängerten Oberkante des Freiborddecks mit der Aussenkante der Aussenhaut (s. Bild 1); die Lage des Decksstrichs kann sich jedoch nach einem anderen festen Punkt am Schiff richten, sofern der Freibord entsprechend berichtigt wird. Die Lage des Bezugspunktes und die Kennzeichnung des Freiborddecks sind in jedem Fall auf dem Internationalen Freibord-Zeugnis (1966) zu vermerken.

Regel 5

Freibordmarke

Die Freibordmarke besteht aus einem Ring von 300 Millimeter (12 Zoll) Aussendurchmesser und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite; er wird durch einen waagrechten Strich von 450 Millimeter (18 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite geschnitten, dessen Oberkante durch den Mittelpunkt des Ringes geht. Der Mittelpunkt des Ringes liegt mittschiffs senkrecht unterhalb der Oberkante des Decksstrichs, wobei der Abstand dem erteilten Sommerfreibord entspricht (s. Bild 2).

Regel 6

In Verbindung mit der Freibordmarke verwendete Striche

(1) Die Striche, die den nach diesen Regeln erteilten Freibord kennzeichnen, sind waagrechte Striche von 230 Millimeter (9 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite, die von einem 25 Millimeter (1 Zoll) breiten senkrechten

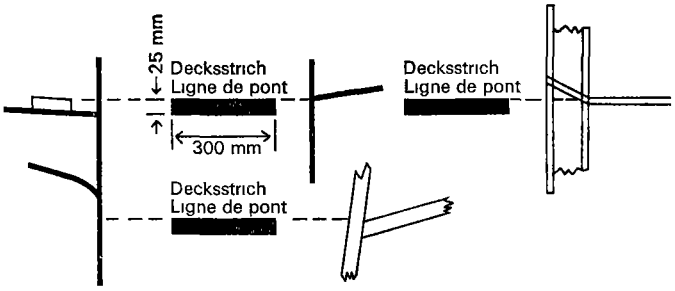


Fig 1 Decksstrich

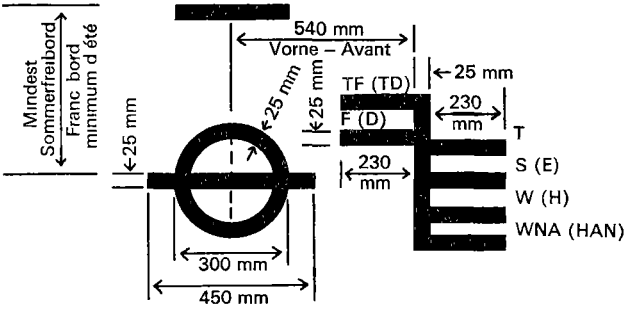


Fig 2 Freibordmarke und in Verbindung damit verwendete Striche

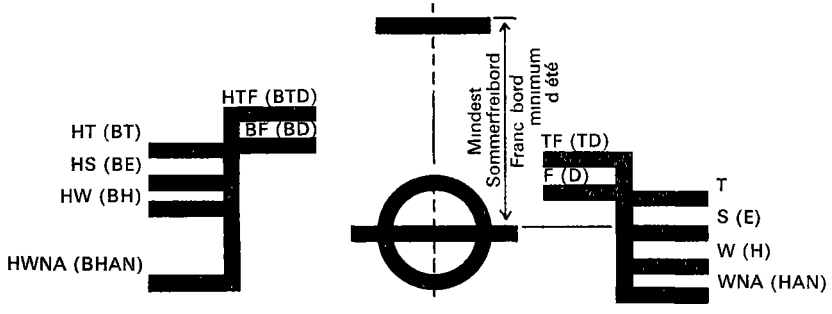


Fig 3 Holz-Freibordmarke und in Verbindung damit verwendete Striche

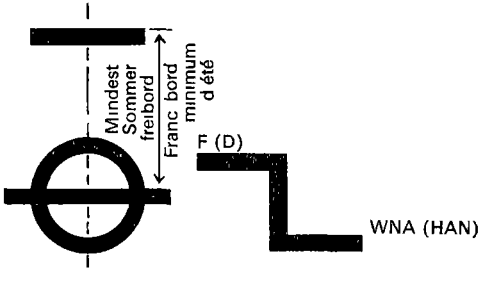


Fig 4 Freibordmarke für Segelschiffe und in Verbindung damit verwendete Striche

Strich, der 540 Millimeter (21 Zoll) vor dem Mittelpunkt des Ringes angebracht ist, im rechten Winkel und, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, nach vorn abgesetzt sind (s. Bild 2).

(2) Folgende Lademarken werden verwendet:

a) Die Sommerlademarke, die durch die Oberkante des Striches, der durch den Mittelpunkt des Ringes geht, sowie durch einen Strich mit dem Buchstaben S gekennzeichnet wird;

b) die Winterlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben W gekennzeichnet wird;

c) die Winter-Nordatlantik-Lademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben WNA gekennzeichnet wird;

d) die Tropenlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben T gekennzeichnet wird;

e) die Frischwasser-Lademarke im Sommer, die durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben F, die von dem senkrechten Strich nach hinten verläuft, gekennzeichnet wird. Der Unterschied zwischen der Frischwasser-Lademarke im Sommer und der Sommerlademarke ergibt den Abzug, der beim Laden in Frischwasser von den anderen Lademarken gewährt wird;

f) die Tropen-Frischwasser-Lademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben TF, der von dem senkrechten Strich nach hinten verläuft, gekennzeichnet wird.

(3) Werden nach diesen Regeln Holzfreiborde erteilt, so werden diese zusätzlich zu den gewöhnlichen Lademarken angemarkt. Diese Marken sind waagrechte Striche von 230 Millimeter (9 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite, die von einem 25 Millimeter (1 Zoll) breiten senkrechten Strich, der 540 Millimeter (21 Zoll) hinter dem Mittelpunkt des Ringes angebracht ist, im rechten Winkel und, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, nach hinten abgesetzt sind (s. Bild 3).

(4) Folgende Holzlademarken werden verwendet:

a) die Sommer-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LS gekennzeichnet wird;

b) die Winter-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LW gekennzeichnet wird;

c) die Winter-Nordatlantik-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LWNA gekennzeichnet wird;

d) die Tropen-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LT gekennzeichnet wird;

e) die Frischwasser-Holzlademarke im Sommer, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LF, die von dem senkrechten Strich nach vorn verläuft, gekennzeichnet wird.

Der Unterschied zwischen der Frischwasser-Holzlademarke im Sommer und der Sommer-Holzlademarke ergibt den Abzug, der beim Laden in Frischwasser von den anderen Holzlademarken gewährt wird;

f) die Frischwasser-Holzlademarke in der Tropenzone, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LTF, der von dem senkrechten Strich nach vorn verläuft, gekennzeichnet wird.

(5) Jahreszeitliche Lademarken, die infolge der Beschaffenheit des Schiffes, der Art seines Dienstes oder seiner Fahrtgrenzen nicht anwendbar sind, brauchen nicht angemarkt zu werden.

(6) Wird einem Schiff ein grösserer Freibord als der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Mindestfreibord erteilt und liegt die Lademarke auf oder unter der diesem Mindestfreibord entsprechenden niedrigsten jahreszeitlichen Lademarke, so braucht nur die Frischwasser-Lademarke angemarkt zu werden.

(7) Auf Segelschiffen brauchen nur die Frischwasser-Lademarke und die Winter-Nordatlantik-Lademarke angemarkt zu werden (s. Bild 4).

(8) Fällt die Winter-Nordatlantik-Lademarke mit der von demselben senkrechten Strich abgesetzten Winterlademarke zusammen, so wird diese Lademarke mit dem Buchstaben W gekennzeichnet.

(9) Aufgrund anderer geltender internationaler Übereinkünfte oder aufgrund innerstaatlicher Rechtsvorschriften erforderliche zusätzliche Lademarken können von dem in Absatz 1 bezeichneten senkrechten Strich im rechten Winkel nach hinten abgesetzt werden.

Regel 7

Kennzeichen der Stelle, welche die Freiborde erteilt

Das Kennzeichen der Stelle, welche die Freiborde erteilt, kann seitlich des Freibordringes oberhalb oder oberhalb und unterhalb des waagrechten Striches angebracht werden, der durch den Mittelpunkt des Ringes verläuft. Das Kennzeichen besteht aus höchstens vier Buchstaben, aus denen der Name der Stelle ersichtlich ist und die jeweils etwa 115 Millimeter (4½ Zoll) hoch und 75 Millimeter (3 Zoll) breit sind.

Regel 8

Einzelheiten des Anmarkens

Der Ring, die Striche und die Buchstaben werden weiss oder gelb auf dunklem Grund oder schwarz auf hellem Grund ausgemalt. Ausserdem werden sie den Vorschriften der Verwaltung entsprechend dauerhaft an beiden Seiten des Schiffes angebracht. Die Marken müssen deutlich sichtbar sein; erforderlichenfalls sind dafür besondere Vorkehrungen zu treffen.

Regel 9

Beglaubigung der Marken

Ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) wird einem Schiff erst dann ausgehändigt, wenn der nach Artikel 13 tätige Bedienstete oder Besichtiger bestätigt hat, dass die Marken ordnungsgemäss und dauerhaft an den Schiffsseiten angebracht sind.

Kapitel II – Bedingungen für die Erteilung des Freibords

Regel 10

Unterlagen für den Kapitän

(1) Dem Kapitän eines neuen Schiffes müssen genügend Unterlagen in zugelassener Form zur Verfügung gestellt werden, damit er Ladung und Ballast seines Schiffes so verteilen kann, dass die Verbände des Schiffes keinen unzulässigen Beanspruchungen ausgesetzt werden; dieses Erfordernis entfällt, wenn es von der Verwaltung in Anbetracht der Länge, der Form oder der Klasse des Schiffes für unnötig gehalten wird.

(2) Dem Kapitän eines neuen Schiffes, der nicht bereits auf Grund eines geltenden internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See Unterlagen über die Stabilität erhalten hat, sind ausreichende Unterlagen in zugelassener Form als Leitfaden zu übermitteln, damit er über die Stabilität des Schiffes unter wechselnden Fahrtbedingungen unterrichtet ist; eine Abschrift dieser Unterlagen geht der Verwaltung zu.

Regel 11

Endschotten der Aufbauten

Schotten an freiliegenden Enden geschlossener Aufbauten müssen genügend stark gebaut sein und den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

Regel 12

Türen

(1) Alle Zugangsöffnungen in Endschotten geschlossener Aufbauten sind mit Türen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff zu versehen, die fest und sicher mit den Schotten verbunden, mit Rahmen versehen, ausgesteift und so angebracht sind, dass die ganze Vorrichtung ebenso fest wie das undurchbrochene Schott und in geschlossenem Zustand wetterdicht ist. Die Wetterdichtigkeit dieser Türen wird durch Dichtungen und Vorreiber oder andere gleichwertige Vorrichtungen erreicht, die fest mit dem Schott oder den Türen selbst verbunden sind; die Türen sind so anzuordnen, dass sie von beiden Seiten des Schotts bedient werden können.

(2) Sofern nicht diese Regeln etwas anderes vorsehen, muss die Höhe der Sülle der Zugangsöffnungen in Endschotten geschlossener Aufbauten mindestens 380 Millimeter (15 Zoll) über dem Deck betragen.

Regel 13

Lage der Luken, Türöffnungen und Lüfter

Für die Zwecke dieser Regeln werden für Luken, Türöffnungen und Lüfter die folgenden beiden Bereiche festgelegt:

Bereich 1 – Auf freiliegenden Freibord- und erhöhten Quarterdecks und auf freiliegenden Aufbaudecks, die sich vor einem Punkt befinden, der ein Viertel der Länge des Schiffes vom vorderen Lot entfernt liegt.

Bereich 2 – Auf freiliegenden Aufbaudecks hinter einem Punkt, der ein Viertel der Schiffslänge vom vorderen Lot entfernt liegt.

Regel 14

Lade- und sonstige Luken

(1) Die Bauausführungen und die Vorrichtungen zur wetterdichten Sicherung von Lade- und sonstigen Luken in den Bereichen 1 und 2 müssen mindestens den Anforderungen der Regeln 15 und 16 entsprechen.

(2) Sülle und Lukendeckel freiliegender Luken auf Decks oberhalb des Aufbaudecks müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

Regel 15

Luken mit Verschluss durch losnehmbare Deckel und wetterdichter Sicherung durch Persenninge und Schaltvorrichtungen

Luksülle

(1) Die Sülle der Luken mit losnehmbaren Deckeln, die durch Persenninge und Schaltvorrichtungen wetterdicht gesichert werden, müssen kräftig gebaut sein und mindestens folgende Höhe über dem Deck aufweisen:

im Bereich 1: 600 Millimeter (23½ Zoll), im Bereich 2: 450 Millimeter (17½ Zoll).

Lukendeckel

(2) Jede Auflagefläche für Lukendeckel muss mindestens 65 Millimeter (2½ Zoll) breit sein.

(3) Bei Holzdeckeln muss die Dicke bei einer freitragenden Länge von höchstens 1,5 Metern (4,9 Fuss) mindestens 60 Millimeter ($2^3/_8$ Zoll) betragen.

(4) Bei Deckeln aus Schiffbaustahl wird die Festigkeit mit angenommenen Belastungen von mindestens 1,75 metrischen Tonnen je Quadratmeter (358 Pfund je Quadratfuss) für Luken im Bereich 1 und von mindestens 1,30 metrischen Tonnen je Quadratmeter (266 Pfund je Quadratfuss) für Luken im Bereich 2 berechnet; das Produkt aus der auf diese Weise berechneten höchsten Beanspruchung und dem Faktor 4,25 darf nicht grösser als die Mindestbruchfestigkeit des Werkstoffs sein. Sie sind so zu konstruieren, dass die Durchbiegung bei diesen Belastungen nicht mehr als die freitragende Länge, multipliziert mit 0,0028, betragen kann.

(5) Bei Schiffen von 24 Meter (79 Fuss) Länge können die angenommenen Belastungen für Luken im Bereich 1 auf 1 metrische Tonne je Quadratmeter (205 Pfund je Quadratfuss) herabgesetzt werden; bei Schiffen von 100 Meter (328 Fuss) Länge müssen sie jedoch mindestens 1,75 metrische Tonnen je Quadratmeter (358 Pfund je Quadratfuss) betragen. Die entsprechenden Belastungen für Luken im Bereich 2 können auf 0,75 metrische Tonnen je Quadratmeter (154 Pfund je Quadratfuss) bzw. 1,30 metrische Tonnen je Quadratmeter (266 Pfund je Quadratfuss) herabgesetzt werden. In allen Fällen sind die Werte für Zwischenlängen durch Mitteln zu bestimmen.

Losnehmbare Balken

(6) Bestehen die losnehmbaren Balken als Auflager für die Lukendeckel aus Schiffbaustahl, so wird die Festigkeit mit angenommenen Belastungen von mindestens 1,75 metrischen Tonnen je Quadratmeter (358 Pfund je Quadratfuss) für Luken im Bereich 1 und von mindestens 1,30 metrischen Tonnen je Quadratmeter (266 Pfund je Quadratfuss) für Luken im Bereich 2 berechnet; das Produkt aus der auf diese Weise berechneten höchsten Beanspruchung und dem Faktor 5 darf nicht grösser sein als die Mindestbruchfestigkeit des Werkstoffs Sie sind so zu konstruieren, dass die Durchbiegung bei diesen Belastungen nicht mehr als die freitragende Länge, multipliziert mit 0,0022, betragen kann. Für Schiffe bis zu 100 Meter (328 Fuss) Länge gelten die Erfordernisse des Absatzes 5.

Pontondeckel

(7) Bestehen die an Stelle der losnehmbaren Balken und Deckel verwendeten Pontondeckel aus Schiffbaustahl, so wird ihre Festigkeit mit den in Absatz 4 angegebenen angenommenen Belastungen berechnet; das Produkt aus der auf diese Weise errechneten höchsten Beanspruchung und dem Faktor 5 darf nicht grösser als die Mindestbruchfestigkeit des Werkstoffs sein. Sie sind so zu konstruieren, dass die Durchbiegung nicht mehr als die freitragende Länge, multipliziert mit 0,0022, betragen kann. Die Dicke der Schiffbaustahlbeplattung auf der Oberseite der Deckel muss mindestens 1 v.H. des Abstands zwischen den Steifen, darf jedoch nicht weniger als 6 Millimeter (0,24 Zoll) betragen. Für Schiffe bis zu 100 Meter (328 Fuss) Länge gelten die Erfordernisse des Absatzes 5.

(8) Aus anderen Werkstoffen als Schiffbaustahl hergestellte Deckel müssen in Festigkeit und Widerstandsfähigkeit denjenigen aus Schiffbaustahl entsprechen, wie es die Verwaltung vorschreibt.

Schuhe oder Spuren

(9) Schuhe oder Spuren für losnehmbare Balken müssen kräftig gebaut sein und das wirksame Festsetzen und Sichern der Balken ermöglichen. Bei der Verwendung von Rollbalken muss sichergestellt sein, dass die Balken bei geschlossener Luke in ihrer richtigen Lage bleiben.

Schalkklampen

(10) Die Schalkklampen müssen der Steigung der Keile entsprechen. Sie müssen mindestens 65 Millimeter (2½ Zoll) breit sein, und ihr Abstand, von Mitte zu Mitte gemessen, darf höchstens 600 Millimeter (23½ Zoll) betragen; die Endklampen der Längs- oder Quersülle dürfen höchstens 150 Millimeter (6 Zoll) von den Lukenecken entfernt sein.

Schalklatten und Keile

(11) Schalklatten und Keile müssen von genügender Stärke und in gutem Zustand sein. Die Keile müssen aus Hartholz oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff bestehen. Ihre Steigung darf nicht mehr als 1:6 betragen, und sie müssen an der Spitze mindestens 13 Millimeter (½ Zoll) dick sein.

Persenninge

(12) Für jede Luke im Bereich 1 oder 2 sind mindestens zwei Lagen Persenning von guter Beschaffenheit vorzusehen. Die Persenninge müssen wasserdicht und von ausreichender Festigkeit sein. Sie müssen aus einem Werkstoff bestehen, der in Gewicht und Güte mindestens den zugelassenen Normen entspricht.

Sicherung der Lukendeckel

(13) Für alle Luken im Bereich 1 oder 2 müssen Lukenriegel aus Stahl oder andere gleichwertige Vorrichtungen vorgesehen sein, mit denen jeder Teil der Lukenabdeckung nach dem Anbringen der Persenninge und Schalklatten wirksam und unabhängig gesichert werden kann. Lukendeckel von mehr als 1,5 Meter (4,9 Fuss) Länge müssen mit mindestens zwei derartigen Sicherungsvorrichtungen versehen sein.

Regel 16

Luken mit Verschluss durch wetterdichte Deckel aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff, die mit Dichtungen und Vorreibern versehen sind

Luksülle

(1) Bei Luken im Bereich 1 oder 2, die mit Dichtungen und Vorreibern versehenen Deckeln aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff geschlossen werden, muss die Süllhöhe über dem Deck den Vorschriften der Regel 15, Absatz 1, entsprechen. Diese Sülle können weniger hoch sein oder ganz

entfallen, wenn die Verwaltung überzeugt ist, dass trotzdem die Sicherheit des Schiffes unter allen Seeverhältnissen gewährleistet ist. Wo Sülle vorgesehen sind, müssen sie kräftig gebaut sein.

Wetterdichte Deckel

(2) Bei wetterdichten Deckeln aus Schiffbaustahl wird die Festigkeit mit angenommenen Belastungen von mindestens 1,75 metrischen Tonnen je Quadratmeter (358 Pfund je Quadratfuss) für Luken im Bereich 1 und von mindestens 1,30 metrischen Tonnen je Quadratmeter (266 Pfund je Quadratfuss) für Luken im Bereich 2 berechnet; das Produkt aus der auf diese Weise berechneten höchsten Beanspruchung und dem Faktor 4,25 darf nicht grösser sein als die Mindestbruchfestigkeit des Werkstoffs. Sie sind so zu konstruieren, dass die Durchbiegung bei diesen Belastungen nicht mehr als die freitragende Länge, multipliziert mit 0,0028, betragen kann. Die Dicke der Schiffbaustahlbeplattung auf der Oberseite der Deckel muss mindestens 1 v.H. des Abstands zwischen den Steifen, darf jedoch nicht weniger als 6 Millimeter (0,24 Zoll) betragen. Für Schiffe bis zu 100 Meter (328 Fuss) Länge gilt Regel 15, Absatz 5.

(3) Aus anderen Werkstoffen als Schiffbaustahl hergestellte Deckel müssen in Festigkeit und Widerstandsfähigkeit denjenigen aus Schiffbaustahl entsprechen, wie es die Verwaltung vorschreibt.

Massnahmen zur Sicherung der Wetterdichtigkeit

(4) Die Massnahmen zur Sicherung und Erhaltung der Wetterdichtigkeit müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen. Es muss sichergestellt sein, dass die Dichtigkeit unter allen Seeverhältnissen erhalten werden kann; zu diesem Zweck müssen bei der erstmaligen Besichtigung und können bei den regelmässigen Besichtigungen und jährlichen Überprüfungen oder in kürzeren Zeitabständen Dichtigkeitsprüfungen verlangt werden.

Regel 17

Maschinenraumöffnungen

(1) Maschinenraumöffnungen im Bereich 1 oder 2 müssen durch hinreichend starke, sachgemäss versteifte stählerne Schächte abgeschlossen sein; sind die Schächte nicht durch andere Bauteile geschützt, so ist auf ihre Festigkeit besonders zu achten. Zugangsöffnungen in diesen Schächten sind mit Türen gemäss Regel 12, Absatz 1 zu versehen, deren Süllhöhe im Bereich 1 mindestens 600 Millimeter (23½ Zoll) und im Bereich 2 mindestens 380 Millimeter (15 Zoll) über Deck betragen muss. Sonstige Öffnungen in diesen Schächten sind mit gleichwertigen Deckeln zu versehen, die am Ort dauerhaft und gut befestigt sind.

(2) Die Sülle von Kesselschächten, Schornsteinen oder Maschinenraumlüftern auf freiliegenden Teilen des Freibord- oder Aufbaudecks müssen so hoch über Deck reichen, wie es zumutbar und durchführbar ist. Kesselschachtöffnun-

gen müssen mit starken Deckeln aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein, die am Ort dauerhaft und gut befestigt sind und eine wetterdichte Sicherung ermöglichen.

Regel 18

Sonstige Öffnungen in Freibord- und Aufbaudecks

(1) Mannlöcher und süllose Luken im Bereich 1 oder 2 oder innerhalb nicht geschlossener Aufbauten müssen mit kräftigen Deckeln verschlossen werden, die wasserdicht gemacht werden können. Sofern die Deckel nicht durch eng stehende Verschraubungen gesichert sind, müssen sie fest angebracht sein.

(2) Öffnungen in Freiborddecks mit Ausnahme von Luken, Maschinenraumöffnungen, Mannlöchern und süllosen Luken müssen durch einen geschlossenen Aufbau oder durch ein Deckshaus oder einen Niedergang von gleichwertiger Festigkeit und Wetterdichtigkeit geschützt sein. Jede derartige Öffnung in einem freiliegenden Aufbaudeck oder in der Decke eines Deckshauses auf dem Freiborddeck, die als Zugang zu einem Raum unterhalb des oder innerhalb eines geschlossenen Aufbaus dient, muss durch ein wirksames Deckshaus oder einen wirksamen Niedergang geschützt sein. Türöffnungen in derartigen Deckshäusern oder Niedergängen müssen mit Türen gemäss Regel 12, Absatz 1 versehen sein.

(3) Im Bereich 1 muss die Süllhöhe der Türöffnungen in Niedergängen mindestens 600 Millimeter (23½ Zoll) über Deck betragen. Im Bereich 2 muss sie mindestens 380 Millimeter (15 Zoll) betragen.

Regel 19

Lüfter

(1) Lüfter im Bereich 1 oder 2 für Räume unterhalb der Freiborddecks oder der Decks von geschlossenen Aufbauten müssen mit Süllen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein, die kräftig gebaut und wirksam mit dem Deck verbunden sind. Ist das Süll eines Lüfters mehr als 900 Millimeter (35½ Zoll) hoch, so muss es besonders verstärkt sein.

(2) Lüfter, die durch nicht geschlossene Aufbauten führen, müssen auf dem Freiborddeck mit kräftig gebauten Süllen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein.

(3) Lüfter im Bereich 1, deren Sülle mehr als 4,5 Meter (14,8 Fuss) über Deck reichen, und Lüfter im Bereich 2, deren Sülle mehr als 2,3 Meter (7,5 Fuss) über Deck reichen, brauchen nicht mit Verschlüssen versehen zu werden, sofern die Verwaltung dies nicht ausdrücklich verlangt.

(4) Ausser in den Fällen nach Absatz 3 müssen Lüfteröffnungen mit wirksamen wetterdichten Verschlüssen versehen sein. Auf Schiffen von höchstens 100 Meter (328 Fuss) Länge müssen die Verschlüsse fest angebracht sein; sind sie

auf anderen Schiffen nicht fest angebracht, so müssen sie in der Nähe der Lüfter, für die sie bestimmt sind, griffbereit gehaltert sein. Lüfter im Bereich 1 müssen Sülle von mindestens 900 Millimeter (35½ Zoll) Höhe über Deck haben; im Bereich 2 müssen die Sülle eine Höhe von mindestens 760 Millimeter (30 Zoll) über Deck haben.

(5) Die Verwaltung kann verlangen, dass die Sülle in besonders ungeschützten Bereichen des Schiffes eine grössere Höhe haben.

Regel 20

Luftrohre

Führen Luftrohre der Ballast- oder sonstigen Tanks über die Freibord- oder Aufbaudecks hinaus, so müssen die freiliegenden Teile der Rohre kräftig gebaut sein; die Höhe vom Deck bis zum Überlaufpunkt muss auf dem Freiborddeck mindestens 760 Millimeter (30 Zoll) und auf dem Aufbaudeck mindestens 450 Millimeter (17½ Zoll) betragen. Beeinträchtigt diese Höhe den Betrieb des Schiffes, so können geringere Höhen zugelassen werden, sofern die Verwaltung überzeugt ist, dass die Verschlussvorrichtungen und die sonstigen Umstände eine geringere Höhe rechtfertigen. Für die Luftrohröffnungen sind ausreichende, fest angebrachte Verschlüsse vorzusehen.

Regel 21

Ladepforten und sonstige ähnliche Öffnungen

(1) Ladepforten und sonstige ähnliche Öffnungen in der Bordwand des Schiffes unterhalb des Freiborddecks sind mit Türen zu versehen, die so konstruiert sind, dass Wasserdichtigkeit und eine der umgebenden Aussenhautbeplattung entsprechende Verbandsfestigkeit gewährleistet sind. Die Zahl dieser Öffnungen muss auf das mit der Bauart und dem ordnungsgemässen Betrieb des Schiffes vereinbare Mindestmass beschränkt sein.

(2) Sofern nicht von der Verwaltung genehmigt, darf die Unterkante dieser Öffnungen nicht unter einer parallel zum Freiborddeck an der Bordwand gedachten Linie liegen, deren niedrigster Punkt die Oberkante der obersten Lademarke bildet.

Regel 22

Speigatte, Ein- und Austrittsöffnungen

(1) Durch die Aussenhaut geführte Ausgüsse aus Räumen unterhalb der Freiborddecks oder aus mit Türen gemäss Regel 12 versehenen Aufbauten oder Deckshäusern auf dem Freiborddeck müssen mit wirksamen und zugänglichen Vorrichtungen versehen sein, die den Eintritt von Wasser in das Schiff verhindern. In der Regel muss jeder einzelne Ausguss mit einem selbsttätigen Rückschlagventil versehen sein, das von einer Stelle oberhalb des Freiborddecks aus

sicher geschlossen werden kann. Ist jedoch der senkrechte Abstand von der Sommerladelinie bis zum inneren Ende der Ausgussleitung grösser als 0,01 L, so kann der Ausguss mit zwei selbsttätigen Rückschlagventilen ohne eine solche Schliessvorrichtung versehen sein, sofern das innere Ventil so liegt, dass es während des Betriebs zwecks Nachprüfung stets zugänglich ist; ist der senkrechte Abstand grösser als 0,02 L, so kann mit Genehmigung der Verwaltung ein einziges selbsttätiges Rückschlagventil ohne die besondere Schliessvorrichtung zugelassen werden. Die Vorrichtung zur Bedienung des Fernantriebventils muss leicht zugänglich und mit einer Vorkehrung versehen sein, die anzeigt, ob es geöffnet oder geschlossen ist.

(2) In bemannten Maschinenräumen können in Verbindung mit dem Betrieb der Maschine stehende See-Haupt- und Hilfseintritte und -ausgüsse an Ort und Stelle bedient werden. Die Bedienungsvorrichtungen müssen leicht zugänglich und mit Vorkehrungen versehen sein, die anzeigen, ob die Ventile geöffnet oder geschlossen sind.

(3) Speigatte und Ausgussleitungen, gleichviel, in welcher Höhe sie beginnen, müssen, wenn sie entweder mehr als 450 Millimeter (17½ Zoll) unterhalb des Freiborddecks oder weniger als 600 Millimeter (23½ Zoll) oberhalb der Sommerladelinie durch die Aussenhaut geführt werden, an dieser mit einem Rückschlagventil versehen sein. Dieses Ventil kann, wenn es nicht nach Absatz 1 erforderlich ist, entfallen, sofern die Rohrleitung genügend dickwandig ist.

(4) Speigatte aus Aufbauten oder Deckshäusern, die nicht mit Türen gemäss Regel 12 versehen sind, müssen nach aussenbords geführt werden.

(5) Alle nach dieser Regel erforderlichen Ventile und Aussenhautarmaturen müssen aus Stahl, Bronze oder einem anderen zugelassenen dehnbaren Werkstoff bestehen. Ventile aus gewöhnlichem Gusseisen oder ähnlichem Werkstoff sind nicht zulässig. Alle unter diese Regel fallenden Rohre müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff sein, wie es die Verwaltung vorschreibt.

Regel 23

Seitenfenster

(1) Seitenfenster von Räumen unterhalb des Freiborddecks oder von Räumen innerhalb geschlossener Aufbauten müssen mit wirksamen, fest angebrachten Innenblenden versehen sein, die so angeordnet sind, dass sie leicht und sicher wasserdicht geschlossen werden können.

(2) Seitenfenster dürfen nicht so angebracht sein, dass ihre Unterkante unterhalb einer parallel zum Freiborddeck an der Bordwand gedachten Linie liegt, deren niedrigster Punkt 2,5 v.H. der Breite (B) oder 500 Millimeter (19½ Zoll) über der Tiefladelinie liegt, je nachdem, welcher Abstand grösser ist.

(3) Die Seitenfenster sowie gegebenenfalls die Glasscheiben und die Blenden müssen kräftig gebaut und zugelassen sein.

Regel 24

Wasserpforten

(1) Wird durch Schanzkleider auf dem freiliegenden Teil von Freibord- oder Aufbaudecks eine «Well» gebildet, so müssen ausreichende Vorkehrungen getroffen sein, um die Decks schnell vom Wasser zu befreien und zu entwässern. Sofern nicht in den Absätzen 2 und 3 etwas anderes bestimmt ist, muss der Mindestquerschnitt (A) der Wasserpforten auf jeder Seite des Schiffes für jede Well auf dem Freiborddeck der durch die folgenden Formeln angegebene Wert sein, wenn der Sprung im Bereich der Well normal oder grösser als normal ist. Der Mindestquerschnitt der Wasserpforten für jede Well auf Aufbaudecks muss die Hälfte des durch die Formeln angegebenen Wertes betragen.

Beträgt die Länge des Schanzkleides (1) in der Well 20 Meter oder weniger, so gilt

$A = 0{,}7 + 0{,}035\ l$ (Quadratmeter)

Ist l grösser als 20 Meter, so gilt

$A = 0{,}07\ l$ (Quadratmeter)

l braucht in keinem Fall grösser als 0,7 L eingesetzt zu werden.

Beträgt die Durchschnittshöhe des Schanzkleides mehr als 1,2 Meter, so ist der erforderliche Querschnitt für je 0,1 Meter Höhenunterschied um 0,004 Quadratmeter je Meter Wellänge zu vergrössern. Beträgt die Durchschnittshohe des Schanzkleides weniger als 0,9 Meter, so kann der erforderliche Querschnitt für je 0,1 Meter Höhenunterschied um 0,004 Quadratmeter je Meter Wellänge verringert werden.

Oder

Beträgt die Länge des Schanzkleides (1) in der Well 66 Fuss oder weniger, so gilt

$A = 7{,}6 + 0{,}115\ l$ (Quadratfuss)

Ist l grösser als 66 Fuss, so gilt

$A = 0{,}23\ l$ (Quadratfuss)

l braucht in keinem Fall grösser als 0,7 L eingesetzt zu werden.

Beträgt die Durchschnittshöhe des Schanzkleides mehr als 3,9 Fuss, so ist der erforderliche Querschnitt für je 1 Fuss Höhenunterschied um 0,04 Quadratfuss je Fuss Wellänge zu vergrössern. Beträgt die Durchschnittshöhe des Schanzkleides weniger als 3 Fuss, so kann der erforderliche Querschnitt für je 1 Fuss Höhenunterschied um 0,04 Quadratfuss je Fuss Wellänge verringert werden.

(2) Bei Schiffen ohne Sprung ist der berechnete Querschnitt um 50 v.H. zu vergrössern. Bei geringerem als Normalsprung ist der Hundertsatz durch Mitteln zu bestimmen.

(3) Ist ein Schiff mit einem Trunk versehen, der nicht den Erfordernissen der Regel 36, Absatz 1, Buchstabe *e* entspricht, oder sind zwischen getrennten Aufbauten durchlaufende oder fast durchlaufende Lukenlängssülle eingebaut, so ist der Mindestquerschnitt der Wasserpfortenöffnungen nach folgender Tabelle zu berechnen:

Breite der Luke oder des Trunks im Verhaltnis zur Schiffsbreite	Querschnitt der Wasserpforten im Verhältnis zur Gesamtfläche der Schanzkleider
40 v. H. oder weniger	20 v. H.
75 v H. oder mehr	10 v. H.

Der Wasserpfortenquerschnitt bei Zwischenbreiten ist durch gradliniges Mitteln zu bestimmen.

(4) Bei Schiffen mit ein- oder beiderseitig offenen Aufbauten sind ausreichende, den Anforderungen der Verwaltung entsprechende Vorkehrungen für die Entfernung des in den Raum innerhalb solcher Aufbauten eingedrungenen Wassers zu treffen.

(5) Die Unterkanten der Wasserpforten müssen möglichst dicht über dem Deck liegen. Zwei Drittel des erforderlichen Wasserpforten-Querschnitts sind in der dem niedrigsten Punkt der Sprungkurve am nächsten gelegenen Hälfte der Well anzuordnen.

(6) Alle diese Öffnungen in den Schanzkleidern sind durch Riegel oder Stangen in etwa 230 Millimeter (9 Zoll) Abstand zu schätzen. Sind die Wasserpforten mit Klappen versehen, so muss genügend Spielraum vorhanden sein, damit sie nicht klemmen. Scharniere müssen mit Bolzen oder Lagern aus nichtrostendem Werkstoff ausgestattet sein. Sind die Klappen mit Sicherungsvorrichtungen versehen, so müssen diese eine zugelassene Bauart haben.

Regel 25

Schutz der Besatzung

(1) Die Festigkeit der zur Unterbringung der Besatzung dienenden Deckshäuser muss den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(2) Auf allen freiliegenden Teilen des Freibord- und Aufbaudecks sind wirksame Schutzgeländer oder Schanzkleider anzubringen. Die Höhe der Schanzkleider oder Schutzgeländer muss mindestens 1 Meter (39½ Zoll) über Deck betragen; wird durch diese Höhe der übliche Betrieb des Schiffes behindert, so kann eine geringere Höhe zugelassen werden, sofern die Verwaltung einen ausreichenden Schutz für gegeben hält.

(3) Die Öffnung unterhalb des niedrigsten Relingdurchzuges darf nicht mehr als 230 Millimeter (9 Zoll) betragen. Der Abstand zwischen den übrigen Durchzügen darf höchstens 380 Millimeter (15 Zoll) betragen. Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang müssen die Relingsstützen auf dem flachen Deck angebracht sein.

(4) Zum Schutz der Besatzung beim Verkehr von und zu ihren Unterkünften, zum Maschinenraum und zu allen sonstigen Stellen, die notwendigerweise zum Betrieb des Schiffes benutzt werden müssen, müssen ausreichende Vorkeh-

rungen (in Form von Schutzgeländern, Strecktauen, Laufbrücken oder Verkehrsgängen unter Deck usw.) getroffen werden.

(5) Auf einem Schiff beförderte Decksladungen sind so zu stauen, dass alle Öffnungen im Bereich der Ladung, die als Zugang zu den Besatzungsunterkünften, dem Maschinenraum und allen sonstigen zum Betrieb des Schiffes erforderlichen Arbeitsräumen dienen, ordnungsgemäss geschlossen und gegen das Eindringen von Wasser gesichert werden können. Ist auf oder unter Deck kein geeigneter Verkehrsgang vorhanden, so müssen auf der Decksladung wirksame Schutzvorkehrungen für die Besatzung in Form von Schutzgeländern oder Strecktauen getroffen werden.

Regel 26

Besondere Erteilungsbedingungen für Schiffe vom Typ «A»

Maschinenschächte

(1) Maschinenschächte auf Schiffen vom Typ «A» gemäss Regel 27 sind durch eine geschlossene Poop oder Brücke von mindestens normaler Höhe oder durch ein Deckshaus von ebensolcher Höhe und gleicher Festigkeit zu schützen; jedoch können Maschinenschächte freiliegen, wenn keine Öffnungen vorhanden sind, die einen unmittelbaren Zugang vom Freiborddeck zum Maschinenraum vermitteln. Eine den Erfordernissen der Regel 12 entsprechende Tür ist jedoch im Maschinenschacht zulässig, sofern sie zu einem Raum oder Gang führt, der ebenso stark gebaut ist wie der Schacht und der durch eine zweite wetterdichte Tür aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff von der Treppe zum Maschinenraum abgetrennt ist.

Laufbrücke und Zugang

(2) Auf Schiffen vom Typ «A» müssen zwischen der Poop und der Mittschiffsbrücke oder vorhandenenfalls dem Deckshaus in Höhe des Aufbaudecks eine zweckmässig gebaute feste durchgehende Laufbrücke von genügender Festigkeit oder gleichwertige Zugänge, die als Laufbrücke dienen können, beispielsweise Verkehrsgänge unter Deck, vorgesehen sein. Auf anderen Schiffen und auf Schiffen vom Typ «A» ohne Mittschiffsbrücke müssen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung Vorkehrungen zum Schutz der Besatzung beim Verkehr zu allen für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Stellen getroffen sein.

(3) Zwischen getrennten Besatzungsunterkünften sowie zwischen den Besatzungsunterkünften und dem Maschinenraum müssen sichere und ausreichende Zugänge in Höhe der Laufbrücke vorhanden sein.

Luken

(4) Freiliegende Luken auf dem Freibord- und Backdeck oder auf der Decke der Ausdehnungsschächte müssen auf Schiffen vom Typ «A» mit wirksamen wasserdichten Deckeln aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein.

Vorrichtungen für den Wasserablauf

(5) Bei Schiffen vom Typ «A» mit einem Schanzkleid muss mindestens die halbe Länge der freiliegenden Teile des Wetterdecks mit offenem Geländer oder sonstigen wirksamen Vorrichtungen für den Wasserablauf versehen sein. Die Oberkante des Schergangs ist möglichst niedrig zu legen.

(6) Sind die Aufbauten durch Trunks verbunden, so muss die gesamte Länge der freiliegenden Teile des Freiborddecks mit offenem Geländer versehen sein.

Kapitel III – Freiborde

Regel 27

Schiffstypen

(1) Für die Freibordberechnung werden die Schiffe in Typ «A» und Typ «B» eingeteilt.

Schiffe von Typ «A»

(2) Ein Schiff vom Typ «A» ist ausschliesslich für die Beförderung flüssiger Massengutladungen bestimmt; seine Ladetanks haben nur kleine Zugangsöffnungen, die durch wasserdichte, mit einer Dichtung versehene Deckel aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff verschlossen sind. Diese Schiffe haben zwangsläufig folgende eigentümliche Merkmale:

a) grosse Unverletzlichkeit des freiliegenden Decks und

b) einen hohen Sicherheitsgrad gegen Überflutung infolge der geringen Flutbarkeit der gefüllten Laderäume und der gewöhnlich vorgesehenen Unterteilung.

(3) Ein Schiff vom Typ «A» mit einer Länge von mehr als 150 Meter (492 Fuss), das so entworfen ist, dass es bei einer Beladung bis zur Sommerladelinie leere Abteilungen aufweist, muss so gebaut sein, dass es bei einer angenommenen Flutbarkeit von 0,95 der Überflutung einer dieser leeren Abteilungen standhält und in einer von der Verwaltung als ausreichend erachteten Gleichgewichtsschwimmlage bleibt. Ist ein solches Schiff länger als 225 Meter (738 Fuss), so wird der Maschinenraum als flutbare Abteilung betrachtet, jedoch mit einer Flutbarkeit von 0,85.

Als Richtlinie für die Verwaltung können folgende Grenzwerte als ausreichend betrachtet werden:

a) Die End-Schwimmlage nach der Überflutung liegt unterhalb der Unterkante jeder Öffnung, durch die ein weiteres Eindringen des Wassers erfolgen kann.

b) Der grösste Krängungswinkel infolge unsymmetrischer Flutung liegt in der Grössenordnung von 15°.

c) Die metazentrische Höhe im überfluteten Zustand ist positiv.

(4) Schiffen vom Typ «A» wird ein Freibord erteilt, der nicht kleiner ist als der auf Tabelle A der Regel 28 beruhende.

Schiffe vom Typ «B»

(5) Alle Schiffe, die nicht unter die Bestimmungen der Absätze 2 und 3 für Schiffe vom Typ «A» fallen, gelten als Schiffe vom Typ «B».

(6) Schiffen vom Typ «B», die im Bereich 1 Luken mit Lukendeckeln entsprechend den Erfordernissen der Regel 15, Absatz 7 oder der Regel 16 aufweisen, werden, sofern nicht in den Absätzen 7 bis 10 etwas anderes bestimmt ist, Freiborde erteilt, die auf Tabelle B der Regel 28 beruhen.

(7) Einem Schiff vom Typ «B» von über 100 Meter (328 Fuss) Länge kann ein geringerer Freibord als der nach Absatz 6 erforderliche erteilt werden, sofern die Verwaltung unter Berücksichtigung der gewährten Verringerung überzeugt ist,

a) dass die zum Schutz der Besatzung getroffenen Massnahmen angemessen sind;

b) dass die Vorrichtungen für den Wasserablauf angemessen sind;

c) dass die Deckel in den Bereichen 1 und 2 der Regel 16 entsprechen und genügend fest sind, wobei insbesondere auf die Dichtungs- und Sicherungsvorrichtungen zu achten ist;

d) dass das Schiff bei Beladung bis zur Sommerladelinie nach der Überflutung einer einzelnen beschädigten Abteilung bei einer angenommenen Flutbarkeit von 0,95, wobei der Maschinenraum ausgenommen ist, in einer ausreichenden Gleichgewichtsschwimmlage bleibt;

e) dass bei einem solchen Schiff, wenn es länger als 225 Meter (738 Fuss) ist, der Maschinenraum als flutbare Abteilung betrachtet wird, jedoch mit einer Flutbarkeit von 0,85.

Als Richtlinie für die Verwaltung bei der Anwendung der Buchstaben *d* und *e* können die in Absatz 3, Buchstaben *a, b* und *c* angegebenen Grenzwerte als ausreichend angesehen werden.

Die entsprechenden Berechnungen können von folgenden Grundvoraussetzungen ausgehen:

- die senkrechte Ausdehnung des Schadens ist gleich der Seitenhöhe des Schiffes,
- die Eindringtiefe an der Schadensstelle ist nicht grösser als B/5,
- es ist kein Hauptquerschott beschädigt,
- die Höhe des Gewichts-Schwerpunkts über der Grundlinie wird auf der Grundlage einer gleichmässigen Beladung der Laderäume zuzüglich 50 v.H. der vorgesehenen Zuladung an flüssigen Betriebsstoffen, Vorräten usw. berechnet.

(8) Bei der Berechnung der Freiborde für Schiffe vom Typ «B», die den Erfordernissen des Absatzes 7 entsprechen, dürfen die Werte der Tabelle B der Regel 28 um höchstens 60 v.H. des Unterschiedes zwischen den Tabellenwerten der Gruppe B und A für die jeweilige Schiffslänge verringert werden.

(9) Die nach Absatz 8 zulässige Verminderung der Freibord-Tabellenwerte kann bis zum Gesamtunterschied zwischen den Werten der Tabelle A und der Tabelle B der Regel 28 erhöht werden, sofern das Schiff den Erfordernissen der Regel 26, Absätze 1, 2, 3, 5 und 6 entspricht – als handle es sich um ein Schiff vom Typ «A» – und sofern es den Bestimmungen des Absatzes 7, Buchstaben *a* bis *d* der vorliegenden Regel entspricht, mit der Massgabe, dass die Bezugnahme in Buchstabe *d* auf die Überflutung einer einzelnen beschädigten Abteilung als Hinweis auf die Überflutung von zwei beliebigen längsschiffs benachbarten Abteilungen betrachtet wird, bei denen es sich nicht um den Maschinenraum handelt. Ausserdem muss ein solches Schiff, wenn es länger als 225 Meter (738 Fuss) ist, bei Beladung bis zur Sommerladelinie in einer ausreichenden Gleichgewichtsschwimmlage bleiben, nachdem der Maschinenraum – für sich betrachtet – bei einer angenommenen Flutbarkeit von 0,85 überflutet wurde.

(10) Für Schiffe vom Typ «B» die im Bereich 1 Luken mit Lukendeckeln haben, die den Erfordernissen der Regel 15 mit Ausnahme des Absatzes 7 entsprechen, wird ein Freibord erteilt, der auf den Werten der Tabelle B der Regel 28, vermehrt um die Werte der folgenden Tabelle, beruht:

Freibordzuschlag zum Tabellenfreibord für Schiffe vom Typ «B», deren Lukendeckel nicht der Regel 15, Absatz 7 oder der Regel 16 entsprechen

Schiffslänge (Meter)	Freibord-zuschlag (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord-zuschlag (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord-zuschlag (Millimeter)
108 und darunter	50				
109	52				
		(Werte s. Original)			
				200	358

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 200 Meter wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Freibordzuschlag zum Tabellenfreibord für Schiffe vom Typ «B», deren Lukendeckel nicht der Regel 15, Absatz 7 oder der Regel 16 entsprechen

Schiffslänge (Fuss)	Freibord-zuschlag (Zoll)			Schiffslänge (Fuss)	Freibord-zuschlag (Zoll)
350 und darunter	2,0				
360	2,3				
		(Werte s. Original)			
				660	14,3

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 660 Fuss wird von den Verwaltungen festgesetzt.

(11) Leichtern, Schleppkähnen oder sonstigen Schiffen ohne eigenen Antrieb wird ein Freibord gemäss diesen Regeln erteilt. Jedoch werden im Falle unbemannter Schleppkähne die Regeln 25, 26, Absätze 2 und 3 und 39 nicht angewendet. Solchen unbemannten Schleppkähnen, die auf dem Freiborddeck nur kleine, durch wetterdichte, mit einer Dichtung versehene Deckel aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff geschlossene Zugangsöffnungen haben, können Freiborde erteilt werden, die um 25 v.H. unter den nach diesen Regeln berechneten Freiborden liegen.

Regel 28

Freibordtabellen

Schiffe vom Typ «A»

(1) Der Tabellenfreibord für Schiffe vom Typ «A» wird nach folgender Tabelle bestimmt:

Tabelle A

Freibordtabelle für Schiffe vom Typ «A»

Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)
24	200				
		(Werte s. Original)			
				365	3433

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 365 Metern wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Tabelle A

Freibordtabelle für Schiffe vom Typ «A»

Schiffslänge (Fuss)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord (Zoll)
80	8,0				
		(Werte s. Original)			
				1200	135,2

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 1200 Fuss wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Schiffe vom Typ «B»

(2) Der Tabellenfreibord für Schiffe vom Typ «B» wird nach folgender Tabelle bestimmt:

Tabelle B

Freibordtabelle für Schiffe vom Typ «B»

Schiffslange (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslange (Meter)	Freibord (Millimeter)
24	200				
		(Werte s. Original)			
				365	5303

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 365 Meter wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Tabelle B

Freibordtabelle für Schiffe vom Typ «B»

Schiffslange (Fuss)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord (Zoll)
80	8,0				
		(Werte s. Original)			
				1200	209,3

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 1200 Fuss wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Regel 29

Berichtigung des Freibords bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 100 Metern (328 Fuss)

Der Tabellenfreibord für Schiffe des Typs «B» mit einer Länge zwischen 24 Meter (79 Fuss) und 100 Meter (328 Fuss) und geschlossenen Aufbauten mit einer wirksamen Länge bis zu 35 v.H. der Schiffslänge wird wie folgt vergrössert:

$$7{,}5\,(100 - L)\,(0{,}35 - \frac{E}{L}) \text{ Millimeter}$$

hierbei ist L = Schiffslänge in Metern
E = wirksame Länge des Aufbaus in Metern nach Regel 35

oder

$$0{,}09\,(328 - L)\,(0{,}35 - \frac{E}{L}) \text{ Zoll}$$

hierbei ist L = Schiffslänge in Fuss
E = wirksame Länge des Aufbaus in Fuss nach Regel 35.

Regel 30

Berichtigung für Völligkeitsgrad

Ist der Völligkeitsgrad (C_b) grösser als 0,68, so wird der in Regel 28 festgesetzte, gegebenenfalls gemäss Regel 27, Absätze 8 und 10 sowie Regel 29 geänderte Tabellenfreibord mit dem Faktor $\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$ multipliziert.

Regel 31

Berichtigung für Seitenhöhe

(1) Ist D grösser als $\frac{L}{15}$, so wird der Freibord

um $(D - \frac{L}{15})$ R Millimeter vergrössert; hierbei ist $R = \frac{L}{0,48}$ bei einer Länge von weniger als 120 Meter und = 250 bei einer Länge von 120 Meter und darüber; oder

um $(D - \frac{L}{15})$ R Zoll vergrössert; hierbei ist $R = \frac{L}{131,2}$ bei einer Länge von weniger als 393,6 Fuss und = 3 bei einer Länge von 393,6 Fuss und darüber.

(2) Ist D kleiner als $\frac{L}{15}$, so wird kein Abzug gemacht, ausgenommen bei Schiffen mit geschlossenem Aufbau über mindestens 0,6 L mittschiffs, bei Schiffen mit durchlaufendem Trunk oder bei Schiffen mit einer Verbindung aus freistehenden geschlossenen Aufbauten und Trunks, die sich über die gesamte Länge des Schiffes erstrecken; in diesem Fall wird der Freibord in dem in Absatz 1 vorgesehenen Verhältnis vermindert.

(3) Ist die Höhe des Aufbaus oder Trunks geringer als die Normalhöhe, so erfolgt der Abzug im Verhältnis der vorhandenen Höhe zur Normalhöhe nach Regel 33.

Regel 32

Berichtigung für die Lage des Decksstrichs

Ist die vorhandene Seitenhöhe bis zur Oberkante des Decksstrichs grösser oder kleiner als D, so wird der Freibord um den Höhenunterschied vermehrt oder vermindert.

Regel 33

Normalhöhe der Aufbauten

Die Normalhöhe eines Aufbaus wird nach folgender Tabelle bestimmt:

Normalhöhe (in Metern)

L (Meter)	Erhöhtes Quarterdeck	Alle sonstigen Aufbauten
30 oder darunter	0,90	1,80
75	0,20	1,80
125 oder darüber	1,80	2,30

Normalhöhe (in Fuss)

L (Fuss)	Erhöhtes Quarterdeck	Alle sonstigen Aufbauten
98,5 oder darunter	3,0	5,9
256	3,9	5,9
410 oder darüber	5,9	7,5

Die Normalhöhe bei Schiffen mit Zwischenlängen wird durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Regel 34

Länge der Aufbauten

(1) Sofern nicht in Absatz 2 etwas anderes bestimmt wird, ist die Länge eines Aufbaus (S) die mittlere Länge der Teile des Aufbaus, die innerhalb der Länge (L) liegen.

(2) Erstreckt sich das Endschott eines geschlossenen Aufbaus in einer regelmässigen konvexen Kurve über seinen Schnittpunkt mit den Seitenwänden des Aufbaus hinaus, so kann die Länge des Aufbaus vergrössert werden, als handle es sich um ein entsprechendes ebenes Schott. Diese Vergrösserung beträgt zwei Drittel der Längsausdehnung der Krümmung. Die Höchstkrümmung, die bei der Bestimmung dieser Vergrösserung berücksichtigt werden darf, beträgt die Hälfte der Breite des Aufbaus am Schnittpunkt des gekrümmten Schotts mit der Seitenwand des Aufbaus.

Regel 35

Wirksame Länge der Aufbauten

(1) Sofern nicht in Absatz 2 etwas anderes bestimmt wird, ist die wirksame Länge (E) eines geschlossenen Aufbaus von Normalhöhe seine Länge.

(2) In allen Fällen, in denen ein geschlossener Aufbau von Normalhöhe von der Bordwand des Schiffes eingerückt ist, wie es nach Regel 3, Absatz 10 zulässig ist, ist die wirksame Länge die im Verhältnis b:Bs geänderte Länge; hierbei ist

b = Breite des Aufbaus in der Mitte seiner Länge,

Bs = Breite des Schiffes in der Mitte der Länge des Aufbaus.

Ist ein Aufbau nur über einen Teil seiner Länge eingerückt, so wird diese Änderung nur auf den eingerückten Teil angewendet.

(3) Ist die Höhe eines geschlossenen Aufbaus geringer als die Normalhöhe, so gilt als wirksame Länge die im Verhältnis der vorhandenen Höhe zur Normalhöhe verminderte Länge. Ist die Höhe grösser als die Normalhöhe, so wird die wirksame Länge des Aufbaus nicht vergrössert.

(4) Als wirksame Länge eines erhöhten Quarterdecks gilt, wenn es mit einem undurchbrochenen Frontschott versehen ist, seine Länge bis zu einem Höchstwert von 0,6 L. Ist das Schott durchbrochen, so wird das erhöhte Quarterdeck als Poop von geringerer als Normalhöhe behandelt.

(5) Aufbauten, die nicht geschlossen sind, haben keine wirksame Länge.

Regel 36

Trunks

(1) Ein Trunk oder ein ähnlicher Aufbau, der sich nicht bis an die Schiffsseiten erstreckt, gilt als wirksam,

a) wenn der Trunk mindestens so stark ist wie ein Aufbau;

b) wenn die Luken auf dem Trunkdeck liegen, die Luksülle und Deckel den Regeln 13 bis 16 entsprechen und die Breite des Trunkdeckstringers eine geeignete Laufbrücke bildet und eine genügende Querfestigkeit ergibt. Jedoch sind kleine Zugangsöffnungen mit wasserdichten Deckeln auf dem Freiborddeck zulässig;

c) wenn das Trunkdeck oder freistehende Trunks, die durch geeignete feste Laufbrücken mit Aufbauten verbunden sind, eine feste, mit Schutzgeländern versehene, über die ganze Länge des Schiffes laufende Verkehrsplattform bilden;

d) wenn die Lüfter durch den Trunk, durch wasserdichte Verschlüsse oder durch andere gleichwertige Vorrichtungen geschützt sind;

e) wenn freiliegende Teile des Freiborddecks im Bereich des Trunks mindestens für dessen halbe Länge mit offenen Geländern versehen sind;

f) wenn die Maschinenschächte durch den Trunk, durch einen Aufbau von mindestens normaler Höhe oder durch ein ebenso starkes Deckshaus geschützt sind;

g) wenn die Breite des Trunks mindestens 60 v. H. der Schiffsbreite beträgt und

h) wenn bei Schiffen ohne Aufbauten die Länge des Trunks mindestens 0,6 L beträgt.

(2) Die wirksame Länge eines wirksamen Trunks ist seine im Verhältnis seiner mittleren Breite zu B verminderte Gesamtlänge.

(3) Die Normalhöhe eines Trunks ist die Normalhöhe eines Aufbaus, der kein erhöhtes Quarterdeck ist.

(4) Ist die Höhe eines Trunks kleiner als die Normalhöhe, so wird seine wirksame Länge im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe vermindert. Ist die Höhe der Luksülle auf dem Trunkdeck geringer als die nach Regel 15, Absatz 1 erforderliche Höhe, so wird ein Abzug von der vorhandenen Trunkhöhe vorgenommen, der dem Unterschied zwischen der vorhandenen und der erforderlichen Süllhöhe entspricht.

Regel 37

Abzug für Aufbauten und Trunks

(1) Ist die wirksame Länge der Aufbauten und Trunks 1,0 L, so beträgt der Abzug vom Freibord bei einer Schiffslänge von 24 Meter 350 Millimeter, bei einer Länge von 85 Meter 860 Millimeter und bei einer Länge von 122 Meter

und darüber 1070 Millimeter (bei einer Schiffslänge von 79 Fuss 14 Zoll, bei einer Länge von 279 Fuss 34 Zoll und bei einer Länge von 400 Fuss und darüber 42 Zoll); die Abzüge bei Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

(2) Beträgt die wirksame Gesamtlänge der Aufbauten und Trunks weniger als 1,0 L, so ergibt sich der für den Abzug gültige Hundertsatz aus einer der folgenden Tabellen:

Abzug in Hundertsteln bei Schiffen vom Typ «A»

	Wirksame Gesamtlänge der Aufbauten und Trunks
Abzug in Hundertsteln für alle Arten von Aufbauten	(Werte s. Original)

Die Hundertsätze für Zwischenlängen von Aufbauten werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Abzug in Hundertsteln bei Schiffen vom Typ «B»

	Zeile	Wirksame Gesamtlänge der Aufbauten und Trunks
Schiffe mit Back und ohne freistehende Brücke	I	(Werte s. Original)
Schiffe mit Back und freistehender Brücke	II	

Die Hundertsätze für Zwischenlängen von Aufbauten werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

(3) Für Schiffe vom Typ «B» gilt folgendes:

a) Beträgt die wirksame Länge einer Brücke weniger als 0,2 L, so wird der Hundertsatz durch gradliniges Mitteln zwischen Zeile I und II bestimmt.

b) Beträgt die wirksame Länge einer Back mehr als 0,4 L, so wird der Hundertsatz aus Zeile II angewendet.

c) Beträgt die wirksame Länge einer Back weniger als 0,07 L, so werden die oben angegebenen Hundertsätze um

$$5 \times \frac{(0{,}07\ L - f)}{0{,}07\ L}$$

vermindert; hierbei ist f die wirksame Länge der Back.

Regel 38

Sprung

Allgemeines

(1) Der Sprung wird von Seite-Deck bis zu einer Linie gemessen, die parallel zum Kiel gezogen wird und die Sprunglinie mittschiffs schneidet.

(2) Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, wird der Sprung auf eine Parallele zur Konstruktionswasserlinie bezogen.

(3) Bei Glattdeckschiffen und bei Schiffen mit freistehenden Aufbauten wird der Sprung des Freiborddecks gemessen.

(4) Bei Schiffen, deren Aussenhaut im oberen Teil von ungewöhnlicher Form ist und in einer Stufe oder einem Knick verläuft, wird der Sprung auf die entsprechende Seitenhöhe mittschiffs bezogen.

(5) Bei Schiffen mit normal hohem Aufbau über die ganze Länge des Freiborddecks wird der Sprung des Aufbaudecks gemessen. Ist die Höhe grösser als die Normalhöhe, so wird der geringste Unterschied (Z) zwischen der vorhandenen und der Normalhöhe zu jeder Endordinate hinzugefügt. Ebenso werden die Zwischenordinaten im Abstand von $^1/_6$ L und $^1/_3$ L von jedem Lot um 0,444 Z bzw. 0,111 Z erhöht.

(6) Hat das Deck eines geschlossenen Aufbaus mindestens denselben Sprung wie das freiliegende Freiborddeck, so wird der Sprung des gedeckten Teils des Freiborddecks nicht berücksichtigt.

(7) Ist eine geschlossene Poop oder Back von Normalhöhe mit grösserem Sprung als dem des Freiborddecks oder mit grösserer als der normalen Höhe vorhanden, so wird der Sprung des Freiborddecks gemäss Absatz 12 vergrössert.

Normale Sprungkurve

(8) Die Ordinaten für die normale Sprungkurve sind aus der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Normale Sprungkurve

(L in Meter)

	Lage	Ordinate (in Millimeter)	Faktor
Hintere Hälfte	Hinteres Lot $^1/_6$ L vom Hinteren Lot $^1/_3$ L vom Hinteren Lot Mittschiffs	(Werte s. Original)	
Vordere Hälfte	Mittschiffs $^1/_3$ L vom Vorderen Lot $^1/_6$ L vom Vorderen Lot Vorderes Lot		

Normale Sprungkurve

(L in Fuss)

	Lage	Ordinate (in Zoll)	Faktor
Hintere Hälfte	Hinteres Lot $^1/_6$ L vom Hinteren Lot $^1/_3$ L vom Hinteren Lot Mittschiffs	(Werte s. Original)	
Vordere Hälfte	Mittschiffs $^1/_3$ L vom Vorderen Lot $^1/_6$ L vom Vorderen Lot Vorderes Lot		

Messen der Abweichungen vom normalen Sprung

(9) Weicht die Sprungkurve von der normalen ab, so werden die vier Ordinaten jeder Kurve in der vorderen oder hinteren Hälfte mit den in der Ordinatentabelle angegebenen entsprechenden Faktoren multipliziert. Der Unterschied zwischen der Summe der jeweiligen Produkte und der Summe der Produkte der Normalwerte geteilt durch 8 ergibt das Mass für den Unter- oder Überschuss an Sprung in der vorderen oder hinteren Hälfte. Das arithmetische Mittel dieser Werte ergibt das Mass für den grösseren oder kleineren Sprung.

(10) Verläuft die hintere Hälfte der Sprungkurve höher und die vordere Hälfte tiefer als normal, so wird für den Teil mit grösserem Sprung keine Vergünstigung gewährt; es wird lediglich der kleinere Sprung berücksichtigt.

(11) Verläuft die vordere Hälfte der Sprungkurve höher als normal und die hintere Hälfte nicht tiefer als 75 v. H. des normalen Sprungs, so wird für den Teil mit grösserem Sprung eine Vergünstigung gewährt; verläuft die hintere Hälfte der Sprungkurve tiefer als 50 v. H. des normalen Sprungs, so wird für den grösseren Sprung vorn keine Vergünstigung gewährt. Verläuft die Sprungkurve im Hinterschiff zwischen 50 und 75 v. H. des normalen Sprungs, so können entsprechende Abzüge für den grösseren Sprung im Vorschiff gewährt werden.

(12) Bei Gewährung einer Sprungvergünstigung für eine Poop oder Back findet folgende Formel Anwendung

$$s = \frac{y\,L'}{3\,L}$$

Hierbei ist s = Sprungvergünstigung, die vom Sprungunterschuss abgezogen oder zum Sprungüberschuss hinzugezählt wird,

y = Differenz zwischen vorhandener und normaler Höhe des Aufbaus am Ende des Sprungs,

L' = mittlere Länge des geschlossenen Teils der Poop oder Back bis zu einer Höchstlänge von 0,5 L,

L = Länge des Schiffes nach Regel 3, Absatz 1.

Diese Formel ergibt eine Kurve in Form einer Parabel, welche die tatsächliche Sprungkurve auf dem Freiborddeck berührt und die Endordinate in einem Punkt unterhalb des Aufbaudecks schneidet, dessen Abstand der Normalhöhe eines Aufbaus entspricht. Das Aufbaudeck darf an keiner Stelle niedriger als die Normalhöhe über dieser Kurve liegen. Diese Kurve wird zur Bestimmung des Sprungs für die vordere und hintere Hälfte des Schiffes verwendet.

Berichtigung für Abweichungen vom normalen Sprung

(13) Die Sprungberichtigung ist der Über- oder Unterschied an Sprung (s. Absätze 9 bis 11), multipliziert mit

$$\frac{0{,}75 - S}{2L};$$

hierbei ist S die Gesamtlänge der geschlossenen Aufbauten.

Zuschlag für kleineren Sprung

(14) Ist der Sprung kleiner als normal, so wird die Berichtigung für diesen kleineren Sprung (s. Absatz 13) dem Freibord zugeschlagen.

Abzug für grösseren Sprung

(15) Bei Schiffen, auf denen sich ein geschlossener Aufbau über 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte erstreckt, wird die Berichtigung für grösseren Sprung gemäss Absatz 13 vom Freibord abgezogen; bei Schiffen ohne geschlossenen Aufbau auf dem Mittelschiff wird kein Abzug vom Freibord vorgenommen; bei Schiffen, auf denen ein geschlossener Aufbau sich über eine geringere Länge als 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte erstreckt, wird der Abzug durch gradliniges Mitteln bestimmt. Der Höchstabzug für grösseren Sprung beträgt 125 Millimeter je 100 Meter Länge (1½ Zoll je 100 Fuss Länge).

Regel 39

Mindestbughöhe

(1) Als Bughöhe gilt der senkrechte Abstand am vorderen Lot zwischen der dem erteilten Sommerfreibord und dem Konstruktionstrimm entsprechenden Wasserlinie und der Oberkante des freiliegenden Decks an der Schiffsseite; die Mindestbughöhe beträgt

bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 250 Meter

$$56\ L\ \left(1 - \frac{L}{500}\right)\ \frac{1{,}36}{C_b + 0{,}68}\ \text{Millimeter};$$

bei Schiffen mit einer Länge von 250 Meter und darüber

$$7000\ \frac{1{,}36}{C_b + 0{,}68}\ \text{Millimeter};$$

hierbei ist L die Schiffslänge in Metern,

C_b der Völligkeitsgrad, der mit mindestens 0,68 einzusetzen ist;

oder

bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 820 Fuss

$$0{,}672\ L\ (1 - \frac{L}{1640})\ \frac{1{,}36}{C_b + 0{,}68}\ \text{Zoll};$$

bei Schiffen mit einer Länge von 820 Fuss und darüber

$$275{,}6\ \frac{1{,}36}{C_b + 0{,}68}\ \text{Zoll};$$

hierbei ist L die Schiffslänge in Fuss,

C_b der Völligkeitsgrad, der mit mindestens 0,68 einzusetzen ist.

(2) Wird die nach Absatz 1 erforderliche Bughöhe durch Sprung erreicht, so muss sich dieser über mindestens 15 v. H. der Schiffslänge vom vorderen Lot aus erstrecken. Wird sie durch einen Aufbau erreicht, so muss sich dieser vom Vorsteven bis zu einem Punkt erstrecken, der mindestens 0,07 L hinter dem vorderen Lot liegt, und die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

a) bei Schiffen bis zu 100 Meter (328 Fuss) Länge muss er gemäss Regel 3, Absatz 10 geschlossen sein;

b) bei Schiffen von mehr als 100 Meter (328 Fuss) Länge braucht er der Regel 3, Absatz 10 nicht zu entsprechen, muss jedoch mit Verschlüssen versehen sein, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(3) Für Schiffe, die wegen ihrer aussergewöhnlichen Betriebsbedingungen die Erfordernisse der Absätze 1 und 2 nicht erfüllen können, kann die Verwaltung Abweichungen zulassen.

Regel 40

Mindestfreiborde

Sommerfreibord

(1) Der Mindest-Sommerfreibord ist der aus den Tabellen in Regel 28 abgeleitete und nach den Regeln 29, 30, 31, 32, 37, 38 und gegebenenfalls nach den Regeln 27 und 23 berichtigte Freibord.

(2) Der Freibord in Seewasser, berechnet nach Absatz 1, aber ohne die in Regel 32 vorgesehene Berichtigung für den Decksstrich, muss mindestens 50 Millimeter (2 Zoll) betragen. Bei Schiffen, die im Bereich 1 Luken aufweisen, deren Deckel nicht den Erfordernissen der Regel 15, Absatz 7, der Regel 16 oder 26 entsprechen, muss der Freibord mindestens 150 Millimeter (6 Zoll) betragen.

Tropenfreibord

(3) Der Mindestfreibord in der Tropenzone ist der Freibord, der sich durch Verminderung des Sommerfreibords um $^1/_{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zum Mittelpunkt des Ringes der Freibordmarke, ergibt.

(4) Der Freibord in Seewasser, berechnet nach Absatz 1, aber ohne die in Regel 34 vorgesehene Berichtigung für den Decksstrich, muss mindestens

50 Millimeter (2 Zoll) betragen. Bei Schiffen, die im Bereich 1 Luken haben, deren Deckel nicht den Erfordernissen der Regel 15, Absatz 7, der Regel 16 oder 26 entsprechen, muss der Feribord mindestens 150 Millimeter (6 Zoll) betragen.

Winterfreibord

(5) Der Mindest-Winterfreibord ist der Freibord, der sich durch Vergrösserung des Sommerfreibords um $^1/_{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zum Mittelpunkt des Ringes der Freibordmarke, ergibt.

Winter-Nordatlantik-Freibord

(6) Der Mindestfreibord für Schiffe von höchstens 100 Meter (328 Fuss) Länge, die während der Winterjahreszeit irgendeinen Teil des Nordatlantiks, wie er in Regel 52 (Anlage II) bestimmt ist, befahren, ist gleich dem Winterfreibord zuzüglich 50 Millimeter (2 Zoll). Für andere Schiffe ist der Winter-Nordatlantik-Freibord gleich dem Winterfreibord.

Frischwasser-Freibord

(7) Der Mindestfreibord in Frischwasser von Einheitswichte ergibt sich durch Verminderung des Mindestfreibords in Seewasser um

$$\frac{\Delta}{40\ T}\ \text{Zentimeter (Zoll)};$$

hierbei ist Δ = Verdrängung in Seewasser in Tonnen auf der Sommerladelinie,

T = Tonnen je Zentimeter (Zoll) Tiefertauchung in Seewasser auf der Sommerladelinie

(8) Lässt sich die Verdrängung auf der Sommerladelinie nicht genau feststellen, so beträgt der Abzug $^1/_{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zum Mittelpunkt des Ringes der Freibordmarke.

Kapitel IV. – Besondere Vorschriften für Schiffe, denen ein Holzfreibord erteilt ist

Regel 41

Anwendungsbereich dieses Kapitels

Die Regeln 42 bis 45 finden nur auf Schiffe Anwendung, denen ein Holzfreibord erteilt worden ist.

Regel 42

Begriffsbestimmungen

(1) Holzdecklast. Der Ausdruck «Holzdecklast» bezeichnet eine Holzladung, die auf einem freiliegenden Teil eines Freibord- oder Aufbaudecks befördert wird. Der Ausdruck umfasst nicht Holzmasse oder eine ähnliche Ladung.

(2) Holzlademarke. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Holzdeckslast einem Schiff einen gewissen zusätzlichen Auftrieb und einen besseren Schutz gegen die See verleiht. Aus diesem Grund kann Schiffen mit einer Holzdeckslast eine Verminderung des nach Regel 45 errechneten und nach Regel 6, Absätze 3 und 4 an den Schiffsseiten angemarkten Freibords zugestanden werden. Damit ein solcher Sonderfreibord gewährt und ausgenutzt werden kann, muss jedoch die Holzdecklast bestimmte, in der Regel 44 festgesetzte Voraussetzungen erfüllen; ferner muss das Schiff selbst hinsichtlich seiner Bauart bestimmte, in Regel 43 aufgeführte Bedingungen erfüllen.

Regel 43

Bauart des Schiffes

Aufbau

(1) Das Schiff muss eine Back von mindestens normaler Höhe und einer Länge von mindestens 0,07 L haben. Ausserdem muss es, wenn es weniger als 100 Meter (328 Fuss) lang ist, eine Poop von mindestens normaler Höhe oder ein erhöhtes Quarterdeck mit einem Deckhaus oder einer starken stählernen Ruderkappe von mindestens derselben Gesamthöhe auf dem hinteren Teil haben.

Doppelbodentanks

(2) Auf halber Schiffslänge im Mittelschiff angeordnete Doppelbodentanks müssen eine ausreichende wasserdichte Längsunterteilung aufweisen.

Schanzkleid

(3) Das Schiff muss entweder mit einem festen Schanzkleid von mindestens 1 Meter (39½ Zoll) Höhe, das an der Oberkante besonders versteift und durch starke, am Deck befestigte Schanzkleidstützen abgestützt ist und die erforderlichen Wasserpforten aufweist, oder mit einem wirksamen Geländer von gleicher Höhe und besonders starker Bauart versehen sein.

Regel 44

Stauung

Allgemeines

(1) Öffnungen im Wetterdeck, über denen Ladung gestaut ist, müssen sicher verschlossen und verschalkt sein. Lüfter müssen wirksam geschützt sein.

(2) Holzdeckslast muss sich über mindestens die gesamte verfügbare Länge erstrecken, d.h. die Gesamtlänge der Well oder Wells zwischen den Aufbauten. Ist am hinteren Ende kein abschliessender Aufbau vorhanden, so muss sich das Holz mindestens bis zur hinteren Kante der hintersten Luke erstrecken. Das Holz ist möglichst dicht, mindestens bis zur normalen Höhe des Aufbaus, zu stauen.

(3) Auf einem Schiff, das sich im Winter im Bereich einer jahreszeitlichen Winterzone befindet, darf die Höhe der Decklast über dem Wetterdeck ein Drittel der grössten Schiffsbreite nicht überschreiten.

(4) Jede Holzdeckslast muss fest gestaut, gelascht und gesichert sein. Sie darf die Schiffsführung und den erforderlichen Betrieb des Schiffes in keiner Weise behindern.

Stützen

(5) Sind wegen der Art des Holzes Stützen erforderlich, so müssen diese von ausreichender Stärke im Verhältnis zur Schiffsbreite sein; die Abstände zwischen den Stützen müssen der Länge und der Art des mitgeführten Holzes entsprechen, dürfen jedoch nicht mehr als 3 Meter (9,8 Fuss) betragen. Es müssen starke Winkel oder Metallspuren oder ebenso geeignete Vorrichtungen zur Befestigung der Stützen vorhanden sein.

Laschungen

(6) Holzdecklast muss über ihre ganze Länge durch unabhängige Querlaschungen in Abständen von höchstens 3 Meter (9,8 Fuss) wirksam gesichert werden. Die Augplatten für diese Laschungen müssen am Schergang oder an der Deckstringerplatte in Abständen von höchstens 3 Meter (9,8 Fuss) wirksam angebracht werden. Die Entfernung von einem Endschott eines Aufbaus bis zur ersten Augplatte darf nicht mehr als 2 Meter (6,6 Fuss) betragen. Ist kein Schott vorhanden, so müssen die Augplatten von Laschungen 0,6 Meter (23½ Zoll) und 1,5 Meter (4,9 Fuss) von den Enden der Holzdeckslast entfernt angebracht sein.

(7) Die Laschungen müssen aus kurzgliedrigen Ketten von mindestens 19 Millimeter (3/4 Zoll) Durchmesser oder aus gleich starkem biegsamen Stahldraht mit Sliphaken und Spannschrauben bestehen, die jederzeit erreichbar sein müssen. Stahldrahtlaschungen müssen mit einem kurzen Stück langgliedriger Kette versehen sein, damit sich die Länge der Laschungen regeln lässt.

(8) Ist das Holz weniger als 3,6 Meter (11,8 Fuss) lang, so ist der Abstand der Laschungen der Holzlänge entsprechend zu verringern, oder es sind andere geeignete Vorkehrungen zu treffen.

(9) Die Festigkeit aller zur Sicherung der Laschungen dienenden Vorrichtungen muss der Festigkeit der Laschungen entsprechen.

Stabilität

(10) Es ist Vorsorge zu treffen, dass während des gesamten Verlaufs der Reise ein ausreichender Betrag an Stabilität vorhanden ist, wobei Gewichtszunahmen, z.B. durch das Aufsaugen von Wasser und durch Vereisung, und Gewichtsverluste, z.B. durch den Verbrauch von Treibstoff und Vorräten, zu berücksichtigen sind.

Schutz der Besatzung, Zugang zu den Maschinenräumen usw.

(11) Zusätzlich zu den Erfordernissen der Regel 25, Absatz 5 sind auf jeder Seite der Decksladung bis zu einer Höhe von mindestens 1 Meter (39½ Zoll) über der Ladung Schutzgeländer oder Strecktaue in senkrechten Abständen von höchstens 33 Zentimeter (13 Zoll) vorzusehen.

Steuereinrichtungen

(12) Die Steuereinrichtungen sind gegen Beschädigung durch Ladung wirksam zu schützen und müssen, soweit durchführbar, zugänglich sein. Eine wirksame Notsteuerung ist für den Fall vorzusehen, dass die Hauptsteuerung versagt.

Regel 45

Errechnung des Freibords

(1) Der Mindest-Sommerfreibord wird nach Regel 27, Absätze 5, 6 und 11 und den Regeln 28, 29, 30, 31, 32, 37 und 38 errechnet, wobei jedoch Regel 37 durch Einsetzen der folgenden Hundertsätze für die in Regel 37 angegebenen geändert wird:

	Wirksame Gesamtlänge der Aufbauten
Abzug in Hundertsteln für alle Arten von Aufbauten	(Werte s. Original)

Die Hundertsätze für Zwischenlängen von Aufbauten werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

(2) Der Winter-Holzfreibord wird durch Vermehrung des Sommer-Holzfreibords um $^1/_{36}$ des Sommer-Holz-Tiefgangs ohne Kiel ermittelt.

(3) Der Winter-Nordatlantik-Holzfreibord entspricht dem in Regel 40, Absatz 6 vorgeschriebenen Winter-Nordatlantik-Freibord.

(4) Der Tropen-Holzfreibord wird durch Verminderung des Sommer-Holzfreibords um $^1/_{48}$ des Sommer-Holz-Tiefgangs ohne Kiel ermittelt.

(5) Der Frischwasser-Holzfreibord wird nach Regel 40, Absatz 7 auf Grund der Sommer-Holzlademarke ermittelt.

Anlage II

Zonen, Gebiete und Jahreszeiten

Die in dieser Anlage bezeichneten Zonen und Gebiete beruhen im allgemeinen auf folgenden Kennzeichen:

Sommer – höchstens 10 v. H. Winde von Stärke 8 Beaufort (34 Knoten) oder darüber,

Tropenzone – höchstens 1 v. H. Winde von Stärke 8 Beaufort (34 Knoten) oder darüber.
Höchstens ein tropischer Sturm je Jahrzehnt im Gebiet eines 5°-Feldes in jedem einzelnen Kalendermonat.

Aus praktischen Gründen sind jedoch in einigen Sondergebieten gewisse Abweichungen für zulässig erklärt worden.

Dieser Anlage ist eine Karte beigefügt, in der die nachstehend genannten Zonen und Gebiete eingezeichnet sind.

Regel 46

Nördliche jahreszeitliche Winterzonen und nördliches jahreszeitliches Wintergebiet

(1) *Nordatlantische jahreszeitliche Winterzonen I und II*

a) Die nordatlantische jahreszeitliche Winterzone I wird begrenzt durch den Längengrad 50° W von der grönländischen Küste bis zur Breite 45° N, den Breitengrad 45° N bis zur Länge 15° W, den Längengrad 15° W bis zur Breite 60° N, den Breitengrad 60° N bis zum Längengrad von Greenwich und durch diesen Längengrad nordwärts.

Jahreszeiten:

Winter: 16. Oktober bis 15. April
Sommer: 16. April bis 15. Oktober

b) Die nordatlantische jahreszeitliche Winterzone II wird begrenzt durch den Längengrad von 68° 30′ W von der Küste der Vereinigten Staaten bis zur Breite 40° N, die Loxodrome zum Punkt 36° N-Br. 73° W-Lg., den Breitengrad 36° N bis zur Länge 25° W und die Loxodrome zum Kap Toriñana.

Ausgenommen von dieser Zone sind die nordatlantische jahreszeitliche Winterzone I und die Ostsee bis zur Breite von Skagen im Skagerrak.

Jahreszeiten:

Winter: 1. November bis 31. März
Sommer: 1. April bis 31. Oktober

(2) *Nordatlantisches jahreszeitliches Wintergebiet*

Das nordatlantische jahreszeitliche Wintergebiet wird begrenzt durch den Längengrad 68° 30′ W von der Küste der Vereinigten Staaten bis zur Breite 40° N, die Loxodrome zum südlichsten Schnittpunkt des Längengrads 61° W mit der kanadischen Küste und die Ostküsten Kanadas und der Vereinigten Staaten.

Jahreszeiten:

Für Schiffe von mehr als 100 Meter (328 Fuss) Länge:

Winter: 16. Dezember bis 15. Februar
Sommer: 16. Februar bis 15. Dezember

Für Schiffe von 100 Meter (328 Fuss) Länge und darunter:

Winter: 1. November bis 31. März
Sommer: 1. April bis 31. Oktober

(3) *Nordpazifische jahreszeitliche Winterzone*

Die nordpazifische jahreszeitliche Winterzone wird im Süden begrenzt durch
den Breitengrad 50° N von der Ostküste der UdSSR zur Westküste von Sachalin, die Westküste von Sachalin bis zur äussersten Südspitze von Kap Krilon, die Loxodrome nach Wakkanai, Hokkaido, Japan, die Ost- und Südküste von Hokkaido bis zur Länge 145° O, den Längengrad 145° O bis zur Breite 35° N den Breitengrad 35° N bis zur Länge 150° W und die Loxodrome zur Südspitze der Dall-Insel, Alaska.

Jahreszeiten:

Winter: 16. Oktober bis 15. April
Sommer: 16. April bis 15. Oktober

Regel 47

Südliche jahreszeitliche Winterzone

Die südliche jahreszeitliche Winterzone wird im Norden begrenzt durch die Loxodrome von der Ostküste des amerikanischen Kontinents bei Kap Tres Puntas bis zum Punkt 34° S-Br. 50° W-Lg., den Breitengrad 34° S bis zur Länge 17° O, die Loxodrome zum Punkt 35° 10′ S-Br. 20° Ö-Lg., die Loxodrome zum Punkt 34° S-Br. 28° Ö-Lg., die Loxodrome zum Punkt 35° 30′ S-Br. 118° Ö-Lg., die Loxodrome nach Kap Grim an der Nordwestküste von Tasmanien, die Nord- und Ostküste von Tasmanien bis zum südlichsten Punkt der Bruny-Insel, die

Loxodrome bis Black Rock Point auf der Stewart-Insel, die Loxodrome zum Punkt 47° S-Br. 170° Ö-Lg., die Loxodrome zum Punkt 33° S-Br. 170° W-Lg. und den Breitengrad 33° S bis zur Westküste des amerikanischen Kontinents.

Jahreszeiten:

Winter: 16. April bis 15. Oktober
Sommer: 16. Oktober bis 15. April

Regel 48

Tropenzone

(1) *Nordgrenze der Tropenzone*

Die Tropenzone wird im Norden begrenzt durch
den Breitengrad 13° N von der Ostküste des amerikanischen Kontinents bis zur Länge 60° W, die Loxodrome zum Punkt 10° N-Br. 58° W-Lg., den Breitengrad 10° N bis zur Länge 20° W, den Längengrad 20° W bis zur Breite 30° N, den Breitengrad 30° bis zur Westküste Afrikas; von der afrikanischen Ostküste durch den Breitengrad 8° N bis zur Länge 70° O, den Längengrad 70° O bis zur Breite 13° N, den Breitengrad 13° N bis zur Westküste Indiens, die Südküste Indiens bis zur Breite 10° 30′ N an der Ostküste Indiens, die Loxodrome zum Punkt 9° N-Br. 82° Ö-Lg., den Längengrad 82° O bis zur Breite 8° N, den Breitengrad 8° N bis zur Westküste Malaysias, die Küste Südostasiens bis zur Ostküste Vietnams auf der Breite 10° N, den Breitengrad 10° N bis zur Länge 145° O, den Längengrad 145° O bis zur Breite 13° N und den Breitengrad 13° N bis zur Westküste des amerikanischen Kontinents.

Saigon gilt als auf der Grenze zwischen der Tropenzone und dem jahreszeitlichen Tropengebiet gelegen.

(2) *Südgrenze der Tropenzone*

Die Tropenzone wird im Süden begrenzt durch
die Loxodrome vom Hafen Santos, Brasilien, zum Schnittpunkt des Längengrads 40° W mit dem Wendekreis des Steinbocks, den Wendekreis des Steinbocks bis zur Westküste Afrikas; von der Ostküste Afrikas durch den Breitengrad 20° S bis zur Westküste Madagaskars, die West- und Nordküste Madagaskars bis zur Länge 50° O, den Längengrad 50° O bis zur Breite 10° S, den Breitengad 10° S bis zur Länge 98° O, die Loxodrome nach Port Darwin, Australien, die Küsten von Australien und der Wessel-Insel in östlicher Richtung bis Kap Wessel, den Breitengrad 11° S bis zur Westseite von Kap York; von der Ostseite von Kap York durch den Breitengrad 11° S bis zur Länge 150° W, die Loxodrome zum Punkt 26° S-Br. 75° W-Lg. und die Loxodrome zur Westküste des amerikanischen Kontinents auf der Breite 30° S.

Coquimbo und Santos gelten als auf der Grenze zwischen der Tropenzone und der Sommerzone gelegen.

(3) *Gebiete, die zur Tropenzone gehören*

Folgende Gebiete gelten als zur Tropenzone gehörig:

a) der Suez-Kanal, das Rote Meer und der Golf von Aden von Port Said bis zum Längengrad 45° O.
Aden und Berbera gelten als auf der Grenze zwischen der Tropenzone und dem jahreszeitlichen Tropengebiet gelegen;

b) der Persische Golf bis zum Längengrad 59° O;

c) das Gebiet, das durch den Breitengrad 22° S von der Ostküste Australiens bis zum Grossen Barriere-Riff und durch dieses Riff bis zur Breite 11° S begrenzt wird. Die Nordgrenze des Gebiets ist die Südgrenze der Tropenzone.

Regel 49

Jahreszeitliche Tropengebiete

Folgende Gebiete sind jahreszeitliche Tropengebiete:

(1) *Im Nordatlantik*

Ein Gebiet, das begrenzt wird
im Norden durch die Loxodrome von Kap Catoche, Yukatan, nach Kap San Antonio, Kuba, die Nordküste von Kuba bis zur Breite 20° N und den Breitengrad 20° N bis zur Länge 20° W;
im Westen durch die Küste des amerikanischen Kontinents;
im Süden und Osten durch die Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. November bis 15. Juli
Sommer: 16. Juli bis 31. Oktober

(2) *Im Arabischen Meer*

Ein Gebiet, das begrenzt wird
im Westen durch die Küste Afrikas, den Längengrad 45° O im Golf von Aden, die Küste Südarabiens und den Längengrad 59° O im Golf von Oman;
im Norden und Osten durch die Küsten Pakistans und Indiens;
im Süden durch die Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. September bis 31. Mai
Sommer: 1. Juni bis 31. August

(3) *Im Golf von Bengalen*

Der Golf von Bengalen nördlich der Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. Dezember bis 30. April
Sommer: 1. Mai bis 30. November

(4) *Im südlichen Indischen Ozean*

a) Ein Gebiet, das begrenzt wird
im Norden und Westen durch die Südgrenze der Tropenzone und die Ostküste von Madagaskar;
im Süden durch den Breitengrad 20° S;
im Osten durch die Loxodrome vom Punkt 20° S-Br. 50° Ö-Lg. zum Punkt 15° S-Br. 51° 30 Ö-Lg. und durch den Längengrad 51° 30′ O bis zur Breite 10° S.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. April bis 30. November
Sommer: 1. Dezember bis 31. März

b) Ein Gebiet, das begrenzt wird
im Norden durch die Südgrenze der Tropenzone;
im Osten durch die Küste Australiens;
im Süden durch den Breitengrad 15° S von der Länge 51° 30′ O bis 120° O und durch den Längengrad 120° O bis zur Küste Australiens;
im Westen durch den Längengrad 51° 30′ O.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. Mai bis 30. November
Sommer: 1. Dezember bis 30. April

(5) *Im Chinesischen Meer*

Ein Gebiet, das begrenzt wird
im Westen und Norden durch die Küsten Vietnams und Chinas von der Länge 10° N bis Hongkong;
im Osten durch die Loxodrome von Hongkong zum Hafen Sual (Insel Luzón) und die Westküsten der Inseln Luzón, Sámar und Leyte bis zur Breite 10° N;
im Süden durch den Breitengrad 10° N.
Hongkong und Sual gelten als auf der Grenze zwischen dem jahreszeitlichen Tropengebiet und der Sommerzone gelegen.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 21. Januar bis 30. April
Sommer: 1. Mai bis 20. Januar

(6) *Im Nordpazifik*

a) Ein Gebiet, das begrenzt wird
im Norden durch den Breitengrad 25° N;
im Westen durch den Längengrad 160° O;
im Süden durch den Breitengrad 13° N;
im Osten durch den Längengrad 130° W.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. April bis 31. Oktober
Sommer: 1. November bis 31. März

b) Ein Gebiet, das begrenzt wird
im Norden und Osten durch die Westküste des amerikanischen Kontinents,
im Westen durch den Längengrad 123° W von der Küste des amerikanischen Kontinents bis zur Breite 33° N und durch die Loxodrome vom Punkt 33° N-Br. 123° W-Lg. zum Punkt 13° N-Br. 105° W-Lg.;
im Süden durch den Breitengrad 13° N.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. März bis 30. Juni und
1. November bis 30. November
Sommer: 1. Juli bis 31. Oktober und
1. Dezember bis 28./29. Februar

(7) *Im Südpazifik*

a) Der Golf von Carpantaria südlich des Breitengrades 11° S.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. April bis 30. November
Sommer: 1. Dezember bis 31. März

b) Ein Gebiet, das begrenzt wird
im Norden und Osten durch die Südgrenze der Tropenzone;
im Süden durch den Wendekreis des Steinbocks von der Ostküste Australiens bis zur Länge 150° W, durch den Längengrad 150° W bis zur Breite 20° S und durch den Breitengrad 20° S bis zu seinem Schnittpunkt mit der Südgrenze der Tropenzone;
im Westen durch die Grenzen des Gebiets innerhalb des Grossen Barriere-Riffs, das zur Tropenzone gehört, und durch die Ostküste Australiens.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. April bis 30. November
Sommer: 1. Dezember bis 31. März

Regel 50

Sommerzonen

Die übrigen Gebiete bilden die Sommerzonen.
Jedoch gilt für Schiffe von 100 Meter (328 Fuss) Länge und darunter das Gebiet, das begrenzt wird
im Norden und Westen durch die Ostküste der Vereinigten Staaten;
im Osten durch den Längengrad 68° 30′ W von der Küste der Vereinigten Staaten bis zur Breite 40° N und durch die Loxodrome zum Punkt 36° N-Br. 73° W-Lg.;

im Süden durch den Breitengrad 36° N,
als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

Winter: 1. November bis 31. März
Sommer: 1. April bis 31. Oktober

Regel 51

Binnenmeere

(1) *Ostsee*

Dieses Meer bis zur Breite von Skagen im Skagerrak gehört zu den Sommerzonen.

Jedoch gilt es für Schiffe von 100 Meter (328 Fuss) Länge und darunter als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

Winter: 1. November bis 31. März
Sommer: 1. April bis 31. Oktober

(2) *Schwarzes Meer*

Dieses Meer gehört zu den Sommerzonen.

Jedoch gilt für Schiffe von 100 Meter (328 Fuss) Länge und darunter das Gebiet nördlich des Breitengrades 44° N als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

Winter: 1. Dezember bis 28./29. Februar
Sommer: 1. März bis 30. November

(3) *Mittelmeer*

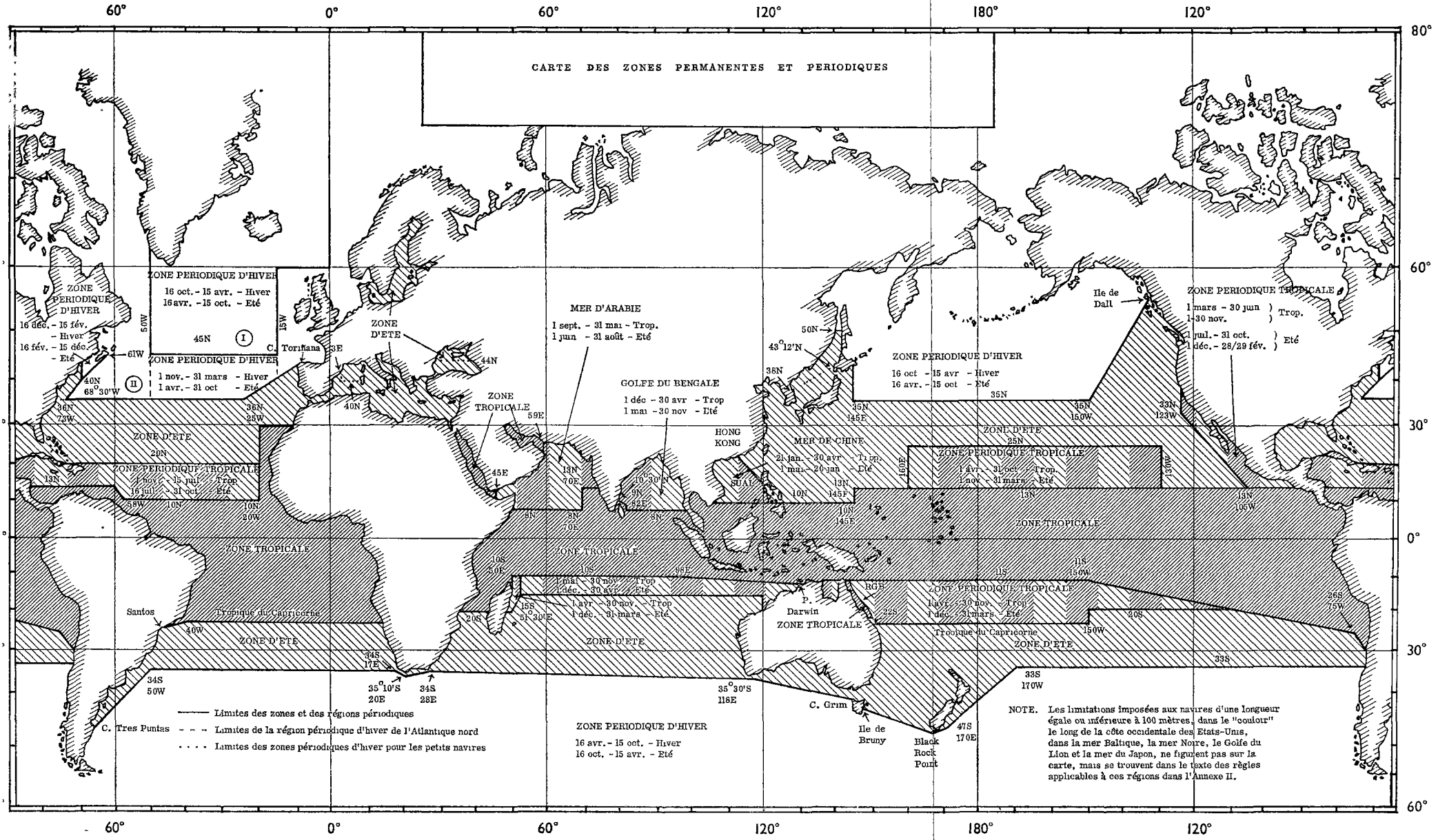
Dieses Meer gehört zu den Sommerzonen.

Jedoch gilt für Schiffe von 100 Meter (328 Fuss) Länge und darunter das Gebiet, das begrenzt wird

im Norden und Westen durch die Küsten Frankreichs und Spaniens und den Längengrad 3° O von der Küste Spaniens bis zur Breite 40° N;
im Süden durch den Breitengrad 40° N von der Länge 3° O bis zur Westküste Sardiniens;
im Osten durch die West- und Nordküste Sardiniens von der Breite 40° N bis zur Länge 9° O, durch den Längengrad 9° O bis zur Südküste Korsikas, durch die West- und Nordküste Korsikas bis zur Länge 9° O und durch die Loxodrome zum Kap Sicié,
als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

Winter: 16. Dezember bis 15. März
Sommer: 16. März bis 15. Dezember


CARTE DES ZONES PERMANENTES ET PERIODIQUES
60°
0°
60°
120°
180°
120°
80°
60°
30°
0°
30°
60°
ZONE PERIODIQUE D'HIVER
16 oct. - 15 avr. - Hiver
16 avr. - 15 oct. - Eté
45N
I
ZONE PERIODIQUE D'HIVER
1 nov. - 31 mars - Hiver
1 avr. - 31 oct - Eté
II
ZONE PERIODIQUE D'HIVER
16 déc. - 15 fév. - Hiver
16 fév. - 15 déc. - Eté
40N 68°30'W
61W
50W
15W
C. Torifiana
ZONE D'ETE
ZONE TROPICALE
MER D'ARABIE
1 sept. - 31 mai - Trop.
1 juin - 31 août - Eté
GOLFE DU BENGALE
1 déc - 30 avr - Trop
1 mai - 30 nov - Eté
HONG KONG
SUAL
MER DE CHINE
21 jan. - 30 avr - Trop.
1 mai - 20 jan - Eté
ZONE PERIODIQUE D'HIVER
16 oct - 15 avr - Hiver
16 avr. - 15 oct - Eté
Ile de Dall
ZONE PERIODIQUE TROPICALE
1 mars - 30 juin) Trop.
1 30 nov.)
1 juil. - 31 oct.) Eté
1 déc. - 28/29 fév.)
ZONE PERIODIQUE TROPICALE
1 nov. - 15 juil - Trop.
16 juil - 31 oct - Eté
ZONE PERIODIQUE TROPICALE
1 avr. - 31 oct - Trop.
1 nov - 31 mars - Eté
1 mai - 30 nov - Trop
1 déc. - 31 mars - Eté
1 avr - 30 nov. - Trop
1 déc. - 31 mars - Eté
1 avr. - 30 nov. - Trop
1 déc. - 31 mars - Eté
P. Darwin
RGE
Santos
Tropique du Capricorne
C. Tres Puntas
C. Grim
Ile de Bruny
Black Rock Point
ZONE PERIODIQUE D'HIVER
16 avr. - 15 oct. - Hiver
16 oct. - 15 avr. - Eté
Limites des zones et des régions périodiques
Limites de la région périodique d'hiver de l'Atlantique nord
Limites des zones périodiques d'hiver pour les petits navires
NOTE. Les limitations imposées aux navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres, dans le "couloir" le long de la côte occidentale des Etats-Unis, dans la mer Baltique, la mer Noire, le Golfe du Lion et la mer du Japon, ne figurent pas sur la carte, mais se trouvent dans le texte des règles applicables à ces régions dans l'Annexe II.

(4) *Japanisches Meer*

Dieses Meer südlich einer Breite von 50° N gehört zu den Sommerzonen.

Jedoch gilt für Schiffe von 100 Meter (328 Fuss) Länge und darunter das Gebiet zwischen dem Breitengrad 50° N und der Loxodrome von der Ostküste Koreas auf der Breite 38° N zur Westküste von Hokkaido, Japan, auf der Breite 43° 12′ N als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

Winter: 1. Dezember bis 28./29. Februar
Sommer: 1. März bis 30. November

Regel 52

Winter-Nordatlantik-Lademarke

Zu dem in Regel 40, Absatz 6 (Anlage I) bezeichneten Teil des Nordatlantiks gehören:

a) der zwischen den Längengraden 15° W und 50° W liegende Teil der nordatlantischen jahreszeitlichen Winterzone II;

b) die gesamte nordatlantische jahreszeitliche Winterzone I, wobei die Shetlandinseln als auf der Grenze gelegen betrachtet werden.

Anlage III – Zeugnisse

Internationales Freibord-Zeugnis (1966)

(Dienstsiegel)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 im Namen der Regierung von

durch *(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)*
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 anerkannten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Länge (L) gemäss Artikel 2 (8)

Freibord erteilt für:

[1]) ein neues Schiff / ein vorhandenes Schiff

Typ des Schiffes

[1]) Typ A / Typ B / Typ B mit vermindertem Freibord / Typ B mit vermehrtem Freibord

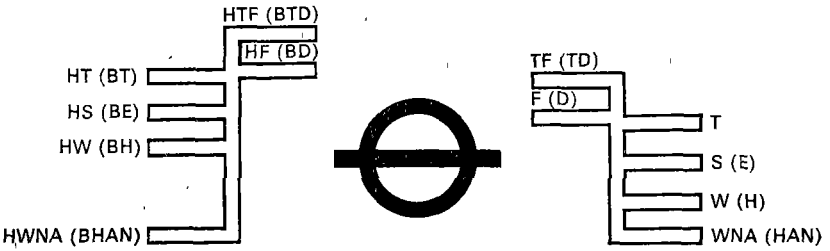
Freibord vom Decksstrich		Lademarke	
Tropen	..... mm (Zoll) (T)	..... mm (Zoll) über (S)	
Sommer	..... mm (Zoll) (S)	Oberkante der Linie durch Mittelpunkt des Ringes	
Winter	..... mm (Zoll) (W)	..... mm (Zoll) unter (S)	
Winter-Nordatlantik	..... mm (Zoll) (WNA)	..... mm (Zoll) unter (S)	
Holz-Tropen	..... mm (Zoll) (LT)	..... mm (Zoll) über (LS)	
Holz-Sommer	..... mm (Zoll) (LS)	..... mm (Zoll) über (S)	
Holz-Winter	..... mm (Zoll) (LW)	..... mm (Zoll) unter (LS)	

[1]) Nichtzutreffendes streichen.

Holz-Winter-
Nordatlantik ..... mm (Zoll) (LWNA) ..... mm (Zoll) unter (LS)

Anmerkung: Freiborde und Lademarken, die überflüssig sind, brauchen nicht in das Zeugnis eingetragen zu werden. Frischwasserabzug für alle Freiborde mit Ausnahme der Holz-Freiborde ..... mm (Zoll). Für Holz-Freiborde ..... mm (Zoll).

Die Oberkante des Deckstrichs, von der aus diese Freiborde gemessen werden, liegt .....mm (Zoll) .....-Deck an der Schiffsseite.



Datum der erstmaligen oder regelmässigen Besichtigung .....

Hiermit wird bescheinigt, dass dieses Schiff besichtigt wurde und dass die Freiborde erteilt und die vorstehend aufgeführten Lademarken angemarkt wurden, wie es das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 vorschreibt.

Dieses Zeugnis gilt bis zum ....., vorbehaltlich regelmässiger Überprüfung gemäss Artikel 14 (1) *c* des Übereinkommens.

Ausgestellt in .....

(Ausstellungsort)

am ..... 19..... .....

(Ausstellungsdatum) (Unterschrift des ausstellenden Bediensteten)
und/oder
(Siegel der ausstellenden Behörde)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist

(Unterschrift)

Anmerkungen

1 Läuft ein Schiff aus einem an einem Fluss oder Binnengewässer gelegenen Hafen aus, so ist ein Tieferladen entsprechend dem Gewicht des für den Verbrauch zwischen dem Auslaufhafen und der offenen See benötigten Treibstoffs und sonstiger Betriebsstoffe zulässig

2 Befindet sich ein Schiff in Frischwasser von Einheitsdichte, so kann die betreffende Lademarke entsprechend dem oben angegebenen Frischwasserabzug eintauchen. Bei Wasser von anderer als Einheitsdichte wird ein Abzug im Verhältnis des Unterschiedes zwischen 1,025 und der tatsächlichen Dichte gewährt

Rückseite des Zeugnisses

Hiermit wird bescheinigt, dass die regelmässige Überprüfung gemäss Artikel 14 (1) *c)* des Übereinkommens ergeben hat, dass dieses Schiff den einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens entspricht.

Ort Datum

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort Datum

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort Datum

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort Datum

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Da dieses Schiff den Vorschriften des Übereinkommens vollständig entspricht, wird die Gültigkeit dieses Zeugnisses gemäss Artikel 19 (2) des Übereinkommens bis zum verlängert

Ort Datum

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis

(Dienstsiegel)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 im Namen der Regierung von

durch *(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)*
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 anerkannten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen

Hiermit wird bescheinigt, dass das vorgenannte Schiff auf Grund der Ermächtigung des Artikels 6 (2)/Artikels 6 (4)[1]) des Übereinkommens von 1966 von dessen Vorschriften befreit ist.

Nach Artikel 6 (2) ist das Schiff von folgenden Vorschriften des Übereinkommens befreit:

.....

.....

.....

Die Fahrt, für die nach Artikel 6 (4) eine Befreiung gewährt wird, geht

von .....

nach .....

Etwaige Bedingungen, unter denen die Befreiung nach Artikel 6 (2) oder Artikel 6 (4) gewährt wird:

.....

.....

.....

Dieses Zeugnis gilt bis zum ....., vorbehaltlich etwaiger regelmässiger Überprüfungen nach Artikel 14 (1) *c* des Übereinkommens.

[1]) Nichtzutreffendes streichen.

Ausgestellt in

(Ausstellungsort)

am 19

(Ausstellungsdatum)

(Unterschrift des ausstellenden Bediensteten)
und/oder
(Siegel der ausstellenden Behörde)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufugen:

Der Unterzeichnete erklart, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemass ermachtigt worden ist.

(Unterschrift)

Ruckseite des Zeugnisses

Hiermit wird bescheinigt, dass dieses Schiff die Bedingungen, unter denen diese Befreiung gewahrt wurde, weiterhin erfullt.

Ort Datum
Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behorde

Ort Datum
Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort Datum
Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort Datum
Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Dieses Schiff erfullt weiterhin die Bedingungen, unter denen diese Befreiung gewährt wurde, und die Gultigkeit dieses Zeugnisses wird nach Artikel 19 (4) *a)* des Übereinkommens bis zum verlangert.

Ort Datum
Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behorde

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Internationalen Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens vom 5. April 1966 (...

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1967
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	49
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	9807
Datum Date Data	07.12.1967
Seite Page Pagina	1197-1290
Ref. No	10 043 833

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.