

Kapitel V

Sicherung der Seefahrt

Der bisherige Wortlaut des Kapitels V wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Regel 1

Anwendung

1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf sämtliche Schiffe auf allen Reisen Anwendung; ausgenommen hiervon sind

- .1 Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und sonstige einer Vertragsregierung gehörende oder von ihr betriebene Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen;
- .2 Schiffe, die nur die Großen Seen Nordamerikas und deren Verbindungs- und Nebengewässer östlich bis zur unteren Ausfahrt der Saint-Lambert-Schleuse in Montréal in der Provinz Québec, Kanada, befahren.

Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und sonstige einer Vertragsregierung gehörende oder von ihr betriebene Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen, sind jedoch gehalten, soweit zumutbar und durchführbar in Übereinstimmung mit diesem Kapitel zu handeln.

2 Die Verwaltung kann entscheiden, in welchem Umfang dieses Kapitel auf Schiffe Anwendung findet, die ausschließlich in Gewässern binnenwärts der in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht festgelegten Basislinien verkehren.

3 Eine starr verbundene Einheit aus einem Schubfahrzeug und dem dazugehörigen geschobenen Fahrzeug wird, wenn sie aufgrund ihrer Konstruktion zur Verwendung als integrierter Schubverband bestimmt ist, für den Zweck dieser Regel als ein einziges Schiff angesehen.

4 Die Verwaltung legt fest, in welchem Umfang die Regeln 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 und 28 auf die nachstehenden Arten von Schiffen keine Anwendung finden:

- .1 Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 auf allen Reisen;
- .2 Schiffe mit einer Bruttoreumzahl unter 150, die nicht in der Auslandfahrt eingesetzt sind;
- .3 Fischereifahrzeuge.

* In Ergänzung zum Gesetzestext wird mit Fußnoten auf die Entschliefungen, Empfehlungen und Richtlinien der IMO (im weitem Organisation genannt), der IHO und der IALA hingewiesen. Im Zweifelsfall ist der im Bundesgesetzblatt veröffentlichte Text verbindlich.

Regel 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels

- 1 bezeichnet der Ausdruck *gebaut* im Hinblick auf ein Schiff einen Bauzustand, bei dem
- .1 der Kiel gelegt ist,
 - .2 der Baubeginn eines bestimmten Schiffes erkennbar ist oder
 - .3 die Montage von mindestens 50 Tonnen oder 1 v.H. des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
- 2 ist eine *Seekarte* oder eine *nautische Veröffentlichung* eine Karte oder ein Buch für einen speziellen Zweck oder eine speziell zusammengestellte Datenbank, aus deren Bestand eine solche Karte oder ein solches Buch abgeleitet ist, wenn diese Karte, dieses Buch oder diese Datenbank von oder namens und im Auftrag einer Regierung, eines autorisierten Hydrographischen Dienstes oder einer sonstigen einschlägigen Regierungseinrichtung amtlich herausgegeben wird und dazu bestimmt ist, die Anforderungen zu erfüllen, die sich an die Führung von Seeschiffen ergeben*.
- 3 bezeichnet der Ausdruck *alle Schiffe* jedes Schiff, Boot oder sonstige Wasserfahrzeug, unabhängig von Art und Verwendungszweck.

Regel 3 Befreiungen und gleichwertiger Ersatz

- 1 Die Verwaltung kann für Schiffe ohne mechanischen Antrieb allgemeine Befreiungen von den Regeln 15, 17, 18, 19 (außer Absatz 19.2.1.7), 20, 22, 24, 25, 26, 27 und 28 gewähren.
- 2 Die Verwaltung kann für einzelne Schiffe teilweise oder an Bedingungen geknüpfte Befreiungen gewähren oder teilweise oder an Bedingungen geknüpft einen gleichwertigen Ersatz zulassen, wenn das betreffende Schiff auf einer Reise eingesetzt wird, bei der die größte Entfernung des Schiffes vom Land, die Dauer und Art der Reise, das Fehlen allgemeiner nautischer Gefahren und sonstige die Sicherheit berührende Bedingungen derart sind, dass sie die vollständige Anwendung dieses Kapitels unzumutbar oder unnötig machen; allerdings muss die Verwaltung berücksichtigen, welche Auswirkungen diese Befreiungen und dieser gleichwertige Ersatz auf die Sicherheit aller anderen Schiffe haben kann.
- 3 Jede Verwaltung legt der Organisation so bald wie möglich nach dem 1. Januar jedes Jahres einen Bericht vor, aus dem alle neuen Befreiungen und jeder neue gleichwertige Ersatz, die während des vorangegangenen Jahres nach Absatz 2 dieser Regel gewährt worden sind, sowie die dafür maßgebenden Gründe hervorgehen. Die Organisation übermittelt diese Einzelheiten den Vertragsregierungen zu deren Unterrichtung.

* Es wird auf die einschlägigen Entschlüsse und Empfehlungen der Internationalen Hydrographischen Organisation betreffend Vollmachten und Zuständigkeiten von Küstenstaaten beim Erbringen von Seekartendienstleistungen nach Regel 9 verwiesen.

Regel 4

Nautische Warnnachrichten

Jede Vertragsregierung trifft alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jede aus einer verlässlichen Quelle empfangene Nachricht über irgendwelche Gefahren unverzüglich allen Betroffenen zur Kenntnis gebracht und anderen interessierten Regierungen mitgeteilt wird.*

Regel 5

Meteorologische Dienste und Warnnachrichten

1 Die Vertragsregierungen verpflichten sich, die Sammlung meteorologischer Daten durch Schiffe auf See zu fördern und für Prüfung, Verbreitung und Austausch dieser Angaben in der Form Sorge zu tragen, die der Schifffahrt am dienlichsten ist**. Die Verwaltungen fördern die Benutzung meteorologischer Instrumente mit hohem Genauigkeitsgrad und erleichtern auf Antrag deren Prüfung. Die zuständigen nationalen Wetterdienste können Vorkehrungen für diese Prüfung treffen, die für das Schiff kostenfrei ist.

2 Die Vertragsregierungen verpflichten sich insbesondere, in Zusammenarbeit miteinander folgende Vorkehrungen auf dem Gebiet der Meteorologie zu treffen:

- .1 Schiffe durch die Herausgabe von Meldungen in Textform und, soweit möglich, in graphischer Form unter Nutzung für diesen Zweck geeigneter landgestützter Einrichtungen für terrestrische und weltraumgestützte Funkdienste vor stürmischen Winden, Stürmen und tropischen Wirbelstürmen zu warnen;
- .2 mindestens zweimal täglich über terrestrische und weltraumgestützte Funkdienste*** für die Schifffahrt geeignete Wetterinformationen herauszugeben, die Daten, Analysen, Warnungen und Vorhersagen von Wetter-, Seegangs- und Eisverhältnisse enthalten. Diese Meldungen sind in Textform und, soweit möglich, in graphischer Form zu übermitteln, einschließlich dazugehöriger Karten für meteorologische Analysen und Vorhersagen, die mittels Faksimile-Sendung oder in digitaler Form übermittelt werden, damit sie mit Hilfe des bordeigenen Datenverarbeitungssystems dargestellt werden können;
- .3 Veröffentlichungen abzufassen und herauszugeben, die für ein wirksames meteorologisches Arbeiten auf See erforderlich sind, und nach Möglichkeit tägliche Wetterkarten zur Unterrichtung auslaufender Schiffe herauszugeben und diesen zur Verfügung zu stellen;
- .4 zu veranlassen, dass ausgewählte Schiffe mit geprüften Instrumenten für den Seewetterdienst (wie Barometer, Barograph, Psychrometer und geeignetem Gerät zum Messen der Wassertemperatur) zum Gebrauch in diesem Dienst ausgerüstet werden und dass zu den Hauptterminen für synoptische Bodenbeobachtungen meteorologische Beobachtungen vorgenommen, aufgezeichnet und übermittelt werden (mindestens viermal täglich, wenn immer die Verhältnisse es gestatten), und andere Schiffe aufzufordern, vor allem in Gebie-

* Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.706(17) angenommenen "Hinweise zum Weltweiten Nautischen Warndienst der IMO und der IHO" in ihrer jeweils geltenden Fassung verwiesen.

** Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.528(13) angenommene "Empfehlung zur Wetterroutenberatung" verwiesen.

*** Es wird auf die Regeln IV/7.1.4 und IV/7.1.5 verwiesen.

ten mit geringem Schiffsverkehr, Beobachtungen einfacher Art vorzunehmen, aufzuzeichnen und abzusetzen;

- .5 Reedereien aufzufordern, so viele ihrer Schiffe wie praktisch möglich an der Durchführung und Aufzeichnung von Wetterbeobachtungen zu beteiligen, wobei diese Beobachtungen unter Verwendung der bordeigenen Ausrüstung für terrestrische oder weltraumgestützte Funkdienste zum Nutzen der verschiedenen nationalen Wetterdienste zu übermitteln sind;
- .6 die Übermittlung dieser Wetterbeobachtungen ist für die betroffenen Schiffe kostenfrei;
- .7 Schiffe in der Nähe eines tropischen Wirbelsturms oder eines vermuteten tropischen Wirbelsturms, sollen aufgefordert werden, ihre Beobachtungen nach Möglichkeit in kürzeren Zeitabständen vorzunehmen und abzusetzen, wobei die Inanspruchnahme der Schiffsoffiziere für die Schiffsführung in stürmischem Wetter zu berücksichtigen ist;
- .8 zu veranlassen, dass Wettermeldungen von oder an Schiffe unter Nutzung der entsprechenden landgestützten Einrichtungen für terrestrische und weltraumgestützte Funkdienste empfangen und ausgestrahlt werden;
- .9 Kapitäne aufzufordern, in ihrer Nähe befindliche Schiffe sowie Küstenfunkstellen zu benachrichtigen, sobald sie eine Windgeschwindigkeit von 50 Knoten oder mehr (Stärke 10 auf der Beaufort-Skala) antreffen;
- .10 die Anwendung eines einheitlichen Verfahrens in den bereits näher bezeichneten internationalen meteorologischen Diensten anzustreben und nach Möglichkeit die technischen Vorschriften und die Empfehlungen der Weltorganisation für Meteorologie zu beachten; dieser können die Vertragsregierungen jede meteorologische Frage zur Prüfung und Begutachtung vorlegen, die sich aus der Durchführung dieses Übereinkommens ergibt.

3 Die in dieser Regel bezeichneten Daten werden in einer für ihre Übermittlung geeigneten Form abgefasst und in der in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Rangfolge übermittelt. Während der Aussendung von Wettermeldungen, Vorhersagen und Warnmeldungen "An Alle" haben alle Seefunkstellen die Vollzugsordnung für den Funkdienst zu beachten.

4 Vorhersagen, Warnungen, synoptische und sonstige für Schiffe bestimmte meteorologische Daten werden entsprechend den gegenseitigen Abmachungen zwischen Vertragsregierungen von demjenigen nationalen Wetterdienst herausgegeben und verbreitet, der sich am besten zur Betreuung der verschiedenen Küstengebiete und Gebiete der Hohen See eignet, insbesondere entsprechend der Festlegung im System der Weltorganisation für Meteorologie für die Erstellung und Verbreitung meteorologischer Vorhersagen und Warnmeldungen für die Hohe See im Rahmen des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS).

Regel 6 **Eiswachdienst**

1 Der Eiswachdienst trägt zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, zur Sicherheit und Wirksamkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt im Nordatlantik bei. Schiffe, die während der Eisperiode das vom Eiswachdienst überwachte Eisberggebiet durchfahren, müssen die vom Eiswachdienst angebotenen Dienste in Anspruch nehmen.

2 Die Vertragsregierungen verpflichten sich, einen Eiswachdienst sowie einen Dienst zur Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse im Nordatlantik aufrechtzuerhalten. Während der gesamten Eisperiode, das heißt in der Zeit vom 15. Februar bis zum 1. Juli jedes Jahres, wird die südöstliche, südliche und südwestliche Grenze des Eisberggebiets in der Nähe der Großen Neufundland-Bänke überwacht, um dort verkehrende Schiffe über die Ausdehnung dieses Gefahrengebiets zu unterrichten, die Eisverhältnisse im Allgemeinen zu untersuchen sowie Schiffen und Besatzungen, die Hilfe anfordern, innerhalb des Einsatzgebiets der Wachschiffe und -flugzeuge Hilfe zu leisten. Während der übrigen Zeit des Jahres wird die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse in dem ratsam erscheinenden Umfang fortgesetzt.

3 Schiffen und Luftfahrzeugen, die für den Eiswachdienst sowie für die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse eingesetzt werden, können weitere Aufgaben zugewiesen werden, sofern diese nicht ihre Haupttätigkeit beeinträchtigen oder die Kosten dieses Dienstes erhöhen.

4 Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika erklärt sich bereit, auch weiterhin die Gesamtdurchführung des Eiswachdienstes und die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse einschließlich der Verbreitung der Erkenntnisse daraus zu übernehmen.

5 Die Bedingungen für die Durchführung, den Betrieb und die Finanzierung des Eiswachdienstes sind in den diesem Kapitel als Anhang beigefügten Regeln für die Durchführung, den Betrieb und die Finanzierung des Eiswachdienstes im Nordatlantik enthalten, die Bestandteil dieses Kapitels sind.

6 Sollte die Regierung der Vereinigten Staaten und/oder die kanadische Regierung zu irgendeinem Zeitpunkt diese Dienste einzustellen wünschen, so steht ihr/ihnen dies frei; die Vertragsregierungen regeln die Frage der Fortsetzung dieser Dienste entsprechend ihren gegenseitigen Interessen. Die Regierung der Vereinigten Staaten und/oder die kanadische Regierung muss/müssen, bevor sie diese Dienste einstellt/einstellen, allen Vertragsregierungen mit Schiffen, welche diese Dienste in Anspruch nehmen, gleichviel ob diese zur Führung ihrer Flaggen berechtigt, oder ob sie in Gebieten registriert sind, auf welche die Vertragsregierungen diese Regel erstreckt haben, unter Einhaltung einer Frist von 18 Monaten eine schriftliche Kündigung übermitteln.

Regel 7

Such- und Rettungsdienste

1 Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, sicherzustellen, dass in ihrem Zuständigkeitsgebiet die erforderlichen Maßnahmen für den Funkverkehr bei Seenotfällen und deren Koordinierung sowie für die Rettung von Menschen getroffen werden, die sich an ihren Küsten in Seenot befinden. Diese Maßnahmen umfassen die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung solcher der Sicherheit auf See dienenden Einrichtungen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsdichte auf See und der Gefahren für die Schifffahrt für durchführbar und notwendig gehalten werden; sie schließen ferner nach Möglichkeit ausreichende Einrichtungen zur Ortung und Rettung Schiffbrüchiger ein.*

* Es wird auf das Internationale Übereinkommen von 1979 über Suche und Rettung auf See sowie auf die nachstehenden von der Organisation angenommenen Entschlüsse verwiesen:

Homing capability of search and rescue (SAR) aircraft (EntschlieÙung A.225(VII));
Use of radar transponders for search and rescue purposes (EntschlieÙung A.530(13));
Search and rescue homing capability (EntschlieÙung A.616(15));
International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (EntschlieÙung A.894(21)).

2 Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, der Organisation Angaben über ihre vorhandenen Such- und Rettungseinrichtungen sowie über etwaige Pläne für Änderungen auf diesem Gebiet zur Verfügung zu stellen.

3 Fahrgastschiffe, auf die Kapitel I Anwendung findet, müssen einen Plan für die Zusammenarbeit mit zuständigen Such- und Rettungsdiensten in Notfallsituationen an Bord mitführen. Dieser Plan muss in Zusammenarbeit zwischen dem Schiff, dem Unternehmen nach der Begriffsbestimmung in Regel IX/1 und den Such- und Rettungsdiensten ausgearbeitet sein. Der Plan muss Bestimmungen über regelmäßige Übungen beinhalten, die zur Erprobung seiner Wirksamkeit durchzuführen sind. Der Plan ist auf der Grundlage der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien zu erstellen.

Regel 8

Rettungssignale

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, Vorkehrungen dafür zu treffen, dass von Such- und Rettungseinrichtungen, die an Such- und Rettungsmaßnahmen beteiligt sind, zur Verständigung mit Schiffen oder Personen in Seenot Rettungssignale verwendet werden.

Regel 9

Hydrographischer Dienst

1 Die Vertragsregierungen verpflichten sich, für die Erhebung und Zusammenführung hydrographischer Daten sowie für die Veröffentlichung, Verbreitung und Aktualisierung aller nautischen Informationen zu sorgen, die für eine sichere Schiffsführung notwendig sind.

2 Insbesondere verpflichten sich die Vertragsregierungen, nach Möglichkeit bei der Durchführung der folgenden nautischen und hydrographischen Dienste in der Weise zusammenzuarbeiten, die am besten dem Zweck dient, die Schiffsführung zu unterstützen:

- .1 sicherzustellen, dass Seevermessungen nach Möglichkeit so durchgeführt werden, dass sie den Anforderungen einer sicheren Schiffsführung genügen;
- .2 Seekarten, Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Gezeitentafeln und sonstige nautische Veröffentlichungen zu erstellen und herauszugeben, die den Bedürfnissen einer sicheren Schiffsführung genügen;
- .3 Nachrichten für Seefahrer zu veröffentlichen, damit Seekarten und nautische Veröffentlichungen auf möglichst aktuellem Stand gehalten werden können;
- .4 Vorkehrungen für eine Datenverwaltung zur Unterstützung dieser Dienstleistungen zu treffen.

3 Die Vertragsregierungen verpflichten sich, bei Seekarten und nautischen Veröffentlichungen größtmögliche Einheitlichkeit sicherzustellen und nach Möglichkeit einschlägige internationale Entschlüsse und Empfehlungen* zu berücksichtigen.

4 Die Vertragsregierungen verpflichten sich, ihre Aktivitäten in größtmöglicher Weise zu koordinieren, um sicherzustellen, dass hydrographische und nautische Informationen weltweit so rechtzeitig, verlässlich und eindeutig wie möglich zur Verfügung gestellt werden können.

* Es wird auf die einschlägigen von der Internationalen Hydrographischen Organisation angenommenen Entschlüsse und Empfehlungen verwiesen.

Regel 10

Schiffswegeführung

1 Systeme der Schiffswegeführung leisten einen Beitrag zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, zur Sicherheit und Wirksamkeit der Seefahrt und/oder zum Schutz der Meeresumwelt. Systeme der Schiffswegeführung werden zur Anwendung durch alle Schiffe, durch bestimmte Schiffsarten oder durch Schiffe, die bestimmte Ladungen befördern, empfohlen und können, wenn sie nach Maßgabe der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Kriterien* beschlossen und eingeführt worden sind, als verbindlich vorgeschrieben werden.

2 Die Organisation wird als einziges internationales Gremium anerkannt, das auf internationaler Ebene für die Erarbeitung von Richtlinien, Kriterien und Regeln für Systeme der Schiffswegeführung zuständig ist. Die Vertragsregierungen verweisen Vorschläge für die Beschlussfassung über Systeme der Schiffswegeführung an die Organisation. Die Organisation wird alle einschlägigen Angaben zu beschlossenen Systemen der Schiffswegeführung zusammenstellen und an die Vertragsregierungen weiterleiten.

3 Die Einleitung von Maßnahmen zur Einrichtung eines Systems der Schiffswegeführung fällt in die Zuständigkeit der betreffenden Regierung oder Regierungen. Bei der Schaffung solcher Systeme mit dem Ziel einer Beschlussfassung durch die Organisation sind die von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Kriterien* zu berücksichtigen.

4 Systeme der Schiffswegeführung sollen der Organisation zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Eine Regierung beziehungsweise Regierungen, die Systeme der Schiffswegeführung einführt beziehungsweise einführen, bei denen nicht beabsichtigt ist, sie der Organisation zur Beschlussfassung vorzulegen, oder die nicht von der Organisation beschlossen worden sind, ist beziehungsweise sind jedoch aufgerufen, nach Möglichkeit die von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Kriterien* zu berücksichtigen.

5 Haben zwei oder mehr Regierungen ein gemeinsames Interesse an einem bestimmten Gebiet, so sollen sie auf der Grundlage einer Vereinbarung mit einander gemeinsame Vorschläge für die Abgrenzung und Anwendung eines Systems der Schiffswegeführung in dem Gebiet ausarbeiten. Nach Eingang eines solchen Vorschlags und bevor er im Hinblick auf eine Beschlussfassung geprüft wird, sorgt die Organisation dafür, dass Einzelheiten des Vorschlags denjenigen Regierungen zugeleitet werden, die ein gemeinsames Interesse an dem Gebiet haben, darunter Länder in der Nähe des vorgeschlagenen Systems der Schiffswegeführung.

6 Die Vertragsregierungen haben die von der Organisation in Bezug auf die Schiffswegeführung beschlossenen Maßnahmen zu befolgen. Sie machen sämtliche Angaben, die für die sichere und wirksame Anwendung beschlossener Systeme der Schiffswegeführung erforderlich sind, allgemein bekannt. Die betreffende Regierung oder die betreffenden Regierungen dürfen den Verkehr in solchen Systemen überwachen. Die Vertragsregierungen unternehmen alles ihnen Mögliche, um die zweckmäßige Anwendung der von der Organisation beschlossenen Systeme der Schiffswegeführung sicherzustellen.

7 Ein Schiff muss nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen ein von der Organisation beschlossenes verbindliches System der Schiffswegeführung anwenden, das für seine Art oder für seine Ladung vorgeschrieben ist, es sei denn, dass aus zwingenden Gründen ein bestimmtes System der Schiffswegeführung nicht angewendet werden kann. Derartige Gründe sind im Schiffstagebuch zu vermerken.

* Es wird auf die von der Organisation mit EntschlieBung A.572(14) angenommenen Allgemeinen Bestimmungen über die Schiffswegeführung in ihrer geänderten Fassung verwiesen.

8 Verbindliche Systeme der Schiffswegeföhrung werden von der betreffenden Vertragsregierung oder den betreffenden Vertragsregierungen nach den von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Kriterien* überprüft.

9 Alle beschlossenen Systeme der Schiffswegeföhrung und sämtliche Maßnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung dieser Systeme müssen mit dem Völkerrecht im Einklang stehen, insbesondere mit den einschlägigen Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982.

10 Diese Regel und die dazugehörigen Richtlinien und Kriterien lassen die völkerrechtlichen Rechte und Pflichten von Regierungen oder die Rechtsordnung von Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, und von Archipelschifffahrtswegen unberührt.

Regel 11

Schiffsmeldesysteme**

1 Schiffsmeldesysteme leisten einen Beitrag zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, zur Sicherheit und Wirksamkeit der Seefahrt und/oder zum Schutz der Meeresumwelt. Ein Schiffsmeldesystem, das nach den von der Organisation nach Maßgabe dieser Regel erarbeiteten Richtlinien und Kriterien*** beschlossen und eingeföhrt worden ist, ist von allen Schiffen, von bestimmten Schiffsarten oder von Schiffen, die bestimmte Ladungen befördern, nach Maßgabe der für das betreffende System geltenden Bestimmungen anzuwenden.

2 Die Organisation wird als einziges internationales Gremium anerkannt, das auf internationaler Ebene für die Erarbeitung von Richtlinien, Kriterien und Regeln für Schiffsmeldesysteme zuständig ist. Die Vertragsregierungen verweisen Vorschläge für die Beschlussfassung über Schiffsmeldesysteme an die Organisation. Die Organisation wird alle einschlägigen Angaben zu jedem beschlossenen Schiffsmeldesystem zusammenstellen und an die Vertragsregierungen weiterleiten.

3 Die Einleitung von Maßnahmen zur Einrichtung eines Schiffsmeldesystems fällt in die Zuständigkeit der betreffenden Regierung oder Regierungen. Bei der Schaffung solcher Systeme mit dem Ziel einer Beschlussfassung durch die Organisation sind die von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Kriterien*** zu berücksichtigen.

4 Schiffsmeldesysteme, die der Organisation nicht zur Beschlussfassung vorgelegt werden, brauchen dieser Regel nicht unbedingt zu entsprechen. Regierungen, die solche Schiffsmeldesysteme einföhren, werden jedoch aufgefordert, nach Möglichkeit die von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Kriterien*** zu befolgen. Die Vertragsregierungen können der Organisation solche Systeme zur Anerkennung vorlegen.

* Es wird auf die von der Organisation mit Entschlieöung A.572(14) angenommenen Allgemeinen Bestimmungen über die Schiffswegeföhrung in ihrer geänderten Fassung verwiesen.

** Diese Regel gilt nicht für Schiffsmeldesysteme, die von Regierungen für Such- und Rettungszwecke eingerichtet worden sind; diese sind Gegenstand von Kapitel 5 des SAR-Übereinkommens von 1979 in seiner jeweils geltenden Fassung.

*** Es wird auf die vom Schiffssicherheitsausschuss der Organisation mit Entschlieöung MSC.43(64) angenommenen und mit Entschlieöung MSC.111(73) geänderten Richtlinien und Kriterien verwiesen. Ebenso wird auf die von der Organisation mit Entschlieöung A.851(20) angenommenen Allgemeinen Grundsätze für Schiffsmeldesysteme und Schiffsmeldevorschriften, einschließlich Richtlinien für die Meldung von Vorfällen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und Meeresschadstoffen verwiesen.

5 Haben zwei oder mehr Regierungen ein gemeinsames Interesse an einem bestimmten Gebiet, so sollen sie auf der Grundlage einer Vereinbarung mit einander Vorschläge für ein koordiniertes Schiffsmeldesystem ausarbeiten. Bevor ein Vorschlag für ein solches Schiffsmeldesystem zur Beschlussfassung geprüft wird, leitet die Organisation Einzelheiten des betreffenden Vorschlags denjenigen Regierungen zu, die ein gemeinsames Interesse an dem Gebiet haben, das von dem vorgeschlagenen System erfasst wird. Wird ein koordiniertes Schiffsmeldesystem beschlossen und eingeführt, so müssen dafür einheitliche Verfahrens- und Betriebsvorschriften gelten.

6 Nach der Beschlussfassung über ein Schiffsmeldesystem im Einklang mit dieser Regel ergreift die betreffende Regierung beziehungsweise ergreifen die betreffenden Regierungen alle notwendigen Maßnahmen, um sämtliche für die wirksame und zweckmäßige Nutzung des Systems erforderlichen Angaben allgemein bekannt zu machen. Jedes beschlossene Schiffsmeldesystem muss interaktionsfähig und in der Lage sein, Schiffe bei Bedarf mit Informationen zu unterstützen. Diese Systeme müssen in Übereinstimmung mit den von der Organisation nach Maßgabe dieser Regel erarbeiteten Richtlinien und Kriterien* betrieben werden.

7 Der Kapitän eines Schiffes muss die Vorschriften für beschlossene Schiffsmeldesysteme einhalten und der zuständigen Behörde alle im Einklang mit dem jeweiligen System vorgeschriebenen Angaben melden.

8 Alle beschlossenen Schiffsmeldesysteme und sämtliche Maßnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung dieser Systeme müssen mit dem Völkerrecht im Einklang stehen, insbesondere mit den einschlägigen Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen.

9 Diese Regel und die dazugehörigen Richtlinien und Kriterien lassen die völkerrechtlichen Rechte und Pflichten von Regierungen oder die Rechtsordnung von Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, und von Archipelschiffahrtswegen unberührt.

10 Die Teilnahme von Schiffen entsprechend den Bestimmungen beschlossener Schiffsmeldesysteme ist für die betreffenden Schiffe kostenfrei.

11 Die Organisation sorgt dafür, dass beschlossene Schiffsmeldesysteme nach den von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Kriterien überprüft werden.

Regel 12

Schiffsverkehrsdienste

1 Schiffsverkehrsdienste (VTS) leisten einen Beitrag zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, zur Sicherheit und Wirksamkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt, der angrenzenden Küstengebiete, der Arbeitsstätten und der meeres technischen Anlagen vor möglichen ungünstigen Auswirkungen des Seeverkehrs.

2 Die Vertragsregierungen verpflichten sich, überall dort für die Einrichtung von Schiffsverkehrsdiensten zu sorgen, wo nach ihrer Auffassung die Verkehrsdichte oder das Ausmaß der Gefahren solche Dienste rechtfertigen.

* Es wird auf die vom Schiffssicherheitsausschuss der Organisation mit EntschlieÙung MSC.43(64) angenommenen und mit EntschlieÙung MSC.111(73) geänderten Richtlinien und Kriterien verwiesen. Ebenso wird auf die von der Organisation mit EntschlieÙung A.851(20) angenommenen Allgemeinen Grundsätze für Schiffsmeldesysteme und Schiffsmeldevorschriften, einschließlich Richtlinien für die Meldung von Vorfällen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und Meeresschadstoffen verwiesen.

3 Die Vertragsregierungen, die Schiffsverkehrsdienste planen und einrichten, müssen, wo immer möglich, die von der Organisation erarbeiteten Richtlinien* befolgen. Die Nutzung von Schiffsverkehrsdiensten darf jedoch nur in Seegebieten innerhalb des Küstenmeers eines Küstenstaats verbindlich vorgeschrieben werden.

4 Die Vertragsregierungen haben dafür zu sorgen, dass die Teilnahme von Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, an Schiffsverkehrsdiensten und die Einhaltung der dafür geltenden Bestimmungen durch diese Schiffe sichergestellt ist.

5 Diese Regel und die von der Organisation beschlossenen Richtlinien lassen die völkerrechtlichen Rechte und Pflichten von Regierungen oder die Rechtsordnung von Meeren, die der internationalen Schifffahrt dienen, und von Archipelschiffahrtswegen unberührt.

Regel 13

Errichtung und Betrieb von Seezeichen

1 Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, soweit sie es für praktisch durchführbar und erforderlich hält, entweder einzeln oder in Zusammenarbeit mit anderen Vertragsregierungen Seezeichen zu errichten, die durch die Verkehrsdichte gerechtfertigt oder das Ausmaß der Gefahren erforderlich sind.

2 Um bei Seezeichen die größtmögliche Einheitlichkeit zu erreichen, verpflichten sich die Vertragsregierungen, bei der Errichtung von Seezeichen die internationalen Empfehlungen und Richtlinien** zu berücksichtigen.

3 Die Vertragsregierungen verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass Angaben über Seezeichen allen Betroffenen zur Verfügung gestellt werden. Änderungen bei den Aussendungen von Positionsbestimmungssystemen, welche die Leistung der auf Schiffen eingebauten Empfänger beeinträchtigen könnten, sind nach Möglichkeit zu vermeiden und dürfen erst nach rechtzeitiger und genügend umfangreicher Vorankündigung vorgenommen werden.

Regel 14

Schiffsbesatzung

1 Die Vertragsregierungen verpflichten sich, für die Schiffe unter ihrer Flagge Maßnahmen beizubehalten oder erforderlichenfalls einzuführen, durch die gewährleistet wird, dass hinsichtlich des Schutzes des menschlichen Lebens auf See alle Schiffe ausreichend und sachgemäß besetzt sind.***

2 Jedes Schiff, auf das Kapitel I Anwendung findet, muss mit einem von der Verwaltung ausgestellten Schiffsbesatzungszeugnis oder einem gleichwertigen Dokument versehen sein, das als Nachweis für die Mindestbesatzungsstärke dient, die zur Erfüllung des Absatzes 1 als erforderlich gilt.

3 Auf allen Schiffen wird, damit eine wirksame Leistungsfähigkeit der Besatzung in Sicherheitsangelegenheiten gewährleistet ist, eine Arbeitssprache festgelegt und ins Schiffsstagebuch eingetragen. Das Unternehmen nach der Begriffsbestimmung in Regel IX/1

* Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.875(20) angenommenen Richtlinien über Schiffsverkehrsdienste verwiesen.

** Es wird auf die einschlägigen Empfehlungen und Richtlinien der IALA sowie auf das Rundschreiben SN/Circ.107 – englischer Titel: "Maritime Buoyage System" – verwiesen.

*** Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.890(21) angenommenen Grundsätze über die Mindestbesatzungsstärke verwiesen.

beziehungsweise der Kapitän legt die geeignete Arbeitssprache fest. Jeder Seemann muss diese Sprache verstehen und gegebenenfalls in dieser Sprache Befehle und Anweisungen geben und Meldung erstatten können. Ist die Arbeitssprache keine Amtssprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, so ist allen Plänen und Listen, die an Bord ausgehängt werden müssen, eine Übersetzung in die Arbeitssprache beizufügen.

4 Auf der Kommandobrücke von Schiffen, auf die Kapitel I Anwendung findet, ist zur Verständigung von Schiff zu Schiff und von Schiff zu Land sowie zur Verständigung zwischen Lotsen und Mitgliedern der Brückenwache Englisch* als Arbeitssprache zu verwenden, sofern die Personen, die unmittelbar an der Nachrichtenübermittlung beteiligt sind, nicht eine gemeinsame andere Sprache als Englisch sprechen.

Regel 15

Grundsätze betreffend die Gestaltung der Kommandobrücke, die Gestaltung und Anordnung von Navigationssystemen und -ausrüstung sowie Verfahren auf der Kommandobrücke

Alle Entscheidungen, die zum Zweck der Anwendung der Regeln 19, 22, 24, 25, 27 und 28 getroffen werden und die Gestaltung der Kommandobrücke, die Gestaltung und Anordnung von Navigationssystemen und -ausrüstung sowie Verfahren auf der Kommandobrücke betreffen**, müssen nachstehende Ziele verfolgen:

- .1 Erleichterung der von der Brückenwache und vom Lotsen zu erfüllenden Aufgaben durch vollständiges Erfassen der Lage und sichere Führung des Schiffes unter allen Betriebsbedingungen;
- .2 Förderung des zweckmäßigen und sicheren Umgangs mit den auf der Kommandobrücke zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln;
- .3 Ermöglichung eines bequemen und unterbrechungsfreien Zugriffs auf wesentliche Informationen für die Brückenwache und den Lotsen, wobei diese Informationen in einer leicht verständlichen und unzweideutigen Weise dargestellt sind und für Steuerungselemente und Anzeigen einheitliche Symbole und Verschlüsselungssysteme verwendet werden;
- .4 Angabe des Betriebszustands selbsttätig ablaufender Funktionen und integrierter Komponenten, Systeme und/oder Subsysteme;
- .5 Ermöglichung einer raschen, unterbrechungsfreien und wirksamen Informationsverarbeitung und Entscheidungsfindung durch die Brückenwache und den Lotsen;
- .6 Verhinderung oder zumindest weitgehende Verringerung übermäßiger oder unnötiger Arbeit und Vermeidung von Verhältnissen oder Ablenkungsmomenten auf der Kommandobrücke, die Ermüdung verursachen oder die Aufmerksamkeit der Brückenwache und des Lotsen stören könnten;

* Hierfür können die von der Organisation mit Entschliebung A.918(22) angenommenen Standard-Redewendungen für die Seefahrt (Standard Marine Communications Phrases, SMCP) verwendet werden.

** Es wird auf die "Richtlinien zur ergonomischen Gestaltung der Brücke und der Brückenausrüstung", (MSC/Circ.982), die "Leistungsanforderungen für integrierte Brückensysteme" (Entschliebung MSC.64(67), Anlage 1) und die "Leistungsanforderungen für integrierte Navigationssysteme" (Entschliebung MSC.86(70), Anlage 3) verwiesen.

- .7 weitgehende Verringerung der Gefahr menschlichen Versagens sowie so frühzeitige Feststellung eines etwa auftretenden Versagens durch Überwachungs- und Alarmierungssysteme, dass die Brückenwache und der Lotse noch geeignete Gegenmaßnahmen treffen können.

Regel 16

Unterhaltung der Ausrüstung

1 Der Verwaltung muss nachgewiesen werden, dass ausreichende Vorkehrungen getroffen sind, um sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit der in diesem Kapitel vorgeschriebenen Ausrüstung erhalten bleibt.

2 Soweit in den Regeln I/7 Buchstabe b Ziffer ii, I/8 und I/9 nicht etwas anderes vorgesehen ist, reichen Funktionsstörungen der Ausrüstung – obwohl alle zumutbaren Maßnahmen zur Unterhaltung der nach diesem Kapitel vorgeschriebenen Ausrüstung in einem einwandfreien Betriebszustand getroffen worden sind – nicht aus, das Schiff als seeuntüchtig zu betrachten oder es in Häfen festzuhalten, in denen Reparaturmöglichkeiten nicht ohne weiteres verfügbar sind; allerdings muss der Kapitän geeignete Vorkehrungen dafür treffen, dass bei der Planung und Durchführung einer sicheren Reise zu einem Hafen, in dem die Reparaturen vorgenommen werden können, die nicht betriebsfähige Ausrüstung oder die nicht zur Verfügung stehenden Informationen berücksichtigt werden.

Regel 17

Elektromagnetische Verträglichkeit

1 Die Verwaltungen stellen sicher, dass auf Schiffen, die an oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, alle elektrischen und elektronischen Geräte auf oder in der Nähe der Kommandobrücke unter Berücksichtigung der von der Organisation erarbeiteten Empfehlungen* auf ihre elektromagnetische Verträglichkeit geprüft worden sind.

2 Elektrische und elektronische Geräte werden so eingebaut, dass eine elektromagnetische Interferenz das einwandfreie Arbeiten der Navigationssysteme und -ausrüstung nicht beeinträchtigt.

3 Tragbares elektrisches und elektronisches Gerät darf nicht auf der Kommandobrücke betrieben werden, wenn es das einwandfreie Arbeiten der Navigationssysteme und -ausrüstung beeinträchtigen könnte.

Regel 18

Zulassung und Besichtigung von Navigationssystemen und -ausrüstung und Schiffsdatenschreiber sowie Leistungsanforderungen an diese Geräte

1 Die zur Erfüllung der Vorschriften in den Regeln 19 und 20 erforderlichen Systeme und Ausrüstungen müssen von einer Bauart sein, die von der Verwaltung zugelassen ist.

* Es wird auf die von der Organisation mit EntschlieÙung A.813(19) angenommenen Allgemeinen Vorschriften für die elektromagnetische Verträglichkeit aller elektrischen und elektronischen Gegenstände der Schiffsausrüstung verwiesen.

2 Systeme und Ausrüstungen einschließlich gegebenenfalls dazugehöriger Ersatzvorrichtungen, die an oder nach dem 1. Juli 2002 eingebaut worden sind, um die Funktionsanforderungen der Regeln 19 und 20 zu erfüllen, müssen geeigneten Leistungsanforderungen entsprechen, die nicht geringer sein dürfen als die von der Organisation angenommenen*.

* Es wird auf die betreffenden von der Organisation angenommenen Empfehlungen verwiesen.

"Empfehlung für allgemeine Anforderungen an auf Schiffen mitgeführte Funkausrüstungen als Teil des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) und an elektronische Navigationshilfen" (Entschliebung A.694(17));

"Empfehlung für Leistungsanforderungen an Kreiselkompass" (Entschliebung A.424(XI));

"Empfehlung für Leistungsanforderungen für Radaranlagen" (Entschliebung MSC.64(67), Anlage 4);

"Leistungsanforderungen für Automatische Radar-Plöthilfen (ARPA)" (Entschliebung A.823(19));

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Elektronische Seekartendarstellungs- und Informationssysteme (ECDIS)" (Entschliebung A.817(19) in der durch die Entschliebungen MSC. 64(67), Anlage 5, beziehungsweise MSC.86(70), Anlage 4, geänderten Fassung);

"Empfehlung von Genauigkeitsanforderungen für die Navigation" (Entschliebung A.529(13));

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für an Bord mitgeführte LORAN-C- und Chayka-Navigationsempfänger" (Entschliebung A.818(19));

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für an Bord mitgeführte Empfangsanlagen eines Weltweiten Positionsbestimmungssystems (GPS)" (Entschliebung MSC.819(19) in der durch Entschliebung MSC.112(73) geänderten Fassung);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für an Bord mitgeführte Empfangsanlagen eines Weltweiten Navigations-Satellitensystems (GLONASS)" (Entschliebung MSC.53(66) in der durch Entschliebung MSC.113(73) geänderten Fassung);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für an Bord mitgeführte DGPS- und DGLONASS-See-Funkbaken-Empfangsanlagen" (Entschliebung MSC.64(67), Anlage 2, in der durch Entschliebung MSC.114(73) geänderten Fassung);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für kombinierte GPS/GLONASS-Empfangsanlagen" (Entschliebung MSC.74(69), Anlage 1, in der durch Entschliebung MSC.115(73) geänderten Fassung);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Selbststeueranlagen" (Entschliebung MSC.64(67), Anlage 3);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Bahnführungssysteme" (Entschliebung MSC.74(69), Anlage 2);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen ein Weltweites Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)" (Entschliebung MSC.74(69), Anlage 3);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Echolotanlagen" (Entschliebung A.224(VII) in der durch Entschliebung MSC.74(69), Anlage 4, geänderten Fassung);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Geräte zum Anzeigen der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Distanz (Fahrtmessanlagen)" (Entschliebung A.824(19) in der durch Entschliebung MSC.96(72) geänderten Fassung);

"Leistungsanforderungen für Wendeanzeiger" (Entschliebung A.526(13));

"Empfehlung für die Vereinheitlichung von Leistungsanforderungen für Navigationsausrüstung" (Entschliebung A.575(14));

"Empfehlung für die Messung von Schalldruckpegeln im Schiffsbrückenbereich" (Entschliebung A.343(IX));

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Radarreflektoren" (Entschliebung A.384(X));

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Magnetkompass" (Entschliebung A.382(X));

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Tagsignalscheinwerfer" (Entschliebung MSC.95(72));

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Schallsignal-Empfangsanlagen" (Entschliebung MSC.86(70), Anlage 1);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für marine magnetische Steuerkurstransmitter (TMHDs)" (Entschliebung MSC.86(70), Anlage 2);

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für Schiffsdatenschreiber (VDRs)" (Entschliebung A.861(20));

"Empfehlung von Leistungsanforderungen für marine Steuerkurstransmitter (THDs)" (Entschliebung MSC.116(73)).

3 Werden auf Schiffen, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, Systeme und Ausrüstungen ausgetauscht oder hinzugefügt, so müssen diese Systeme und Ausrüstungen, sofern zumutbar und praktisch durchführbar, den Anforderungen in Absatz 2 genügen.

4 Systeme und Ausrüstungen, die eingebaut worden sind, bevor die Organisation Leistungsanforderungen angenommen hat, können später nach Ermessen der Verwaltung von der vollständigen Erfüllung jener Normen befreit werden, wobei die von der Organisation angenommenen empfohlenen Kriterien zu berücksichtigen sind. Allerdings müssen elektronische Seekartendarstellungs- und Informationssysteme (ECDIS), damit sie die Vorschrift in Regel 19.2.1.4 über das Mitführen von Seekarten erfüllen, Leistungsanforderungen genügen, die nicht geringer sein dürfen als die von der Organisation angenommenen und zum Zeitpunkt des Einbaus gültigen Leistungsanforderungen, oder bei Systemen, die vor dem 1. Januar 1999 eingebaut worden sind, Leistungsanforderungen, die nicht geringer sein dürfen als die von der Organisation am 23. November 1995 angenommenen*.

5 Die Verwaltung schreibt vor, dass die Hersteller über ein von einer zuständigen Behörde geprüftes Qualitätssicherungssystem verfügen müssen, um eine ununterbrochene Erfüllung der Baumusterzulassungsbedingungen zu gewährleisten. Ersatzweise kann die Verwaltung ein Endabnahmeverfahren anwenden, bei dem die Einhaltung der Baumusterzulassung vor dem Einbau des Produkts an Bord durch eine zuständige Behörde geprüft wird.

6 Vor der Erteilung einer Zulassung für Systeme oder Ausrüstungen mit neuartigen Eigenschaften, die von diesem Kapitel nicht erfasst sind, stellt die Verwaltung sicher, dass durch diese Eigenschaften Funktionen geleistet werden, die mindestens ebenso wirksam sind wie die in diesem Kapitel vorgeschriebenen.

7 Wird Ausrüstung, für die von der Organisation Leistungsanforderungen erarbeitet worden sind, auf Schiffen zusätzlich zu den in den Regeln 19 und 20 vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen mitgeführt, so bedürfen diese einer Zulassung und müssen nach Möglichkeit Leistungsanforderungen erfüllen, die nicht geringer sind als die von der Organisation angenommenen.

8 Das Schiffsdatenschreiber-System einschließlich sämtlicher Sensoren ist einer jährlichen Leistungsprüfung zu unterziehen. Die Prüfung ist von einer zugelassenen Prüf- oder Kundendiensteinrichtung durchzuführen und dient dazu, die Genauigkeit, die Anzeigedauer und die Wiederherstellbarkeit der aufgezeichneten Daten zu überprüfen. Zusätzlich sind Probeläufe und Überprüfungen zur Feststellung der Wartungsfreundlichkeit aller Schutzabdeckungen und Vorrichtungen durchzuführen, die dem leichteren Orten des Schiffsdatenschreibers dienen. Eine Abschrift des von der Prüfeinrichtung ausgestellten Prüfzeugnisses mit dem Datum der erfolgreichen Prüfung und den der Prüfung zugrunde liegenden Leistungsanforderungen ist an Bord mitzuführen.

Regel 19

An Bord mitzuführende Navigationssysteme und Ausrüstung

1 Anwendung und Vorschriften

Vorbehaltlich der Regel 1.4 gilt folgendes:

* Es wird auf die Empfehlung über Leistungsanforderungen für elektronische Seekartendarstellungs- und Informationssysteme (ECDIS) (Entschlüsselung A.817(19)) verwiesen.

1.1 Schiffe, die an oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, müssen mit Navigationssystemen und Ausrüstung ausgerüstet sein, welche die in den Absätzen 2.1 bis 2.9 genannten Vorschriften erfüllen.

1.2 Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, müssen

- .1 sofern sie diese Regel nicht in vollem Umfang erfüllen, vorbehaltlich der Absätze 1.2.2 und 1.2.3 weiterhin mit der Ausrüstung ausgerüstet sein, welche die Vorschriften in den Regeln V/11, V/12 und V/20 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der vor dem 1. Juli 2002 gültigen Fassung erfüllt;
- .2 spätestens bei der ersten Besichtigung nach dem 1. Juli 2002 mit der in Absatz 2.1.6 vorgeschriebenen Ausrüstung oder mit den dort vorgeschriebenen Systemen ausgerüstet sein, wobei dann das Peilfunkgerät nach Kapitel V Regel 12 Buchstabe p des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der vor dem 1. Juli 2002 gültigen Fassung nicht mehr vorgeschrieben ist, und
- .3 spätestens zu dem in den Absätzen 2.4.2 und 2.4.3 genannten jeweiligen Zeitpunkt mit dem nach Absatz 2.4 vorgeschriebenen System ausgerüstet sein.

2 Navigationsausrüstung und -systeme an Bord

2.1 Alle Schiffe unabhängig von ihrer Größe müssen ausgerüstet sein

- .1 mit einem ordnungsgemäß kompensierten Magnetregelkompass oder mit einer anderen von jeder Stromversorgung unabhängigen Vorrichtung zur Bestimmung des Kurses des Schiffes und zur Anzeige der ermittelten Werte am Hauptsteuerstand;
- .2 mit einem Peildioptr oder einer Kompass-Peileinrichtung oder mit einer anderen von jeder Stromversorgung unabhängigen Vorrichtung zur Vornahme von Peilungen über einen Bogen des Horizonts von 360 Grad;
- .3 mit einer Vorrichtung zum jederzeitigen Korrigieren der angezeigten Kurs- und Peilwerte auf rechtweisende Werte;
- .4 mit Seekarten und nautischen Veröffentlichungen zum Planen und zur Anzeige der Bahn des Schiffes für die vorgesehene Reise sowie zum Mitplotten und Überwachen der Schiffsposition während der gesamten Reise; ein elektronisches Seekartendarstellungs- und Informationssystem (ECDIS) kann als Erfüllung der Vorschriften dieses Absatzes über das Mitführen von Seekarten anerkannt werden;
- .5 mit Ersatzvorrichtungen zur Erfüllung der Funktionsanforderungen des Absatzes .4, falls diese Funktion teilweise oder ganz von elektronischen Vorrichtungen erfüllt wird;*

* Ein angemessenes Portfolio an Papier-Seekarten kann als Redundanzvorrichtung für ECDIS gelten. Auch andere Redundanzvorrichtungen für ECDIS sind annehmbar (siehe Anhang 6 zur Änderung der Entschließung A.817(19)).

- .6 mit einem Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem oder ein terrestrisches Funknavigationssystem oder einer anderen Vorrichtung, die während der beabsichtigten Reise jederzeit dazu benutzt werden kann, die Position des Schiffes selbsttätig zu bestimmen und zu aktualisieren;
- .7 falls die Bruttoreaumzahl des Schiffes weniger als 150 beträgt und sofern praktisch durchführbar, mit einem Radarreflektor oder einer anderen Vorrichtung, die das Auffinden durch andere Schiffe ermöglicht, deren Navigations-Radaranlage auf dem 9-GHz- oder dem 3-GHz-Frequenzband arbeitet;
- .8 bei vollständig geschlossener Kommandobrücke des Schiffes, und sofern die Verwaltung nicht etwas anderes bestimmt, mit einer Schallsignalempfangsanlage oder mit einer anderen Vorrichtung, durch die der nautische Wachoffizier in die Lage versetzt wird, Schallsignale zu hören und deren Herkunftsrichtung zu bestimmen;
- .9 mit einem Telefon oder mit einer anderen Vorrichtung zur Übermittlung von Kursangaben an den Notruderstand, sofern ein solcher vorhanden ist.

2.2 Alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr und Fahrgastschiffe unabhängig von ihrer Größe müssen zusätzlich zu den Vorschriften von Absatz 2.1 ausgerüstet sein

- .1 mit einem Magnetreservekompass, der mit dem Magnetkompass nach Absatz 2.1.1 austauschbar ist, oder mit einer anderen Vorrichtung, welche die Funktion nach Absatz 2.1.1 in Form eines Ersatz- oder Zweitgeräts erfüllen kann;
- .2 mit einem Tagsignalscheinwerfer oder mit einer anderen Vorrichtung zur Nachrichtenübermittlung mittels Licht bei Tag und Nacht unter Verwendung einer elektrischen Energiequelle, die nicht ausschließlich von der Stromversorgung des Schiffes abhängig ist.

2.3 Alle Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 300 und mehr und Fahrgastschiffe unabhängig von ihrer Größe müssen zusätzlich zur Erfüllung der Vorschriften von Absatz 2.2 ausgerüstet sein

- .1 mit einer Echolotanlage oder mit einer anderen elektronischen Vorrichtung zum Messen und Anzeigen der zur Verfügung stehenden Wassertiefe;
- .2 mit einer im 9-GHz-Frequenzband arbeitenden Radaranlage oder mit einer anderen Vorrichtung zum Ermitteln und Anzeigen des Abstands und der Peilung von Radartranspondern, anderen Überwasserfahrzeugen, von Hindernissen, Küstenlinien sowie von schwimmenden und festen Seezeichen zur Unterstützung der Schiffsführung und der Verhütung von Zusammenstößen;
- .3 mit einer elektronischen Plotthilfe oder mit einer anderen Vorrichtung zum elektronischen Plotten des Abstands und der Peilung von Zielen zur Ermittlung der Gefahr von Zusammenstößen;
- .4 mit einem Gerät zum Messen von Geschwindigkeit und Entfernung oder mit einer anderen Vorrichtung zum Anzeigen der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Entfernung durchs Wasser;
- .5 mit einem ordnungsgemäß kalibrierten Kursübermittlungsgerät oder mit einer anderen Vorrichtung zur Übermittlung von Kursangaben, um diese in die in den Absätzen 2.3.2, 2.3.3 und 2.4 genannten Geräte einzugeben.

2.4 Alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr in der Auslandsfahrt, Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr, die nicht in der Auslandsfahrt eingesetzt sind, und Fahrgastschiffe unabhängig von ihrer Größe müssen mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS) wie folgt ausgerüstet sein:

- .1 Schiffe, die an oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind;
- .2 Schiffe in der Auslandsfahrt, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, wie folgt:
 - .2.1 Fahrgastschiffe spätestens am 1. Juli 2003;
 - .2.2 Tankschiffe spätestens bei der ersten Besichtigung ihrer Sicherheitsausrüstung* an oder nach dem 1. Juli 2003;
 - .2.3 andere als Fahrgastschiffe und Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 50 000 und mehr spätestens am 1. Juli 2004;
 - .2.4 andere als Fahrgastschiffe und Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 10 000 und mehr, jedoch weniger als 50 000, spätestens am 1. Juli 2005;
 - .2.5 andere als Fahrgastschiffe und Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 und mehr, jedoch weniger als 10 000, spätestens am 1. Juli 2006;
 - .2.6 andere als Fahrgastschiffe und Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 300 und darüber, jedoch weniger als 3 000, spätestens am 1. Juli 2007;
- .3 Schiffe, die nicht in der Auslandsfahrt eingesetzt sind und vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, spätestens am 1. Juli 2008;
- .4 die Verwaltung kann Schiffe von der Anwendung dieses Absatzes befreien, wenn diese Schiffe binnen zwei Jahren nach dem in den Absätzen 2.4.2 und 2.4.3 genannten jeweiligen Stichtag endgültig außer Dienst gestellt werden;
- .5 Das automatische Schiffsidentifizierungssystem (AIS) muss
 - .1 selbsttätig an entsprechend ausgerüstete Landstationen, Schiffe und Luftfahrzeuge bestimmte Angaben liefern, insbesondere zu Identität des Schiffes, Typ, Position, Kurs, Geschwindigkeit und Navigationszustand sowie weitere sicherheitsbezogene Angaben;
 - .2 selbsttätig solche Angaben von ähnlich ausgerüsteten Schiffen empfangen;
 - .3 Schiffe überwachen und ihre Bahn verfolgen;
 - .4 mit landgestützten Einrichtungen Daten austauschen;
- .6 Absatz 2.4.5 findet keine Anwendung in Fällen, in denen internationale Übereinkünfte, Regeln oder Normen den Schutz von Schiffsführungsinformationen vorsehen, und

* Es wird auf Regel I/8 verwiesen.

- .7 beim Betrieb automatischer Schiffsidentifizierungssysteme sind die von der Organisation angenommenen Richtlinien* zu berücksichtigen.

2.5 Alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr müssen zusätzlich zur Erfüllung der Vorschriften des Absatzes 2.3 mit Ausnahme der Absätze 2.3.3 und 2.3.5 sowie zusätzlich zur Erfüllung der Vorschriften des Absatzes 2.4 ausgerüstet sein

- .1 mit einem Kreiselkompass oder mit einer anderen Vorrichtung zur Ermittlung und Anzeige ihres Kurses mit schiffseigenen nicht auf magnetischer Grundlage arbeitenden Mitteln und zur Übermittlung von Kursangaben, um dies ein die in den Absätzen 2.3.2, 2.4 und 2.5.5 genannten Geräte einzugeben;
- .2 mit einem Tochterkreiselkompass oder mit einer anderen Vorrichtung für die optische Anzeige der Kursangaben am Notruderstand, sofern ein solcher vorhanden ist;
- .3 mit einem Tochterkreiselkompass oder mit einer anderen Vorrichtung zur Vornahme von Peilungen über einen Bogen des Horizonts von 360 Grad unter Verwendung des Kreiselkompasses oder einer anderen in Absatz 2.5.1 genannten Vorrichtung. Allerdings brauchen Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 1 600 mit einer solchen Vorrichtung nur ausgerüstet zu sein, soweit dies möglich ist;
- .4 mit Geräten für die Anzeige der Ruderlage, Propellerdrehzahl, Querstrahlruder, Steigung und Betriebsweise der Verstellpropeller oder mit einer anderen Vorrichtung zum Ermitteln und Anzeigen der Ruderlage, Propellerdrehzahl, Schubkraft und -richtung der Querstrahlruder und gegebenenfalls der Schubkraft und -richtung der seitlich wirkenden Querstrahlruder sowie der Steigung und Betriebsweise des Verstellpropellers, die alle am Kommando-stand abzulesen sein müssen;
- .5 mit einer automatischen Plotthilfe oder mit einer anderen Vorrichtung zum automatischen Plotten des Abstands und der Peilung anderer Ziele zur Ermittlung der Gefahr von Zusammenstößen.

2.6 Auf allen Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr sollte der Ausfall eines einzelnen Ausrüstungsgegenstands nicht die Fähigkeit des Schiffes verringern, die Vorschriften der Absätze 2.1.1, 2.1.2 und 2.1.4 zu erfüllen.

2.7 Alle Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 und mehr müssen zusätzlich zur Erfüllung der Vorschriften des Absatzes 2.5 ausgerüstet sein

- .1 mit einer im 3-GHz-Frequenzband arbeitenden Radaranlage oder, soweit dies von der Verwaltung als angemessen erachtet wird, mit einer zweiten im 9-GHz-Frequenzband arbeitenden Radaranlage oder mit einer anderen Vorrichtung zum Ermitteln und Anzeigen des Abstands und der Peilung von anderen Überwasserfahrzeugen, von Hindernissen, Küstenlinien sowie von schwimmenden und festen Seezeichen zur Unterstützung der Schiffsführung und der Verhütung von Zusammenstößen, die in ihrer Arbeitsweise von den in Absatz 2.3.2 genannten Vorrichtungen unabhängig ist;

* Es wird auf die von der Organisation noch zu erarbeitenden Richtlinien für den Betrieb von automatischen Schiffsidentifizierungssystemen verwiesen.

- .2 mit einer zweiten automatischen Plotthilfe oder mit einer anderen Vorrichtung zum automatischen Plotten des Abstands und der Peilung fremder Ziele zum Ermitteln der Gefahr von Zusammenstößen, die in ihrer Arbeitsweise von den in Absatz 2.5.5 genannten Vorrichtungen unabhängig ist.

2.8 Alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 10 000 und mehr müssen zusätzlich zur Erfüllung der Vorschriften des Absatzes 2.7 mit Ausnahme des Absatzes 2.7.2 ausgerüstet sein

- .1 mit einer automatischen Radarbildauswerthilfe oder mit einer anderen Vorrichtung zum automatischen Plotten des Abstands und der Peilung von mindestens 20 fremden Zielen, die mit einem Gerät für die Anzeige der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Entfernung durch das Wasser verbunden sein muss, zum Ermitteln der Gefahr von Zusammenstößen und zur Simulation eines Probemanövers,
- .2 mit einem Kursüberwachungs- oder Bahnführungssystem oder mit einer anderen Vorrichtung zur automatischen Überwachung und Einhaltung eines bestimmten Kurses und/oder einer geraden Bahn.

2.9 Alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 50 000 und mehr müssen zusätzlich zur Erfüllung der Vorschriften des Absatzes 2.8 ausgerüstet sein

- .1 mit einem Drehgeschwindigkeitsanzeiger oder mit einer anderen Vorrichtung zum Ermitteln und Anzeigen der Drehgeschwindigkeit;
- .2 mit einem Gerät zum Messen von Geschwindigkeit und zurückgelegter Entfernung über Grund oder mit einer anderen Vorrichtung zum Anzeigen der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Entfernung über Grund in Vorausrichtung und als seitliche Versetzung.

3 Sind nach dieser Regel "andere Vorrichtungen" erlaubt, so müssen diese von der Verwaltung nach Regel 18 zugelassen sein.

4 Die in dieser Regel genannten Navigationsausrüstungen und -systeme müssen so eingebaut, geprüft und instandgehalten werden, dass die Möglichkeit einer Funktionsstörung auf ein Mindestmaß beschränkt ist.

5 Können Navigationsausrüstung und -systeme wahlweise in unterschiedlichen Betriebsweisen betrieben werden, so muss jeweils die tatsächliche Betriebsweise angezeigt sein.

6 Integrierte Brückensysteme* müssen so angeordnet sein, dass der Ausfall eines einzelnen Subsystems dem nautischen Wachoffizier durch einen akustischen und optischen Alarm unmittelbar angezeigt wird und nicht den Ausfall eines anderen Subsystems verursacht. Bei Ausfall eines Teils eines integrierten Navigationssystems** muss es möglich sein, jeden anderen einzelnen Ausrüstungsgegenstand beziehungsweise jedes andere einzelne Teil des Systems getrennt zu betreiben.

* Es wird auf EntschlieÙung MSC.64(67), Anlage 1 – "Leistungsanforderungen für integrierte Brückensysteme" – verwiesen.

** Es wird auf EntschlieÙung MSC.86(70), Anlage 3 – "Leistungsanforderungen für integrierte Navigationssysteme" – verwiesen.

Regel 20
Schiffsdatenschreiber

1 Zur Unterstützung von Seeunfalluntersuchungen müssen Schiffe in der Auslandfahrt vorbehaltlich der Regel 1.4 mit einem Schiffsdatenschreiber (VDR) wie folgt ausgerüstet sein:

- .1 Fahrgastschiffe, die an oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind;
- .2 Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung an oder nach dem 1. Juli 2002;
- .3 Fahrgastschiffe, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind und die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, spätestens am 1. Januar 2004;
- .4 Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 3 000 und mehr, die keine Fahrgastschiffe sind und die an oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind.

2 Die Verwaltungen können Schiffe, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind und die vor dem 1. Juli 2002 gebaut worden sind, von der Pflicht zur Ausrüstung mit einem Schiffsdatenschreiber befreien, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Herstellen einer Schnittstelle zwischen einem Schiffsdatenschreiber und der auf dem Schiff vorhandenen Ausrüstung unangemessen und unzweckmäßig wäre.

Regel 21
Internationales Signalbuch

Alle Schiffe, die nach diesem Übereinkommen eine Funkanlage mitführen müssen, haben das Internationale Signalbuch in der jeweils letzten von der Organisation geänderten Fassung mitzuführen. Das Signalbuch muss auch von allen anderen Schiffen mitgeführt werden, die es nach Auffassung der Verwaltung benötigen.

Regel 22
Sicht von der Kommandobrücke

1 Schiffe mit einer Länge von mindestens 45 m nach der Begriffsbestimmung in Regel III/3.12, die an oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut worden sind, müssen folgenden Vorschriften entsprechen:

- .1 Die Sicht vom Kommandostand auf die Meeresoberfläche vor dem Bug darf bei sämtlichen möglichen Tiefgangsbedingungen, Trimmlagen und Möglichkeiten der Stauung von Decksladung nicht über mehr als zwei Schiffslängen oder 500 m (je nachdem, welcher Wert kleiner ist) in einem Sektor von jeweils 10 Grad nach beiden Seiten verdeckt sein.
- .2 Ein durch Ladung, Ladegeschirr oder sonstige Sichthindernisse außerhalb des Steuerhauses vorlicher als querab verursachter toter Winkel, der die Sicht vom Kommandostand auf die Meeresoberfläche verdeckt, darf nicht mehr als 10 Grad betragen. Die Summe aller toten Winkel darf 20 Grad nicht überschreiten. Zwischen zwei toten Winkeln muss ein freier Sektor von mindestens 5 Grad liegen. Allerdings darf in dem unter Absatz 1.1 bezeichneten Sichtbereich ein einzelner toter Winkel nicht größer als 5 Grad sein.

- .3 Das waagerechte Gesichtsfeld vom Kommandostand aus muss sich über einen Bogen von mindestens 225 Grad erstrecken, das heißt von recht voraus bis mindestens jeweils 22,5 Grad achterlicher als querab nach beiden Seiten des Schiffes.
- .4 Das waagerechte Gesichtsfeld von jeder Brückennock aus muss sich über einen Bogen von mindestens 225 Grad erstrecken, das heißt von mindestens 45 Grad vorlicher als querab auf der gegenüberliegenden Schiffsseite über recht voraus bis 180 Grad recht achteraus auf derselben Schiffsseite.
- .5 Das waagerechte Gesichtsfeld vom Hauptsteuerstand aus muss sich über einen Bogen von recht voraus mindestens jeweils 60 Grad nach beiden Seiten des Schiffes erstrecken.
- .6 Von der Brückennock aus muss die Seitenwand des Schiffes zu sehen sein.
- .7 Die Höhe der Unterkante der Kommandobrücken-Frontfenster über dem Brückendeck muss so niedrig wie möglich gehalten werden. Auf keinen Fall darf diese Unterkante ein Hindernis für die Sicht voraus entsprechend der Beschreibung in dieser Regel darstellen.
- .8 Die Oberkante der Kommandobrücken-Frontfenster muss einer Person mit einer Augenhöhe von 1800 mm über dem Brückendeck vom Kommandostand aus die Sicht voraus auf den Horizont gestatten, selbst wenn das Schiff in schwerer See stampft. Ist die Verwaltung der Auffassung, dass eine Augenhöhe von 1800 mm unangemessen und unzweckmäßig ist, so kann sie eine Herabsetzung bis auf eine Mindesthöhe von 1600 mm gestatten.
- .9 Fenster müssen folgenden Vorschriften entsprechen:
 - .9.1 Um zur Vermeidung von Spiegelungen beizutragen, müssen die Frontfenster der Kommandobrücke in einem Winkel von mindestens 10 Grad und höchstens 25 Grad nach vorn geneigt sein.
 - .9.2 Das Rahmenwerk zwischen den Fenstern der Kommandobrücke muss auf das Mindestmaß beschränkt werden und darf nicht unmittelbar vor einer Arbeitsstation verlaufen.
 - .9.3 Es dürfen keine polarisierenden oder getönten Fensterscheiben eingesetzt werden.
 - .9.4 Unabhängig von den Witterungsbedingungen müssen mindestens zwei Frontfenster der Kommandobrücke stets eine klare Sicht ermöglichen; darüber hinaus muss eine von der baulichen Gestaltung der Kommandobrücke abhängige zusätzliche Anzahl von Fenstern jederzeit eine klare Sicht ermöglichen.

2 Vor dem 1. Juli 1998 gebaute Schiffe müssen, soweit durchführbar, die Vorschriften der Absätze 1.1 und 1.2 erfüllen. Allerdings brauchen keine baulichen Veränderungen und keine zusätzliche Ausrüstung verlangt zu werden.

3 Bei Schiffen mit ungewöhnlicher baulicher Gestaltung, die nach Auffassung der Verwaltung diese Regel nicht einhalten können, sind Vorkehrungen zu treffen, um Sichtverhältnisse zu schaffen, die den in dieser Regel vorgeschriebenen Sichtverhältnissen so nahe wie möglich kommen.

Regel 23

Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen

1 Anwendung

1.1 Schiffe, die auf ihren Reisen voraussichtlich einen Lotsen benötigen, müssen mit Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen ausgerüstet sein.

1.2 Ausrüstungen und Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen, die an oder nach dem 1. Januar 1994 eingebaut worden sind, müssen den Anforderungen dieser Regel entsprechen; die von der Organisation angenommenen Normen* sind gebührend zu beachten.

1.3 Ausrüstungen und Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen, die vor dem 1. Januar 1994 auf Schiffen vorhanden waren, müssen mindestens den vor diesem Zeitpunkt in Kraft befindlichen Anforderungen der Regel 17 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See entsprechen; die von der Organisation vor diesem Zeitpunkt angenommenen Normen sind gebührend zu beachten.

1.4 Ausrüstungen und Einrichtungen, die nach dem 1. Januar 1994 ersetzt werden, müssen, soweit angemessen und zweckmäßig, den Anforderungen dieser Regel entsprechen.

2 Allgemeines

2.1 Alle für das Versetzen von Lotsen benutzten Einrichtungen müssen ihren Zweck, das gefahrlose An- und Vonbordgehen von Lotsen zu ermöglichen, wirksam erfüllen. Sie müssen sauber gehalten, ordnungsgemäß gewartet und gestaut sowie regelmäßig auf ihre gefahrlose Benutzbarkeit hin besichtigt werden. Sie dürfen nur für das An- und Vonbordgehen von Personen benutzt werden.

2.2 Das Ausbringen der Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen und das An- und Vonbordgehen eines Lotsen müssen von einem verantwortlichen Offizier überwacht werden, der über eine Nachrichtenverbindung zur Kommandobrücke verfügt und außerdem dafür zu sorgen hat, dass der Lotse auf einem sicheren Weg zur Kommandobrücke und zurück begleitet wird. Personen, die zum Ausbringen und zur Bedienung mechanischer Ausrüstung eingesetzt werden, müssen in den festzulegenden sicheren Verfahren unterwiesen werden, und die Ausrüstung muss vor der Benutzung erprobt sein.

3 Versetzeinrichtungen

3.1 Es müssen Einrichtungen vorhanden sein, damit der Lotse an jeder Seite des Schiffes sicher an Bord und von Bord gehen kann.

3.2 Auf allen Schiffen, bei denen der Abstand von der Wasseroberfläche zu der Stelle, an der der Lotse das Schiff betritt oder verlässt, mehr als 9 m beträgt, und wenn beabsichtigt ist, dass Lotsen über die Fallreepstreppe oder mit mechanischen Lotsenaufzügen oder sonstigen ebenso sicheren und bequemen Vorrichtungen in Verbindung mit einer Lotsenleiter an Bord und von Bord gehen, müssen diese Einrichtungen auf beiden Seiten des Schiffes vorhanden sein, es sei denn, sie können von einer Seite zur anderen verbracht und auf jeder Seite verwendet werden.

* Es wird auf die von der Organisation mit EntschlieÙung A.889(21) und Rundschreiben MSC/Circ.568/Rev.1 – "Required Boarding Arrangement for Pilots" – angenommene Empfehlung über Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen verwiesen.

3.3 Für das sichere und bequeme Betreten und Verlassen des Schiffes muss Folgendes vorhanden sein:

- .1 eine Lotsenleiter, die den Aufstieg von mindestens 1,5 m und höchstens 9 m (von der Wasseroberfläche aus gerechnet) erfordert und die so angebracht und gesichert ist,
 - .1.1 dass sie frei von etwaigen Abflussöffnungen des Schiffes ist;
 - .1.2 dass sie sich innerhalb der Länge des Schiffskörpers, deren Seiten parallel verlaufen, und soweit durchführbar innerhalb der halben Länge des Schiffes im Mittschiffsbereich befindet;
 - .1.3 dass jede Stufe fest an der Bordwand ruht; weist ein Schiff bauliche Besonderheiten wie Scheuerleisten auf, welche die Durchführung dieser Bestimmung verhindern, so müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechend besondere Vorkehrungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass Personen sicher an Bord und von Bord gehen können;
 - .1.4 dass die aus einer einzigen Länge bestehende Lotsenleiter unter Berücksichtigung aller anzunehmenden Beladungszustände und Trimmlagen des Schiffes sowie einer negativen Schlagseite von 15 Grad von der Stelle, an der das Schiff betreten oder verlassen wird, bis zur Wasseroberfläche reicht; die Sicherungshalterungen, Schäkel und Sicherungsseile müssen mindestens so stark sein wie die Seitenseile;
- .2 eine Fallreepstreppe in Verbindung mit der Lotsenleiter oder eine andere ebenso sichere und bequeme Vorrichtung in allen Fällen, in denen der Abstand von der Wasseroberfläche zu der Stelle, an der das Schiff betreten wird, mehr als 9 m beträgt. Die Fallreepstreppe muss so angebracht sein, dass sie nach achtern führt. Bei Benutzung muss das untere Ende der Fallreepstreppe fest an der Bordwand ruhen und sich innerhalb der Länge des Schiffskörpers, deren Seiten parallel verlaufen, und soweit durchführbar innerhalb der halben Länge des Schiffes im Mittschiffsbereich und frei von allen Abflussöffnungen befinden, oder
- .3 ein mechanischer Lotsenaufzug, der so angeordnet ist, dass er sich innerhalb der Länge des Schiffskörpers, deren Seiten parallel verlaufen, und soweit durchführbar innerhalb der halben Länge des Schiffes im Mittschiffsbereich und frei von allen Abflussöffnungen befindet.

4 Zugang zum Schiffsdeck

Es sind Vorkehrungen zu treffen, um für alle Personen, die an Bord oder von Bord gehen, einen sicheren, bequemen und ungehinderten Übergang vom oberen Ende der Lotsenleiter, der Fallreepstreppe oder der sonstigen Vorrichtung zum Schiffsdeck sicherzustellen. Erfolgt dieser Übergang

- .1 durch eine Pforte in der Reling oder im Schanzkleid, so müssen geeignete Handgriffe vorhanden sein;
- .2 mittels einer Relingstreppe, so müssen zwei Handstützen vorgesehen sein, die an oder nahe ihrem unteren Ende sowie an höher gelegenen Punkten starr am Schiffskörper befestigt sind. Die Relingstreppe muss sicher am Schiff befestigt sein, damit sie nicht kippen kann.

5 Seitenforten

Seitenforten, die für das Versetzen von Lotsen benutzt werden, dürfen sich nicht nach außen öffnen.

6 Mechanische Lotsenaufzüge

6.1 Der mechanische Lotsenaufzug und sein Zubehör müssen von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein. Der Lotsenaufzug muss so konstruiert sein, dass er entweder nach Art einer beweglichen Leiter eine einzelne Person oder nach Art einer Plattform eine oder mehrere Personen an der Schiffswand heraufziehen und hinablassen kann. Er muss nach Konstruktion und Bauart gewährleisten, dass der Lotse sicher an Bord und von Bord gehen kann, wozu auch der sichere Übergang vom Aufzug zum Deck und umgekehrt gehört. Dieser Übergang muss unmittelbar über eine Plattform erfolgen, die durch Handläufe gesichert ist.

6.2 Es muss ein wirksamer Handantrieb vorgesehen sein, mit dessen Hilfe die zu befördernden Personen hinabgelassen oder heraufgezogen werden können; er muss für den Einsatz bei Ausfall des Kraftantriebs betriebsbereit gehalten werden.

6.3 Der Aufzug muss sicher am Schiffskörper befestigt sein. Die Befestigung darf nicht allein an die Reling erfolgen. Für Aufzüge des ortsbeweglichen Typs müssen an jeder Seite des Schiffes geeignete und starke Befestigungspunkte vorgesehen sein.

6.4 Sind im Bereich des Aufzugs Scheuerleisten angebracht, so müssen diese so weit zurückgenommen werden, dass der Aufzug an der Bordwand entlang bewegt werden kann.

6.5 Eine Lotsenleiter muss neben dem Aufzug angebracht und zur sofortigen Benutzung bereitgehalten werden, so dass es möglich ist, bei jeder Stellung des Aufzugs von diesem auf die Leiter umzusteigen. Die Länge der Lotsenleiter muss so bemessen sein, dass sie von ihrer eigenen Zugangsstelle zum Schiff bis zur Wasseroberfläche reicht.

6.6 Die Stelle an der Bordwand, an der der Aufzug heruntergelassen wird, muss entsprechend gekennzeichnet sein.

6.7 Für ortsbewegliche Aufzüge muss ein ausreichender geschützter Stauplatz vorhanden sein. Zur Vermeidung der Gefahr von Eisansatz dürfen ortsbewegliche Aufzüge bei sehr kalter Witterung erst unmittelbar vor ihrer Benutzung ausgebracht werden.

7 Zubehör

7.1 Bei der Beförderung von Personen muss folgendes Zubehör zur unmittelbaren Benutzung bereitgehalten werden:

- .1 falls vom Lotsen gefordert, zwei ordnungsgemäß am Schiff befestigte Mann-
taue mit einem Durchmesser von mindestens 28 mm;
- .2 ein Rettungsring mit selbstzündendem Licht;
- .3 eine Wurfleine.

7.2 Sofern nach Absatz 4 erforderlich, müssen Stützen und Relingstreppen vorhanden sein.

8 Beleuchtung

Für die Ausleuchtung der Versetzeinrichtungen außenbords, der Stelle an Deck, an der eine Person das Deck betritt oder verlässt, und der Bedienungsvorrichtungen für den mechanischen Lotsenaufzug muss eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein.

Regel 24

Gebrauch von Kursüberwachungs- und/oder Bahnführungssystemen

- 1 In Gebieten mit hoher Verkehrsdichte, bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und in allen sonstigen gefährlichen Verkehrssituationen, in denen Kursüberwachungs- und/oder Bahnführungssysteme benutzt werden, muss es möglich sein, sofort auf Handsteuerung überzugehen.
- 2 Unter den genannten Umständen muss es dem nautischen Wachoffizier möglich sein, unverzüglich auf die Dienste eines befähigten Rudergängers zurückzugreifen, der jederzeit zur Übernahme des Ruders bereit sein muss.
- 3 Das Umschalten von automatischer Steuerung auf Handsteuerung und umgekehrt muss durch einen verantwortlichen Offizier oder unter seiner Aufsicht erfolgen.
- 4 Die Handsteuerung ist nach längerer Benutzung von Kursüberwachungs- und/oder Bahnführungssystemen sowie vor der Einfahrt in Gebiete zu erproben, in denen die Schiffsführung besondere Vorsicht erfordert.

Regel 25

Betrieb der Hauptstromquelle und der Ruderanlage

In Gebieten, in denen die Schiffsführung besondere Vorsicht erfordert, muss auf einem Schiff mehr als eine einzige Antriebseinheit für die Ruderanlage in Betrieb sein, wenn ein solcher gleichzeitiger Betrieb möglich ist.

Regel 26

Ruderanlage – Erprobung und Übungen

- 1 In den letzten 12 Stunden vor dem Auslaufen muss die Ruderanlage des Schiffes von der Besatzung geprüft und erprobt werden. Das Erprobungsverfahren muss sich gegebenenfalls auf den Betrieb folgender Anlagen erstrecken:
 - .1 der Hauptruderanlage;
 - .2 der Hilfsrunderanlage;
 - .3 der Ruderfernsteuersysteme;
 - .4 der Ruderbedienungsstellen auf der Kommandobrücke;
 - .5 der Notstromversorgung;
 - .6 der Ruderlagenanzeiger, bezogen auf die tatsächliche Lage des Ruders;
 - .7 der Warnsignalgeber bei Stromausfall im Ruderfernsteuersystem;

- .8 der Warnsignalgeber bei Ausfall des Kraftantriebs für die Ruderanlage;
 - .9 der selbsttätigen Trennvorrichtungen und sonstigen selbsttätigen Anlagenteile.
- 2 Die Prüfungen und Erprobungen müssen umfassen:
- .1 die volle Beweglichkeit des Ruders entsprechend der geforderten Leistung der Ruderanlage;
 - .2 eine visuelle Überprüfung der Ruderanlage und ihrer Anschlüsse und
 - .3 den Betrieb der Einrichtungen für die Nachrichtenübermittlung zwischen der Kommandobrücke und dem Rudermaschinenraum.
- 3.1 Einfache Betriebsanleitungen mit einem Blockdiagramm, das die Umschaltverfahren für die Ruderfernsteuersysteme und die der einzelnen Antriebseinheiten der Ruderanlage zeigt, müssen ständig auf der Kommandobrücke und im Rudermaschinenraum ausgehängt sein.
- 3.2 Alle mit dem Betrieb und/oder mit der Wartung der Ruderanlage befassten Schiffsoffiziere müssen mit dem Betrieb der auf dem Schiff eingebauten Rudersysteme und mit den Verfahren zum Umschalten von einem System auf das andere vertraut sein.
- 4 Zusätzlich zu den nach den Absätzen 1 und 2 vorgeschriebenen Routineprüfungen und -erprobungen müssen mindestens alle drei Monate Notsteuerübungen zum Üben der Notsteuerverfahren stattfinden. Diese Übungen müssen die direkte Steuerung vom Rudermaschinenraum aus, die Verständigungsmöglichkeit mit der Kommandobrücke und gegebenenfalls den Betrieb von Ersatzstromquellen umfassen.
- 5 Die Verwaltung kann von dem Erfordernis, die nach den Absätzen 1 und 2 vorgeschriebenen Prüfungen und Erprobungen durchzuführen, bei denjenigen Schiffen absehen, die regelmäßig Reisen von kurzer Dauer unternehmen. Solche Schiffe müssen diese Prüfungen und Erprobungen mindestens einmal in der Woche durchführen.
- 6 Der Tag, an dem die in den Absätzen 1 und 2 vorgeschriebenen Prüfungen und Erprobungen durchgeführt worden sind, sowie das Datum und die Einzelheiten der nach Absatz 4 durchgeführten Notsteuerübungen sind schriftlich festzuhalten.

Regel 27

Seekarten und nautische Veröffentlichungen

Seekarten und nautische Veröffentlichungen wie Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Nachrichten für Seefahrer, Gezeitentafeln und alle sonstigen für die beabsichtigte Reise erforderlichen nautischen Veröffentlichungen müssen angemessen und auf dem neuesten Stand sein.

Regel 28

Aufzeichnungen über Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsführung

Alle Schiffe in der Auslandsfahrt müssen Aufzeichnungen über Tätigkeiten und Vorfälle im Zusammenhang mit der Schiffsführung, die für die sichere Schiffsführung von Bedeutung sind, an Bord mitführen; diese müssen ausreichend ausführlich sein, damit nachträglich ein vollständiges Bild der Reise erstellt werden kann, wobei die von der Organisation angenom-

menen Empfehlungen* zu berücksichtigen sind. Werden diese Informationen nicht im Schiffstagebuch aufgezeichnet, so müssen sie in einer von der Verwaltung zugelassenen anderen Form festgehalten werden.

Regel 29

Von Schiffen, Luftfahrzeugen und Personen in Seenot zu benutzende Rettungssignale

Eine bebilderte Tafel der Rettungssignale** muss dem wachhabenden Offizier jedes Schiffes, auf das dieses Kapitel Anwendung findet, jederzeit zur Verfügung stehen. Die Signale sind von Schiffen oder Personen in Seenot zur Verständigung mit Rettungsstationen, Seenotrettungsfahrzeugen und Luftfahrzeugen zu verwenden, die an Such- und Rettungsmaßnahmen beteiligt sind.

Regel 30

Betriebsbeschränkungen

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

2 Vor der Indienststellung eines Fahrgastschiffs ist eine Zusammenstellung aller Beschränkungen im Betrieb dieses Fahrgastschiffs zu erstellen, in der auch Befreiungen von einer dieser Regeln, Beschränkungen der Fahrtgebiete, Beschränkungen aufgrund des Wetters oder Seegangs, Beschränkungen der zulässigen Beladungszustände, des zulässigen Trimmings, der zulässigen Geschwindigkeit und alle sonstigen Beschränkungen enthalten sind, gleichviel ob sie von der Verwaltung angeordnet oder im Entwurfsstadium oder beim Bau des Schiffes festgelegt worden sind. Diese Zusammenstellung samt den notwendigen Erläuterungen ist in einer von der Verwaltung als geeignet angesehenen Form aufzuzeichnen und an Bord so mitzuführen, dass sie dem Kapitän jederzeit griffbereit zur Verfügung steht. Die Zusammenstellung ist stets auf dem neuesten Stand zu halten. Ist die Bordsprache nicht Englisch oder Französisch, so muss die Zusammenstellung in einer dieser beiden Sprachen zur Verfügung stehen.

Regel 31

Gefahrmeldungen

1 Der Kapitän jedes Schiffes, das gefährliches Eis, ein gefährliches Wrack oder eine andere unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt oder einen tropischen Wirbelsturm antrifft, oder das auf mit stürmischen Winden verbundene Lufttemperaturen unter dem Gefrierpunkt trifft, die schweren Eisansatz an den Aufbauten verursachen, oder das in Winde von Stärke 10 oder mehr auf der Beaufort-Skala gerät, für die keine Sturmwarnung empfangen wurde, ist verpflichtet, in der Nähe befindliche Schiffe sowie die zuständigen Behörden mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln hiervon zu benachrichtigen. Die Form der Nachrichtenübermittlung ist freigestellt. Die Meldung kann in Klartext (vorzugsweise in Englisch) oder nach dem Internationalen Signalbuch übermittelt werden.

* Es wird auf die von der Organisation noch zu erarbeitenden "Richtlinien für die Aufzeichnung von Ereignissen betreffend die Schiffsführung" verwiesen.

** Diese Rettungssignale sind im Internationalen Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR), Band III – "Mobile Facilities" – beschrieben und im Internationalen Signalbuch in der mit EntschlieÙung A.80(IV) geänderten Fassung bildlich dargestellt.

2 Jede Vertragsregierung trifft alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jede empfangene Meldung über eine der in Absatz 1 genannten Gefahren unverzüglich den Betroffenen zur Kenntnis gebracht und anderen interessierten Regierungen übermittelt wird.

3 Die Übermittlung von Meldungen über diese Gefahren ist für die betreffenden Schiffe kostenlos.

4 Allen nach Absatz 1 abgegebenen Funkmeldungen ist das Sicherheitszeichen voranzusetzen, und zwar unter Anwendung des Verfahrens, das die Regel IV/2 in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorschreibt.

Regel 32

Erforderliche Angaben in Gefahrmeldungen

Für Gefahrmeldungen sind folgende Angaben vorgeschrieben:

- 1 Eis, Wracks und andere unmittelbare Gefahren für die Schifffahrt:
 - .1 die Art des Eises, des Wracks oder der Gefahr, die beobachtet wurden;
 - .2 die Position des Eises, des Wracks oder der Gefahr bei der letzten Beobachtung;
 - .3 Uhrzeit und Datum (koordinierte Weltzeit) bei der letzten Beobachtung der Gefahr.
- 2 Tropische Wirbelstürme (Zyklone)*
 - .1 Eine Mitteilung, dass ein tropischer Wirbelsturm angetroffen wurde. Diese Verpflichtung soll im weitesten Sinn aufgefasst werden; eine Meldung soll immer dann abgegeben werden, wenn der Kapitän guten Grund für die Annahme hat, dass ein tropischer Wirbelsturm sich in seiner Nähe entwickelt oder befindet;
 - .2 Uhrzeit und Datum (koordinierte Weltzeit) sowie Schiffsposition während der Beobachtung;
 - .3 die Meldung sollte möglichst ausführliche Angaben enthalten über
 - Luftdruck**, möglichst korrigiert (in Millibar, Millimeter oder Zoll mit der Angabe, ob korrigiert oder nicht);
 - barometrische Tendenz des Luftdrucks (Luftdruckänderung in den letzten drei Stunden);
 - Windrichtung (rechtweisend);

* Der Ausdruck "tropischer Wirbelsturm" ("tropical cyclone") ist der von den Wetterdiensten einzelner Mitgliedstaaten der Weltorganisation für Meteorologie verwendete Sammelbegriff. Die Ausdrücke "Hurrikan", "Taifun", "Zyklon", "schwerer tropischer Sturm" oder andere können je nach der geographischen Lage ebenfalls verwendet werden.

** Die internationale Normeinheit für den Luftdruck ist das Hektopascal (hPa), das von seinem Zahlenwert her dem Millibar (mbar) entspricht.

- Windstärke (Beaufort-Skala);
- Seegang (ruhig, mäßig, grob, hoch);
- Dünung (leicht, mäßig, schwer) und die rechtweisende Richtung, aus der sie kommt; Angaben über die Periode oder Länge der Dünung (kurz, mittel, lang) wären ebenfalls erwünscht;
- wahrer Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes.

Anschließende Beobachtungen

3 Hat ein Kapitän einen tropischen Wirbelsturm oder einen anderen gefährlichen Sturm gemeldet, so ist es erwünscht, jedoch kein Zwang, dass nach Möglichkeit stündlich, auf jeden Fall aber in Abständen von höchstens 3 Stunden, weitere Beobachtungen gemacht und gemeldet werden, so lange das Schiff im Einflussbereich des Sturmes bleibt.

4 Wind von Stärke 10 oder mehr auf der Beaufort-Skala, für die keine Sturmwarnung empfangen wurde. Diese Bestimmung bezieht sich auf Stürme, die keine tropischen Wirbelstürme im Sinne des Absatzes 2 sind; wird ein solcher Sturm angetroffen, so soll die Meldung ähnliche Angaben wie die unter Absatz 2 aufgeführten enthalten, jedoch ohne Einzelheiten über Seegang und Dünung.

5 Mit stürmischen Winden verbundene Lufttemperaturen unter dem Gefrierpunkt, die schweren Eisansatz an den Aufbauten verursachen:

- .1 Uhrzeit und Datum (koordinierte Weltzeit);
- .2 Lufttemperatur;
- .3 Wassertemperatur (wenn möglich);
- .4 Windstärke und -richtung.

Beispiele

Eis

TTT EIS. GROSSER EISBERG GESICHTET AUF 4506 N, 4410 W, UM 0800 UTC. 15.MAI.

Wracks

TTT WRACK. NAHEZU ÜBERFLUTETES WRACK BEOBACHTET IN 4006 N, 1243 W, UM 1630 UTC. 21. APRIL.

Gefahr für die Navigation

TTT NAVIGATION. FEUERSCHIFF ALPHA NICHT AUF STATION. 1800 UTC. 3. JANUAR.

Tropischer Wirbelsturm

TTT STURM. 0030 UTC. 18. AUGUST. 2004 N, 11354 E. BAROMETER KORRIGIERT 994 MILLIBAR, TENDENZ FALLEND, 6 MILLIBAR. WIND NW, STÄRKE 9, SCHWERE BÖEN. SCHWERE ÖSTLICHE DÜNUNG. KURS 067, 5 KNOTEN.

TTT STURM. ANZEICHEN DEUTEN AUF HERANNAHEN EINES HURRIKANS. 1300 UTC. 14. SEPTEMBER. 2200 N, 7236 W. BAROMETER KORRIGIERT 29,64 ZOLL, TENDENZ FALLEND 0,015 ZOLL. WIND NO, STÄRKE 8. HÄUFIGE REGENBÖEN. KURS 035, 9 KNOTEN.

TTT STURM. VERHÄLTNISSE DEUTEN AUF BILDUNG EINES STARKEN ZYKLONS. 0200 UTC. 4. MAI. 1620 N 9203 E. BAROMETER UNKORRIGIERT 753 MILLIMETER, TENDENZ FALLEND, 5 MILLIMETER. WIND SÜD ZU WEST, STÄRKE 5. KURS 300, 8 KNOTEN.

TTT STURM. TAIFUN IN SÜDOST. 0300 UTC. 12. JUNI. 1812 N, 12605 E. BAROMETER RASCH FALLEND. WIND AUS NORD ZUNEHMEND.

TTT STURM. WINDSTÄRKE 11. KEINE STURMWARNUNG EMPFANGEN. 0300 UTC. 4. MAI. 4830 N, 30 W. BAROMETER KORRIGIERT 983 MILLIBAR, TENDENZ FALLEND 4 MILLIBAR. WIND SW, STÄRKE 11, RECHTDREHEND. KURS 260, 6 KNOTEN.

Vereisung

TTT ERFAHREN SCHWERE VEREISUNG. 1400 UTC. 2. MÄRZ. 69 N, 10 W. LUFTTEMPERATUR 18°F (-7,8°C). WASSERTEMPERATUR 29°F (-1,7°C). WIND NE, STÄRKE 8.

Regel 33

Notmeldungen – Pflichten und Verfahren

1 Der Kapitän eines auf See befindlichen und zur Hilfeleistung fähigen Schiffes, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, dass Personen sich in Seenot befinden, ist verpflichtet, ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen oder dem Such- und Rettungsdienst nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben. Ist das Schiff, das den Seenotalarm erhält, zur Hilfeleistung außer Stande oder hält sein Kapitän diese aufgrund besonderer Umstände für unzumutbar oder unnötig, so muss er den Grund für die Unterlassung einer derartigen Hilfeleistung in das Schiffstagebuch eintragen und unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Organisation den betreffenden Such- und Rettungsdienst entsprechend unterrichten.

2 Der Kapitän eines in Not befindlichen Schiffes oder der zuständige Such- und Rettungsdienst ist, nachdem er sich nach Möglichkeit mit den Kapitänen der Schiffe verständigt hat, die auf die Seenotalarmierung geantwortet haben, berechtigt, eines oder mehrere der Schiffe anzufordern, die der Kapitän des in Seenot befindlichen Schiffes oder der Such- und Rettungsdienst für eine Hilfeleistung am geeignetsten hält; der Kapitän des angeforderten Schiffes beziehungsweise die Kapitäne der angeforderten Schiffe sind verpflichtet, der Anforderung nachzukommen, indem sie weiterhin mit größter Geschwindigkeit den in Seenot befindlichen Personen zu Hilfe eilen.

3 Kapitäne sind von der in Absatz 1 auferlegten Verpflichtung entbunden, sobald sie erfahren, dass ihre Schiffe nicht angefordert worden sind und dass ein oder mehrere andere Schiffe angefordert worden sind und dieser Anforderung nachkommen. Diese Entscheidung muss nach Möglichkeit den anderen angeforderten Schiffen und dem Such- und Rettungsdienst mitgeteilt werden.

4 Der Kapitän eines Schiffes ist von der in Absatz 1 auferlegten Verpflichtung und, wenn sein Schiff angefordert worden ist, von der in Absatz 2 auferlegten Verpflichtung entbunden, sobald ihm von den in Not befindlichen Personen oder dem Such- und Rettungsdienst oder dem Kapitän eines anderen Schiffes, das diese Personen erreicht hat, mitgeteilt wird, dass eine Hilfeleistung nicht mehr erforderlich ist.

5 Diese Regel lässt das am 23. September 1910 in Brüssel unterzeichnete Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot, insbesondere die in Artikel 11 jenes Übereinkommens auferlegte Beistandspflicht, unberührt.*

Regel 34

Sichere Schiffsführung und Vermeidung gefährlicher Situationen

1 Der Kapitän muss vor dem Auslaufen sicherstellen, dass die beabsichtigte Reise unter Verwendung der für das betreffende Gebiet geeigneten Seekarten und nautischen Veröffentlichungen sowie unter Berücksichtigung der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Empfehlungen** geplant worden ist.

* Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung, geschlossen am 28. April 1989 in London, in Kraft getreten am 14. Juli 1996.

** Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.893(21) angenommenen "Richtlinie für die Reiseplanung" verwiesen.

- 2 Im Reiseplan ist eine Route festzulegen,
- .1 welche die in Betracht kommenden Systeme der Schiffswegeföhrung beröcksichtigt;
 - .2 auf der ausreichend Seeraum für die sichere Fahrt des Schiffes während der gesamten Reise gewährleistet ist;
 - .3 auf der alle nautischen Gefahren und widrigen Wetterverhältnisse in Betracht gezogen worden sind;
 - .4 welche die einschlägigen Maßnahmen des Meeresumweltschutzes berücksichtigt sowie Handlungen und Tätigkeiten so weit wie möglich vermeidet, die Schäden an der Umwelt verursachen könnten.
- 3 Der Reeder, der Charterer oder das Unternehmen nach der Begriffsbestimmung in Regel IX/1, welcher oder welches das Schiff betreiben, oder irgendeine andere Person dürfen den Kapitän des Schiffes nicht daran hindern, eine Entscheidung zu treffen oder auszuführen, die nach dem fachlichen Urteil des Kapitäns für eine sichere Schiffsführung und den Schutz der Meeresumwelt erforderlich ist; der Kapitän darf in seiner diesbezüglichen Entscheidungsfreiheit nicht eingeschränkt werden.

Regel 35

Missbrauch von Notzeichen

Der Gebrauch eines internationalen Notzeichens ist nur dann erlaubt, wenn angezeigt werden soll, dass sich eine Person oder Personen in Seenot befinden; der Gebrauch von Zeichen, die mit einem internationalen Notzeichen verwechselt werden können, ist verboten.

Anhang zu Kapitel V

Ordnung für die Geschäfts- und Betriebsführung sowie für die Finanzierung des Eiswachdienstes im Nordatlantik

- 1 In dieser Ordnung haben folgende Begriffe die nachstehende Bedeutung:
- .1 Der Ausdruck *Eisperiode* bezeichnet die Zeit zwischen dem 15. Februar und dem 1. Juli eines jeden Jahres.
 - .2 Der Ausdruck *vom Eiswachdienst überwachtes Eisberggebiet* bezeichnet die südöstliche, südliche und südwestliche Grenze des Eisberggebietes in der Nähe der Großen Neufundland-Bänke.
 - .3 Der Ausdruck *Schiffahrtswege, die durch vom Eiswachdienst überwachte Eisberggebiete verlaufen*, bezeichnet
 - .3.1 Schiffahrtswege zwischen Häfen an der kanadischen Atlantikküste (einschließlich der Binnenhäfen, deren Ansteuerung vom Nordatlantik über die Straße von Canso und die Cabot-Straße erfolgt) einerseits und Häfen in Europa, Asien oder Afrika andererseits, deren Ansteuerung vom Nordatlantik über die Straße von Gibraltar oder nördlich davon erfolgt (mit Ausnahme von Schiffahrtswegen, die südlich der äußersten Grenzen von Eis jeder Art verlaufen);
 - .3.2 über das Kap Race auf Neufundland verlaufende Schiffahrtswege zwischen Häfen an der kanadischen Atlantikküste (einschließlich der Binnenhäfen, deren Ansteuerung vom Nordatlantik über die Straße von Canso und die Cabot-Straße erfolgt) westlich von Kap Race auf Neufundland einerseits und Häfen an der kanadischen Atlantikküste nördlich von Kap Race auf Neufundland andererseits;
 - .3.3 Schiffahrtswege zwischen Häfen an der Atlantikküste und der Golfküste der Vereinigten Staaten (einschließlich der Binnenhäfen, deren Ansteuerung vom Nordatlantik über die Straße von Canso und die Cabot-Straße erfolgt) einerseits und Häfen in Europa, Asien oder Afrika andererseits, deren Ansteuerung vom Nordatlantik über die Straße von Gibraltar oder nördlich davon erfolgt (mit Ausnahme von Schiffahrtswegen, die südlich der äußersten Grenzen von Eis jeder Art verlaufen);
 - .3.4 über das Kap Race auf Neufundland verlaufende Schiffahrtswege zwischen Häfen an der Atlantikküste und der Golfküste der Vereinigten Staaten (einschließlich der Binnenhäfen, deren Ansteuerung vom Nordatlantik über die Straße von Canso und die Cabot-Straße erfolgt) einerseits und Häfen an der Atlantikküste Kanadas nördlich von Kap Race auf Neufundland andererseits.

- .4 Der Ausdruck *äußerste Grenzen von Eis jeder Art* bezeichnet im Nordatlantik eine Linie, welche die folgenden Punkte miteinander verbindet:

A	–	42°23'.00N, 59°25'.00W	J	–	39°49'.00N, 41°00'.00W
B	–	41°23'.00N, 57°00'.00W	K	–	40°39'.00N, 39°00'.00W
C	–	40°47'.00N, 55°00'.00W	L	–	41°19'.00N, 38°00'.00W
D	–	40°07'.00N, 53°00'.00W	M	–	43°00'.00N, 37°27'.00W
E	–	39°18'.00N, 49°39'.00W	N	–	44°00'.00N, 37°29'.00W
F	–	38°00'.00N, 47°35'.00W	O	–	46°00'.00N, 37°55'.00W
G	–	37°41'.00N, 46°40'.00W	P	–	48°00'.00N, 38°28'.00W
H	–	38°00'.00N, 45°33'.00W	Q	–	50°00'.00N, 39°07'.00W
I	–	39°05'.00N, 43°00'.00W	R	–	51°25'.00N, 39°45'.00W

- .5 Der Ausdruck *Geschäfts- und Betriebsführung* umfasst die Aufrechterhaltung der Infrastruktur, die Verwaltung und die Betriebsführung des Eiswachdienstes einschließlich der Verbreitung der hieraus gewonnenen Erkenntnisse.
- .6 Der Ausdruck *Beitrag zahlende Regierung* bezeichnet eine Vertragsregierung, die sich verpflichtet hat, nach Maßgabe der vorliegenden Ordnung zu den Kosten des Eiswachdienstes beizutragen.

2 Jede Vertragsregierung mit einem besonderen Interesse an diesem Dienst, deren Schiffe während der Eisperiode das Eisberggebiet durchfahren, verpflichtet sich, an die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einen Beitrag in Höhe ihres verhältnismäßigen Anteils an den Kosten für die Geschäfts- und Betriebsführung des Eiswachdienstes zu leisten. Der an die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zu zahlende Beitrag wird entsprechend dem Verhältnis des durchschnittlichen Gesamt-Bruttoreumgehalts der Schiffe der betreffenden Vertragsregierung, die während der vorangegangenen drei Eisperioden die vom Eiswachdienst überwachten Eisberggebiete durchfahren haben, zum durchschnittlichen Gesamt-Bruttoreumgehalt derjenigen Schiffe aller Vertragsregierungen festgesetzt, die während der vorangegangenen drei Eisperioden die vom Eiswachdienst überwachten Eisberggebiete durchfahren haben.

3 Die Berechnung sämtlicher Beiträge erfolgt durch Multiplikation der in Absatz 2 beschriebenen Verhältniszahl mit dem tatsächlichen jährlichen Durchschnittskostenaufwand der Regierungen der Vereinigten Staaten von Amerika und Kanadas für die Geschäfts- und Betriebsführung der Eiswachdienste während der vorangegangenen drei Jahre. Diese Verhältniszahl ist jedes Jahr neu zu berechnen und dient als Grundlage für die Ausweisung einer pauschalierten Jahresgebühr.

4 Jede Beitrag zahlende Regierung hat das Recht, ihren Beitrag zu ändern oder die Zahlung einzustellen, und andere interessierte Regierungen können sich verpflichten, einen Beitrag zu den Ausgaben zu leisten. Die Beitrag zahlende Regierung, die von dem besagten Recht Gebrauch macht, bleibt für die Zahlung ihres laufenden Beitrags bis zum 1. September nach dem Zeitpunkt verantwortlich, an dem sie ihre Absicht bekundet, ihren Beitrag zu ändern oder die Zahlung einzustellen. Um dieses Recht in Anspruch nehmen zu können, muss sie die geschäftsführende Regierung mindestens sechs Monate vor dem betreffenden 1. September von ihrer Absicht in Kenntnis setzen.

5 Jede Beitrag zahlende Regierung notifiziert ihre Selbstverpflichtung nach Absatz 2 dem Generalsekretär, der seinerseits alle Vertragsregierungen schriftlich davon unterrichtet.

6 Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika übermittelt alljährlich jeder Beitrag zahlenden Regierung eine Aufstellung über die den Regierungen der Vereinigten Staaten von Amerika und Kanadas entstandenen Gesamtkosten der Geschäfts- und Betriebsführung des Eiswachdienstes für das betreffende Jahr und über den durchschnittlichen prozentualen Anteil jeder Beitrag zahlenden Regierung für die vergangenen drei Jahre.

7 Die geschäftsführende Regierung erstellt alljährlich eine Gewinn- und Verlustrechnung einschließlich einer Aufstellung der den Regierungen, welche die Dienste erbringen, in den vergangenen drei Jahren entstandenen Kosten und des Gesamt-Bruttoraumgehalts der Schiffe, die in den vergangenen drei Jahren den Dienst in Anspruch genommen haben. Die Gewinn- und Verlustrechnung muss öffentlich zugänglich sein. Beitrag zahlende Regierungen können innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Kostenaufstellung um genauere Angaben hinsichtlich der für die Geschäfts- und Betriebsführung des Eiswachdienstes entstandenen Kosten ersuchen.

8 Diese Ordnung wird mit Beginn der Eisperiode 2002 wirksam."