

**1494 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP****28. 2. 1975****Regierungsvorlage****AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960****RESOLUTION A. 174 (VI)**

adopted on 21 October 1969

**THE ASSEMBLY,**

RECOGNIZING the need to improve safety of life at sea,

NOTING Article 16 (i) of the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, concerning the functions of the Assembly with regard to regulations relating to maritime safety,

NOTING FURTHER that Article IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in paragraphs (b), (d), (e), (g), and (h), provides for procedures of amendment involving participation of the Organization,

HAVING CONSIDERED certain amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, forming the subject of recommendations adopted by the Maritime Safety Committee at its seventeenth and nineteenth sessions in accordance with Article IX of that Convention, and directed towards improvement of requirements for fireman's outfits and personal equipment in cargo ships, for the specification of a lifebuoy and for lifejackets, for radio installations and shipborne navigational equipment,

ADOPTS the following eight amendments to the Regulations and Safety Certificates annexed to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, each of which amendments shall be communicated for acceptance to Contracting Governments in accordance with Article IX (d) of the Convention:

- (a) The replacement of Regulation 65 (j) of Chapter II by a new Regulation, the text of which is at Annex I to this Resolution;

- (b) the replacement of Regulation 21 (f) of Chapter III by a new Regulation, together with a footnote to that Regulation, and the replacement of Regulation 22 of Chapter III by a new Regulation. The text of this amendment is at Annex II to this Resolution;
- (c) the replacement of Regulation 2 (c) of Chapter IV by a new Regulation, the text of which is at Annex III to this Resolution;
- (d) the replacement of Regulations 9 (e), 9 (h) (i), 13 (c), 13 (f), 15 (a), 15 (b), 15 (f) and 15 (g) of Chapter IV by new Regulations. The text of this amendment is at Annex IV to this Resolution;
- (e) the renumbering of existing paragraphs (a) — (g) of Regulation 11 of Chapter IV to (a) (i) — (a) (vii), and the addition of a new paragraph (b) to this Regulation, and the addition of a new paragraph (f) to Regulation 12 of Chapter V. The text of this amendment is at Annex V to this Resolution;
- (f) the addition of a new Regulation 21 of Chapter V, the text of which is at Annex VI to this Resolution;
- (g) the replacement of sub-paragraphs (i) and (ii) of paragraph (b) of Regulation 7 of Chapter I by new sub-paragraphs, and the replacement of Regulations 8 and 9 of Chapter I by new Regulations. The text of this amendment is at Annex VII to this Resolution;
- (h) the replacement of Parts VI and VIII of the Passenger Ship Safety Certificate, Part V of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, Part I of the Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate, Parts VII and IX of the Nuclear Passenger Ship Safety Certificate and Parts VII and IX of the Nuclear Cargo Ship Safety Certificate by new Parts. The text of this amendment is at Annex VIII to this Resolution,

REQUESTS the Secretary-General of the Organization, in conformity with Article IX (b) (i), to communicate, for purposes of acceptance, certified copies of this Resolution and its Annexes, to all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, together with copies to all Members of the Organization, and

INVITES all Governments concerned to accept each of the amendments at the earliest possible date.

### ANNEX I

#### AMENDMENT TO REGULATION 65 OF CHAPTER II OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

##### Regulation 65

Paragraph (j) is replaced by the following:

##### (j) Fireman's Outfits and Personal Equipment:

- (i) A cargo ship, whether new or existing, shall carry at least two fireman's outfits complying with the requirements of Regulation 63 of this Chapter. Furthermore, Administrations may require in large cargo ships additional sets of personal equipment and in tankers and special ships such as factory ships additional fireman's outfits.
- (ii) For each fireman's outfit which includes a self-contained breathing apparatus as provided in Regulation 63 (b) of this Chapter, spare charges shall be carried on a scale approved by the Administration.
- (iii) The fireman's outfits and personal equipment shall be stored so as to be easily accessible and ready for use and, where more than one fireman's outfit and set of personal equipment are carried, they shall be stored in widely separated positions.

### ANNEX II

#### AMENDMENTS TO CHAPTER III OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

##### Regulation 21

Paragraph (f) is replaced by the following text and footnote:

- (f) The self-igniting lights required by paragraph (e) of this Regulation shall be such that they cannot be extinguished by water. They shall be capable of burning for not less than 45 minutes and shall have a

luminous intensity of not less than 2 candles in all directions of the upper hemisphere. The lights shall be kept near the lifebuoys to which they belong, with the necessary means of attachment. Self-igniting lights used in tankers shall be of an approved electric battery type.\*)

##### Regulation 22

Regulation 22 is replaced by the following:

- (a) Ships shall carry for every person on board a lifejacket of an approved type and, in addition, unless these lifejackets can be adapted for use by children, a sufficient number of lifejackets suitable for children. Each lifejacket shall be suitably marked showing that it has been approved by the Administration.
- (b) In addition to the lifejackets required by paragraph (a) there shall be carried on passenger ships lifejackets for 5 per cent of the total number of persons on board. These lifejackets shall be stowed in a conspicuous place on deck.
- (c) An approved lifejacket shall comply with the following requirements:
  - (i) It shall be constructed with proper workmanship and materials.
  - (ii) It shall be so constructed as to eliminate so far as possible all risk of its being put on incorrectly, except that it shall be capable of being worn inside out.
  - (iii) It shall be capable of lifting the face of an exhausted or unconscious person out of the water and holding it above the water with the body inclined backwards from its vertical position.
  - (iv) It shall be capable of turning the body in the water from any position to a safe floating position with the body inclined backwards from its vertical position.

\*) The following ranges of visibilities of the light might be expected in given atmospheric conditions:

Atmospheric transmissivity factor	Meteorological range of visibility (nautical miles)	Range of visibility of the light (nautical miles)
0.3	2.4	0.96
0.4	3.3	1.05
0.5	4.3	1.15
0.6	5.8	1.24
0.7	8.4	1.34
0.8	13.4	1.45
0.9	28.9	1.57

## 1494 der Beilagen

3

- (v) It shall not be adversely affected by oil or oil products.
- (vi) It shall be of a highly visible colour.
- (vii) It shall be fitted with an approved whistle, firmly secured by a cord.
- (viii) The buoyancy of the lifejacket required to provide the foregoing performance shall not be reduced by more than 5 per cent after 24 hours submergence in fresh water.
- (d) A lifejacket, the buoyancy of which depends on inflation, may be permitted for use by the crews of all ships except passenger ships and tankers provided that:
  - (i) It has two separate inflatable compartments;
  - (ii) It is capable of being inflated both mechanically and by mouth; and
  - (iii) It complies with the requirements of paragraph (c) with either compartment inflated separately.
- (e) Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

**ANNEX III**

**AMENDMENT TO REGULATION 2 OF  
CHAPTER IV OF THE INTERNATIONAL  
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE  
AT SEA, 1960**

**Regulation 2**

Paragraph (c) is replaced by the following:

- (c) "Radio Officer" means a person holding at least a first or second class radiotelegraph operator's certificate, or a radio-communication operator's general certificate for the maritime mobile service, complying with the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radiotelegraph station of a ship which is provided with such a station in compliance with the provisions of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter.

**ANNEX IV**

**AMENDMENTS TO REGULATIONS 9, 13  
AND 15 OF CHAPTER IV OF THE INTER-  
NATIONAL CONVENTION FOR THE  
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960**

**Regulation 9**

Paragraphs (e) and (h) (i) are replaced by the following:

- (e) The main and reserve transmitters shall be capable of transmitting on the radio-

telegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. In addition, the main transmitter shall be capable of transmitting on at least two working frequencies in the authorized bands between 405 kc/s and 535 kc/s, using classes of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. The reserve transmitter may consist of a ship's emergency transmitter, as defined in and limited in use by the Radio Regulations.

- (h) (i) The main and reserve receivers shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.

**Regulation 13**

Paragraphs (c) and (f) are replaced by the following:

- (c) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency, and, in the bands between 4,000 kc/s and 27,500 kc/s, of transmitting on the radiotelegraph frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for survival craft. However, the Administration may permit the transmitter to be capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for that frequency, as an alternative or in addition to transmission on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for survival craft in the bands between 4,000 kc/s and 27,500 kc/s.
- (f) The receiver shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. If the transmitter is capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency the receiver shall also be capable of receiving that frequency and a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.

**Regulation 15**

Paragraphs (a), (b), (f) and (g) are replaced by the following:

- (a) The radiotelephone installation shall include transmitting and receiving equipment and appropriate sources of energy (referred to in the following paragraphs as "the transmitter", "the receiver" and "the source of energy" respectively).

- (b) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency and on at least one other frequency in the bands between 1,605 kc/s and 2,850 kc/s, using the classes of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. In normal operation a double sideband transmission or a single sideband transmission with full carrier (i. e. A3H) shall have a depth of modulation of at least 70 per cent at peak intensity. Modulation of a single sideband transmission with reduced or suppressed carrier (A3A, A3J) shall be such that the intermodulation products shall not exceed the values given in the Radio Regulations.
- (f) The receiver required by paragraph (a) of this Regulation shall be capable of receiving the radiotelephone distress frequency and at least one other frequency available for maritime radiotelephone stations in the bands between 1,605 kc/s and 2,850 kc/s, using the classes of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. In addition the receiver shall permit the reception of such other frequencies, using the classes of emission assigned by the Radio Regulations, as are used for the transmission by radiotelephony of meteorological messages and such other communications relating to the safety of navigation as may be considered necessary by the Administration. The receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals by means of a loudspeaker when the receiver input is as low as 50 microvolts.
- (g) The receiver used for maintaining watch on the radiotelephone distress frequency shall be preset to this frequency, or so arranged that setting to the frequency may be carried out in a rapid and precise manner and that, when set to this frequency, the receiver shall not easily be detuned accidentally. The use of a separate single channel watch receiver for the radiotelephone distress frequency fulfills this requirement.

#### ANNEX V

AMENDMENTS TO REGULATION 11 OF CHAPTER IV AND REGULATION 12 OF CHAPTER V OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

##### Regulation 11 of Chapter IV

Existing paragraphs (a) — (g) are renumbered (a) (i) — (a) (vii) and a new paragraph (b) is added as follows:

- (b) (i) Radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency shall be capable of taking direction-finding bearings on that frequency without ambiguity of sense within an arc of 30 degrees on either side of the bow.
- (ii) When installing and testing the equipment referred to in this paragraph due regard should be given to the relevant recommendation of the International Radio Consultative Committee (CCIR).
- (iii) All reasonable steps shall be taken to ensure the homing capability required by this paragraph. In cases where due to technical difficulties the homing capability cannot be achieved, Administrations may grant to individual ships exemptions from the requirements of this paragraph.

#### Regulation 12 of Chapter V

[as amended by Resolution A. 146 (ES. IV)]

A new paragraph (f) is added as follows:

- (f) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, the keel of which is laid on or after the date of coming into force of this paragraph, when engaged on international voyages, shall be fitted with radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency complying with the relevant provisions of Regulation 11, paragraph (b) of Chapter IV.

#### ANNEX VI

AMENDMENT TO CHAPTER V OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

A new Regulation is added as follows:

##### Regulation 21

##### International Code of Signals

All ships which in accordance with the present Convention are required to carry a radiotelegraph or a radiotelephone installation shall carry the International Code of Signals. This publication shall also be carried by any other ship which in the opinion of the Administration has a need to use it.

#### ANNEX VII

AMENDMENTS TO REGULATIONS 7, 8 AND 9 OF CHAPTER I OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

##### Regulation 7

Paragraphs (b) (i) and (b) (ii) are replaced by the following:

- (b) (i) The survey before the ship is put in service shall include a complete inspection of its structure, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, radar, echo-sounding device, gyro-compass, pilot ladders and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory, and that the ship is provided with the lights, means of making sound signals and distress signals as required by the provisions of the present Convention and the International Collision Regulations.
- (ii) The periodical survey shall include an inspection of the structure, boilers and other pressure vessels, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, radar, echo-sounding device, gyro-compass, pilot ladders and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements

of the present convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration. The lights and means of making sound signals and the distress signals carried by the ship shall also be subject to the above-mentioned survey for the purpose of ensuring that they comply with the requirements of the present Convention and of the International Collision Regulations.

The existing text of Regulation 8 ist replaced by the following:

#### **Regulation 8**

##### **Surveys of Life-Saving Appliances and other Equipment of Cargo Ships**

The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echo-sounding device, the gyro-compass, and the fire extinguishing appliances of cargo ships to which Chapters II, III and V of the present Regulations apply shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in Regulation 7 of this Chapter with the substitution of 24 months for 12 months in subparagraph (a) (ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, lights and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the present Convention and, where applicable, the International Collision Regulations.

The existing text of Regulation 9 ist replaced by the following:

#### **Regulation 9**

##### **Surveys of Radio and Radar Installations of Cargo Ships**

The radio and radar installations of cargo ships to which Chapters IV and V of the present Regulations apply and any radiotelegraph installation in a motor lifeboat or portable radio apparatus for survival craft which is carried in compliance with the requirements of Chapter III of the present Regulations shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in Regulation 7 of this Chapter.

**ANNEX VIII****AMENDMENTS TO CERTAIN SAFETY CERTIFICATES APPENDED TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960****PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE**

Parts VI and VIII are replaced by the following:

VI. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:

	Requirements of Regulation	Actual Provision
Hours of listening by operator .....	.....	.....
Number of operators .....	.....	.....
Whether auto alarm fitted .....	.....	.....
Whether main installation fitted .....	.....	.....
Whether reserve installation fitted .....	.....	.....
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined .....	.....	.....
Whether direction-finder and/or radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency fitted .....	.....	.....
Whether radar fitted .....	.....	.....
Number of passengers for which certificated ...	.....	.....

VIII. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards fire-detecting and fire-extinguishing appliances, radar, echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals, and distress signals in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Collision Regulations.

**CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE**

Part V is replaced by the following:

V. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances and fire control plans, echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and the International Collision Regulations.

## 1494 der Beilagen

7

**CARGO SHIP SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE**

Part I is replaced by the following:

I. That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards radiotelegraphy and radar:

	Requirements of Regulation	Actual Provision
Hours of listening by operator .....	.....	.....
Number of operators .....	.....	.....
Whether auto alarm fitted .....	.....	.....
Whether main installation fitted .....	.....	.....
Whether reserve installation fitted .....	.....	.....
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined .....	.....	.....
Whether direction-finder and/or radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency fitted .....	.....	.....
Whether radar fitted .....	.....	.....

**NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE**

Parts VII and IX are replaced by the following:

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:

	Requirements of Regulation	Actual Provision
Hours of listening by operator .....	.....	.....
Number of operators .....	.....	.....
Whether auto alarm fitted .....	.....	.....
Whether main installation fitted .....	.....	.....
Whether reserve installation fitted .....	.....	.....
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined .....	.....	.....
Whether direction-finder and/or radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency fitted .....	.....	.....
Whether radar fitted .....	.....	.....
Number of passengers for which certificated ...	.....	.....

IX. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards fire-detecting and fire-extinguishing appliances, radar echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Collision Regulations.

**NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE**

Parts VII and IX are replaced by the following:

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations viz.:

	Requirements of Regulations	Actual Provision
Hours of listening by operator .....	.....	.....
Number of operators .....	.....	.....
Whether auto alarm fitted .....	.....	.....
Whether main installation fitted .....	.....	.....
Whether reserve installation fitted .....	.....	.....
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined .....	.....	.....
Whether direction-finder and/or radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency fitted .....	.....	.....
Whether radar fitted .....	.....	.....

IX. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances, radar, echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Regulations and the International Collision Regulations.



# AMENDEMENTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1960 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

## RESOLUTION A. 174 (VI)

adoptée le 21 octobre 1969

L'ASSEMBLEE,

RECONNAISSANT qu'il y a lieu d'accroître la sauvegarde de la vie humaine en mer,

CONSIDERANT les dispositions de l'article 16 i) de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée en ce qui concerne l'adoption des règles relatives à la sécurité maritime,

NOTANT EN OUTRE que l'article IX, alinéas b), d), e), g) et h) de la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer prévoit des procédures d'amendements qui impliquent la participation de l'Organisation,

AYANT EXAMINE des propositions d'amendements à la Convention précitée qui visent à améliorer les dispositions relatives à l'équipement de pompier et à l'équipement individuel à bord des navires de charge, ainsi que les spécifications auxquelles doivent satisfaire bouées et brassières de sauvetage, installations radio et équipement de navigation de bord, et qui ont fait l'objet de recommandations du Comité de la sécurité maritime à ses dix-septième et dix-neuvième sessions, conformément aux dispositions de l'article IX de la Convention,

ADOpte les huit amendements suivants aux règles et aux certificats de sécurité annexés à la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, amendements dont chacun sera communiqué pour approbation aux Gouvernements contractants, conformément aux dispositions de l'article IX d) de la Convention:

- a) remplacement de la règle 65 j) du chapitre II par une règle nouvelle dont le texte fait l'objet de l'annexe I à la présente résolution;

- b) remplacement des règles 21 f) et 22 du chapitre III par des règles nouvelles, la première étant accompagnée d'un renvoi, dont le texte fait l'objet de l'annexe II à la présente résolution;

- c) remplacement de la règle 2 c) du chapitre IV par une règle nouvelle, dont le texte fait l'objet de l'annexe III à la présente résolution;

- d) remplacement des règles 9 e), 9 h), i), 13 c), 13 f), 15 a), 15 b), 15 f) et 15 g) du chapitre IV par des règles nouvelles. Le texte de cet amendement fait l'objet de l'annexe IV à la présente résolution;

- e) renumérotage des actuels paragraphes a) — g) à a) i) — a) vii) de la règle 11 du chapitre IV, adjonction d'un nouveau paragraphe b) à cette règle et adjonction d'un nouveau paragraphe f) à la règle 12 du chapitre V. Le texte de cet amendement fait l'objet de l'annexe V à la présente résolution;

- f) l'adjonction au chapitre V d'une nouvelle règle 21 dont le texte fait l'objet de l'annexe VI à la présente résolution;

- g) remplacement des alinéas i) et ii) du paragraphe b) de la règle 7 du chapitre I par de nouveaux alinéas et remplacement des règles 8 et 9 du chapitre I par de nouvelles règles. Le texte de cet amendement fait l'objet de l'annexe VII à la présente résolution;

- h) remplacement par de nouvelles parties des parties VI et VIII du certificat de sécurité pour navires à passagers, de la partie V du certificat de sécurité du matériel d'armement pour navires de charge, de la partie I du certificat de sécurité radiotélégraphique pour navires de charge, des parties VII et IX du certificat de sécurité pour navires nucléaires (navires à passagers) et des parties VII et IX du certificat de sécurité pour navires nucléaires (navires de charge). Le texte de cet amendement fait l'objet de l'annexe VIII à la présente résolution,

CHARGE le Secrétaire général de l'Organisation, en application des dispositions de l'article IX b) i), de communiquer, pour appro-

bation, des copies certifiées conformes de la présente résolution et de ses annexes à tous les Gouvernements parties à la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et d'en adresser des exemplaires à tous les Membres de l'Organisation,

INVITE tous les gouvernements intéressés à approuver chacun de ces amendements à la date la plus rapprochée possible.

### ANNEXE I

#### AMENDEMENT A LA REGLE 65 j) DU CHAPITRE II DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960

##### Règle 65

L'alinéa j) est remplacé par le texte ci-après:

##### j) Equipement de pompiers et équipements individuels

- i) Tout navire de charge, neuf ou existant, doit avoir à bord au moins deux équipements de pompiers conformes aux dispositions de la règle 63 du présent chapitre. De plus, les administrations peuvent exiger, à bord des grands navires de charge, des jeux complémentaires d'équipements individuels et, à bord des navires-citernes et des navires spéciaux tels que les navires-usines, des équipements de pompiers supplémentaires.
- ii) Pour chaque équipement de pompier comportant un appareil respiratoire autonome conforme aux dispositions de la règle 63, alinéa b) du présent chapitre, il doit y avoir des bouteilles de rechange en nombre jugé suffisant par l'Administration.
- iii) Les équipements de pompiers et les équipements individuels doivent être entreposés, prêts à l'emploi, en des endroits facilement accessibles et, lorsque le navire transporte plus d'un équipement de pompier et plus d'un jeu d'équipement individuel, ceux-ci doivent être entreposés en des endroits bien éloignés les uns des autres.

### ANNEXE II

#### AMENDEMENTS AU CHAPITRE III DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960

##### Règle 21

L'alinéa f) est remplacé par le texte et la note ci-après:

- f) Les appareils lumineux à allumage automatique requis à l'alinéa e) de la présente règle ne doivent pas s'éteindre sous l'effet de l'eau. Ils doivent être capables de fonctionner pendant au moins 45 minutes et leur intensité lumineuse ne doit pas être inférieure à 2 candelas dans toutes les directions de l'hémisphère supérieur. Ils doivent être placés près des bouées de sauvetage, avec les dispositifs de fixation nécessaires. Les appareils lumineux à allumage automatique utilisés à bord des navires-citernes doivent être d'un type à pile électrique agréé \*).

##### Règle 22

La règle 22 est remplacée par le texte ci-après:

- a) Les navires doivent avoir pour chaque personne présente à bord une brassière de sauvetage d'un type approuvé et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants, à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants. Les brassières de sauvetage doivent porter clairement l'indication qu'elles ont été approuvées par l'Administration.
- b) Outre les brassières de sauvetage prescrites au paragraphe a), les navires à passagers doivent avoir des brassières de sauvetage pour cinq pour cent du nombre de personnes à bord. Ces brassières doivent être placées sur le pont, à des endroits bien visibles.
- c) Une brassière de sauvetage agréée doit remplir les conditions suivantes:
  - i) être de matière et de construction appropriées;
  - ii) être construite de façon à éliminer, autant que faire se peut, tout risque de port incorrect; il doit toutefois être possible de la porter indifféremment sur la face interne ou externe;

\*) Les feux auront probablement la portée lumineuse ci-après dans les conditions atmosphériques indiquées:

Facteur atmosphérique de transmission	Distance météorologique de visibilité (milles marins)	Portée lumineuse du feu (milles marins)
0,3	2,4	0,96
0,4	3,3	1,05
0,5	4,3	1,15
0,6	5,8	1,24
0,7	8,4	1,34
0,8	13,4	1,45
0,9	28,9	1,57

- iii) pouvoir soulever hors de l'eau la tête d'une personne épuisée ou évanouie et la maintenir au-dessus de l'eau en toute sécurité, le corps du naufragé étant incliné vers l'arrière de sa position verticale;
  - iv) être capable de retourner le corps à partir de n'importe quelle position et de le faire flotter dans une position sûre, incliné vers l'arrière de sa position verticale;
  - v) ne pas être attaquée par les hydrocarbures;
  - vi) être d'une couleur très visible;
  - vii) être munie d'un sifflet d'un type approuvé; solidement fixé à la brassière;
  - viii) être construite de façon telle que la flottabilité qui lui est nécessaire pour fonctionner comme prévu ne diminue pas de plus de cinq pour cent après un séjour de 24 heures en eau douce.
- d) Une brassière de sauvetage dont la flottabilité dépend d'une insufflation préalable peut être utilisée par les équipages de tous les navires, à l'exception des navires à passagers et des navires-citernes, à condition de:
- i) comporter deux compartiments gonflables distincts;
  - ii) pouvoir être gonflée par des moyens mécaniques et à la bouche;
  - iii) satisfaire aux prescriptions du paragraphe c), avec l'un ou l'autre des compartiments gonflés.
- e) Les brassières de sauvetage doivent être placées à bord de manière à être rapidement accessibles; leur position doit être clairement indiquée.

### ANNEXE III

#### AMENDEMENT A LA REGLE 2 DU CHAPITRE IV DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960

##### Règle 2

L'alinéa c) est remplacé par le texte ci-après:

- c) L'expression « officier radioélectricien » désigne une personne possédant au moins un certificat d'opérateur radiotélégraphiste de première ou de deuxième classe, ou un certificat général d'opérateur des radiocommunications du service mobile maritime conforme au Règlement des radiocommunications, et qui exerce ses fonc-

tions à bord d'un navire muni d'une station radiotélégraphique en application des dispositions de la règle 3 ou de la règle 4 du présent chapitre.

### ANNEXE IV

#### AMENDEMENTS AUX REGLES 9, 13 ET 15 DU CHAPITRE IV DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVE- GARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960

##### Règle 9

Les alinéas e) et h) i) sont remplacés par ce qui suit:

- e) L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent pouvoir émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant une classe d'émission assignée par le Règlement des radiocommunications pour cette fréquence. De plus, l'émetteur principal doit pouvoir émettre sur au moins deux fréquences de travail dans les bandes autorisées entre 405 kHz et 535 kHz, en utilisant les classes d'émission assignées par le Règlement des radiocommunications pour ces fréquences. L'émetteur de réserve peut être un émetteur de secours, tel que le Règlement des radiocommunications le définit et en détermine les limites d'emploi.
- h) i) Le récepteur principal et le récepteur de réserve doivent pouvoir recevoir sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans les classes d'émission assignées par le Règlement des radiocommunications pour cette fréquence.

##### Règle 13

Les alinéas c) et f) sont remplacés par ce qui suit:

- c) L'émetteur doit être capable d'émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant une classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des radiocommunications. Il doit également être capable d'émettre sur la fréquence radiotélégraphique et dans une classe d'émission assignée par le Règlement des radiocommunications pour les engins de sauvetage, dans les bandes de 4 000 à 27 000 kHz. Toutefois, l'Administration peut autoriser l'émission sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et dans une classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des radiocommunications, soit en remplacement, soit en adjonction de la fréquence radiotélégraphique assignée par ce Règlement

pour les engins de sauvetage, dans les bandes de 4 000 à 27 500 kHz.

- f) Le récepteur doit être capable de recevoir sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans les classes d'émission assignées pour cette fréquence par le Règlement des radiocommunications. Si l'émetteur permet l'emploi de la fréquence radiotéléphonique de détresse, le récepteur doit être également capable de recevoir sur cette même fréquence et dans une classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des radiocommunications.

#### Règle 15

Les alinéas a), b), f) et g) sont remplacés par ce qui suit:

- a) L'installation radiotéléphonique doit comprendre des équipements d'émission et de réception et des sources d'énergie convenables (désignés respectivement, dans les paragraphes ci-après, par les expressions « l'émetteur », « le récepteur » et « la source d'énergie »).
- b) L'émetteur doit permettre l'emploi de la fréquence radiotéléphonique de détresse et d'une autre fréquence au moins dans les bandes de 1 605 à 2 850 kHz, en utilisant les classes d'émission assignées pour ces fréquences par le Règlement des radiocommunications. En exploitation normale, une émission à double bande latérale ou une émission à bande latérale unique avec onde porteuse complète (c'est-à-dire de classe A3H) doivent avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent en crête. Une émission à bande latérale unique avec onde porteuse réduite ou supprimée (classes A3A ou A3J) doit être modulée de manière que les produits d'inter-modulation ne dépassent pas les valeurs prescrites dans le Règlement des radiocommunications.
- f) Le récepteur prescrit au paragraphe a) de la présente règle doit permettre la réception sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et sur au moins une autre fréquence disponible pour les stations radiotéléphoniques maritimes dans la bande de 1 605 à 2 850 kHz, en utilisant les classes d'émission assignées pour ces fréquences par le Règlement des radiocommunications. En outre, le récepteur doit permettre la réception sur toutes autres fréquences et dans les classes d'émission assignées par le Règlement des radiocommunications utilisées pour la transmission en radiotéléphonie de messages météorologiques et de

toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation que l'Administration peut estimer nécessaires. Le récepteur doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans un haut-parleur, même lorsque la tension à l'entrée du récepteur n'est que de 50 microvolts.

- g) Le récepteur utilisé pour assurer la veille sur la fréquence radiotéléphonique de détresse doit être préréglé sur cette fréquence ou conçu de telle manière que le réglage sur cette fréquence puisse se faire d'une façon rapide et sûre et, qu'une fois le récepteur ainsi réglé, on ne puisse facilement le désaccorder par inadvertance. L'utilisation d'un récepteur de veille distinct à fréquence unique réglé sur la fréquence radiotéléphonique de détresse répond à cette exigence.

### ANNEXE V

#### AMENDEMENTS AU CHAPITRE IV, REGLE 11 ET AU CHAPITRE V, REGLE 12 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960

##### Règle 11 du chapitre IV

Les alinéas a) — g) actuels sont rénumérotés a) i) — a) vii) et le nouvel alinéa b) est ajouté avec le texte ci-après:

- b) i) Le matériel de radioralliement sur la fréquence radiotéléphonique de détresse doit permettre de prendre des relèvements radiogoniométriques sur cette fréquence, sans ambiguïté de sens, dans un angle de 30 degrés de part et d'autre de l'étrave du navire.
- ii) Lors de l'installation et de l'essai du matériel mentionné au présent paragraphe, il convient de tenir dûment compte de l'avis pertinent du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).
- iii) Toutes mesures raisonnables sont prises pour assurer le radioralliement dans les conditions prescrites dans le présent paragraphe. Dans les cas où, en raison de difficultés techniques, un tel radioralliement ne peut être obtenu, les Administrations peuvent dispenser individuellement les navires des dispositions du présent paragraphe.

##### Règle 12 du chapitre V

[amendée par la résolution A. 146 (ES. IV)]

Le nouvel alinéa f) suivant est ajouté:

- f) Tout navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 1 600 tonneaux, dont la quille sera posée à la date de l'entrée en vigueur du présent alinéa ou postérieurement, sera muni, lorsqu'il effectuera des voyages internationaux, d'un matériel radio permettant le radioralliement sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et conforme aux dispositions pertinentes de la règle 11, alinéa b) du chapitre IV.

#### ANNEXE VI

##### AMENDEMENT AU CHAPITRE V DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960

Une nouvelle règle 21 est ajoutée avec le texte suivant:

#### Règle 21

##### Code international de signaux

Tout navire qui, conformément aux dispositions pertinentes de la présente Convention, est tenu de posséder une installation radiotélégraphique ou radiotéléphonique, doit être muni du Code international de signaux. Ce document doit également être présent à bord de tout autre navire qui, de l'avis de l'Administration, peut en avoir l'usage.

#### ANNEXE VII

##### AMENDEMENTS AUX REGLES 7, 8 ET 9 DU CHAPITRE I DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960

#### Règle 7

L'alinéa b) i) et ii) est remplacé par ce qui suit:

- b) i) La visite avant la mise en service du navire doit comprendre une inspection complète de sa structure, de ses machines et de son matériel d'armement, y compris une visite à sec de la carène ainsi qu'une visite intérieure et extérieure des chaudières. Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de la structure, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques et radioélectriques, les appareils radiotélégraphiques à bord des embarcations de sauvetage à moteur, les appareils portatifs de radio pour les embarcations et radeaux de sauvetage,

les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction d'incendie, le radar, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, les échelles de pilote et toute autre partie de l'armement satisfont intégralement aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués pour l'application de cette Convention par l'Administration, pour les navires affectés au service auquel ce navire est destiné. La visite doit également être faite de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement sont à tous égards satisfaisants, et que le navire est pourvu de feux, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse comme il est prévu par la présente Convention et par les dispositions des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

- ii) La visite périodique doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières et autres récipients sous pression, des machines et de l'armement, y compris une visite à sec de la carène. Cette visite doit permettre de s'assurer qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques et radioélectriques, les appareils radiotélégraphiques à bord des embarcations de sauvetage à moteur, les appareils portatifs de radio pour les embarcations et radeaux de sauvetage, les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, le radar, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, les échelles de pilote et autres parties de l'armement, le navire est tenu dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné et qu'il répond aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention. Les feux et moyens de signalisation sonore et signaux de détresse placés à bord seront également soumis à la visite ci-dessus mentionnée, afin de s'assurer qu'ils répondent aux Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

**Règle 8**

La règle 8 actuelle est remplacée par le texte suivant:

**Visites des engins de sauvetage et autres parties de l'armement des navires de charge**

Les engins de sauvetage, exception faite de l'installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur ou de l'appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, ainsi que les installations d'extinction d'incendie des navires de charge auxquels se réfèrent les chapitres II, III et V des présentes règles, doivent être soumis à des inspections initiales et subséquentes comme prévu pour les navires à passagers à la règle 7 du présent chapitre en remplaçant 12 mois par 24 mois à alinéa a) ii) de cette règle. Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les échelles de pilote, feux et appareils de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et existants, doivent être

compris dans les visites dans le but de s'assurer qu'ils répondent en tous points aux prescriptions de la présente Convention, et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, qui leur sont applicables.

**Règle 9**

La règle 9 actuelle est remplacée par le texte suivant:

**Visites des installations radioélectriques et de radar des navires de charge**

Les installations radioélectriques et de radar auxquelles se réfèrent les chapitres IV et V des présentes règles, ainsi que toute installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur, ou les appareils portatifs de radio pour les embarcations et radeaux de sauvetage embarqués en exécution des prescriptions du chapitre III, doivent être soumises à des visites initiales et subséquentes, comme prévu pour les navires à passagers par la règle 7 du présent chapitre.

**ANNEXE VIII**

**AMENDEMENTS A CERTAINS CERTIFICATS DE SECURITE JOINTS EN APPENDICE A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1960 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER**

**CERTIFICAT DE SECURITE POUR NAVIRE A PASSAGERS**

Les articles VI et VIII sont remplacés par les suivants:

VI. Que le navire répond aux prescriptions des règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:

	Prescriptions de la règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur .....	.....	.....
Nombre d'opérateurs .....	.....	.....
Y a-t-il un appareil auto-alarme? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation principale? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation de réserve? .....	.....	.....
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? .....	.....	.....
Y a-t-il un radiogoniomètre et/ou un matériel de radioralliement sur la fréquence téléphonique de détresse? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation radar? .....	.....	.....
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré .....	.....	.....

VIII. Que le navire satisfait aux prescriptions desdites règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, le radar, l'appareil de sondage par écho et le gyrocompas et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation et d'une échelle de pilote ainsi que des moyens d'émettre des signaux de détresse, conformément aux dispositions des règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

**CERTIFICAT DE SECURITE DU MATERIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE**

L'article V est remplacé par le suivant:

V. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des règles en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie, le radar, l'appareil de sondage par écho et le gyrocompas, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, d'une échelle de pilote ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse conformément aux dispositions des règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

**CERTIFICAT DE SECURITE RADIOTELEGRAPHIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE**

L'article I est remplacé par le texte suivant:

I. Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des règles annexées à la Convention précitée en ce qui concerne la radiotélégraphie et le radar:

	Prescriptions de la règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur .....	.....	.....
Nombre d'opérateurs .....	.....	.....
Y a-t-il un appareil auto-alarme? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation principale? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation de réserve? .....	.....	.....
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? .....	.....	.....
Y a-t-il un radiogoniomètre et/ou un matériel de radoralliment sur la fréquence téléphonique de détresse? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation radar? .....	.....	.....

**CERTIFICAT DE SECURITE POUR NAVIRE NUCLEAIRE (NAVIRE A PASSAGERS)**

Les articles VII et IX sont remplacés par les textes suivants:

VII. Que le navire répond aux prescriptions des règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:

	Prescriptions de la règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur .....	.....	.....
Nombre d'opérateurs .....	.....	.....
Y a-t-il un appareil auto-alarme? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation principale? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation de réserve? .....	.....	.....
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? .....	.....	.....
Y a-t-il un radiogoniomètre et/ou un matériel de radoralliment sur la fréquence téléphonique de détresse? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation radar? .....	.....	.....
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré .....	.....	.....

IX. Que le navire satisfait aux prescriptions desdites règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, le radar, l'appareil de sondage par écho et le gyrocompas et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation et d'une échelle de pilote ainsi que des moyens d'émettre des signaux de détresse, conformément aux dispositions des règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

#### CERTIFICAT DE SECURITE POUR NAVIRE NUCLEAIRE (NAVIRE DE CHARGE)

Les articles VII et IX sont remplacés par les textes suivants:

VII. Que le navire répond aux prescriptions des règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:

	Prescriptions de la règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur .....	.....	.....
Nombre d'opérateurs .....	.....	.....
Y a-t-il un appareil auto-alarme? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation principale? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation de réserve? .....	.....	.....
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? .....	.....	.....
Y a-t-il un radiogoniomètre et/ou un matériel de radioralliement sur la fréquence téléphonique de détresse? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation radar? .....	.....	.....

IX. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des règles en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie, le radar, l'appareil de sondage par écho et le gyrocompas, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, d'une échelle de pilote ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.



(Übersetzung)

# **ÄNDERUNGEN DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE**

**ENTSCHLIESSUNG A. 174 (VI)**

angenommen am 21. Oktober 1969

## **DIE VERSAMMLUNG —**

IN ERKENNTNIS der Notwendigkeit, die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See zu erhöhen,

UNTER BEACHTUNG des Artikels 16 Buchstabe i des Übereinkommens über die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffsorganisation betreffend die Aufgaben der Versammlung in bezug auf Regelungen über die Sicherheit auf See,

SOWIE IM HINBLICK DARAUF, daß Artikel IX Buchstaben b, d, c, g und h des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See Änderungsverfahren unter Beteiligung der Organisation vorsieht,

NACH PRÜFUNG von Änderungsvorschlägen zum Internationalen Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, die den Gegenstand der vom Schiffssicherheitsausschuß auf seiner 17. und 19. Tagung nach Artikel IX des Übereinkommens angenommenen Empfehlungen bilden und eine Verbesserung der Vorschriften für Brandschutzausrüstungen und persönliche Ausrüstungen auf Frachtsschiffen, für besondere Merkmale der Rettungsringe und für Rettungswesten, für Funkeinrichtungen und für eine Navigationsausrüstung an Bord zum Ziel haben,

NIMMT folgende acht Änderungen der dem Internationalen Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See beigefügten Regeln und Sicherheitszeugnisse AN, die jeweils nach Artikel IX Buchstabe d des Übereinkommens den Vertragsregierungen zur Annahme zugeleitet werden:

- a) Den Ersatz der Regel 65 Buchstabe j in Kapitel II durch eine neue Regel, deren Wortlaut in Anlage I zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben ist;

- b) den Ersatz der Regel 21 Buchstabe f in Kapitel III durch eine neue Regel sowie eine Anmerkung dazu und den Ersatz der Regel 22 in Kapitel III durch eine neue Regel. Der Wortlaut dieser Änderung ist in Anlage II zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben;
- c) den Ersatz der Regel 2 Buchstabe c in Kapitel IV durch eine neue Regel, deren Wortlaut in Anlage III zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben ist;
- d) den Ersatz der Regel 9 Buchstabe e, der Regel 9 Buchstabe h Ziffer i, der Regel 13 Buchstaben c und f, der Regel 15 Buchstaben a, b, f und g in Kapitel IV durch neue Regeln. Der Wortlaut dieser Änderung ist in Anlage IV zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben;
- e) die Umbenennung der bisherigen Buchstaben a bis g der Regel II in Kapitel IV in Buchstabe a Ziffern i bis vii und die Einfügung eines neuen Buchstabens b in diese Regel sowie die Einfügung eines neuen Buchstabens f in die Regel 12 in Kapitel V. Der Wortlaut dieser Änderung ist in Anlage V zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben;
- f) die Einfügung einer neuen Regel 21 in Kapitel V, deren Wortlaut in Anlage VI zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben ist;
- g) den Ersatz der Ziffern i und ii des Buchstabens b der Regel 7 in Kapitel I durch neue Ziffern und den Ersatz der Regel 8 und 9 in Kapitel I durch neue Regeln. Der Wortlaut dieser Änderung ist in Anlage VII zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben;
- h) den Ersatz der Teile VI und VIII des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe, des Teils V des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Teils I des Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, der Teile VII und IX des Sicherheitszeugnisses für Reaktor-Fahrgastschiffe und der Teile VII und IX des Sicherheitszeugnisses für Reaktor-Frachtschiffe durch neue Teile. Der Wortlaut dieser Änderung ist in Anlage VIII zu dieser Entschlie-ßung wiedergegeben;

ERSUCHT den Generalsekretär der Organisation gemäß Artikel IX Buchstabe b Ziffer i, allen

Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zwecks Annahme beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlagen und allen Mitgliedern der Organisation Abschriften davon zuzuleiten, und

LADT alle beteiligten Regierungen EIN, jede der Änderungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt anzunehmen.

### ANLAGE I

#### ÄNDERUNG DER REGEL 65 IN KAPITEL II DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE

##### Regel 65

Buchstabe j erhält folgende Fassung:

##### j) Brandschutzausrüstungen und persönliche Ausrüstung

- i) Ein neues oder vorhandenes Frachtschiff muß mindestens zwei Brandschutzausrüstungen mitführen, die den Vorschriften der Regel 63 entsprechen. Außerdem kann die Verwaltung bei großen Frachtschiffen zusätzliche persönliche Ausrüstungen und bei Tankschiffen und Sonderschiffen wie Fabriksschiffen zusätzliche Brandschutzausrüstungen vorschreiben.
- ii) Für jede Brandschutzausrüstung, zu der ein unabhängiges Atemschutzgerät nach Regel 63 Buchstabe b gehört, müssen Reservefüllungen in einer Anzahl mitgeführt werden, die von der Verwaltung zugelassen ist.
- iii) Die Brandschutzausrüstungen und persönlichen Ausrüstungen sind so aufzubewahren, daß sie leicht zugänglich und gebrauchsfertig sind; werden mehr als eine Brandschutzausrüstung und eine persönliche Ausrüstung mitgeführt, so sind sie an weit voneinander entfernten Stellen aufzubewahren.

### ANLAGE II

#### ÄNDERUNGEN DES KAPITELS III DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE

##### Regel 21

Buchstabe f erhält folgende Fassung samt Anmerkung:

- f) Die unter Buchstabe e vorgeschriebenen selbstzündenden Lichter müssen so beschaffen sein, daß sie nicht durch Wasser gelöscht

werden können. Sie müssen eine Brenndauer von mindestens 45 Minuten haben; ihre Lichtstärke muß mindestens 2 Candela in alle Richtungen der oberen Halbkugel betragen. Die Lichter müssen mit den zur Befestigung erforderlichen Vorrichtungen bei den Rettungsringen angebracht sein, zu denen sie gehören. Selbstzündende Lichter, die auf Tankschiffen verwendet werden, müssen von einem zugelassenen Typ mit elektrischer Batterie sein \*).

##### Regel 22

Regel 22 erhält folgende Fassung:

- a) Für jede an Bord eines Schiffes befindliche Person muß eine Rettungsweste eines zugelassenen Typs mitgeführt werden; sind diese Rettungswesten für Kinder nicht brauchbar, so muß zusätzlich eine ausreichende Anzahl von geeigneten Rettungswesten für Kinder vorhanden sein. Jede Rettungsweste muß in geeigneter Weise gekennzeichnet sein und zeigen, daß sie von der Verwaltung zugelassen worden ist.
- b) Zusätzlich zu den unter Buchstabe a vorgeschriebenen Rettungswesten müssen auf Fahrgastschiffen Rettungswesten für 5 v. H. aller an Bord befindlichen Personen mitgeführt werden. Diese Rettungswesten müssen an einem deutlich sichtbaren Platz an Deck aufbewahrt werden.
- c) Eine zugelassene Rettungsweste muß folgenden Vorschriften entsprechen:
  - i) Arbeitsausführung und Werkstoff müssen einwandfrei sein;
  - ii) sie muß so beschaffen sein, daß nach Möglichkeit jede Gefahr eines unsachgemäßen Anlegens ausgeschaltet ist; sie muß jedoch umwendbar, d. h. beliebig mit jeder Seite nach außen zu tragen sein;
  - iii) sie muß das Gesicht einer erschöpften oder bewußtlosen Person aus dem Wasser heben und über Wasser halten können.

\*) Unter den gegebenen atmosphärischen Bedingungen können folgende Tragweiten des Lichtes erwartet werden:

Sichtwert	Meteorologische Sichtweite (in Seemeilen)	Tragweite des Lichts (in Seemeilen)
0,3	2,4	0,96
0,4	3,3	1,05
0,5	4,3	1,15
0,6	5,8	1,24
0,7	8,4	1,34
0,8	13,4	1,45
0,9	28,9	1,57

nen, wobei der Körper gegenüber der senkrechten Lage nach hinten geneigt sein muß;

- iv) sie muß den Körper im Wasser aus jeder Lage in eine sichere Schwimm-lage drehen können, wobei der Körper gegenüber der senkrechten Lage nach hinten geneigt sein muß;
  - v) sie darf nicht durch Öl oder Ölerzeugnisse angegriffen werden können;
  - vi) sie muß von gut sichtbarer Farbe sein;
  - vii) sie muß mit einer zugelassenen, durch eine Schnur fest mit ihr verbundenen Pfeife versehen sein;
  - viii) die Tragfähigkeit der Rettungsweste, die diese Leistungen erbringen muß, darf nach 24stündigem Untertauchen in Frischwasser um höchstens 5 v. H. abgenommen haben.
- d) Eine Rettungsweste, deren Tragfähigkeit darauf beruht, daß sie aufgeblasen wird, darf für Besatzungen aller Schiffe, mit Ausnahme von Fahrgastschiffen und Tankschiffen, unter der Voraussetzung zugelassen werden,
- i) daß sie zwei getrennte aufblasbare Zellen hat;
  - ii) daß sie mechanisch und mit dem Mund aufgeblasen werden kann und
  - iii) daß sie den Vorschriften des Buchstabens c entspricht, auch wenn nur eine der beiden Zellen aufgeblasen ist.
- e) Die Rettungswesten müssen an Bord so verteilt sein, daß sie ohne weiteres zugänglich sind; ihr Aufbewahrungsort muß deutlich gekennzeichnet sein.

### ANLAGE III

#### ÄNDERUNG DER REGEL 2 IN KAPITEL IV DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE

##### Regel 2

Buchstabe c erhält folgende Fassung:

- c) Der Ausdruck „Funkoffizier“ bezeichnet eine Person, die mindestens ein der Vollzugsordnung für den Funkdienst entsprechendes Zeugnis erster oder zweiter Klasse für Telegraphiefunker oder ein Allgemeines Zeugnis für Funker des beweglichen Seefunkdienstes besitzt und in der Telegraphiefunkstelle eines Schiffes beschäftigt ist, das nach Maßgabe der Regel 3 oder 4 über eine solche Funkstelle verfügt.

### ANLAGE IV

#### ÄNDERUNGEN DER REGELN 9, 13 UND 15 IN KAPITEL IV DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE

##### Regel 9

Buchstabe e und Buchstabe h Ziffer i erhalten folgende Fassung:

- e) Der Haupt- und Ersatzsender müssen auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mit einer Sendart senden können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt. Außerdem muß der Hauptsender mindestens auf zwei Arbeitsfrequenzen im zugelassenen Bereich zwischen 405 und 535 kHz mit den Sendarten senden können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenzen zuteilt. Der Ersatzsender kann aus dem in der Vollzugsordnung für den Funkdienst bezeichneten und in seiner Verwendung beschränkten Notsender des Schiffes bestehen.
- h) i) Der Haupt- und der Ersatzempfänger müssen auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz die Sendarten empfangen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt.

##### Regel 13

Die Buchstaben c und f erhalten folgende Fassung:

- c) Der Sender muß in der Lage sein, auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mit einer durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zugeteilten Sendart und außerdem im Bereich zwischen 4000 und 27500 kHz auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mit einer Sendart zu senden, wie sie die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Rettungsboote und -flöße zuteilt. Als Ersatz oder zusätzlich zu der Aussendung auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst im Bereich zwischen 4000 und 27500 kHz für Rettungsboote und -flöße zuteilt, kann die Verwaltung jedoch gestatten, daß der Sender auf der Sprechfunk-Notfrequenz mit einer Sendart senden darf, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt.
- f) Der Empfänger muß auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz die Sendarten empfangen

gen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt. Kann der Sender auf der Sprechfunk-Notfrequenz senden, so muß der Empfänger auch auf dieser Frequenz eine Sendeart empfangen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt.

### Regel 15

Die Buchstaben a, b, f und g erhalten folgende Fassung:

- a) Die Sprechfunkanlage muß Sende- und Empfangsgeräte und geeignete Stromquellen umfassen (unter den folgenden Buchstaben als „Sender“, „Empfänger“ und „Stromquelle“ bezeichnet).
- b) Der Sender muß auf der Sprechfunk-Notfrequenz und auf mindestens einer anderen Frequenz im Bereich zwischen 1605 und 2850 kHz mit den Sendearten senden können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenzen zuteilt. Im normalen Betrieb muß eine Zweiseitenband-Aussendung oder eine Einseitenband-Aussendung mit vollem Träger (d. h. A3H) einen Modulationsgrad von mindestens 70 v. H. bei Spitzenleistung haben. Die Modulation einer Einseitenband-Aussendung mit vermindertem oder unterdrücktem Träger (A3A, A3J) muß so sein, daß die Intermodulationsprodukte die in der Vollzugsordnung für den Funkdienst angegebenen Werte nicht überschreiten.
- f) Der unter Buchstabe a vorgeschriebene Empfänger muß die Sprechfunk-Notfrequenz und mindestens eine andere Frequenz, die den Sprech-Seefunkstellen im Bereich zwischen 1605 und 2850 kHz zur Verfügung steht, die Sendearten empfangen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenzen zuteilt. Der Empfänger muß außerdem den Empfang aller anderen Frequenzen ermöglichen, die zur Sprechfunkübermittlung von Wettermeldungen und anderen die Sicherheit der Schifffahrt betreffenden Nachrichten benutzt werden, welche die Verwaltung gegebenenfalls für erforderlich hält, und zwar mit den durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst zugeteilten Sendearten. Der Empfänger muß so empfindlich sein, daß bei einer Empfängereingangsspannung von nur 50 Mikrovolt Lautsprecherempfang noch möglich ist.
- g) Der für die Hörwache auf der Sprechfunk-Notfrequenz benutzte Empfänger muß vorher auf diese Frequenz eingestellt oder so eingerichtet sein, daß die Frequenz schnell

und genau eingestellt und der Empfänger nach dieser Einstellung nicht leicht unbeabsichtigt verstimmt werden kann. Mit der Verwendung eines gesonderten Ein-Kanal-Wachempfängers für die Sprechfunk-Notfrequenz ist dieses Erfordernis erfüllt.

### ANLAGE V

ÄNDERUNGEN DER REGEL 11 IN KAPITEL IV UND DER REGEL 12 IN KAPITEL V DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE

#### Regel 11 in Kapitel IV

Die bisherigen Buchstaben a bis g werden in Buchstabe a Ziffern i bis vii umbenannt, und es wird folgender neuer Buchstabe b eingefügt:

- b) i) Peilfunkgeräte für Zielfahrt auf der Sprechfunk-Notfrequenz müssen auf dieser Frequenz Peilungen ohne Zweideutigkeit der Peilseite innerhalb eines Sektors von 30 Grad auf beiden Seiten des Bugs gestatten.
- ii) Beim Einbau und bei der Prüfung der unter diesem Buchstaben genannten Geräte sollen die entsprechenden Empfehlungen des Internationalen Beratenden Ausschusses für den Funkdienst (CCIR) gebührend berücksichtigt werden.
- iii) Es sind alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um die unter diesem Buchstaben geforderte Zielfahrtfähigkeit zu gewährleisten. Kann wegen technischer Schwierigkeiten die Zielfahrtfähigkeit nicht erreicht werden, so kann die Verwaltung einzelnen Schiffen Ausnahmen von den Vorschriften dieses Buchstabens gewähren.

#### Regel 12 in Kapitel V

[in ihrer durch Entschlußung A. 146 (ES. IV) geänderten Fassung]

Es wird folgender neuer Buchstabe f eingefügt:

- f) Alle Schiffe von 1600 und mehr BRT, deren Kiel am oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Buchstabens gelegt wird, müssen, wenn sie in der Auslandsfahrt eingesetzt sind, mit einem Peilfunkgerät für Zielfahrt auf der Sprechfunk-Notfrequenz ausgerüstet sein, das den entsprechenden Vorschriften der Regel 11 Buchstabe b in Kapitel IV entspricht.

**ANLAGE VI****ÄNDERUNG DES KAPITELS V DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE**

Es wird folgende neue Regel eingefügt:

**Regel 21****Internationales Signalbuch**

Alle Schiffe, die nach diesem Übereinkommen mit einer Telegraphiefunk- oder Sprechfunkanlage ausgerüstet sein müssen, haben das Internationale Signalbuch mitzuführen. Das Signalbuch muß außerdem von allen anderen Schiffen mitgeführt werden, die es nach Auffassung der Verwaltung benötigen.

**ANLAGE VII****ÄNDERUNGEN DER REGELN 7, 8 UND 9 IN KAPITEL I DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE****Regel 7**

Buchstabe b Ziffern i und ii erhält folgende Fassung:

- b) i) Die Besichtigung vor der Indienstellung des Schiffes umfaßt eine vollständige Überprüfung der Bauausführung, der Maschinenanlage und der Ausrüstung einschließlich einer Überprüfung des Schiffsbodens und der inneren und äußeren Kessel. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, daß die allgemeine Anordnung, die Werkstoffart und die Materialstärke der Bauausführung, der Kessel und anderen Druckbehälter nebst Zubehör, der Haupt- und Hilfsmaschinen, der elektrischen und der Funkanlagen, der Funkausrüstungen für Motorrettungsboote, des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flöße, der Rettungsmittel, der Feueranzeig- und Feuerlöschrichtungen, des Radargeräts, der Echolotanlage, der Kreiselkompaßanlage, der Lotsenleitern und anderen Ausrüstungsgegenstände in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens sowie den Gesetzen, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens von der Verwaltung für Schiffe des vorgesehenen Verwendungszwecks erlassen worden sind. Die Besichtigung hat ferner die Gewähr dafür

zu bieten, daß die Arbeitsausführung aller Teile des Schiffes und seiner Ausrüstung in jeder Beziehung zufriedenstellend ist und daß das Schiff mit den Lichtern und Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen versehen ist, wie es die Bestimmungen dieses Übereinkommens und die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vorschreiben.

- ii) Die regelmäßige Besichtigung umfaßt eine Überprüfung der Bauausführung, der Kessel und anderen Druckbehälter, der Maschinenanlage und der Ausrüstung einschließlich einer Überprüfung des Schiffsbodens. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, daß sich das Schiff bezüglich der Bauausführung, der Kessel und anderen Druckbehälter nebst Zubehör, der Haupt- und Hilfsmaschinen, der elektrischen und der Funkanlagen, der Funkausrüstungen für Motorrettungsboote, des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flöße, der Rettungsmittel, der Feueranzeig- und Feuerlöschrichtungen, des Radargeräts, der Echolotanlage, der Kreiselkompaßanlage, der Lotsenleitern und anderen Ausrüstungsgegenstände in einem zufriedenstellenden und für den vorgesehenen Verwendungszweck geeigneten Zustand befindet und daß es den Vorschriften dieses Übereinkommens sowie den Gesetzen, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften entspricht, die auf Grund des Übereinkommens von der Verwaltung erlassen worden sind. Die Lichter und Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen an Bord unterliegen gleichfalls der obenerwähnten Besichtigung, um sicherzustellen, daß sie den Vorschriften dieses Übereinkommens und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See entsprechen.

Der bisherige Wortlaut der Regel 8 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

**Regel 8****Besichtigung von Rettungsmitteln und anderen Ausrüstungsgegenständen auf Frachtschiffen**

Die Rettungsmittel, mit Ausnahme der Funkausrüstungen für Motorrettungsboote und des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flöße, sowie die Echolotanlage, die Kreiselkompaßanlage und die Feuerlöschrichtungen von Frachtschiffen, auf welche die Kapitel II, III und

V Anwendung finden, sind erstmaligen und weiteren Besichtigungen zu unterziehen, wie sie in Regel 7 des vorliegenden Kapitels für Fahrgastschiffe vorgesehen sind, wobei jedoch die unter Buchstabe a Ziffer ii der genannten Regel erwähnten 12 Monate durch 24 Monate ersetzt werden. Die Brandschutzpläne auf neuen Schiffen, die Lotsenleitern sowie die Lichter und Vorrichtungen zur Abgabe von Schallsignalen an Bord neuer und vorhandener Schiffe werden ebenfalls in diese Besichtigungen einbezogen, um zu gewährleisten, daß sie den Vorschriften dieses Übereinkommens und gegebenenfalls den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in jeder Hinsicht entsprechen.

Der bisherige Wortlaut der Regel 9 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

#### Regel 9

#### Besichtigungen der Funk- und Radaranlagen auf Frachtschiffen

Die Funk- und Radaranlagen auf Frachtschiffen, auf welche die Kapitel IV und V Anwendung finden, sowie die Funkausrüstungen für Motorrettungsboote und tragbaren Funkgeräte für Rettungsboote und -flöße, die nach Maßgabe des Kapitels III mitgeführt werden, werden erstmaligen und weiteren Besichtigungen unterzogen, wie sie in Regel 7 für Fahrgastschiffe vorgesehen sind.

### ANLAGE VIII

#### ÄNDERUNGEN BESTIMMTER DEM INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN VON 1960 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE BEIGEFÜGTER SICHERHEITSGEUGNISSE

##### SICHERHEITSGEUGNIS FÜR FAHRGASTSCHIFFE

Die Teile VI und VIII erhalten folgende Fassung:

VI. daß das Schiff den Vorschriften der Regeln betreffend die Telegraphiefunkanlagen wie folgt entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker .....	.....	.....
Anzahl der Funker .....	.....	.....
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden? .....	.....	.....
Ist eine Hauptanlage vorhanden? .....	.....	.....
Ist eine Ersatzanlage vorhanden? .....	.....	.....
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch getrennt oder verbunden? .....	.....	.....
Ist ein Peilfunkgerät und/oder eine Funkausrüstung für Zielfahrt auf der Sprechfunk-Notfrequenz vorhanden? .....	.....	.....
Ist ein Radargerät vorhanden? .....	.....	.....
Anzahl der Fahrgäste, für die dieses Zeugnis ausgestellt ist .....	.....	.....

VIII. daß das Schiff den Vorschriften der Regeln über Feueranzeige- und Feuerlöscheinrichtungen, Radargeräte, Echolotanlage und Kreiselkompaßanlage entspricht und daß es mit Positionslaternen und Signalkörpern, Lotsenleiter sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen nach Maßgabe der Regeln und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ausgerüstet ist;

##### AUSRÜSTUNGS-SICHERHEITSGEUGNIS FÜR FRACHTSCHIFFE

Teil V erhält folgende Fassung:

V. daß die Überprüfung ergeben hat, daß das Schiff den Vorschriften des genannten Übereinkommens über Feuerlöscheinrichtungen und Brandschutzpläne, Echolotanlage und Kreiselkompaß-

## 1494 der Beilagen

23

anlage entspricht und daß es mit Positionslaternen und Signalkörpern, Lotsenleiter sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen nach Maßgabe der Regeln und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ausgerüstet ist.

**TELEGRAPHIEFUNK-SICHERHEITSZEUGNIS FÜR FRACHTSCHIFFE**

Teil I erhält folgende Fassung:

I. daß das vorgenannte Schiff den dem obenerwähnten Übereinkommen beigefügten Regeln über Telegraphiefunk und Radar entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker .....	.....	.....
Anzahl der Funker .....	.....	.....
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden? .....	.....	.....
Ist eine Hauptanlage vorhanden? .....	.....	.....
Ist eine Ersatzanlage vorhanden? .....	.....	.....
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch getrennt oder verbunden? .....	.....	.....
Ist ein Peilfunkgerät und/oder eine Funkaus- rüstung für Zielfahrt auf der Sprechfunk-Not- frequenz vorhanden? .....	.....	.....
Ist ein Radargerät vorhanden? .....	.....	.....

**SICHERHEITSZEUGNIS FÜR REAKTOR-FAHRGASTSCHIFFE**

Die Teile VII und IX erhalten folgende Fassung:

VII. daß das Schiff den Vorschriften der Regeln betreffend die Telegraphiefunkanlagen entspricht, nämlich:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker .....	.....	.....
Anzahl der Funker .....	.....	.....
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden? .....	.....	.....
Ist eine Hauptanlage vorhanden? .....	.....	.....
Ist eine Ersatzanlage vorhanden? .....	.....	.....
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch getrennt oder verbunden? .....	.....	.....
Ist ein Peilfunkgerät und/oder eine Funkaus- rüstung für Zielfahrt auf der Sprechfunk-Not- frequenz vorhanden? .....	.....	.....
Ist ein Radargerät vorhanden? .....	.....	.....
Anzahl der Fahrgäste, für die dieses Zeugnis aus- gestellt ist .....	.....	.....

IX. daß das Schiff den Vorschriften der Regeln über Feueranzeige- und Feuerlöscheinrichtungen, Radargerät, Echolotanlage und Kreiselkompaßanlage entspricht und daß es mit Positionslaternen und Signalkörpern, Lotsenleiter sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen nach Maßgabe der Regeln und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ausgerüstet ist.

**SICHERHEITSZEUGNIS FÜR REAKTOR-FRACHTSCHIFFE**

Die Teile VII und IX erhalten folgende Fassung:

VII. daß das Schiff den Vorschriften der Regeln betreffend die Telegraphiefunkanlagen wie folgt entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker .....	.....	.....
Anzahl der Funker .....	.....	.....
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden? .....	.....	.....
Ist eine Hauptanlage vorhanden? .....	.....	.....
Ist eine Ersatzanlage vorhanden? .....	.....	.....
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch getrennt oder verbunden? .....	.....	.....
Ist ein Peilfunkgerät und/oder eine Funkaus- rüstung für Zielfahrt auf der Sprechfunk-Not- frequenz vorhanden? .....	.....	.....
Ist ein Radargerät vorhanden? .....	.....	.....

IX. daß die Überprüfung ergeben hat, daß das Schiff den Vorschriften der Regeln über Feuerlöscheinrichtungen, Radargeräte, Echolotanlage und Kreiselkompaßanlage entspricht und daß es mit Positionslaternen und Signalkörpern, Lotsenleiter sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen nach Maßgabe der Regeln und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ausgerüstet ist.



## Erläuterungen

Die IMCO-Entschließung A. 174 (VI) vom 21. Oktober 1969 ist sowohl gesetz ändernd als auch gesetz esergänzend, weshalb die Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG erforderlich ist.

Weiters verpflichtet die Entschließung die Vertragsstaaten zu einem legislatorischen Tätigwerden. Es ist daher von der Möglichkeit der Erfüllung des Staatsvertrages durch Erlassung von Gesetzen Gebrauch zu machen. (Beslußfassung gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG.) Das Stammabkommen wurde bereits bei gleichzeitiger Beschlußfassung im Sinne der Erfüllung des Staatsvertrages durch Gesetze vom Nationalrat genehmigt. Auch die nunmehr vorliegenden Änderungen sind daher in derselben Weise in die österreichische Rechtsordnung zu überführen.

### I. Allgemeiner Teil:

1. Auf Grund einer Empfehlung des Schiffssicherheitsausschusses nahm die IMCO-Versammlung auf ihrer 6. Tagung am 21. Oktober 1969 die Entschließung A. 174 (VI) an. Diese Entschließung, mit welcher acht Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, BGBl. Nr. 380/1972 (im folgenden Schiffssicherheitsvertrag oder SOLAS-Konvention genannt) bewirkt werden, bringen im wesentlichen Verbesserungen der Vorschriften für

- a) die Brandschutzausrüstung und persönliche Ausrüstung auf Frachtschiffen,
- b) die Rettungsringe und Rettungswesten,
- c) die Funkeinrichtungen und Navigationsausrüstung an Bord.

Gemäß Artikel IX (d) des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See treten Änderungen des gegenständlichen Übereinkommens zwölf Monate nach dem Tag, an dem zwei Drittel der Vertragsregierungen unter Einschuß von zwei Dritteln der im Schiffssicherheitsausschuß vertretenen Regierungen die Änderung angenommen haben, für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten

der Änderung erklären, daß sie dieselbe nicht annehmen.

2. Um diese von der IMCO beschlossenen Änderungen für Österreich anwendbar zu machen, ist es notwendig, die zur Zeit geltende Fassung des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, dessen Erfüllung im innerstaatlichen Bereich durch ein eigenes Bundesgesetz geregelt wird (Erfüllungsgesetz, BGBl. Nr. 382/1972), dem neuesten Stand anzupassen.

3. Derzeit haben 19 Mitgliedstaaten die gegenständliche SOLAS-Änderung angenommen (Stand Dezember 1974).

### II. Besonderer Teil:

#### Anlage I

Diese Anlage betrifft den Ersatz der Regel 65 lit. j in Kapitel II des Schiffssicherheitsvertrages.

#### Zu Regel 65 lit. j (Brandschutzausrüstung und persönliche Ausrüstung):

Jedes Frachtschiff muß mindestens zwei Brandschutzausrüstungen mit Atemschutzgerät mitführen.

#### Anlage II

Diese Anlage betrifft den Ersatz der Regeln 21 lit. f und 22 in Kapitel III des Schiffssicherheitsvertrages.

#### Zu Regel 21 lit. f:

Rettungsringe müssen mit selbstentzündlichen Lichtern mit einer Lichtstärke von zwei Candela und einer Brenndauer von 45 Minuten ausgestattet sein.

#### Zu Regel 22:

Seeschiffe müssen mit einer Rettungsweste für jede an Bord befindliche Person ausgestattet sein. Fahrgastschiffe müssen darüber hinaus mit Rettungswesten für 5% aller an Bord befindlichen Personen ausgerüstet sein, die an Deck zu lagern

sind. Außerdem werden Bestimmungen über die Ausführung solcher Rettungswesten vorgeschrieben. Aufblasbare Rettungswesten müssen zwei getrennte Zellen, jede mit voller Tragfähigkeit haben.

### Anlage III

Diese Anlage betrifft den Ersatz der Regel 2 lit. c in Kapitel IV des Schiffssicherheitsvertrages.

#### Zu Regel 2 lit. c:

Funkoffiziere müssen ein der Vollzugsordnung für den Funkdienst entsprechendes Zeugnis besitzen. Die Arten von Funkerzeugnissen, die Vorschriften über die Abhaltung von Funkerprüfungen, die Anerkennung ausländischer Funkerzeugnisse sind in der Funker-Zeugnisverordnung, BGBl. Nr. 139/1967, geregelt.

### ANLAGE IV

Diese Anlage betrifft den Ersatz der Regeln 9 lit. e und h Z. i, 13 lit. c und f und 15 lit. a, b, f, g in Kapitel IV des Schiffssicherheitsvertrages.

#### Zu Regel 9 lit. e:

Der Haupt- und Ersatzsender für den Funkverkehr muß auf der Notfrequenz in einer Sendeart senden können, wie dies in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschrieben ist; der Hauptsender muß zwei Arbeitsfrequenzen besitzen.

#### Zu Regel 9 lit. h Z. i:

Der Haupt- und der Ersatzsender müssen auf der Notfrequenz senden können, die in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschrieben ist.

#### Zu Regel 13 lit. c:

Bei tragbaren Funkgeräten für Rettungsboote und Rettungsflöße muß der Sender auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz und darüber hinaus noch in zwei weiteren Frequenzen und in einer Sendeart senden können, wie dies in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschrieben ist.

#### Zu Regel 13 lit. f:

Bei den tragbaren Funkgeräten für Rettungsboote und Rettungsflöße muß der Empfänger die Telegraphiefunk-Notfrequenz empfangen können.

#### Zu Regel 15 lit. a:

Sprechfunkanlagen müssen ein Sende-, ein Empfangsgerät und eine Stromquelle umfassen.

#### Zu Regel 15 lit. b:

Der Sender der Sprechfunkanlage muß auf der Sprechfunk-Notfrequenz und einer weiteren Frequenz in der Sendeart senden können, wie diese in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschrieben ist.

#### Zu Regel 15 lit. f:

Der Empfänger der Sprechfunkanlage muß den Empfang der Sprechfunk-Notfrequenz ermöglichen, er muß eine weitere Frequenz sowie Wettermeldungen und Sicherheitsmeldungen im Sprechfunkverkehr empfangen können.

#### Zu Regel 15 lit. g:

Der für die Hörwache im Sprechfunkverkehr benützte Empfänger muß auf die Sprechfunk-Notfrequenz eingestellt sein.

### ANLAGE V

Die Anlage betrifft die Einfügung einer neuen Litera in Regel 11 und 12 der Kapitel IV und V des Schiffssicherheitsvertrages.

#### Zu Regel 11 lit. b:

Diese Regel enthält Ausführungsvorschriften für Peilfunkgeräte im Sprechfunkverkehr.

#### Zu Regel 12 lit. f:

Schiffe über 1600 BRT müssen künftig mit einem Peilfunkgerät, das auf der Sprechfunk-Notfrequenz arbeitet, ausgerüstet sein.

### ANLAGE VI

Diese Anlage betrifft die Einfügung einer neuen Regel 21 in das Kapitel V des Schiffssicherheitsvertrages.

#### Zu Regel 21:

Alle Schiffe, die mit einer Telegraphiefunk- oder Sprechfunkanlage ausgerüstet sind, müssen das Internationale Sicherheitsbuch an Bord mitführen.

### ANLAGE VII

Die Anlage betrifft Änderungen der Regeln 7, 8 und 9 in Kapitel I des Schiffssicherheitsvertrages.

#### Zu Regel 7 lit. b Z. i und ii:

Die Bestimmungen dieser Änderungen betreffen geringfügige redaktionelle Änderungen in den Vorschriften über die Überprüfung von Fahrgastschiffen vor der Indienststellung und über die regelmäßigen, alle zwölf Monate vorzunehmenden Besichtigungen.

**Zu Regel 8:**

Die Bestimmungen der Änderung der Regel 8 betreffen geringfügige redaktionelle Änderungen in den Vorschriften über die Überprüfung von Frachtschiffen.

**Zu Regel 9:**

Die Änderung zu Regel 9 betrifft geringfügige redaktionelle Änderungen in den Vorschriften

über die Überprüfung der Funk- und der Radaranlagen auf Frachtschiffen.

**ANLAGE VIII**

Diese Anlage betrifft die Änderung von Teilen des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe, des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Sicherheitszeugnisses für Reaktor-Fahrgastschiffe und des Sicherheitszeugnisses für Reaktor-Frachtschiffe.