

Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966

Abgeschlossen in London am 5. April 1966
Von der Bundesversammlung genehmigt am 12. März 1968²
Schweizerische Annahme-Urkunde hinterlegt am 23. April 1968
In Kraft getreten für die Schweiz am 23. Juli 1968³
(Stand am 27. September 2012)

Die Vertragsregierungen

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Art. 1 Allgemeine Verpflichtung im Rahmen des Übereinkommens

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

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

Art. 2 Begriffsbestimmungen

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

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

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

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

(4) Der Ausdruck «Auslandfahrt» bezeichnet eine Seereise von einem Staat, auf den dieses Übereinkommen Anwendung findet, nach einem Hafen ausserhalb dieses Staates oder umgekehrt. Hierbei gilt jedes Hoheitsgebiet, für dessen internationale

AS 1968 728; BB1 1967 II 1197

¹ Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

² Ziff. 1 Bst. b des BB vom 12. März 1968 (AS 1968 705)

³ AS 1968 936

Beziehungen eine Vertragsregierung verantwortlich ist oder das der Verwaltung der Vereinten Nationen untersteht, als besonderer Staat.

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

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

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

(8) Der Ausdruck «Länge» bezeichnet 96 v. H. der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v. H. der geringsten Seitenhöhe über der Oberkante des Kiels, oder, wenn der folgende Wert grösser ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kielball entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zu der Konstruktionswasserlinie.

Art. 3 Allgemeine Bestimmungen

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

(2) Dieses Übereinkommen hindert eine Verwaltung nicht daran, einen grösseren Freibord als den nach Anlage 1 bestimmten Mindestfreibord zu erteilen.

Art. 4 Anwendungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen gilt für

- a) Schiffe, die im Schiffsregister eines Staates eingetragen sind, dessen Regierung Vertragsregierung ist;
- b) Schiffe, die in einem Hoheitsgebiet registriert sind, auf das dieses Übereinkommen nach Artikel 32 erstreckt wird, sowie
- c) nicht registrierte Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, dessen Regierung Vertragsregierung ist.

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

(3) Die in Anlage 1 enthaltenen Regeln gelten insbesondere für neue Schiffe.

(4) Vorhandene Schiffe, welche die Erfordernisse der in Anlage 1 enthaltenen Regeln oder eines Teiles derselben nicht voll erfüllen, müssen zumindest die entsprechenden geringeren Erfordernisse erfüllen, welche die Verwaltung vor Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf Schiffe in der Auslandfahrt angewendet hat;

diese Schiffe brauchen ihren Freibord keinesfalls zu vergrössern. Um eine Verminderung des Freibords gegenüber dem früher erteilten nutzen zu können, haben vorhandene Schiffe alle Erfordernisse dieses Übereinkommens zu erfüllen.

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

Art. 5 Ausnahmen

(1) Dieses Übereinkommen gilt nicht für

- a) Kriegsschiffe;
- b) neue Schiffe von weniger als 24 Metern (79 Fuss) Länge;
- c) vorhandene Schiffe von weniger als 150 Bruttoregistertonnen (BRT);
- d) nicht gewerblichen Zwecken dienende Vergnügungsfahrzeuge;
- e) Fischereifahrzeuge.

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

- a) Auf den Grossen Seen Nordamerikas und dem Sankt-Lorenz-Strom, und zwar innerhalb eines Gebiets, das im Osten durch eine vom Kap des Rosiers zur Westspitze der Insel Anticosti verlaufende Loxodrome und auf der Nordseite dieser Insel durch den Längengrad von 63° W begrenzt wird;
- b) auf dem Kaspischen Meer;
- c) auf dem Rio de la Plata, dem Parana und dem Uruguay, und zwar innerhalb eines Gebiets, das im Osten durch eine von Punta Norte, Argentinien, nach Punta del Este, Uruguay, verlaufende Loxodrome begrenzt wird.

Art. 6 Befreiungen

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

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

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

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

Art. 7 Höhere Gewalt

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

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

Art. 8 Gleichwertiger Ersatz

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

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

Art. 9 Genehmigung zu Versuchszwecken

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

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

Art. 10 Reparaturen, Änderungen und Umbauten

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

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

Art. 11 Zonen und Gebiete

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

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

Art. 12 Eintauchen

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

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

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

Art. 13 Besichtigung, Überprüfung und Anmarken

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

Art. 14 Erstmalige und regelmässige Besichtigungen und Überprüfungen

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

- a) einer Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes, die eine vollständige Überprüfung seiner Bauausführung und Ausrüstung umfasst, soweit das Schiff unter dieses Übereinkommen fällt. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die allgemeine Anordnung, die Werkstoffe und die Materialstärken in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;
- b) einer regelmässig in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, durchzuführenden Besichtigung, welche die Gewähr dafür bietet, dass die Bauausführung, die Ausrüstung, die allgemeine Anordnung, die Werkstoffe und die Materialstärken in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;
- c) einer regelmässigen, binnen drei Monaten vor oder nach jedem Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses durchzuführenden Überprüfung, welche die Gewähr dafür bietet, dass am Schiffskörper oder an den Aufbauten keine Änderungen vorgenommen worden sind, welche die Berechnungen zur Bestimmung der Lage der Lademarke beeinflussen könnten, und dass die Einrichtungen und Vorkehrungen für
 - i) den Schutz der Öffnungen,
 - ii) die Schutzgeländer,
 - iii) die Wasserpforten und
 - iv) die Zugänge zu den Besatzungsräumen in einwandfreiem Zustand erhalten werden.

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

Art. 15 Erhaltung des bei der Besichtigung festgestellten Zustands

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

Art. 16 Ausstellung von Zeugnissen

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

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

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

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

Art. 17 Ausstellung eines Zeugnisses durch eine andere Regierung

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

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

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

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

Art. 18 Form der Zeugnisse

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

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

Art. 19 Geltungsdauer der Zeugnisse

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

(2) Kann dem Schiff nach der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b vorgesehenen regelmässigen Besichtigung vor Ablauf der Gültigkeit des ursprünglich ausgestellten Zeugnisses kein neues Zeugnis ausgestellt werden, so kann die Person oder Stelle,

welche die Besichtigung vornimmt, die Geltungsdauer des ursprünglichen Zeugnisses um höchstens fünf Monate verlängern. Diese Verlängerung wird auf dem Zeugnis vermerkt; sie wird nur gewährt, wenn keine Änderungen in der Bauausführung, Ausrüstung, allgemeinen Anordnung, in den Werkstoffen oder den Materialstärken vorgenommen worden sind, die den Freibord des Schiffes beeinflussen.

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

- a) wenn am Schiffskörper oder an den Aufbauten wesentliche Änderungen vorgenommen wurden, welche die Festsetzung eines grösseren Freibords erfordern;
- b) wenn die in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c genannten Einrichtungen und Vorkehrungen nicht in einwandfreiem Zustand erhalten werden;
- c) wenn das Zeugnis keinen Vermerk enthält, demzufolge das Schiff nach Artikel 14 Absatz 1, Buchstabe c überprüft worden ist;
- d) wenn die bauliche Festigkeit des Schiffes so sehr vermindert ist, dass es nicht mehr sicher ist.

(4a) Die Geltungsdauer eines von der Verwaltung einem nach Artikel 6 Absatz 2 befreiten Schiff ausgestellten Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses beträgt höchstens fünf Jahre, vom Tag der Ausstellung an gerechnet. Dieses Zeugnis wird nach dem im vorliegenden Artikel für ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) vorgesehenen Verfahren verlängert, bestätigt oder für ungültig erklärt.

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

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

Art. 20 Anerkennung der Zeugnisse

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

Art. 21 Kontrolle

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

- a) dass das Schiff nicht über die in dem Zeugnis festgesetzten Grenzen hinaus beladen ist;
- b) dass die Lage der Freibordmarke am Schiff dem Zeugnis entspricht und
- c) dass das Schiff hinsichtlich der in Artikel 19 Absatz 3 Buchstaben a und b genannten Faktoren nicht so wesentlich geändert wurde, dass es offenbar untauglich ist, ohne Gefahr für Menschenleben in See zu gehen.

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

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

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

Art. 22 Vergünstigungen

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

Art. 23 Unfälle

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

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

Art. 24 Frühere Verträge und Übereinkommen

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

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

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

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

Art. 25 Vereinbarung besonderer Regeln

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

Art. 26 Übermittlung von Unterlagen

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

- a) eine ausreichende Anzahl von Mustern der von ihnen nach Massgabe dieses Übereinkommens ausgestellten Zeugnisse zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen;
- b) den Wortlaut der Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften, die auf den verschiedenen durch dieses Übereinkommen betroffenen Gebieten erlassen worden sind, sowie
- c) eine Liste der nichtstaatlichen Stellen, die befugt sind, in ihrem Namen in Freibordfragen tätig zu werden, zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen.

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

Art. 27 Unterzeichnung, Annahme und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt drei Monate, vom 5. April 1966 an gerechnet, zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf. Die Regierungen der Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation oder von Vertragsparteien der Satzung des Internationalen Gerichtshofs⁴ können Vertragsparteien des Übereinkommens werden,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen;
- b) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen oder
- c) indem sie ihm beitreten.

(2) Die Annahme oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Annahme- oder Beitrittsurkunde bei der Organisation; diese teilt allen Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, jede neue Annahme und

⁴ SR 0.193.501

jeden neuen Beitritt sowie den Zeitpunkt der Hinterlegung der betreffenden Urkunde mit.

Art. 28 Inkrafttreten

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

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

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

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

Art. 29 Änderungen

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

(2) Änderung durch einstimmige Annahme

- a) Auf Antrag einer Vertragsregierung teilt die Organisation eine von der betreffenden Regierung vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens allen Vertragsregierungen zur Prüfung zwecks einstimmiger Annahme mit.
- b) Eine solche Änderung tritt zwölf Monate nach ihrer Annahme durch alle Vertragsregierungen in Kraft, sofern nicht ein früherer Zeitpunkt vereinbart wird. Hat eine Vertragsregierung die Organisation binnen drei Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem diese der Vertragsregierung die Änderung erstmalig mitgeteilt hat, nicht von der Annahme oder Ablehnung derselben unterrichtet, so wird unterstellt, dass die betreffende Regierung die Änderung angenommen hat.
- c) Ein Änderungsvorschlag gilt als abgelehnt, wenn er nicht gemäss Buchstabe *b* binnen drei Jahren nach dem Zeitpunkt angenommen worden ist, zu dem ihn die Organisation erstmalig allen Vertragsregierungen mitgeteilt hat.

(3) Änderung nach Prüfung durch die Organisation

- a) Auf Antrag einer Vertragsregierung wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens von der Organisation geprüft. Nimmt der Schiffssicherheitsausschuss der Organisation die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder an, so wird die Änderung allen Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsregierungen mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt mitgeteilt, zu dem sie von der Versammlung der Organisation geprüft wird.
- b) Eine Änderung, welche die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder annimmt, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.
- c) Die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsregierungen angenommen worden ist. Sie tritt für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, dass sie dieselbe nicht annehmen.
- d) Bei der Annahme einer Änderung kann die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder unter Einschluss von zwei Dritteln der im Schiffssicherheitsausschuss vertretenen und in der Versammlung anwesenden und abstimmenden Regierungen eine Feststellung vorschlagen, dass angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe c abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet. Diese Feststellung bedarf der vorherigen Annahme durch zwei Drittel der Vertragsregierungen dieses Übereinkommens.
- e) Dieser Absatz schliesst nicht aus, dass eine Vertragsregierung, die hinsichtlich einer Änderung des Übereinkommens zunächst ein Verfahren nach diesem Absatz vorgeschlagen hat, jederzeit ein anderes Verfahren nach Absatz 2 oder 4 anwendet, das sie für wünschenswert hält.

(4) Änderung durch eine Konferenz

- a) Auf Antrag einer Vertragsregierung, der von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen unterstützt wird, beruft die Organisation eine Konferenz der Regierungen zur Prüfung von Änderungen dieses Übereinkommens ein.
- b) Jede Änderung, welche die Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsregierungen annimmt, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.
- c) Die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsregierungen angenommen worden ist. Sie tritt für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, dass sie dieselbe nicht annehmen.

- d) Bei der Annahme einer Änderung kann eine nach Buchstabe a einberufene Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder feststellen, dass angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe c abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.
- (5) Alle auf Grund dieses Artikels vorgenommenen Änderungen des Übereinkommens, welche die Bauart eines Schiffes betreffen, gelten nur für Schiffe, deren Kiel an oder nach dem Tag des Inkrafttretens der Änderung gelegt wird oder die sich zu dieser Zeit in einem entsprechenden Bauzustand befinden.
- (6) Die Organisation teilt allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels in Kraft tretende Änderung sowie den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens mit.
- (7) Jede auf Grund dieses Artikels erfolgende Annahme oder Erklärung ist der Organisation schriftlich zu notifizieren; diese notifiziert allen Vertragsregierungen den Eingang der Annahme oder Erklärung.

Art. 30 Kündigung

- (1) Jede Vertragsregierung kann dieses Übereinkommen nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit kündigen.
- (2) Die Kündigung erfolgt durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation; die Organisation teilt allen anderen Vertragsregierungen den Eingang jeder Notifikation sowie den Tag ihres Eingangs mit.
- (3) Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tag, an dem die Notifikation der Organisation zugegangen ist, oder nach Ablauf eines längeren, in der Notifikation bezeichneten Zeitabschnitts wirksam.

Art. 31 Aussetzung

- (1) Im Falle von Feindseligkeiten oder sonstigen aussergewöhnlichen Umständen, welche die Lebensinteressen eines Staates berühren, dessen Regierung Vertragsregierung ist, kann diese Regierung die Anwendung dieses Übereinkommens oder eines Teiles davon aussetzen. Die betreffende Regierung hat die Organisation hiervon alsbald zu unterrichten.
- (2) Eine solche Aussetzung schliesst nicht ein den anderen Vertragsregierungen nach diesem Übereinkommen zustehendes Kontrollrecht in Bezug auf Schiffe der die Aussetzung bewirkenden Regierung aus, wenn diese sich in ihren Häfen befinden.
- (3) Die Regierung, welche die Aussetzung bewirkt, kann die Aussetzung jederzeit beenden; sie hat die Organisation hiervon alsbald zu unterrichten.
- (4) Die Organisation notifiziert allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels beschlossene Aussetzung und deren Beendigung.

Art. 32 Hoheitsgebiete

- (1) a) Die Vereinten Nationen, soweit sie Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets sind, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebiets verantwortliche Vertragsregierung treten mit diesem Hoheitsgebiet so bald wie möglich in Konsultationen ein mit dem Ziel, dieses Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet zu erstrecken; sie können jederzeit durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt wird.
b) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.
- (2) a) Die Vereinten Nationen oder eine Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Absatz 1, Buchstabe a abgegeben haben, können jederzeit nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt wurde, durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet nicht mehr erstreckt wird.
b) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nachdem die Notifikation der Organisation zugegangen ist, oder nach einem längeren, in der Notifikation angegebenen Zeitabschnitt nicht mehr auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet erstreckt.
- (3) Die Organisation setzt alle Vertragsregierungen von der Erstreckung dieses Übereinkommens auf ein Hoheitsgebiet gemäss Absatz 1 sowie von der Beendigung einer solchen Erstreckung gemäss Absatz 2 in Kenntnis; hierbei gibt sie jeweils den Zeitpunkt an, zu dem die Erstreckung beginnt oder endet.

Art. 33 Registrierung

- (1) Dieses Übereinkommen wird bei der Organisation hinterlegt; der Generalsekretär der Organisation übermittelt allen Unterzeichnerregierungen und allen Regierungen, die dem Übereinkommen beitreten, beglaubigte Abschriften.
- (2) Die Organisation lässt dieses Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen⁵ registrieren.

Art. 34 Sprachen

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

⁵ SR 0.120

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

Geschehen zu London am 5. April 1966.

(Es folgen die Unterschriften)

Regeln zur Bestimmung des Freibords

Kapitel I – Allgemeines

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

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

Regel 1 Festigkeit des Schiffskörpers

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

Regel 2 Anwendung

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

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

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

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

(5) Die Regeln 10 bis 26 gelten für jedes Schiff, dem ein Mindestfreibord erteilt wird. Schiffen, denen ein grösserer als der Mindestfreibord erteilt worden ist, können unter der Voraussetzung, dass die Verwaltung den vorgesehenen Sicherheitszustand für ausreichend hält, Abweichungen von diesen Vorschriften eingeräumt werden.

Regel 3 Begriffsbestimmung der in den Anlagen verwendeten Ausdrücke

(1) *Länge*. Die Länge (L) beträgt 96 v.H. der Gesamtlänge in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v.H. der geringsten Seitenhöhe, von der Oberkante des Kiels gemessen, oder, wenn der folgende Wert grösser ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschiffs in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit

Kielfall entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie.

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

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

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

(5) *Seitenhöhe*.

- a) Die Seitenhöhe ist der senkrechte Abstand, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Oberkante des Freiborddecksbalkens an der Bordseite. Bei Holz- und Kompositsschiffen wird der Abstand von der Unterkante der Kielspannung ab gemessen. Bei hohlem Verlauf der Schiffsförm im untern Teil des Hauptspants oder bei verstärkten Kielgängen wird der Abstand von dem Punkt aus gemessen, an dem die Verlängerung des geraden Bodenteils die Seite des Kiels schneidet.
- b) Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang wird die Seitenhöhe bis zum Schnittpunkt der Verlängerungen von Deckslinie und Seitenbeplattung der Aussenhaut gemessen, die verlängert werden, als sei der Schergang eckig.
- c) Weist das Freiborddeck eine Stufe auf und erstreckt sich der erhöhte Teil des Decks über den Punkt hinaus, an dem die Seitenhöhe gemessen werden soll, so wird die Seitenhöhe bis zu einer Linie gemessen, die vom niedrigeren Teil des Decks parallel zu dem erhöhten Teil verläuft.

(6) *Höhe für den Freibord (D)*.

- a) Die Höhe für den Freibord (D) ist die mittschiffs gemessene Seitenhöhe, vermehrt um die Dicke der Stringerplatte des Freiborddecks, wenn eine solche vorhanden ist, und vermehrt um $\frac{T(L - S)}{L}$ falls das freiliegende Freiborddeck mit einem Decksbelag versehen ist; hierbei ist
 - T die mittlere Dicke des freiliegenden Belags unter Abzug der Decksöffnungen,
 - S die Gesamtlänge der Aufbauten nach Absatz 10 Buchstabe d.
- b) Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang, dessen Radius mehr als 4 v. H. der Breite (B) beträgt, oder mit einer Aussenhaut, deren oberer Teil eine ungewöhnliche Form aufweist, ist die Höhe für den Freibord (D) gleich derjenigen eines Schiffes, das einen Hauptspant mit senkrechten Seitenwänden und mit derselben Balkenbucht aufweist; dabei muss der Inhalt des Hauptspantquerschnitts dem des wirklich vorhandenen Hauptspantquerschnitts gleichen.

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

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

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

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

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

(10) *Aufbau*.

- a) Ein Aufbau ist ein gedecktes Bauwerk auf dem Freiborddeck, das von Bord zu Bord reicht oder dessen Seitenbeplattung nicht mehr als 4 v.H. der Breite (B) von der Aussenhaut eingerückt ist. Ein erhöhtes Quarterdeck wird als Aufbau betrachtet.
- b) Ein geschlossener Aufbau ist ein Aufbau,
 - i) der Endschotten wirksamer Bauart hat,
 - ii) dessen etwaige Zugangsöffnungen in diesen Schotten mit Türen versehen sind, die den Vorschriften der Regel 12 entsprechen.
 - iii) dessen sonstige Öffnungen in den Seiten oder Enden des Aufbaus mit wirksamen wetterdichten Verschlussdichtungen versehen sind.

Eine Brücke oder Poop gilt nicht als geschlossen, sofern nicht die Besatzung bei geschlossenen Schottöffnungen jederzeit auf anderem Wege Zugang zu den Maschinen- und sonstigen Arbeitsräumen innerhalb dieser Aufbauten hat.
- c) Die Höhe eines Aufbaus ist der an der Schiffsseite gemessene geringste senkrechte Abstand zwischen der Oberkante des Aufbaudecksbalkens und der Oberkante des Freiborddecksbalkens.

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

(11) *Glattdeckschiff*

Ein Glattdeckschiff ist ein Schiff ohne Aufbauten auf dem Freiborddeck.

(12) *Wetterdicht*

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

Regel 4 Decksstrich

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

Regel 5 Freibordmarke

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

Regel 6 In Verbindung mit der Freibordmarke verwendete Striche

(1) Die Striche, die den nach diesen Regeln erteilten Freibord kennzeichnen, sind waagrechte Striche von 230 Millimeter (9 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite, die von einem 25 Millimeter (1 Zoll) breiten senkrechten Strich, der 540 Millimeter (21 Zoll) vor dem Mittelpunkt des Ringes angebracht ist, im rechten Winkel und, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, nach vorn abgesetzt sind (s. Figur 2).

(2) Folgende Lademarken werden verwendet:

- a) Die Sommerlademarke, die durch die Oberkante des Striches, der durch den Mittelpunkt des Ringes geht, sowie durch einen Strich mit dem Buchstaben S gekennzeichnet wird;
- b) die Winterlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben W gekennzeichnet wird,
- c) die Winter-Nordatlantik-Lademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben WNA gekennzeichnet wird;

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

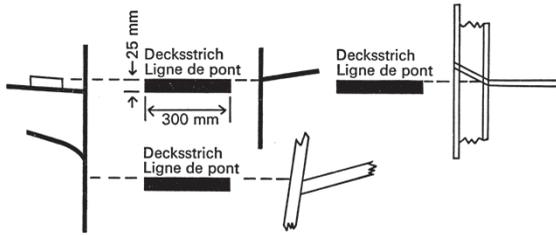


Fig. 1 Decksstrich

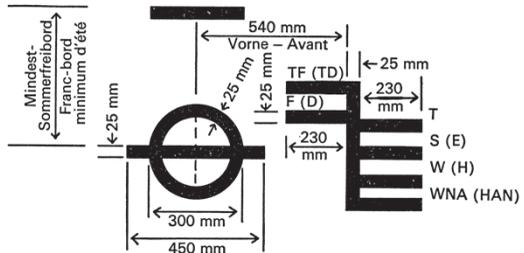


Fig. 2 Freibordmarke und in Verbindung damit verwendete Striche

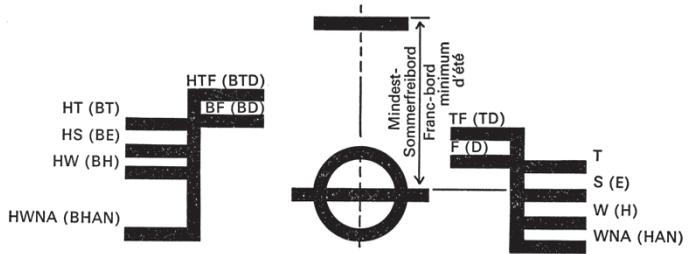


Fig. 3 Holz-Freibordmarke und in Verbindung damit verwendete Striche

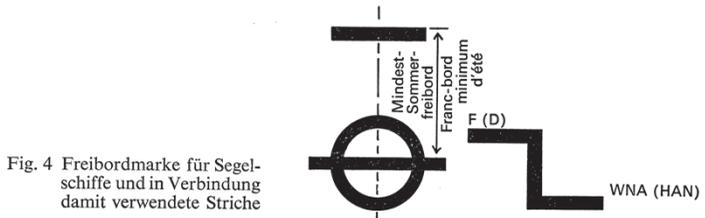


Fig. 4 Freibordmarke für Segelschiffe und in Verbindung damit verwendete Striche

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

(4) Folgende Holzlademarken werden verwendet:

- a) die Sommer-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LS gekennzeichnet wird;
- b) die Winter-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LW gekennzeichnet wird;
- c) die Winter-Nordatlantik-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LWNA gekennzeichnet wird;
- d) die Tropen-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LT gekennzeichnet wird;
- e) die Frischwasser-Holzlademarke im Sommer, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben LF, die von dem senkrechten Strich nach vorn verläuft, gekennzeichnet wird.

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

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

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

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

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

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

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

Regel 7 Kennzeichen der Stelle, welche die Freiborde erteilt

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

Regel 8 Einzelheiten des Anmarkens

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

Regel 9 Beglaubigung der Marken

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

Kapitel II – Bedingungen für die Erteilung des Freibords**Regel 10** Unterlagen für den Kapitän

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

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

Regel 11 Endschotten der Aufbauten

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

Regel 12 Türen

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

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

Regel 13 Lage der Luken, Türöffnungen und Lüfter

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

Bereich 1

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

Bereich 2

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

Regel 14 Lade- und sonstige Luken

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

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

Regel 15 Luken mit Verschluss durch losnehmbare Deckel und wetterdichter Sicherung durch Persenninge und Schaltvorrichtungen*Luksülle*

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

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

Lukendeckel

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

(3) Bei Holzdeckeln muss die Dicke bei einer freitragenden Länge von höchstens 1,5 Metern (4,9 Fuss) mindestens 60 Millimeter (2¾ Zoll) betragen.

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

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

Losnehmbare Balken

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

Pontondeckel

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

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

Schuhe oder Spuren

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

Schalkklampen

(10) Die Schalkklampen müssen der Steigung der Keile entsprechen. Sie müssen mindestens 65 Millimeter ($2\frac{1}{2}$ Zoll) breit sein, und ihr Abstand, von Mitte zu Mitte gemessen, darf höchstens 600 Millimeter ($23\frac{1}{2}$ Zoll) betragen; die Endklampen der Längs- oder Quersülle dürfen höchstens 150 Millimeter (6 Zoll) von den Lukenecken entfernt sein.

Schalklatten und Keile

(11) Schalklatten und Keile müssen von genügender Stärke und in gutem Zustand sein. Die Keile müssen aus Hartholz oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff bestehen. Ihre Steigung darf nicht mehr als 1:6 betragen, und sie müssen an der Spitze mindestens 13 Millimeter ($\frac{1}{2}$ Zoll) dick sein.

Persenninge

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

Sicherung der Lukendeckel

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

Regel 16 Luken mit Verschluss durch wetterdichte Deckel aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff, die mit Dichtungen und Vorreibern versehen sind

Luksülle

(1) Bei Luken im Bereich 1 oder 2, die mit Dichtungen und Vorreifern versehenen Deckeln aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff geschlossen werden, muss die Süllhöhe über dem Deck den Vorschriften der Regel 15 Absatz 1 entsprechen. Diese Sülle können weniger hoch sein oder ganz entfallen, wenn die Verwaltung überzeugt ist, dass trotzdem die Sicherheit des Schiffes unter allen

Seeverhältnissen gewährleistet ist. Wo Sülle vorgesehen sind, müssen sie kräftig gebaut sein.

Wetterdichte Deckel

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

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

Massnahmen zur Sicherung der Wetterdichtigkeit

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

Regel 17 Maschinenraumöffnungen

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

(2) Die Sülle von Kesselschächten, Schornsteinen oder Maschinenraumlüftern auf freiliegenden Teilen des Freibord- oder Aufbaudecks müssen so hoch über Deck reichen, wie es zumutbar und durchführbar ist. Kesselschachtöffnungen müssen mit starken Deckeln aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein, die am Ort dauerhaft und gut befestigt sind und eine wetterdichte Sicherung ermöglichen.

Regel 18 Sonstige Öffnungen in Freibord- und Aufbaudecks

- (1) Mannlöcher und stüllose Luken im Bereich 1 oder 2 oder innerhalb nicht geschlossener Aufbauten müssen mit kräftigen Deckeln verschlossen werden, die wasserdicht gemacht werden können. Sofern die Deckel nicht durch eng stehende Verschraubungen gesichert sind, müssen sie fest angebracht sein.
- (2) Öffnungen in Freiborddecks mit Ausnahme von Luken, Maschinenraumöffnungen, Mannlöchern und stüllosen Luken müssen durch einen geschlossenen Aufbau oder durch ein Deckshaus oder einen Niedergang von gleichwertiger Festigkeit und Wetterdichtigkeit geschützt sein. Jede derartige Öffnung in einem freiliegenden Aufbaudeck oder in der Decke eines Deckshauses auf dem Freiborddeck, die als Zugang zu einem Raum unterhalb des oder innerhalb eines geschlossenen Aufbaus dient, muss durch ein wirksames Deckshaus oder einen wirksamen Niedergang geschützt sein. Türöffnungen in derartigen Deckshäusern oder Niedergängen müssen mit Türen gemäss Regel 12 Absatz 1 versehen sein.
- (3) Im Bereich 1 muss die Stüllhöhe der Türöffnungen in Niedergängen mindestens 600 Millimeter (23½ Zoll) über Deck betragen. Im Bereich 2 muss sie mindestens 380 Millimeter (15 Zoll) betragen.

Regel 19 Lüfter

- (1) Lüfter im Bereich 1 oder 2 für Räume unterhalb der Freiborddecks oder der Decks von geschlossenen Aufbauten müssen mit Säulen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein, die kräftig gebaut und wirksam mit dem Deck verbunden sind. Ist das Stüll eines Lüfters mehr als 900 Millimeter (35½ Zoll) hoch, so muss es besonders verstärkt sein.
- (2) Lüfter, die durch nicht geschlossene Aufbauten führen, müssen auf dem Freiborddeck mit kräftig gebauten Säulen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein.
- (3) Lüfter im Bereich 1, deren Sülle mehr als 4,5 Meter (14,8 Fuss) über Deck reichen, und Lüfter im Bereich 2, deren Sülle mehr als 2,3 Meter (7,5 Fuss) über Deck reichen, brauchen nicht mit Verschlüssen versehen zu werden, sofern die Verwaltung dies nicht ausdrücklich verlangt.
- (4) Ausser in den Fällen nach Absatz 3 müssen Lüfteröffnungen mit wirksamen wetterdichten Verschlüssen versehen sein. Auf Schiffen von höchstens 100 Meter (328 Fuss) Länge müssen die Verschlüsse fest angebracht sein; sind sie auf anderen Schiffen nicht fest angebracht, so müssen sie in der Nähe der Lüfter, für die sie bestimmt sind, griffbereit gehalten sein. Lüfter im Bereich 1 müssen Sülle von mindestens 900 Millimeter (35½ Zoll) Höhe über Deck haben; im Bereich 2 müssen die Sülle eine Höhe von mindestens 760 Millimeter (30 Zoll) über Deck haben.
- (5) Die Verwaltung kann verlangen, dass die Sülle in besonders ungeschützten Bereichen des Schiffes eine grössere Höhe haben.

Regel 20 Luftrohre

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

Für die Luftrohröffnungen sind ausreichende, fest angebrachte Verschlüsse vorzusehen.

Regel 21 Ladepforten und sonstige ähnliche Öffnungen

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

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

Regel 22 Speigatte, Ein- und Austrittsöffnungen

(1) Durch die Aussenhaut geführte Ausgüsse aus Räumen unterhalb der Freiborddecks oder aus mit Türen gemäss Regel 12 versehenen Aufbauten oder Deckshäusern auf dem Freiborddeck müssen mit wirksamen und zugänglichen Vorrichtungen versehen sein, die den Eintritt von Wasser in das Schiff verhindern. In der Regel muss jeder einzelne Ausguss mit einem selbsttätigen Rückschlagventil versehen sein, das von einer Stelle oberhalb des Freiborddecks aus sicher geschlossen werden kann. Ist jedoch der senkrechte Abstand von der Sommerladelinie bis zum inneren Ende der Ausgussleitung grösser als 0,01 L, so kann der Ausguss mit zwei selbsttätigen Rückschlagventilen ohne eine solche Schliessvorrichtung versehen sein, sofern das innere Ventil so liegt, dass es während des Betriebs zwecks Nachprüfung stets zugänglich ist; ist der senkrechte Abstand grösser als 0,02 L, so kann mit Genehmigung der Verwaltung ein einziges selbsttätiges Rückschlagventil ohne die besondere Schliessvorrichtung zugelassen werden. Die Vorrichtung zur Bedienung des Fernantriebsventils muss leicht zugänglich und mit einer Vorkehrung versehen sein, die anzeigt, ob es geöffnet oder geschlossen ist.

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

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

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

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

Regel 23 Seitenfenster

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

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

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

Regel 24 Wasserpforten

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

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

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

Ist l grösser als 20 Meter, so gilt

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

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

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

oder

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

$$A = 7,6 + 0,1151 \text{ (Quadratfuss)}$$

Ist 1 grösser als 66 Fuss, so gilt

$$A = 0,231 \text{ (Quadratfuss)}$$

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

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

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

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

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

Der Wasserpfortenquerschnitt bei Zwischenbreiten ist durch gradliniges Mitteln zu bestimmen.

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

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

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

Regel 25 Schutz der Besatzung

- (1) Die Festigkeit der zur Unterbringung der Besatzung dienenden Deckshäuser muss den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.
- (2) Auf allen freiliegenden Teilen des Freibord- und Aufbaudecks sind wirksame Schutzgeländer oder Schanzkleider anzubringen. Die Höhe der Schanzkleider oder Schutzgeländer muss mindestens 1 Meter (39½ Zoll) über Deck betragen. Wird durch diese Höhe der übliche Betrieb des Schiffes behindert, so kann eine geringere Höhe zugelassen werden, sofern die Verwaltung einen ausreichenden Schutz für gegeben hält.
- (3) Die Öffnung unterhalb des niedrigsten Relingdurchzuges darf nicht mehr als 230 Millimeter (9 Zoll) betragen. Der Abstand zwischen den übrigen Durchzügen darf höchstens 380 Millimeter (15 Zoll) betragen. Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang müssen die Relingsstützen auf dem flachen Deck angebracht sein.
- (4) Zum Schutz der Besatzung beim Verkehr von und zu ihren Unterkünften, zum Maschinenraum und zu allen sonstigen Stellen, die notwendigerweise zum Betrieb des Schiffes benutzt werden müssen, müssen ausreichende Vorkehrungen (in Form von Schutzgeländern, Strecktauen, Laufbrücken oder Verkehrsgängen unter Deck usw.) getroffen werden.
- (5) Auf einem Schiff beförderte Decksladungen sind so zu stauen, dass alle Öffnungen im Bereich der Ladung, die als Zugang zu den Besatzungsunterkünften, dem Maschinenraum und allen sonstigen zum Betrieb des Schiffes erforderlichen Arbeitsräumen dienen, ordnungsgemäss geschlossen und gegen das Eindringen von Wasser gesichert werden können. Ist auf oder unter Deck kein geeigneter Verkehrsgang vorhanden, so müssen auf der Decksladung wirksame Schutzvorkehrungen für die Besatzung in Form von Schutzgeländern oder Strecktauen getroffen werden.

Regel 26 Besondere Erteilungsbedingungen für Schiffe vom Typ «A»*Maschinenschächte*

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

Laufbrücke und Zugang

- (2) Auf Schiffen vom Typ «A» müssen zwischen der Poop und der Mittschiffsbrücke oder vorhandenenfalls dem Deckshaus in Höhe des Aufbaudecks eine zweckmässig gebaute feste durchgehende Laufbrücke von genügender Festigkeit oder gleichwertige Zugänge, die als Laufbrücke dienen können, beispielsweise Verkehrsgänge unter Deck, vorgesehen sein.

Auf anderen Schiffen und auf Schiffen vom Typ «A» ohne Mittschiffsbrücke müssen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung Vorkehrungen zum Schutz der Besatzung beim Verkehr zu allen für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Stellen getroffen sein.

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

Luken

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

Vorrichtungen für den Wasserablauf

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

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

Kapitel III – Freiborde

Regel 27 Schiffstypen

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

Schiffe vom Typ «A»

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

- a) grosse Unverletzlichkeit des freiliegenden Decks und
- b) einen hohen Sicherheitsgrad gegen Überflutung infolge der geringen Flutbarkeit der gefüllten Laderäume und der gewöhnlich vorgesehenen Unterteilung.

(3) Ein Schiff vom Typ «A» mit einer Länge von mehr als 150 Meter (492 Fuss), das so entworfen ist, dass es bei einer Beladung bis zur Sommerladelinie leere Abteilungen aufweist, muss so gebaut sein, dass es bei einer angenommenen Flutbarkeit von 0,95 der Überflutung einer dieser leeren Abteilungen standhält und in einer von der Verwaltung als ausreichend erachteten Gleichgewichtsschwimmlage

bleibt. Ist ein solches Schiff länger als 225 Meter (738 Fuss), so wird der Maschinenraum als flutbare Abteilung betrachtet, jedoch mit einer Flutbarkeit von 0,85.

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

- a) Die End-Schwimmlage nach der Überflutung liegt unterhalb der Unterkante jeder Öffnung, durch die ein weiteres Eindringen des Wassers erfolgen kann.
- b) Der grösste Krängungswinkel infolge unsymmetrischer Flutung liegt in der Grössenordnung von 15°.
- c) Die metazentrische Höhe im überfluteten Zustand ist positiv.

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

Schiffe vom Typ «B»

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

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

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

- a) dass die zum Schutz der Besatzung getroffenen Massnahmen angemessen sind;
- b) dass die Vorrichtungen für den Wasserablauf angemessen sind;
- c) dass die Deckel in den Bereichen 1 und 2 der Regel 16 entsprechen und genügend fest sind, wobei insbesondere auf die Dichtungs- und Sicherungsvorrichtungen zu achten ist;
- d) dass das Schiff bei Beladung bis zur Sommerladelinie nach der Überflutung einer einzelnen beschädigten Abteilung bei einer angenommenen Flutbarkeit von 0,95, wobei der Maschinenraum ausgenommen ist, in einer ausreichenden Gleichgewichtsschwimmlage bleibt;
- e) dass bei einem solchen Schiff, wenn es länger als 225 Meter (738 Fuss) ist, der Maschinenraum als flutbare Abteilung betrachtet wird, jedoch mit einer Flutbarkeit von 0,85.

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

Die entsprechenden Berechnungen können von folgenden Grundvoraussetzungen ausgehen:

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

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

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

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

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

Schiffslänge (Meter)	Freibordzuschlag (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibordzuschlag (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibordzu- schlag (Millimeter)
108 und darunter	50	117	73	126	108
109	52	118	76	127	112
110	55	119	80	128	116
111	57	120	84	129	121
112	59	121	87	130	126
113	62	122	91	131	131
114	64	123	95	132	136
115	68	124	99	133	142
116	70	125	103	134	147
135	153	157	254	179	311
136	159	158	258	180	313
137	164	159	261	181	315
138	170	160	264	182	318
139	175	161	267	183	320
140	181	162	270	184	322
141	186	163	273	185	325
142	191	164	275	186	327
143	196	165	278	187	329
144	201	166	280	188	332
145	206	167	283	189	334
146	210	168	285	190	336
147	215	169	287	191	339
148	219	170	290	192	341
149	224	171	292	193	343
150	228	172	294	194	346
151	232	173	297	195	348
152	236	174	299	196	350
153	240	175	301	197	353
154	244	176	304	198	355
155	247	177	306	199	357
156	251	178	308	200	358

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.
Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 200 Metern wird von den Verwaltungen festgesetzt.

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

Schiffslänge (Fuss)	Freibordzuschlag (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibordzuschlag (Zoll)
350 und darunter	2,0	510	9,6
360	2,3	520	10,0
370	2,6	530	10,4
380	2,9	540	10,7
390	3,3	550	11,0
400	3,7	560	11,4
410	4,2	570	11,8
420	4,7	580	12,1
430	5,2	590	12,5
440	5,8	600	12,8
450	6,4	610	13,1
460	7,0	620	13,4
470	7,6	630	13,6
480	8,2	640	13,9
490	8,7	650	14,1
500	9,2	660	14,3

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

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

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

Regel 28 Freibordtabellen

Schiffe vom «A»

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

Tabelle A **Freibordtabelle für Schiffe vom Typ «A»**

Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)
24	200	61	587	98	1105
25	208	62	600	99	1120
26	217	63	613	100	1135
27	225	64	626	101	1151
28	233	65	639	102	1166
29	242	66	653	103	1181
30	250	67	666	104	1196
31	258	68	680	105	1212
32	267	69	693	106	1228
33	275	70	706	107	1244
34	283	71	720	108	1260
35	292	72	733	109	1276
36	300	73	746	110	1293
37	308	74	760	111	1309
38	316	75	773	112	1326
39	325	76	786	113	1342
40	334	77	800	114	1359
41	344	78	814	115	1376
42	354	79	828	116	1392
43	364	80	841	117	1409
44	374	81	855	118	1426
45	385	82	869	119	1442
46	396	83	883	120	1459
47	408	84	897	121	1476
48	420	85	911	122	1494
49	432	86	926	123	1511
50	443	87	940	124	1528
51	455	88	955	125	1546
52	467	89	969	126	1563
53	478	90	984	127	1580
54	490	91	999	128	1598
55	503	92	1014	129	1615
56	516	93	1029	130	1632
57	530	94	1044	131	1650
58	544	95	1059	132	1667
59	559	96	1074	133	1684
60	573	97	1089	134	1702

Tabelle A (Fortsetzung)

Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)
135	1719	174	2320	213	2732
136	1736	175	2332	214	2741
137	1753	176	2345	215	2749
138	1770	177	2357	216	2758
139	1787	178	2369	217	2767
140	1803	179	2381	218	2775
141	1820	180	2393	219	2784
142	1837	181	2405	220	2792
143	1853	182	2416	221	2801
144	1870	183	2428	222	2809
145	1886	184	2440	223	2817
146	1903	185	2451	224	2825
147	1919	186	2463	225	2833
148	1935	187	2474	226	2841
149	1952	188	2486	227	2849
150	1968	189	2497	228	2857
151	1984	190	2508	229	2865
152	2000	191	2519	230	2872
153	2016	192	2530	231	2880
154	2032	193	2541	232	2888
155	2048	194	2552	233	2895
156	2064	195	2562	234	2903
157	2080	196	2572	235	2910
158	2096	197	2582	236	2918
159	2111	198	2592	237	2925
160	2126	199	2602	238	2932
161	2141	200	2612	239	2939
162	2155	201	2622	240	2946
163	2169	202	2632	241	2953
164	2184	203	2641	242	2959
165	2198	204	2650	243	2966
166	2212	205	2659	244	2973
167	2226	206	2669	245	2979
168	2240	207	2678	246	2986
169	2254	208	2687	247	2993
170	2268	209	2696	248	3000
171	2281	210	2705	249	3006
172	2294	211	2714	250	3012
173	2307	212	2723	251	3018

Tabelle A (Fortsetzung)

Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)
252	3024	291	3224	330	3358
253	3030	292	3228	331	3361
254	3036	293	3233	332	3363
255	3042	294	3237	333	3366
256	3048	295	3241	334	3368
257	3054	296	3246	335	3371
258	3060	297	3250	336	3373
259	3066	298	3254	337	3375
260	3072	299	3258	338	3378
261	3078	300	3262	339	3380
262	3084	301	3266	340	3382
263	3089	302	3270	341	3385
264	3095	303	3274	342	3387
265	3101	304	3278	343	3389
266	3106	305	3281	344	3392
267	3112	306	3285	345	3394
268	3117	307	3288	346	3396
269	3123	308	3292	347	3399
270	3128	309	3295	348	3401
271	3133	310	3298	349	3403
272	3138	311	3302	350	3406
273	3143	312	3305	351	3408
274	3148	313	3308	352	3410
275	3153	314	3312	353	3412
276	3158	315	3315	354	3414
277	3163	316	3318	355	3416
278	3167	317	3322	356	3418
279	3172	318	3325	357	3420
280	3176	319	3328	358	3422
281	3181	320	3331	359	3423
282	3185	321	3334	360	3425
283	3189	322	3337	361	3427
284	3194	323	3339	362	3428
285	3198	324	3342	363	3430
286	3202	325	3345	364	3432
287	3207	326	3347	365	3433
288	3211	327	3350		
289	3215	328	3353		
290	3220	329	3355		

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.
Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 365 Metern wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Tabelle A **Freibordtabelle für Schiffe vom Typ «A»**

Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)
80	8,0	410	60,9	740	111,7
90	8,9	420	62,9	740	112,6
100	9,8	430	65,0	760	113,5
110	10,8	440	67,0	770	114,4
120	11,9	450	69,1	780	115,3
130	13,0	460	71,1	790	116,1
140	14,2	470	73,1	800	117,0
150	15,5	480	75,1	810	117,8
160	16,9	490	77,1	820	118,6
170	18,3	500	79,0	830	119,3
180	19,8	510	80,9	840	120,1
190	21,3	520	82,7	850	120,7
200	22,9	530	84,5	860	121,4
210	24,5	540	86,3	870	122,1
220	26,2	550	88,0	880	122,7
230	27,8	560	89,6	890	123,4
240	29,5	570	91,1	900	124,0
250	31,1	580	92,6	910	124,6
260	32,8	590	94,1	920	125,2
270	34,6	600	95,5	930	125,7
280	36,3	610	96,9	940	126,2
290	38,0	620	98,3	950	126,7
300	39,7	630	99,6	960	127,2
310	41,4	640	100,9	970	127,7
320	43,2	650	102,1	980	128,1
330	45,0	660	103,3	990	128,6
340	46,9	670	104,4	1000	129,0
350	48,8	680	105,5	1010	129,4
360	50,7	690	106,6	1020	129,9
370	52,7	700	107,7	1030	130,3
380	54,7	710	108,7	1040	130,7
390	56,8	720	109,7	1050	131,0
400	58,8	730	110,7	1060	131,4

Tabelle A (Fortsetzung)

Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)
1070	131,7	1120	133,2	1170	134,5
1080	132,0	1130	133,5	1180	134,7
1090	132,3	1140	133,8	1190	135,0
1100	132,6	1150	134,0	1200	135,2
1110	132,9	1160	134,3		

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt. Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 1200 Fuss wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Schiffe vom Typ «B»

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

Tabelle B Freibordtabelle für Schiffe vom Typ «B»

Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)
24	200	40	334	56	516
25	208	41	344	57	530
26	217	42	354	58	544
27	225	43	364	59	559
28	233	44	374	60	573
29	242	45	385	61	587
30	250	46	396	62	601
31	258	47	408	63	615
32	267	48	420	64	629
33	275	49	432	65	644
34	283	50	443	66	659
35	292	51	455	67	674
36	300	52	467	68	689
37	308	53	478	69	705
38	316	54	490	70	721
39	325	55	503	71	738

Tabelle B (Fortsetzung)

Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)
72	754	111	1500	150	2315
73	769	112	1521	151	2334
74	784	113	1543	152	2354
75	800	114	1565	153	2375
76	816	115	1587	154	2396
77	833	116	1609	155	2418
78	850	117	1630	156	2440
79	868	118	1651	157	2460
80	887	119	1671	158	2480
81	905	120	1690	159	2500
82	923	121	1709	160	2520
83	942	122	1729	161	2540
84	960	123	1750	162	2560
85	978	124	1771	163	2580
86	996	125	1793	164	2600
87	1015	126	1815	165	2620
88	1034	127	1837	166	2640
89	1054	128	1859	167	2660
90	1075	129	1880	168	2680
91	1096	130	1901	169	2698
92	1116	131	1921	170	2716
93	1135	132	1940	171	2735
94	1154	133	1959	172	2754
95	1172	134	1979	173	2774
96	1190	135	2000	174	2795
97	1209	136	2021	175	2815
98	1229	137	2043	176	2835
99	1250	138	2065	177	2855
100	1271	139	2087	178	2875
101	1293	140	2109	179	2895
102	1315	141	2130	180	2915
103	1337	142	2151	181	2933
104	1359	143	2171	182	2952
105	1380	144	2190	183	2970
106	1401	145	2209	184	2988
107	1421	146	2229	185	3007
108	1440	147	2250	186	3025
109	1459	148	2271	187	3044
110	1479	149	2293	188	3062

Tabelle B (Fortsetzung)

Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)
189	3080	228	3705	267	4240
190	3098	229	3720	268	4252
191	3116	230	3735	269	4264
192	3134	231	3750	270	4276
193	3151	232	3765	271	4289
194	3167	233	3780	272	4302
195	3185	234	3795	273	4315
196	3202	235	3808	274	4327
197	3219	236	3821	275	4339
198	3235	237	3835	276	4350
199	3249	238	3849	277	4362
200	3264	239	3864	278	4373
201	3280	240	3880	279	4385
202	3296	241	3893	280	4397
203	3313	242	3906	281	4408
204	3330	243	3920	282	4420
205	3347	244	3934	283	4432
206	3363	245	3949	284	4443
207	3380	246	3965	285	4455
208	3397	247	3978	286	4467
209	3413	248	3992	287	4478
210	3430	249	4005	288	4490
211	3445	250	4018	289	4502
212	3460	251	4032	290	4513
213	3475	252	4045	291	4525
214	3490	253	4058	292	4537
215	3505	254	4072	293	4548
216	3520	255	4085	294	4560
217	3537	256	4098	295	4572
218	3554	257	4112	296	4583
219	3570	258	4125	297	4595
220	3586	259	4139	298	4607
221	3601	260	4152	299	4618
222	3615	261	4165	300	4630
223	3630	262	4177	301	4642
224	3645	263	4189	302	4654
225	3660	264	4201	303	4665
226	3675	265	4214	304	4676
227	3690	266	4227	305	4686

Tabelle B (Fortsetzung)

Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord- (Millimeter)
306	4605	326	4909	346	5119
307	4704	327	4920	347	5130
308	4714	328	4931	348	5140
309	4725	329	4943	349	5150
310	4736	330	4955	350	5160
311	4748	331	4965	351	5170
312	4757	332	4975	352	5180
313	4768	333	4985	353	5190
314	4779	334	4995	354	5200
315	4790	335	5005	355	5210
316	4801	336	5015	356	5220
317	4812	337	5025	357	5230
318	4823	338	5035	358	5240
319	4834	339	5045	359	5250
320	4844	340	5055	360	5260
321	4855	341	5065	361	5268
322	4866	342	5075	362	5276
323	4878	343	5086	363	5285
324	4890	344	5097	364	5294
325	4899	345	5108	365	5303

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt. Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 365 Metern wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Tabelle B Freibordtabelle für Schiffe vom Typ «B»

Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)
80	8,0	120	11,9	160	16,9
90	8,9	130	13,0	170	18,3
100	9,8	140	14,2	180	19,8
110	10,8	150	15,5	190	21,3

Tabelle B (Fortsetzung)

Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)	Schiffslänge (Fuss)	Freibord- (Zoll)
200	22,9	540	103,0	880	167,4
210	24,7	550	105,4	890	168,9
220	26,6	560	107,7	900	170,4
230	28,5	570	110,0	910	171,8
240	30,4	580	112,3	920	173,3
250	32,4	590	114,6	930	174,7
260	34,4	600	116,8	940	176,1
270	36,5	610	119,0	950	177,5
280	38,7	620	121,1	960	178,9
290	41,0	630	123,2	970	180,3
300	43,3	640	125,3	980	181,7
310	45,7	650	127,3	990	183,1
320	48,2	660	129,3	1000	184,4
330	50,7	670	131,3	1010	185,8
340	53,2	680	133,3	1020	187,2
350	55,7	690	135,3	1030	188,5
360	58,2	700	137,1	1040	189,8
370	60,7	710	139,0	1050	191,0
380	63,2	720	140,9	1060	192,3
390	65,7	730	142,7	1070	193,5
400	68,2	740	144,5	1080	194,8
410	70,7	750	146,3	1090	196,1
420	73,2	760	148,1	1100	197,3
430	75,7	770	149,8	1110	198,6
440	78,2	780	151,5	1120	199,9
450	80,7	790	153,2	1130	201,2
460	83,1	800	154,8	1140	202,3
470	85,6	810	156,4	1150	203,5
480	88,1	820	158,0	1160	204,6
490	90,6	830	159,6	1170	205,8
500	93,1	840	161,2	1180	206,9
510	95,6	850	162,8	1190	208,1
520	98,1	860	164,3	1200	209,3
530	100,6	870	165,9		

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.
Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 365 Metern wird von den Verwaltungen festgesetzt.

Regel 29 Berichtigung des Freibords bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 100 Metern (328 Fuss)

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

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

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

oder

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

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

Regel 30 Berichtigung für Völligkeitsgrad

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

Regel 31 Berichtigung für Seitenhöhe

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

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

oder

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

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

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

Regel 32 Berichtigung für die Lage des Decksstrichs

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

Regel 33 Normalhöhe der Aufbauten

Die Normalhöhe eines Aufbaus wird nach folgender Tabelle bestimmt:

Normalhöhe (in Metern)

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

Normalhöhe (in Metern)

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

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

Regel 34 Länge der Aufbauten

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

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

Regel 35 Wirksame Länge der Aufbauten

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

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

b = Breite des Aufbaus in der Mitte seiner Länge,

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

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

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

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

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

Regel 36 Trunks

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

- a) wenn der Trunk mindestens so stark ist wie ein Aufbau;
- b) wenn die Luken auf dem Trunkdeck liegen, die Luksüle und Deckel den Regeln 13 bis 16 entsprechen und die Breite des Trunkdeckstringers eine geeignete Laufbrücke bildet und eine genügende Querfestigkeit ergibt. Jedoch sind kleine Zugangsöffnungen mit wasserdichten Deckeln auf dem Freiborddeck zulässig;
- c) wenn das Trunkdeck oder freistehende Trunks, die durch geeignete feste Laufbrücken mit Aufbauten verbunden sind, eine feste, mit Schutzgeländern versehene, über die ganze Länge des Schiffes laufende Verkehrsplattform bilden;
- d) wenn die Lüfter durch den Trunk, durch wasserdichte Verschlüsse oder durch andere gleichwertige Vorrichtungen geschützt sind;
- e) wenn freiliegende Teile des Freiborddecks im Bereich des Trunks mindestens für dessen halbe Länge mit offenen Geländern versehen sind;
- f) wenn die Maschinenschächte durch den Trunk, durch einen Aufbau von mindestens normaler Höhe oder durch ein ebenso starkes Deckshaus geschützt sind;
- g) wenn die Breite des Trunks mindestens 60 v. H. der Schiffsbreite beträgt und
- h) wenn bei Schiffen ohne Aufbauten die Länge des Trunks mindestens 0,6 L beträgt.

- (2) Die wirksame Länge eines wirksamen Trunks ist seine im Verhältnis seiner mittleren Breite zu B verminderte Gesamtlänge.
- (3) Die Normalhöhe eines Trunks ist die Normalhöhe eines Aufbaus, der kein erhöhtes Quarterdeck ist.
- (4) Ist die Höhe eines Trunks kleiner als die Normalhöhe, so wird seine wirksame Länge im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe vermindert. Ist die Höhe der Luksülle auf dem Trunkdeck geringer als die nach Regel 15 Absatz 1 erforderliche Höhe, so wird ein Abzug von der vorhandenen Trunkhöhe vorgenommen, der dem Unterschied zwischen der vorhandenen und der erforderlichen Süllhöhe entspricht.

Regel 37 Abzug für Aufbauten und Trunks

- (1) Ist die wirksame Länge der Aufbauten und Trunks 1,0 L, so beträgt der Abzug vom Freibord bei einer Schiffslänge von 24 Meter 350 Millimeter, bei einer Länge von 85 Meter 860 Millimeter und bei einer Länge von 122 Meter und darüber 1070 Millimeter (bei einer Schiffslänge von 79 Fuss 14 Zoll, bei einer Länge von 279 Fuss 34 Zoll und bei einer Länge von 400 Fuss und darüber 42 Zoll); die Abzüge bei Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.
- (2) Beträgt die wirksame Gesamtlänge der Aufbauten und Trunks weniger als 1,0 L, so ergibt sich der für den Abzug gültige Hundertsatz aus einer der folgenden Tabellen:

Abzug in Hundertsteln bei Schiffen vom Typ «A»

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

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

Abzug in Hundertsteln bei Schiffen vom Typ «A»

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

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

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

- a) Beträgt die wirksame Länge einer Brücke weniger als 0,2 L, so wird der Hundertsatz durch gradliniges Mitteln zwischen Zeile I und II bestimmt.
- b) Beträgt die wirksame Länge einer Back mehr als 0,4 L, so wird der Hundertsatz aus Zeile II angewendet.
- c) Beträgt die wirksame Länge einer Back weniger als 0,07 L, so werden die oben angegebenen Hundertsätze um

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

vermindert; hierbei ist f die wirksame Länge der Back.

Regel 38 Sprung

Allgemeines

- (1) Der Sprung wird von Seite-Deck bis zu einer Linie gemessen, die parallel zum Kiel gezogen wird und die Sprunglinie mittschiffs schneidet.
- (2) Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, wird der Sprung auf eine Parallele zur Konstruktionswasserlinie bezogen.
- (3) Bei Glatdeckschiffen und bei Schiffen mit freistehenden Aufbauten wird der Sprung des Freiborddecks gemessen.
- (4) Bei Schiffen, deren Aussenhaut im oberen Teil von ungewöhnlicher Form ist und in einer Stufe oder einem Knick verläuft, wird der Sprung auf die entsprechende Seitenhöhe mittschiffs bezogen.
- (5) Bei Schiffen mit normal hohem Aufbau über die ganze Länge des Freiborddecks wird der Sprung des Aufbaudecks gemessen. Ist die Höhe grösser als die Normalhöhe, so wird der geringste Unterschied (Z) zwischen der vorhandenen und der Normalhöhe zu jeder Endordinate hinzugefügt. Ebenso werden die Zwischenordinaten im Abstand von $\frac{1}{6} L$ und $\frac{1}{3} L$ von jedem Lot um 0,444 Z bzw. 0,111 Z erhöht.
- (6) Hat das Deck eines geschlossenen Aufbaus mindestens denselben Sprung wie das freiliegende Freiborddeck, so wird der Sprung des gedeckten Teils des Freiborddecks nicht berücksichtigt.
- (7) Ist eine geschlossene Poop oder Back von Normalhöhe mit grösserem Sprung als dem des Freiborddecks oder mit grösserer als der normalen Höhe vorhanden, so wird der Sprung des Freiborddecks gemäss Absatz 12 vergrössert.

Normale Sprungkurve

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

Normale Sprungkurve

(L in Meter)

	Lage	Ordinate (in Millimeter)	Faktor
Hintere Hälfte	Hinteres Lot	(Werte s. Original)	
	$\frac{1}{6}$ L vom Hinteren Lot		
	$\frac{1}{3}$ L vom Hinteren Lot		
Vordere Hälfte	Mittschiffs		
	Mittschiffs		
	$\frac{1}{3}$ L vom Vorderen Lot		
	$\frac{1}{6}$ L vom Vorderen Lot		
	Vorderes Lot		

Normale Sprungkurve

(L in Fuss)

	Lage	Ordinate (in Zoll)	Faktor
Hintere Hälfte	Hinteres Lot	(Werte s. Original)	
	$\frac{1}{6}$ L vom Hinteren Lot		
	$\frac{1}{3}$ L vom Hinteren Lot		
Vordere Hälfte	Mittschiffs		
	Mittschiffs		
	$\frac{1}{3}$ L vom Vorderen Lot		
	$\frac{1}{6}$ L vom Vorderen Lot		
	Vorderes Lot		

Messen der Abweichungen vom normalen Sprung

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

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

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

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

$$s = \frac{yL'}{3L}$$

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

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

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

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

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

Berichtigung für Abweichungen vom normalen Sprung

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

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

hierbei ist S die Gesamtlänge der geschlossenen Aufbauten.

Zuschlag für kleineren Sprung

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

Abzug für grösseren Sprung

(15) Bei Schiffen, auf denen sich ein geschlossener Aufbau über 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte erstreckt, wird die Berichtigung für grösseren Sprung gemäss Absatz 13 vom Freibord abgezogen; bei Schiffen ohne geschlossenen Aufbau auf dem Mittelschiff wird kein Abzug vom Freibord vorgenommen; bei Schiffen, auf denen ein geschlossener Aufbau sich über eine geringere Länge als 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte erstreckt, wird der Abzug durch gradliniges

Mitteln bestimmt. Der Höchstabzug für grösseren Sprung beträgt 125 Millimeter je 100 Meter Länge (1½ Zoll je 100 Fuss Länge).

Regel 39 Mindestbughöhe

(1) Als Bughöhe gilt der senkrechte Abstand am vorderen Lot zwischen der dem erteilten Sommerfreibord und dem Konstruktionstrimm entsprechenden Wasserlinie und der Oberkante des freiliegenden Decks an der Schiffsseite; die Mindesthöhe beträgt bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 250 Meter

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

bei Schiffen mit einer Länge von 250 Meter und darüber

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

hierbei ist L die Schiffslänge in Metern,
C_b der Völligkeitsgrad, der mit mindestens 0,68 einzusetzen ist.

oder bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 820 Fuss

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

bei Schiffen mit einer Länge von 820 Fuss und darüber

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

hierbei ist L die Schiffslänge in Fuss,
C_b der Völligkeitsgrad, der mit mindestens 0,68 einzusetzen ist;

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

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

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

Regel 40 Mindestfreiborde*Sommerfreibord*

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

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

Tropenfreibord

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

(4) Der Freibord in Seewasser, berechnet nach Absatz 1, aber ohne die in Regel 34 vorgesehene Berichtigung für den Decksstrich, muss mindestens 50 Millimeter (2 Zoll) betragen. Bei Schiffen, die im Bereich 1 Luken haben, deren Deckel nicht den Erfordernissen der Regel 15, Absatz 7, der Regel 16 oder 26 entsprechen, muss der Freibord mindestens 150 Millimeter (6 Zoll) betragen.

Winterfreibord

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

Winter-Nordatlantik-Freibord

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

Frischwasser-Freibord

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

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

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

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

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

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

Regel 41 Anwendungsbereich dieses Kapitels

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

Regel 42 Begriffsbestimmungen

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

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

Regel 43 Bauart des Schiffes

Aufbau

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

Doppelbodentanks

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

Schanzkleid

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

Regel 44 Stauung*Allgemeines*

- (1) Öffnungen im Wetterdeck, über denen Ladung gestaut ist, müssen sicher verschlossen und verschalkt sein. Lüfter müssen wirksam geschützt sein.
- (2) Holzdeckslast muss sich über mindestens die gesamte verfügbare Länge erstrecken, d. h. die Gesamtlänge der Well oder Wells zwischen den Aufbauten. Ist am hintern Ende kein abschliessender Aufbau vorhanden, so muss sich das Holz mindestens bis zur hinteren Kante der hintersten Luke erstrecken. Das Holz ist möglichst dicht, mindestens bis zur normalen Höhe des Aufbaus, zu stauen.
- (3) Auf einem Schiff, das sich im Winter im Bereich einer jahreszeitlichen Winterzone befindet, darf die Höhe der Decklast über dem Wetterdeck ein Drittel der grössten Schiffsbreite nicht überschreiten.
- (4) Jede Holzdeckslast muss fest gestaut, gelascht und gesichert sein. Sie darf die Schiffsführung und den erforderlichen Betrieb des Schiffes in keiner Weise behindern.

Stützen

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

Laschungen

- (6) Holzdecklast muss über ihre ganze Länge durch unabhängige Querlaschungen in Abständen von höchstens 3 Meter (9,8 Fuss) wirksam gesichert werden. Die Augplatten für diese Laschungen müssen am Schergang oder an der Deckstringerplatte in Abständen von höchstens 3 Meter (9,8 Fuss) wirksam angebracht werden. Die Entfernung von einem Endschott eines Aufbaus bis zur ersten Augplatte darf nicht mehr als 2 Meter (6,6 Fuss) betragen. Ist kein Schott vorhanden, so müssen die Augplatten von Laschungen 0,6 Meter (23½ Zoll) und 1,5 Meter (4,9 Fuss) von den Enden der Holzdeckslast entfernt angebracht sein.
- (7) Die Laschungen müssen aus kurzgliedrigen Ketten von mindestens 19 Millimeter (¾ Zoll) Durchmesser oder aus gleich starkem biegsamen Stahldraht mit Sliphaken und Spannschrauben bestehen, die jederzeit erreichbar sein müssen. Stahldrahtlaschungen müssen mit einem kurzen Stück langgliedriger Kette versehen sein, damit sich die Länge der Laschungen regeln lässt.
- (8) Ist das Holz weniger als 3,6 Meter (11,8 Fuss) lang, so ist der Abstand der Laschungen der Holzlänge entsprechend zu verringern, oder es sind andere geeignete Vorkehrungen zu treffen.
- (9) Die Festigkeit aller zur Sicherung der Laschungen dienenden Vorrichtungen muss der Festigkeit der Laschungen entsprechen.

Stabilität

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

Schutz der Besatzung, Zugang zu den Maschinenräumen usw.

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

Steuereinrichtungen

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

Regel 45 Errechnung des Freibords

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

	Wirksame Gesamtlänge der Aufbauten										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
Abzug in Hundertstel für alle Arten von Aufbauten	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

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

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

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

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

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

Zonen, Gebiete und Jahreszeiten

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

- Sommer – höchstens 10 v. H. Winde von Stärke 8 Beaufort (34 Knoten) oder darüber,
- Tropenzone – höchstens 1 v. H. Winde von Stärke 8 Beaufort (34 Knoten) oder darüber.
Höchstens ein tropischer Sturm je Jahrzehnt im Gebiet eines 5°-Feldes in jedem einzelnen Kalendermonat.

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

Dieser Anlage ist eine Karte⁶ beigefügt, in der die nachstehend genannten Zonen und Gebiete eingezeichnet sind.

Regel 46 Nördliche jahreszeitliche Winterzonen und nördliches jahreszeitliches Wintergebiet

(1) *Nordatlantische jahreszeitliche Winterzonen I und II*

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

Jahreszeiten:

Winter: 16. Oktober bis 15. April

Sommer: 16. April bis 15. Oktober

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

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

Jahreszeiten:

Winter: 1. November bis 31. März

Sommer: 1. April bis 31. Oktober

⁶ Diese in AS 1968 zwischen den Seiten 784 und 785 veröffentlichte Karte wurde aus technischen Gründen nicht in die SR übernommen.

(2) Nordatlantisches jahreszeitliches Wintergebiet

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

Jahreszeiten:

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

Winter: 16. Dezember bis 15. Februar

Sommer: 16. Februar bis 15. Dezember

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

Winter: 1. November bis 31. März

Sommer: 1. April bis 31. Oktober

(3) Nordpazifische jahreszeitliche Winterzone

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

Jahreszeiten:

Winter: 16. Oktober bis 15. April

Sommer: 16. April bis 15. Oktober

Regel 47 Südliche jahreszeitliche Winterzone

Die südliche jahreszeitliche Winterzone wird im Norden begrenzt durch die Loxodrome von der Ostküste des amerikanischen Kontinents bei Kap Tres Puntas bis zum Punkt 34° S-Br. 50° W-Lg., den Breitengrad 34° S bis zur Länge 17° O, die Loxodrome zum Punkt 35° 10' S-Br. 20° Ö-Lg., die Loxodrome zum Punkt 34° S-Br. 28° Ö-Lg., die Loxodrome zum Punkt 35° 30' S-Br. 118° Ö-Lg., die Loxodrome nach Kap Grim an der Nordwestküste von Tasmanien, die Nord- und Ostküste von Tasmanien bis zum südlichsten Punkt der Bruny-Insel, die Loxodrome bis Black Rock Point auf der Stewart-Insel, die Loxodrome zum Punkt 47° S-Br. 170° Ö-Lg., die Loxodrome zum Punkt 33° S-Br. 170° W-Lg. und den Breitengrad 33° S bis zur Westküste des amerikanischen Kontinents.

Jahreszeiten:

Winter: 16. April bis 15. Oktober

Sommer: 16. Oktober bis 15. April

Regel 48 Tropenzone(1) *Nordgrenze der Tropenzone*

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

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

(2) *Südgrenze der Tropenzone*

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

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

(3) *Gebiete, die zur Tropenzone gehören*

Folgende Gebiete gelten als zur Tropenzone gehörig:

- a) der Suez-Kanal, das Rote Meer und der Golf von Aden von Port Said bis zum Längengrad 45° O,
Aden und Berbera gelten als auf der Grenze zwischen der Tropenzone und dem jahreszeitlichen Tropengebiet gelegen;
- b) der Persische Golf bis zum Längengrad 59° O;
- c) das Gebiet, das durch den Breitengrad 22° S von der Ostküste Australiens bis zum Grossen Barriere-Riff und durch dieses Riff bis zur Breite 11° S begrenzt wird. Die Nordgrenze des Gebiets ist die Südgrenze der Tropenzone.

Regel 49 Jahreszeitliche Tropengebiete

Folgende Gebiete sind jahreszeitliche Tropengebiete:

(1) *Im Nordatlantik*

Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden durch die Loxodrome von Kap Catoche, Yukatan, nach Kap San Antonio, Kuba, die Nordküste von Kuba bis zur Breite 20° N und den Breitengrad 20° N bis zur Länge 20° W;

im Westen durch die Küste des amerikanischen Kontinents;
im Süden und Osten durch die Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. November bis 15. Juli

Sommer: 16. Juli bis 31. Oktober

(2) *Im Arabischen Meer*

Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Westen durch die Küste Afrikas, den Längengrad 45° O, im Golf von Aden, die Küste Südarabiens und den Längengrad 59° O im Golf von Oman;

im Norden und Osten durch die Küsten Pakistans und Indiens;
im Süden durch die Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. September bis 31. Mai

Sommer: 1. Juni bis 31. August

(3) *Im Golf von Bengalen*

Der Golf von Bengalen nördlich der Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. Dezember bis 30. April

Sommer: 1. Mai bis 30. November

(4) *Im südlichen Indischen Ozean*

a) Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden und Westen durch die Südgrenze der Tropenzone und die Ostküste von Madagaskar;

im Süden durch den Breitengrad 20° S;

im Osten durch die Loxodrome vom Punkt 20° S-Br. 50° Ö-Lg. zum Punkt 15° S-Br. 51° 30' Ö-Lg. und durch den Längengrad 51° 30' O bis zur Breite 10° S.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. April bis 30. November

Sommer: 1. Dezember bis 31. März

b) Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden durch die Südgrenze der Tropenzone;

im Osten durch die Küste Australiens;

im Süden durch den Breitengrad 15° S von der Länge $51^{\circ} 30'$ O bis 120° O und durch den Längengrad 120° O bis zur Küste Australiens;
im Westen durch den Längengrad $51^{\circ} 30'$ O.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. Mai bis 30. November

Sommer: 1. Dezember bis 30. April

(5) *Im Chinesischen Meer*

Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Westen und Norden durch die Küsten Vietnams und Chinas von der Länge 10° N bis Hongkong;

im Osten durch die Loxodrome von Hongkong zum Hafen Sual (Insel Luzón) und die Westküsten der Inseln Luzón, Sámar und Leyte bis zur Breite 10° N;

Hongkong und Sual gelten als auf der Grenze zwischen dem jahreszeitlichen Tropengebiet und der Sommerzone gelegen.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 21. Januar bis 30. April

Sommer: 1. Mai bis 20. Januar

(6) *Im Nordpazifik*

a) Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden durch den Breitengrad 25° N;

im Westen durch den Längengrad 160° O;

im Süden durch den Breitengrad 13° N;

im Osten durch den Längengrad 130° W.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. April bis 31. Oktober

Sommer: 1. November bis 31. März

b) Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden und Osten durch die Westküste des amerikanischen Kontinents,

im Westen durch den Längengrad 123° W von der Küste des amerikanischen Kontinents bis zur Breite 33° N und durch die Loxodrome vom Punkt 33° N-Br. 123° W-Lg. zum Punkt 13° N-Br. 105° W-Lg.;

im Süden durch den Breitengrad 13° N.

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. März bis 30. Juni und 1. November bis 30. November

Sommer: 1. Juli bis 31. Oktober und 1. Dezember bis 28./29. Februar

(7) *Im Südpazifik*

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

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. April bis 30. November

Sommer: 1. Dezember bis 31. März

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

Jahreszeiten:

Tropenzeit: 1. April bis 30. November

Sommer: 1. Dezember bis 31. März

Regel 50 Sommerzonen

Die übrigen Gebiete bilden die Sommerzonen.

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

im Norden und Westen durch die Ostküste der Vereinigten Staaten;

im Osten durch den Längengrad 68° 30' W von der Küste der Vereinigten Staaten bis zur Breite 40° N und durch die Loxodrome zum Punkt 36° N-Br. 73° W-Lg.;

im Süden durch den Breitengrad 36° N,

als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

Winter: 1. November bis 31. März

Sommer: 1. April bis 31. Oktober

Regel 51 Binnenmeere

(1) *Ostsee*

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

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

Jahreszeiten:

Winter: 1. November bis 31. März

Sommer: 1. April bis 31. Oktober

(2) *Schwarzes Meer*

Dieses Meer gehört zu den Sommerzonen.

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

Jahreszeiten:

Winter: 1. Dezember bis 28./29. Februar

Sommer: 1. März bis 30. November

(3) *Mittelmeer*

Dieses Meer gehört zu den Sommerzonen.

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

im Norden und Westen durch die Küsten Frankreichs und Spaniens und den Längengrad 3° O von der Küste Spaniens bis zur Breite 40° N;

im Süden durch den Breitengrad 40° N von der Länge 3° O bis zur Westküste Sardiens;

im Osten durch die West- und Nordküste Sardinens von der Breite 40° N bis zur Länge 9° O, durch den Längengrad 9° O bis zur Südküste Korsikas, durch die West- und Nordküste Korsikas bis zur Länge 9° O und durch die Loxodrome zum Kap Sicié, als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

Winter: 16. Dezember bis 15. März

Sommer: 16. März bis 15. Dezember

(4) *Japanisches Meer*

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

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

Jahreszeiten:

Winter: 1. Dezember bis 28./29. Februar

Sommer: 1. März bis 30. November

Regel 52 Winter-Nordatlantik-Lademarke

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

- a) der zwischen den Längengraden 15° W und 50° W liegende Teil der nordatlantischen jahreszeitlichen Winterzone II;
- b) die gesamte nordatlantische jahreszeitliche Winterzone I, wobei die Shetlandinseln als auf der Grenze gelegen betrachtet werden.

Zeugnisse

Internationales Freibord-Zeugnis (1966)

(Dienstsiegel)

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

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

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

Freibord erteilt für:

- 7 { ein neues Schiff
 ein vorhandenes Schiff

Typ des Schiffes

- 8 { Typ A
 Typ B
 Typ B mit vermindertem Freibord
 Typ B mit vermehrtem Freibord

Freibord vom Deckstreich

Tropen _____ mm (Zoll) (T)

Sommer _____ mm (Zoll) (S)

Winter _____ mm (Zoll) (W)

Winter-Nordatlantik _____ mm (Zoll) (WNA)

Holz-Tropen _____ mm (Zoll) (LT)

Holz-Tropen _____ mm (Zoll) (LS)

Holz-Winter _____ mm (Zoll) (LW)

Holz-Winter-Nordatlantik _____ mm (Zoll) (LWNA)

Lademarken

_____ mm (Zoll) über (S)

Oberkante der Linie durch
 Mittelpunkt des Ringes

_____ mm (Zoll) unter (S)

_____ mm (Zoll) unter (S)

_____ mm (Zoll) über (LS)

_____ mm (Zoll) über (S)

_____ mm (Zoll) unter (LS)

_____ mm (Zoll) unter (LS)

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

7 Nichtzutreffendes streichen.

8 Nichtzutreffendes streichen.

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



Datum der erstmaligen oder regelmässigen Besichtigung _____

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

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

Ausgestellt in _____

(Ausstellungsort)

am _____ 19 _____

(Ausstellungsdatum)

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

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

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

(Unterschrift)

Anmerkungen:

1. Läuft ein Schiff aus einem an einem Fluss oder Binnengewässer gelegenen Hafen aus, so ist ein Tieferladen entsprechend dem Gewicht des für den Verbrauch zwischen dem Auslaufhafen und der offenen See benötigten Treibstoffs und sonstiger Betriebsstoffe zulässig.
2. Befindet sich ein Schiff in Frischwasser von Einheitsdichte, so kann die betreffende Lademarke entsprechend dem oben angegebenen Frischwasserabzug eintauchen. Bei Wasser von

anderer als Einheitsdichte wird ein Abzug im Verhältnis des Unterschiedes zwischen 1,025 und der tatsächlichen Dichte gewährt.

Rückseite des Zeugnisses

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

Ort _____ Datum _____
 Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort _____ Datum _____
 Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort _____ Datum _____
 Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort _____ Datum _____
 Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

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

Ort _____ Datum _____
 Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis

(Dienstsiegel)

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

durch *(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)*

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

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen

Hiermit wird bescheinigt, dass das vorgenannte Schiff auf Grund der Ermächtigung des Artikels 6 (2)/Artikels 6 (4)⁹ des Übereinkommens von 1966 von dessen Vorschriften befreit ist.

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

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

von

nach

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

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

⁹ Nichtzutreffendes streichen.

Ausgestellt in

(Ausstellungsort)

am

19

(Ausstellungsdatum)

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

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

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

(Unterschrift)

Rückseite des Zeugnisses

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

Ort _____ Datum _____

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort _____ Datum _____

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort _____ Datum _____

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Ort _____ Datum _____

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Dieses Schiff erfüllt weiterhin die Bedingungen, unter denen diese Befreiung gewährt wurde, und die Gültigkeit dieses Zeugnisses wird nach Artikel 19 (4) a des Übereinkommens bis zum _____ verlängert.

Ort _____ Datum _____

Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde

Geltungsbereich am 27. September 2012¹⁰

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N) Unterzeichnet ohne Ratifikations- vorbehalt (U)	Inkrafttreten
Ägypten*	6. Dezember 1968	6. März 1969
Albanien	30. Mai 2003 B	30. August 2003
Algerien	4. Oktober 1976 B	4. Januar 1977
Angola	3. Oktober 1991 B	3. Januar 1992
Antigua und Barbuda	9. Februar 1987 B	9. Mai 1987
Äquatorialguinea	24. April 1996 B	24. Juli 1996
Argentinien	3. Juni 1971	3. September 1971
Aserbaidshjan	1. Juli 1997 B	1. Oktober 1997
Äthiopien	18. Juli 1985 B	18. Oktober 1985
Australien	29. Juli 1968	29. Oktober 1968
Bahamas	22. Juli 1976 B	22. Oktober 1976
Bahrain	21. Oktober 1985 B	21. Januar 1986
Bangladesch	10. Mai 1978 B	10. August 1978
Barbados	1. September 1982 B	1. Dezember 1982
Belarus	7. Januar 1994 B	7. April 1994
Belgien	22. Januar 1969	22. April 1969
Belize	2. April 1991 B	2. Juli 1991
Benin	1. November 1985 B	1. Februar 1986
Bolivien	4. Juni 1999 B	4. September 1999
Brasilien	12. September 1969	12. Dezember 1969
Brunei	6. März 1987 B	6. Juni 1987
Bulgarien	30. Dezember 1968	30. März 1969
Chile	10. März 1975 B	10. Juni 1975
China*	5. Oktober 1973 B	5. Januar 1974
Hongkong ^a	5. Juni 1997	1. Juli 1997
Cook-Inseln	21. Dezember 2001 B	21. März 2002
Côte d'Ivoire	19. Juli 1971	19. Oktober 1971
Dänemark	28. Juni 1967	21. Juli 1968
Deutschland*	9. April 1969	9. Juli 1969
Dominica	21. Juni 2000 B	21. September 2000
Dominikanische Republik	28. Juni 1973 B	28. September 1973
Dschibuti	1. März 1984 B	1. Juni 1984

¹⁰ AS 1973 174, 1976 1162, 1980 1660, 1983 160, 1985 244, 1986 832, 1987 1121, 1989 402, 1990 1698, 2004 111, 2005 1851, 2008 669 und 2012 5789.
Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereiches findet sich auf der Internetseite des EDA (www.eda.admin.ch/vertraege).

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N) Unterzeichnet ohne Ratifikations- vorbehalt (U)	Inkrafttreten
Ecuador	12. Januar 1976 B	12. April 1976
Eritrea	22. April 1996 B	22. Juli 1996
Estland	16. Dezember 1991 B	16. März 1992
Fidschi	29. November 1972 B	1. März 1973
Finnland	15. Mai 1968 B	15. August 1968
Frankreich	30. November 1966	21. Juli 1968
Gabun	21. Januar 1982 B	21. April 1982
Gambia	1. November 1991 B	1. Februar 1992
Georgien	19. April 1994 B	19. Juli 1994
Ghana	25. September 1968	25. Dezember 1968
Grenada	28. Juni 2004 B	28. September 2004
Griechenland	12. Juni 1968	12. September 1968
Guatemala	5. September 1994 B	5. Dezember 1994
Guinea	19. Januar 1981 B	19. April 1981
Guyana	10. Dezember 1997 B	10. März 1998
Haiti	6. April 1989 B	6. Juli 1989
Honduras	16. November 1977 B	16. Februar 1978
Indien	19. April 1968	21. Juli 1968
Indonesien	17. Januar 1977 B	17. April 1977
Iran	5. Oktober 1973 B	5. Januar 1974
Irland	28. August 1968	28. November 1968
Island	24. Juni 1970	24. September 1970
Israel	5. Juli 1967	21. Juli 1968
Italien	19. April 1968	21. Juli 1968
Jamaika	18. August 1982 B	18. November 1982
Japan	15. Mai 1968	15. August 1968
Jemen ^b	6. März 1979 B	6. Juni 1979
Jordanien	17. Mai 2000 B	17. August 2000
Kambodscha	28. November 1994 B	28. Februar 1995
Kamerun	14. Mai 1984 B	14. August 1984
Kanada	14. Januar 1970	14. April 1970
Kap Verde	28. April 1977 B	28. Juli 1977
Kasachstan	7. März 1994 B	7. Juni 1994
Katar	31. Januar 1980 B	1. Mai 1980
Kenia	12. September 1975 B	12. Dezember 1975
Kiribati	5. Februar 2007 B	5. Mai 2007
Kolumbien	6. Mai 1987 B	6. August 1987
Komoren	22. November 2000 B	22. Februar 2001
Kongo (Brazzaville)	6. Juni 1986 B	6. September 1986
Kongo (Kinshasa)	20. Mai 1968 B	20. August 1968
Korea (Nord-)	18. Oktober 1989 B	18. Januar 1990

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N) Unterzeichnet ohne Ratifikations- vorbehalt (U)	Inkrafttreten
Korea (Süd-)	10. Juli 1969	10. Oktober 1969
Kroatien	27. Juli 1992 N	8. Oktober 1991
Kuba	6. Februar 1969 B	6. Mai 1969
Kuwait	28. August 1968	28. November 1968
Lettland	20. Mai 1992 B	20. August 1992
Libanon	7. Juli 1970 B	7. Oktober 1970
Liberia	8. Mai 1967	21. Juli 1968
Libyen	12. August 1974 B	12. November 1974
Litauen	4. Dezember 1991 B	4. März 1992
Luxemburg	14. Februar 1991 B	14. Mai 1991
Madagaskar	16. Januar 1967	21. Juli 1968
Malawi	7. Januar 2002 B	7. April 2002
Malaysia	12. Januar 1971 B	12. April 1971
Malediven	29. Januar 1968 B	21. Juli 1968
Malta	11. September 1974 B	11. Dezember 1974
Marokko	19. Januar 1968 B	21. Juli 1968
Marshallinseln	26. April 1988 B	26. Juli 1988
Mauretanien	4. Dezember 1967 B	21. Juli 1968
Mauritius	11. Oktober 1988 B	11. Januar 1989
Mexiko	25. März 1970 B	25. Juni 1970
Moldau	11. Oktober 2005 B	11. Januar 2006
Monaco	25. März 1970 B	25. Juni 1970
Mongolei	3. Februar 2003 B	3. Juni 2003
Montenegro	10. Februar 2009 N	3. Juni 2006
Mosambik	30. Oktober 1991 B	30. Januar 1992
Myanmar	11. November 1987 B	11. Februar 1988
Namibia	22. Februar 2002 B	22. Mai 2002
Neuseeland	5. Februar 1970	5. Mai 1970
Nicaragua	2. Februar 1994 B	2. Mai 1994
Niederlande	21. Juli 1967	21. Juli 1968
Aruba	24. Dezember 1985	1. Januar 1986
Curaçao	21. Juli 1967	21. Juli 1968
Karibische Gebiete (Bonaire, Sint Eustatius und Saba)	21. Juli 1967	21. Juli 1968
Sint Maarten	21. Juli 1967	21. Juli 1968
Nigeria	14. November 1968 B	14. Februar 1969
Niue	27. Juni 2012 B	27. September 2012
Norwegen	18. März 1968	21. Juli 1968
Oman	20. August 1975 B	20. November 1975
Österreich	4. August 1972 B	4. November 1972
Pakistan	5. Dezember 1968	5. März 1969
Palau	29. September 2011 B	29. Dezember 2011

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N) Unterzeichnet ohne Ratifikations- vorbehalt (U)	Inkrafttreten
Panama	13. Mai 1966 U	21. Juli 1968
Papua-Neuguinea	18. Mai 1976 B	18. August 1976
Peru	18. Januar 1967	21. Juli 1968
Philippinen	4. März 1969	4. Juni 1969
Polen	28. Mai 1969	28. August 1969
Portugal*	22. Dezember 1969 B	22. März 1970
Rumänien	3. Juni 1971 B	3. September 1971
Russland	4. Juli 1966 U	21. Juli 1968
Salomoninseln	30. Juni 2004 B	30. September 2004
Sambia	2. September 1970 B	2. Dezember 1970
Samoa	23. Oktober 1979 B	23. Januar 1980
São Tomé und Príncipe	29. Oktober 1998 B	29. Januar 1999
Saudi-Arabien	5. September 1975 B	5. Dezember 1975
Schweden	28. Juli 1967 B	21. Juli 1968
Schweiz	23. April 1968	23. Juli 1968
Senegal	18. August 1977 B	18. November 1977
Serbien ^c	25. Oktober 1968	25. Januar 1969
Seychellen	1. Oktober 1976 B	1. Januar 1977
Sierra Leone	13. August 1993 B	13. November 1993
Singapur	21. September 1971 B	21. Dezember 1971
Slowakei	30. Januar 1995 N	1. Januar 1993
Slowenien	12. November 1992 N	25. Juni 1991
Somalia	30. März 1967 B	21. Juli 1968
Spanien	1. Juli 1968	1. Oktober 1968
Sri Lanka	10. Mai 1974 B	10. August 1974
St. Kitts und Nevis	11. Juni 2004 B	11. September 2004
St. Lucia	20. Mai 2004 B	20. August 2004
St. Vincent und die Grenadinen	29. April 1986 B	29. Juli 1986
Südafrika	14. Dezember 1966	21. Juli 1968
Sudan	26. September 1991 B	26. Dezember 1991
Suriname	29. November 1975 N	25. November 1975
Syrien	6. Februar 1975 B	6. Mai 1975
Taiwan (Chinesisches Taipei) ^d	24. Juli 1968	24. Oktober 1968
Tansania	28. Februar 1989 B	28. Mai 1989
Thailand	30. Dezember 1992 B	30. März 1993
Togo	19. Juli 1989 B	19. Oktober 1989
Tonga	12. April 1977 B	12. Juli 1977
Trinidad und Tobago	24. August 1966	21. Juli 1968
Tschechische Republik	19. Oktober 1993 N	1. Januar 1993
Tunesien	23. August 1966	21. Juli 1968
Türkei	5. August 1968 B	5. November 1968
Turkmenistan	4. Februar 2009 B	4. Mai 2009

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N) Unterzeichnet ohne Ratifikations- vorbehalt (U)	Inkrafttreten
Tuvalu	22. August 1985 B	22. November 1985
Ukraine	25. Oktober 1993 B	25. Januar 1994
Ungarn	25. September 1973 B	25. Dezember 1973
Uruguay	18. April 1977 B	18. Juli 1977
Vanuatu	28. Juli 1982 B	28. Oktober 1982
Venezuela	15. Oktober 1974	15. Januar 1975
Vereinigte Arabische Emirate	15. Dezember 1983 B	15. März 1984
Vereinigte Staaten	17. November 1966	21. Juli 1968
Amerikanisch-Samoa	9. September 1975 B	9. September 1975
Amerikanische Jungferninseln	9. September 1975 B	9. September 1975
Guam	9. September 1975 B	9. September 1975
Kanalzone von Panama	9. September 1975 B	9. September 1975
Pazifik-Inseln unter amerikanischer Verwaltung	9. September 1975 B	9. September 1975
Puerto Rico	9. September 1975 B	9. September 1975
Wake, Midway, Johnston-Inseln	18. März 1976 B	18. März 1976
Vereinigtes Königreich*	11. Juli 1967	21. Juli 1968
Bermudas	27. Mai 1975 B	1. April 1975
Britische Jungferninseln	10. Juni 2004	10. Juni 2004
Falklandinseln	19. Mai 2004	19. Mai 2004
Gibraltar	1. November 1988 B	1. Dezember 1988
Insel Man	11. Oktober 1984 B	19. Oktober 1984
Jersey	19. Mai 2004	19. Mai 2004
Kaimaninseln	9. Mai 1988 B	23. Juni 1988
St. Helena	10. Juni 2004	10. Juni 2004
Turks- und Caicosinseln	7. Juli 2004	7. Juli 2004

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N) Unterzeichnet ohne Ratifikations- vorbehalt (U)	Inkrafttreten
Vietnam ^c	18. Dezember 1990 B	18. März 1991
Zypern	5. Mai 1969 B	5. August 1969

* Vorbehalte und Erklärungen.

Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die englischen Texte können auf der Internet-Seite der Internationalen Seeschiffahrt-Organisation (OMI): <http://www.imo.org/Conventions> eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

- a Vom 16. Aug. 1972 bis zum 30. Juni 1997 war das Übereink. aufgrund einer Ausdehnungserklärung des Vereinigten Königreichs in Hongkong anwendbar. Seit dem 1. Juli 1997 bildet Hongkong eine Besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Aufgrund der chinesischen Erklärung vom 5. Juni 1997 ist das Übereink. seit dem 1. Juli 1997 auch in der SAR Hongkong anwendbar.
- b 22. Mai 1990: Vereinigung der Jemenitischen Arabischen Republik und der Demokratischen Volksrepublik Jemen zur Republik Jemen.
- c 25. Okt. 1968: Ratifikation durch die Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien. 4. Febr. 2003: Die Bundesrepublik Jugoslawien wird zu Serbien und Montenegro.
- d Vom 24. Okt. 1968 bis zum 5. Jan. 1974 (Datum des Beitritts der Volksrepublik China), war das Übereink. aufgrund des Beitritts der taiwanesischen Behörden zum Übereink. nur für die Provinz Taiwan (sowie die Inseln Penghu, Chinmen und Matsu) anwendbar. Seit dem 5. Jan. 1974 gilt das Übereink. für die Provinz Taiwan und die obgenannten Inseln aufgrund der Tatsache, dass diese Gebiete integrierende Bestandteile Chinas sind und China Vertragsstaat des Übereink. geworden ist.
- e 24. Juni 1968: Beitritt der Republik Viet-Nam.
2. Juli 1976: Wiedervereinigung der Sozialistischen Republik Vietnam mit der Republik Viet-Nam.

