

**Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe <sup>(1)</sup>**

(2000/C 365 E/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2000) 419 endg. — 97/0335(COD)

(Gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrags von der Kommission vorgelegt am 19. Juli 2000)

<sup>(1)</sup> ABl. C 105 vom 6.4.1998, S. 1.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

Unverändert

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags, in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Unverändert

Mit der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe <sup>(1)</sup> wurden die Bedingungen für die Erteilung von Schiffszeugnissen in allen Mitgliedstaaten harmonisiert. Im Interesse der Sicherheit müssen diese Bedingungen an den technischen Fortschritt angepaßt werden. Hierbei müssen auch Veränderungen des Wasserstraßennetzes der Gemeinschaft berücksichtigt werden.

(1) Mit der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe <sup>(2)</sup> wurden die Bedingungen für die Erteilung von Schiffszeugnissen in allen Mitgliedstaaten harmonisiert. Diese Schiffszeugnisse gewährten allerdings keinen Zugang zur Rheinschifffahrt. Europaweit gelten indessen weiterhin unterschiedliche technische Vorschriften für Binnenschiffe. Das Nebeneinanderbestehen verschiedener internationaler und einzelstaatlicher Regelungen hat die Bemühungen um die gegenseitige Anerkennung nationaler Schiffszeugnisse ohne zusätzliche Inspektionen ausländischer Schiffe bisher erschwert. Außerdem entsprechen die in der Richtlinie 82/714/EWG enthaltenen Standards zum Teil nicht mehr dem heutigen Stand der Technik.

<sup>(1)</sup> ABl. L 301 vom 28.10.1982, S. 1.

<sup>(1)</sup> ABl. C 157 vom 25.5.1998, S. 17.

<sup>(2)</sup> ABl. L 301 vom 28.10.1982, S. 1.

## URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

Ab dem 1. Januar 1995 gelten die überarbeiteten Bedingungen und technischen Vorschriften für die Erteilung von Schiffszeugnissen gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte. Aus Gründen des Wettbewerbs und der Sicherheit sollten Geltungsbereich und Inhalt dieser technischen Vorschriften für das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft angepaßt werden.

Es empfiehlt sich, daß die Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe, mit denen die vollständige Einhaltung der oben erwähnten technischen Vorschriften bescheinigt wird, für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft gelten.

Die Bedingungen für die Erteilung zusätzlicher Gemeinschaftszeugnisse durch die Mitgliedstaaten für den Verkehr auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (Mündungsgebiete) sowie auf den Wasserstraßen der Zone 4 sollten in stärkerem Maße harmonisiert werden.

Es empfiehlt sich, für schon in Dienst gestellte Schiffe, die noch kein Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe besitzen, eine Übergangsregelung zu treffen, wenn sie einer ersten technischen Untersuchung im Rahmen der durch diese Richtlinie überarbeiteten technischen Vorschriften unterzogen werden müssen.

Es empfiehlt sich, innerhalb bestimmter Grenzen und entsprechend der Kategorie des betreffenden Schiffes in jedem Einzelfall die Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftszeugnisse festzulegen.

Um eine schnellere Anpassung der Anhänge der Richtlinie an den technischen Fortschritt zu ermöglichen, müssen die zu diesem Zweck vorgesehenen Verfahren gemäß dem Beschluß des Rates 87/373/EWG eingeführt werden.

## GEÄNDERTER VORSCHLAG

(2) Die in den Anhängen der Richtlinie 82/714/EWG enthaltenen technischen Vorschriften übernehmen im wesentlichen die auf dem Rhein geltenden Bestimmungen im Rahmen der revidierten Rheinschiffahrtsakte in der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (CCNR) im Jahre 1982 verabschiedeten Fassung. Ab dem 1. Januar 1995 gelten die überarbeiteten Bedingungen und technischen Vorschriften für die Erteilung von Schiffszeugnissen gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, die anerkanntermaßen dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Aus Gründen des Wettbewerbs und der Sicherheit ebenso wie im Interesse einer europaweiten Harmonisierung sollten Geltungsbereich und Inhalt dieser technischen Vorschriften für das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft angepaßt werden. Hierbei müssen auch Veränderungen des Binnenwasserstraßennetzes der Gemeinschaft berücksichtigt werden.

(3) Es empfiehlt sich, daß die Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe, mit denen die vollständige Einhaltung der oben erwähnten technischen Vorschriften bescheinigt wird, für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft gelten.

(4) Die Bedingungen für die Erteilung zusätzlicher Gemeinschaftszeugnisse durch die Mitgliedstaaten für den Verkehr auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (Mündungsgebiete) sowie auf den Wasserstraßen der Zone 4 sollten in stärkerem Maße harmonisiert werden.

(5) Im Interesse der Sicherheit des Personenverkehrs sollte der Anwendungsbereich der Richtlinie auch auf Schiffe ausgedehnt werden, die mehr als zwölf Fahrgäste befördern, und damit dem Beispiel der Untersuchungsregelung für Rheinschiffe folgen.

(6) Es empfiehlt sich, für schon in Dienst gestellte Schiffe, die noch kein Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe besitzen, eine Übergangsregelung zu treffen, wenn sie einer ersten technischen Untersuchung im Rahmen der durch diese Richtlinie überarbeiteten technischen Vorschriften unterzogen werden müssen.

(7) Es empfiehlt sich, innerhalb bestimmter Grenzen und entsprechend der Kategorie des betreffenden Schiffes in jedem Einzelfall die Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftszeugnisse festzulegen.

(8) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>(1)</sup> sollten die zur Durchführung der vorliegenden Richtlinie erforderlichen Maßnahmen nach dem Beratungsverfahren des Artikels 3 des Beschlusses erlassen werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

## URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

Die in der Richtlinie 76/135/EWG vom 20. Januar 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe<sup>(1)</sup> enthaltenen Maßnahmen müssen weiterhin für die Schiffe gelten, die nicht von dieser Richtlinie abgedeckt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Richtlinie 82/714/EWG wird wie folgt geändert:

1. Der dritte Gedankenstrich von Artikel 1 wird wie folgt geändert:

„— Zone 4: Die übrigen Wasserstraßen der Gemeinschaft der Liste in Anhang I Kapitel 3.“

2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Richtlinie gilt für:

- Schiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr;
- Schiffe, bei denen das Produkt von  $L \cdot B \cdot T$  gemäß Anhang II Artikel 1.01  $100 \text{ m}^3$  oder mehr beträgt;
- Schleppboote und Schubboote, die dazu gebaut sind, die im ersten Gedankenstrich aufgeführten Schiffe zu schleppen, zu schieben oder seitlich gekuppelt mitzuführen, einschließlich solcher, deren Länge 20 m nicht überschreitet oder bei denen das Produkt von  $L \cdot B \cdot T$  gemäß Anhang II Artikel 1.01 weniger als  $100 \text{ m}^3$  beträgt.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

- Fahrgastschiffe, die zusätzlich zur Besatzung nicht mehr als 12 Fahrgäste befördern;
- Fähren;
- Wassersportfahrzeuge, deren Länge 24 m nicht überschreitet;
- Dienstschiffe der Aufsichtsbehörden und Feuerlöschboote;
- Militärschiffe;

<sup>(1)</sup> ABl. L 21 vom 29.1.1976, S. 10.

## GEÄNDERTER VORSCHLAG

(9) Die in der Richtlinie 76/135/EWG vom 20. Januar 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe<sup>(1)</sup> enthaltenen Maßnahmen müssen weiterhin für die Schiffe gelten, die nicht von dieser Richtlinie abgedeckt werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Unverändert

<sup>(1)</sup> ABl. L 21 vom 29.1.1976, S. 10.

## URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

## GEÄNDERTER VORSCHLAG

- Seeschiffe, einschließlich Seeschleppboote und -schubboote, die auf Seeschiffahrtsstraßen fahren oder halten oder die sich vorübergehend auf Binnenwasserstraßen aufhalten und die nachstehend aufgeführten gültigen Seefähigkeits- oder Sicherheitszeugnisse mit sich führen:
  - Zeugnis über die Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) oder ein gleichwertiges Zeugnis;
  - Zeugnis über die Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1966 über den Freibord oder ein gleichwertiges Zeugnis; und IOPP-Zeugnis über die Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) in seiner geänderten Fassung,

oder

- für Fahrgastschiffe, die nicht unter eines dieser Übereinkommen fallen, ein gemäß der Richtlinie 97/.../EG des Rates erteiltes Zeugnis über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.“

- für Fahrgastschiffe, die nicht unter eines dieser Übereinkommen fallen, ein gemäß der Richtlinie 98/18/EG des Rates erteiltes Zeugnis über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.“

3. Der erste und zweite Gedankenstrich von Artikel 3 erhalten folgende Fassung:

Unverändert

- „— auf den Wasserstraßen der Zone R ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteiltes Schiffsattest oder ein nach dem 1. Juli 1998 gemäß Artikel 8 erteiltes Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe, die den technischen Vorschriften des Anhangs II voll entsprechen, mit sich führen;
- auf den Wasserstraßen der übrigen Zonen ein gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie und den technischen Vorschriften des Anhangs II erteiltes Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe mit sich führen.“

4. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

- „(1) Jeder Mitgliedstaat kann vorbehaltlich der Bestimmungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und der Zustimmung der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 19 Absatz 3 über die in Anhang II genannten Vorschriften hinaus weitere technische Vorschriften für Schiffe erlassen, die in seinem Gebiet auf Wasserstraßen der Zone 1 und 2 verkehren.

## URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

## GEÄNDERTER VORSCHLAG

Diese ergänzenden Vorschriften sind auf die in Anhang Va aufgeführten Bereiche beschränkt und müssen gemäß den darin enthaltenen Bestimmungen ausgearbeitet werden.

(2) Die Übereinstimmung des Schiffes mit diesen ergänzenden Vorschriften wird auf dem Gemeinschaftszeugnis nach Artikel 3 oder — in dem in Artikel 4 Absatz 2 bezeichneten Fall — auf dem zusätzlichen Gemeinschaftszeugnis bescheinigt. Der Nachweis dieser Übereinstimmung muß auf den Wasserstraßen der Gemeinschaft der jeweiligen Zone anerkannt werden.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann vorbehaltlich der Zustimmung der Kommission und gemäß dem Verfahren des Artikels 19 Absatz 3 eine Einschränkung der technischen Vorschriften des Anhangs II für Schiffe gestatten, die in seinem Gebiet ausschließlich auf Wasserstraßen der Zone 4 verkehren. Eine solche Einschränkung betrifft nur die in Anhang Vb aufgeführten Bereiche. Entsprechen die technischen Merkmale eines Schiffes diesen eingeschränkten technischen Vorschriften, wird auf dem Gemeinschaftszeugnis oder — in dem in Artikel 4 Absatz 2 bezeichneten Fall — auf dem zusätzlichen Gemeinschaftszeugnis angegeben, daß dessen Gültigkeit auf die jeweiligen Wasserstraßen der Zone 4 beschränkt ist.“

5. Artikel 8 Absatz 2 werden folgende Unterabsätze hinzugefügt:

„In den Fällen, in denen diese erste technische Untersuchung nach dem 1. Juli 1998 durchgeführt wird, muß eine Nichteinhaltung der technischen Vorschriften des Anhangs II im Gemeinschaftszeugnis angegeben werden. Sind die zuständigen Behörden der Ansicht, daß diese Unzulänglichkeiten keine ernsthafte Gefahr darstellen, kann das betreffende Schiff seinen Betrieb solange fortsetzen, bis die als unzulänglich ausgewiesenen Bauteile oder Bereiche des Schiffes ersetzt oder geändert worden sind. Danach müssen diese Bauteile oder Bereiche den Vorschriften des Anhangs II entsprechen.

Die Ersetzung bestehender Bauteile durch identische Teile oder Teile von gleichwertiger Technologie und Bauart während routinemäßig durchgeführter Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten gilt nicht als Ersetzung im Sinne dieses Absatzes.“

## URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

## GEÄNDERTER VORSCHLAG

## 6. Artikel 8 wird folgender Absatz hinzugefügt:

„(4) Nach einer technischen Untersuchung, die nach Ablauf des gültigen Schiffszeugnisses, jedoch spätestens bis zum 30. Juni 2008 durchgeführt werden, muß um zu prüfen, ob das Schiff den technischen Vorschriften des Anhangs II entspricht, wird das Gemeinschaftszeugnis Schiffen erteilt, die ursprünglich vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen waren und diesem jetzt aufgrund der durch die Richtlinie 98/.../EG eingeführten Änderungen des Artikels 2 Absätze 1 und 2 unterliegen. Sind die zuständigen Behörden der Ansicht, daß diese Unzulänglichkeiten keine ernsthafte Gefahr darstellen, kann das betreffende Schiff seinen Betrieb solange fortsetzen, bis die als unzulänglich ausgewiesenen Bauteile oder Bereiche des Schiffes ersetzt oder geändert worden sind. Danach müssen diese Bauteile oder Bereiche den Vorschriften des Anhangs II entsprechen.“

Die Ersetzung bestehender Bauteile durch identische Teile oder Teile von gleichwertiger Technologie und Bauart während routinemäßig durchgeführter Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten gilt nicht als Ersetzung im Sinne dieses Absatzes.“

## 7. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Gültigkeitsdauer des Gemeinschaftszeugnisses wird in jedem Einzelfall von der für die Erteilung des Zeugnisses zuständigen Behörde festgelegt. Die Gültigkeitsdauer darf für Fahrgastschiffe nicht mehr als 5 Jahre und für andere Schiffe nicht mehr als 10 Jahre betragen.“

(2) Jeder Mitgliedstaat kann in den in Artikel 12 und 16 dieser Richtlinie und in Kapitel 2.05 des Anhangs II aufgeführten Fällen vorläufige Gemeinschaftszeugnisse erteilen, deren Gültigkeitsdauer 6 Monate nicht überschreiten darf.“

## 8. Artikel 13 wird folgender Satz angefügt:

„Für die Erneuerung der vor dem 1. Juli 1998 erteilten Gemeinschaftszeugnisse gelten die Übergangsbestimmungen des Kapitels 24 des Anhangs II.“

## 9. Der erste Satz des zweiten Unterabsatzes von Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Nach dieser Untersuchung wird ein neues Zeugnis ausgestellt, in dem die technischen Merkmale des Schiffes aufgeführt sind, oder das bestehende Zeugnis wird entsprechend geändert.“

## URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

## GEÄNDERTER VORSCHLAG

## 10. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„(1) Alle Änderungen, die erforderlich sind, um die Anhänge der Richtlinie an den technischen Fortschritt oder an Entwicklungen in diesem Bereich anzupassen, die sich aus der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ergeben, oder mit denen gewährleistet wird, daß die beiden in Artikel 3 erster Gedankenstrich aufgeführten Zeugnisse aufgrund der technischen Vorschriften erteilt werden, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten oder um die in Artikel 5 aufgeführten Fälle zu berücksichtigen, werden von der Kommission gemäß dem in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels festgelegten Verfahren verabschiedet.

(2) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 7 der Richtlinie des Rates 91/672/EWG<sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschuß, nachstehend als ‚der Ausschuß‘ bezeichnet, unterstützt.

(3) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird im Protokoll festgehalten; ferner kann jeder Mitgliedstaat verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird. Die Kommission wird die Stellungnahme des Ausschusses so weit wie möglich berücksichtigen. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, in welcher Form seine Stellungnahme berücksichtigt wurde.“

## 11. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

„Für Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich des Artikels 2 Absatz 1, sondern in den Geltungsbereich des Artikels 1 Buchstabe a) der Richtlinie 76/135/EWG fallen, gelten die Bestimmungen der vorgenannten Richtlinie.“

12. Die Anhänge I, II und III werden durch die im Anhang dieser Richtlinie enthaltenen Neufassungen ersetzt. Die im Anhang dieser Richtlinie enthaltenen Anhänge Va, Vb und VI werden dieser Richtlinie hinzugefügt.

(2) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 7 der Richtlinie des Rates 91/672/EWG<sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.“

Unverändert

<sup>(1)</sup> ABl. L 373 vom 31.12.1991.

<sup>(1)</sup> ABl. L 373 vom 31.12.1991.

## URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

## GEÄNDERTER VORSCHLAG

*Artikel 2*

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften gleichzeitig und spätestens bis zum 1. Juli 1998 in Kraft. Sie setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis. Sie wenden diese Rechts- und Verwaltungsvorschriften ab dem 1. Juli 1998 an.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten werden Strafmaßnahmen im Fall eines Verstoßes gegen die gemäß dieser Richtlinie verabschiedeten einzelstaatlichen Vorschriften festlegen und alle Maßnahmen treffen um sicherzustellen, daß diese Strafen angewandt werden. Die festgelegten Strafmaßnahmen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften gleichzeitig und spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten der Richtlinie in Kraft. Sie setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

Unverändert

*Artikel 3*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

---



## ANHANG I

## LISTE DER IN GEOGRAPHISCHE ZONEN 1, 2, 3 UND 4 EINGETEILTEN BINNENWASSERSTRASSEN DES GEMEINSCHAFTSNETZES

## KAPITEL I

## Zone 1

*Bundesrepublik Deutschland*

Ems: von der Verbindungslinie zwischen dem Kirchturm Delfzijl und dem Leuchfeuer Knock seewärts bis zum Breitenparallel 53° 30' Nord und dem Meridian 6° 45' Ost, d. h. geringfügig seewärts des Leichterplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems, unter Berücksichtigung des Ems-Dollard-Vertrages.

## Zone 2

*Bundesrepublik Deutschland*

Ems: von der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlaß bei Halte bis zur Verbindungslinie zwischen den Leuchttürmen Delfzijl und Knock, unter Berücksichtigung des Ems-Dollard-Vertrages.

Jade: binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Oberfeuer Schillig und dem Kirchturm Langwarden.

Weser: von der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Cappel mit den Nebenarmen Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm und Schweiburg.

Elbe: von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) mit den Nebenelben sowie die Nebenflüsse Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau und Stör (jeweils vom Sperrwerk bis zur Mündung).

Meldorfer Bucht: binnenwärts der Verbindungslinie von der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum.

Flensburger Förde: binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Kegnæs-Leuchtturm und Birknack.

Eckernförder Bucht: binnenwärts der Verbindungslinie von Boknis-Eck zur Nordostspitze des Festlandes bei Dänisch Nienhof.

Kieler Förde: binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe.

Leda: von der Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer bis zur Mündung.

Hunte: vom Hafen Oldenburg und von 140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zur Mündung.

Lesum: von der Eisenbahnbrücke in Bremen-Burg bis zur Mündung.

Este: vom Unterwasser der Schleuse Buxtehude bis zum Este-Sperrwerk.

Lühe: von der Mühle 250 m oberhalb der Straßenbrücke am Marschdamm in Horneburg bis zum Lühe-Sperrwerk.

Schwinge: von der Fußgängerbrücke unterhalb der Güldensternbastion in Stade bis zum Schwinge-Sperrwerk.

Freiburger Hafenspriel: von der Deichschleuse in Freiburg an der Elbe bis zur Mündung.

Oste: vom Mühlenwehr Bremervörde bis zum Oste-Sperrwerk.

Pinnau: von der Eisenbahnbrücke in Pinneberg bis zum Pinnau-Sperrwerk.

Krückau: von der Wassermühle Elmshorn bis zum Krückau-Sperrwerk.

Stör: vom Pegel Rensing bis zum Stör-Sperrwerk.

Eider: vom Gieselaukanal bis zum Eider-Sperrwerk.

Nord-Ostsee-Kanal: von der Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel bis zu der Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau mit Schirnauer See, Bergstedter See, Audorfer See, Obereidersee mit Enge, Achterwehrer Schifffahrtskanal und Flemhuder See.

Trave: von der Eisenbahnbrücke und Holstenbrücke (Stadttrave) in Lübeck bis zur Verbindungslinie der beiden äußeren Molenköpfe in Travemünde mit dem Pötenitzer Wiek und dem Dassower See.

Schlei: binnenwärts der Verbindungslinie der Molenköpfe Schleimünde.

Wismarbucht, Kirchsee.

Breitling, Salzhaff und Wismarer Hafengebiet: seewärts von den Verbindungslinien zwischen Hohen Wieschendorf Huk und dem Leuchtturm Timmendorf sowie zwischen dem Leuchtturm Gollwitz auf der Insel Poel und der Südspitze der Halbinsel Wustrow.

Unterwarnow und Breitling: seewärts begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den nördlichsten Punkten der West-, Mittel- und Ostmole in Warnemünde.

Gewässer, die vom Festland und den Halbinseln Darß und Zingst sowie den Inseln Hiddensee und Rügen (einschließlich Stralsunder Hafengebiet) eingeschlossen sind:

seewärts begrenzt zwischen:

- Halbinsel Zingst und Insel Bock durch den Breitenparallel 54° 27' N,
- Insel Bock und Insel Hiddensee: durch die Verbindungslinie von der Nordspitze der Insel Bock zur Südspitze der Insel Hiddensee,
- Insel Hiddensee und Insel Rügen (Bug): durch die Verbindungslinie von der Südostspitze Neubessin zum Buger Haken.

Greifswalder Bodden und Greifswalder Hafengebiet (mit Ryck): seewärts begrenzt durch die Verbindungslinie von der Ostspitze Thießower Haken (Südperd) über die Ostspitze Insel Ruden zur Nordspitze Insel Usedom (54° 10' 37" Nord, 13° 47' 51" Ost).

Gewässer, die vom Festland und der Insel Usedom eingeschlossen sind (Peenestrom einschließlich Wolgaster Hafengebiet, Achterwasser, Stettiner Haff): östlich begrenzt durch die Grenze zur Republik Polen im Stettiner Haff.

#### *Französische Republik*

Seine: von der Jeanne-d'Arc-Brücke in Rouen bis zur Mündung.

Garonne und Gironde: von der Steinbrücke in Bordeaux bis zur Mündung.

Rhône: von der Trinquetaille-Brücke in Arles und darüber hinaus in Richtung Marseille.

Dordogne: von der Steinbrücke in Libourne bis zur Mündung.

Loire: von der Haudaudine-Brücke über den Madeleine-Nebenarm bis zur Mündung und von der Pirmil-Brücke über den Pirmil-Nebenarm.

#### *Königreich der Niederlande*

Dollard.

Ems.

Wattenmeer: einschließlich der Verbindungen zur Nordsee.

IJsselmeer: einschließlich Markermeer und IJmeer, aber ohne Gouwzee.

Nieuwe Waterweg und Scheur.

Calandkanaal westlich des Benelux-Hafens.

Hollandsch Diep.

Breediep, Beerkanaal und die daran angebundenen Häfen.

Haringvliet und Vuile Gat: einschließlich der Wasserstraßen zwischen Goeree-Overflakkee einerseits und Voorne-Putten und Hoeksche Waard andererseits.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer und Brouwershavensche Gat: einschließlich aller Binnenwasserstraßen zwischen Schouwen-Duiveland und Goeree-Overflakkee.

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Osterschelde und Roompot: einschließlich die Binnenwasserstraßen zwischen Walcheren, Noord-Beveland und Zuid-Beveland einerseits und Schouwen-Duiveland und Tholen andererseits, ausgenommen der Rhein-Schelde-Kanal.

Schelde und Westerschelde und Mündungsgebiet: einschließlich der Binnenwasserstraßen zwischen Zeeuwsch-Vlaanderen einerseits und Walcheren und Zuid-Beveland andererseits, ausgenommen der Rhein-Schelde-Kanal.

## KAPITEL II

### Zone 3

#### *Republik Österreich*

Donau: von der österreichisch-deutschen Grenze zur österreichisch-slowakischen Grenze.

Inn: von der Mündung bis zum Kraftwerk Passau-Ingling.

Traun: von der Mündung bis km 1,80.

Enns: von der Mündung bis km 2,70.

March: bis km 6,00.

#### *Königreich Belgien*

Seeschelde: von der Antwerpener Reede flussabwärts.

#### *Bundesrepublik Deutschland*

Donau: von Kelheim (km 2414,72) bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Rhein: von der deutsch-schweizerischen Grenze bis zur deutsch-niederländischen Grenze.

Elbe: von der Einmündung des Elbe-Seiten-Kanals bis zur unteren Grenze des Hamburger Hafens.

Müritz.

#### *Französische Republik*

Rhein.

#### *Königreich der Niederlande*

Rhein.

Sneekmeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotmeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afseloten IJ, Noordzeekanaal, Hafen von IJmuiden, Hafengebiet Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rhein-Kanal, Veerse Meer, Rhein-Schelde-Kanal von der Landesgrenze bis zur Einmündung in den Volkerak, Amer, Bergsche Maas, die Maas abwärts von Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (östlich des Benelux-Hafens), Hartelkanaal.

## KAPITEL III

**Zone 4***Republik Österreich*

Thaya: bis Bernhardsthal.

March: oberhalb km 6,00.

*Königreich Belgien*

Alle belgischen Binnenwasserstraßen außer denen der Zone 3.

*Bundesrepublik Deutschland*

Alle Binnenwasserstraßen außer denen der Zonen 1, 2 und 3.

*Französische Republik*

Alle französischen Binnenwasserstraßen außer denen der Zonen 1, 2 und 3.

*Königreich der Niederlande*

Alle übrigen Flüsse, Kanäle und Seen, die nicht unter den Zonen 1, 2 und 3 aufgeführt sind.

*Italienische Republik*

Po: von Piacenza bis zur Mündung.

Mailand-Kanal: Cremona-Po-Endabschnitt, Verbindung zum Po, auf 15 km Länge.

Mincio: von Mantua, Governolo bis zum Po.

Idrovia Ferrarese: vom Po (Pontelagoscuro), Ferrara bis Porto Garibaldi.

Brondolo-Kanal und Valle-Kanal: vom Po di Levante zur Lagune von Venedig.

Fissero-Tartaro-Canalbianco-Kanal: von der Adria zum Po di Levante.

Venezianisches Küstenland: von der Lagune von Venedig bis Grado.

*Großherzogtum Luxemburg*

Mosel.

---

## ANHANG II

**Technische Mindestbestimmungen für Schiffe auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1, 2, 3 und 4**

## TEIL I

## KAPITEL 1

## ALLGEMEINES

## Artikel 1.01

**Begriffsbestimmungen**

Nach den Bestimmungen der Richtlinie gelten als

**Fahrzeugarten**

1. „Fahrzeug“ ein Schiff oder ein schwimmendes Gerät;
2. „Schiff“ ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;
3. „Binnenschiff“ ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnengewässern bestimmt ist;
4. „Seeschiff“ ein Schiff, das zur See- oder Küstenfahrt zugelassen und vorwiegend dafür bestimmt ist;
5. „Motorschiff“ ein Tankmotorschiff oder ein Gütermotorschiff;
6. „Tankmotorschiff“ ein zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmtes Schiff, das mit eigener Triebkraft allein fahren kann;
7. „Gütermotorschiff“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes Schiff, das mit eigener Triebkraft allein fahren kann und kein Tankmotorschiff ist;
8. „Kanalpeniche“ ein Binnenschiff, das eine Länge von 38,5 m und eine Breite von 5,05 m nicht überschreitet;
9. „Schleppboot“ ein eigens zum Schleppen gebautes Schiff;
10. „Schubboot“ ein eigens zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebautes Schiff;
11. „Schleppkahn“ ein Tankschleppkahn oder ein Güterschleppkahn;
12. „Tankschleppkahn“ ein zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmtes und zur Fortbewegung durch Schleppen gebautes Schiff ohne eigene Triebkraft oder mit eigener Triebkraft, die nur erlaubt, kleine Ortsveränderungen vorzunehmen;
13. „Güterschleppkahn“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes und zur Fortbewegung durch Schleppen gebautes Schiff ohne eigene Triebkraft oder mit eigener Triebkraft, die nur erlaubt, kleine Ortsveränderungen vorzunehmen und kein Tankschleppkahn ist;
14. „Schubleichter“ ein Tankschubleichter oder ein Güterschubleichter oder ein Trägerschiffsleichter;
15. „Tankschubleichter“ ein zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmtes und zur Fortbewegung durch Schieben gebautes oder eigens eingerichtetes Schiff ohne eigene Triebkraft oder mit eigener Triebkraft, die nur erlaubt, außerhalb eines Schubverbandes kleine Ortsveränderungen vorzunehmen;
16. „Güterschubleichter“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes und zur Fortbewegung durch Schieben gebautes oder eigens eingerichtetes Schiff ohne eigene Triebkraft oder mit eigener Triebkraft, die nur erlaubt, außerhalb eines Schubverbandes kleine Ortsveränderungen vorzunehmen und kein Tankschubleichter ist;
17. „Trägerschiffsleichter“ ein Schubleichter, der für die Beförderung an Bord eines Seeschiffes und für die Fahrt auf Binnengewässern gebaut ist;
18. „Fahrgastschiff“ ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Schiff;
19. „Tagesausflugschiff“ ein Fahrgastschiff ohne Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen;

19. a) „mit Segeln betriebenes Fahrgastschiff“: ein Fahrgastschiff, das in erster Linie für die Fortbewegung mit Hilfe von Segeln gebaut und eingerichtet ist;
20. „Kabinenschiff“ ein Fahrgastschiff mit Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen;
21. „Schwimmendes Gerät“ eine schwimmende Konstruktion mit auf ihm vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;
22. „Baustellenfahrzeug“ ein Schiff, das aufgrund seiner Bauweise und Ausrüstung für die Verwendung auf Baustellen geeignet und bestimmt ist, wie eine Spül-, Klapp- oder Deckschute, ein Ponton oder ein Steinstürzer;
23. „Sportfahrzeug“ ein für Sport- oder Erholungszwecke bestimmtes Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;
24. „Schwimmende Anlage“ eine schwimmende Einrichtung, die in der Regel nicht zur Fortbewegung bestimmt ist, wie eine Badeanstalt, ein Dock, eine Landebrücke, ein Bootshaus;
25. „Schwimmkörper“ ein Floß sowie andere einzeln oder in Verbindungen fahrtauglich gemachte Gegenstände, soweit er nicht ein Schiff, ein schwimmendes Gerät oder eine schwimmende Anlage ist;

#### **Fahrzeugzusammenstellungen**

26. „Verband“ ein starrer Verband oder ein Schleppverband;
27. „Formation“ Form der Zusammenstellung eines Verbandes;
28. „starrer Verband“ ein Schubverband oder gekuppelte Fahrzeuge;
29. „Schubverband“ eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem oder den beiden Fahrzeugen mit Maschinenantrieb befindet, das oder die den Verband fortbewegt oder fortbewegen und als „schiebendes Fahrzeug“ oder „schiebende Fahrzeuge“ bezeichnet werden; als starr gilt auch ein Verband aus einem schiebenden und einem geschobenen Fahrzeug, deren Kupplungen ein gesteuertes Knicken ermöglichen;
30. „gekuppelte Fahrzeuge“ eine Zusammenstellung von längsseits starr gekuppelten Fahrzeugen, von denen sich keines vor dem Fahrzeug mit Maschinenantrieb befindet, das die Zusammenstellung fortbewegt;
31. „Schleppverband“ eine Zusammenstellung von einem oder mehreren Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen oder Schwimmkörpern, die von einem oder mehreren zum Verband gehörigen Fahrzeugen mit Maschinenantrieb geschleppt wird;

#### **Besondere Bereiche der Fahrzeuge**

32. „Hauptmaschinenraum“ der Raum, in dem die Antriebsmaschinen aufgestellt sind;
33. „Maschinenraum“ ein Raum, in dem Verbrennungskraftmaschinen aufgestellt sind;
34. „Kesselraum“ ein Raum, in dem eine mit Brennstoff betriebene Anlage zur Dampferzeugung oder zur Erhitzung von Thermoöl aufgestellt ist;
35. „geschlossener Aufbau“ ein durchgehender fester und wasserdichter Aufbau mit festen Wänden, die mit dem Deck dauernd und wasserdicht zusammengefügt sind;
36. „Steuerhaus“ der Raum, in dem die zur Führung des Schiffes notwendigen Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen vereinigt sind;
37. „Wohnung“ die für die gewöhnlich an Bord lebenden Personen bestimmten Räume einschließlich Küchen, Vorratsräumen, Toiletten, Waschräume, Waschküchen, Dielen, Fluren, jedoch nicht des Steuerhauses;
38. „Laderaum“ ein nach vorn und hinten durch Schotten begrenzter, offener oder durch Lukendeckel geschlossener Teil des Schiffes, der für die Beförderung von Gütern in Versandstücken, in loser Schüttung oder für die Aufnahme vom Schiffskörper unabhängiger Tanks bestimmt ist;

39. „festverbundener Tank“ ein mit dem Schiff verbundener Tank, wobei die Tankwände durch den Schiffskörper selbst oder durch vom Schiffskörper unabhängige Wandungen gebildet sein können;
40. „Arbeitsplatz“ ein Bereich, in dem die Besatzung ihre berufliche Tätigkeit auszuüben hat, einschließlich Landsteg, Schwenkbaum und Beiboot;
41. „Verkehrsweg“ ein Bereich, der gewöhnlich dem Personen- und Warenverkehr dient;

### Schiffstechnische Begriffe

42. „Ebene der größten Einsenkung“ die Schwimmebene, die der größten Einsenkung, bei der das Fahrzeug fahren darf, entspricht;
43. „Sicherheitsabstand“ der Abstand zwischen der Ebene der größten Einsenkung und der zu dieser Ebene parallelen Ebene durch den tiefsten Punkt, über dem das Fahrzeug nicht mehr wasserdicht ist;
44. „Freibord“ oder „F“ der Abstand zwischen der Ebene der größten Einsenkung und der zu dieser Ebene parallelen Ebene durch den tiefsten Punkt des Gangbordes oder, in Ermangelung des Gangbordes, durch den tiefsten Punkt der oberen Kante der Bordwand;
45. „Tauchgrenze“ eine gedachte Linie auf der Bordwand, die mindestens 10 cm unterhalb des Schottendecks und mindestens 10 cm unterhalb des tiefsten, nicht wasserdichten Punktes der Bordwand verläuft. In Ermangelung eines Schottendecks ist eine Linie anzunehmen, die mindestens 10 cm unterhalb der niedrigsten Linie, bis zu der die Außenhaut wasserdicht ist, verläuft;
46. „Wasserverdrängung“ oder „[V]“ das eingetauchte Volumen des Schiffes in  $m^3$ ;
47. „Ladeverdrängung“ oder „D“ Gesamtgewicht des Schiffes einschließlich der Ladung in t;
48. „Völligkeitsgrad der Verdrängung“ oder „d“ Verhältnis der Wasserverdrängung zum Produkt aus Länge  $L_{WL}$  · Breite  $B_{WL}$  · Tiefgang T;
49. „Überwasserlateralplan“ oder „A“ die Seitenfläche des Schiffes über der Wasserlinie in  $m^2$ ;
50. „Schottendeck“ das Deck, bis zu dem die vorgeschriebenen wasserdichten Schotten hinaufgeführt sind und von dem der Freibord gemessen wird;
51. „Schott“ eine gewöhnlich senkrechte Wand zur Unterteilung des Schiffes, die durch den Schiffsboden, Bordwände oder andere Schotten begrenzt und bis zu einer bestimmten Höhe hochgeführt wird;
52. „Querschott“ ein von Bordwand zu Bordwand reichendes Schott;
53. „Wand“ eine gewöhnlich senkrechte Trennfläche;
54. „Trennwand“ eine nicht wasserdichte Wand;
55. „Länge“ oder „L“ die größte Länge des Schiffskörpers in m, ohne Ruder und Bugspriet;
56. „Länge über alles“ die größte Länge des Fahrzeuges in m einschließlich aller festen Anbauten wie Teile von Ruder- und Antriebsanlagen, maschinelle Einrichtungen und ähnliches;
57. „Länge“ oder „ $L_{WL}$ “ die in der Ebene der größten Einsenkung des Schiffes gemessene größte Länge des Schiffskörpers in m;
58. „Breite“ oder „B“ die größte Breite des Schiffskörpers in m, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und ähnliches);
59. „Breite über alles“ die größte Breite des Fahrzeuges in m einschließlich aller festen Anbauten wie Schaufelräder, Scheuerleisten, maschinelle Einrichtungen und ähnliches;
60. „Breite“ oder „ $B_{WL}$ “ die in der Ebene der größten Einsenkung des Schiffes an der Außenseite der Beplattung gemessene größte Breite des Schiffskörpers in m;

61. „Seitenhöhe“ oder „H“ kleinster senkrechter Abstand zwischen Unterkante oder Bodenbeplattung oder des Kiels und dem tiefsten Punkt des Decks an der Seite des Schiffes in m;
62. „Tiefgang“ oder „T“ der senkrechte Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers an der Unterkante der Bodenbeplattung oder des Kiels bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers in m;
63. „Vorderes Lot“ die Senkrechte durch den vorderen Schnittpunkt des Schiffskörpers mit der Ebene der größten Einsenkung;
64. „lichte Breite des Gangbords“ der Abstand zwischen einer Senkrechten durch das am weitesten in das Gangbord hineinragende Bauteil am Lukensüll und einer Senkrechten durch die Innenkante der Absturzsicherung (Geländer, Fußleiste) an der Außenseite des Gangbords

### **Steuereinrichtungen**

65. „Steuereinrichtung“ jede zum Steuern des Schiffes erforderliche Einrichtung, die für das Erreichen der Manövrier-eigenschaften nach Kapitel 5 eingesetzt werden muß;
66. „Ruder“ der oder die Ruderkörper mit Ruderschaft, einschließlich des Quadranten und der Verbindungselemente mit der Rudermaschine;
67. „Rudermaschine“ der Teil der Steuereinrichtung, der die Bewegung des Ruders bewirkt;
68. „Rudermaschinenantrieb“ der Antrieb der Rudermaschine zwischen der Energiequelle und der Rudermaschine;
69. „Energiequelle“ die Energieversorgung des Rudermaschinenantriebs und der Steuerung aus dem Bordnetz, aus Batterien oder von einem Verbrennungsmotor;
70. „Steuerung“ die Bauteile und Schaltkreise zur Steuerung eines motorischen Rudermaschinenantriebs;
71. „Antriebsanlage der Rudermaschine“ der Rudermaschinenantrieb, dessen Steuerung und deren Energiequelle;
72. „Handantrieb“ ein Antrieb, bei dem die Bewegung des Ruders über eine vom Steuerrad von Hand betätigte mechanische Übertragung bewirkt wird, ohne zusätzliche Energiequelle;
73. „handhydraulischer Antrieb“ ein Handantrieb mit hydraulischer Übertragung;
74. „Wendegeschwindigkeitsregler“ eine Einrichtung, die nach Vorgabe von Eingangswerten eine bestimmte Wendegeschwindigkeit des Schiffes automatisch bewirkt und beibehält;
75. „Radareinmannsteuerstand“ ein Steuerstand, der derart eingerichtet ist, daß das Schiff bei Radarfahrt durch eine einzige Person geführt werden kann;

### **Eigenschaften von Bauteilen und Werkstoffen**

76. „wasserdicht“ Bauteile oder Vorrichtungen, die so eingerichtet sind, daß das Durchdringen von Wasser verhindert wird;
77. „sprühwasser- und wetterdicht“ Bauteile oder Vorrichtungen, die so eingerichtet sind, daß sie unter den üblicherweise vorkommenden Verhältnissen nur eine unbedeutende Menge Wasser durchlassen;
78. „gasdicht“ Bauteile oder Vorrichtungen, die so eingerichtet sind, daß das Durchdringen von Gasen oder Dämpfen verhindert wird;
79. „feuerbeständig“ ein Werkstoff, der nicht brennbar ist und keine entzündbaren Dämpfe in solcher Menge entwickelt, daß sie sich bei einer Erhitzung auf etwa 750 °C selbst entzünden;
80. „schwer entflammbar“ ein Werkstoff, der selbst oder bei dem mindestens dessen Oberfläche schwer entzündbar ist und der die Ausbreitung eines Brandes in geeigneter Weise einschränkt;
81. „feuerhemmend“ Bauteile oder Vorrichtungen, die bestimmten Feuerwiderstandsanforderungen entsprechen.



**Sonstige Begriffe**

82. Als „anerkannte Klassifikationsgesellschaft“ werden zur Zeit geführt: Germanischer Lloyd, Bureau Veritas und Lloyd's Register of Shipping.
83. a) „Gemeinschaftszeugnis“ ist das Schiffszeugnis, das gemäß Artikel 3 der Richtlinie von den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft für Binnenschiffe erteilt wird, die den nachfolgend aufgeführten technischen Vorschriften dieses Anhangs entsprechen.
83. b) „Zusätzliches Gemeinschaftszeugnis“ ist das Schiffszeugnis, das gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie für die Binnenwasserstraßen der Zonen 1 und 2 sowie der Zonen 3 und 4, soweit die dort vorgesehenen sicherheitstechnischen Erleichterungen in Anspruch genommen werden, neben dem Rheinschiffszeugnis zusätzlich erforderlich ist.
84. „Untersuchungskommissionen“ sind die von den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft eingesetzten zuständigen Behörden, die die Untersuchung nach Maßgabe der in diesem Anhang aufgeführten Bestimmungen durchführen und das/die Schiffszeugnis(se) erteilen.

*Artikel 1.02*

(ohne Inhalt)

*Artikel 1.03*

(ohne Inhalt)

*Artikel 1.04*

(ohne Inhalt)

*Artikel 1.05*

(ohne Inhalt)

*Artikel 1.06***Anordnungen vorübergehender Art**

Die zuständige Behörde kann Anordnungen vorübergehender Art gemäß dem Verfahren des Artikels 19 der Richtlinie erlassen, wenn dies unerlässlich erscheint, um Versuche zu ermöglichen, ohne die Sicherheit und den reibungslosen Ablauf des Schiffsverkehrs dadurch zu beeinträchtigen. Diese Anordnungen gelten höchstens drei Jahre.

*Artikel 1.07***Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen**

Zur Erleichterung und Vereinheitlichung der Anwendung dieser Richtlinie können nach dem Verfahren des Artikels 19 der Richtlinie Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen beschlossen werden.

Diese Dienstanweisungen werden durch die zuständigen Behörden den Untersuchungskommissionen zur Kenntnis gebracht.

Die Untersuchungskommissionen sind an diese Dienstanweisungen gebunden.

**TEIL II**

## KAPITEL 15

**SONDERBESTIMMUNGEN FÜR FAHRGASTSCHIFFE***Artikel 15.01***Allgemeine Bestimmungen**

1. Die Artikel 4.01 bis 4.03 und 8.06 Nr. 7 gelten nicht.
2. Schiffe ohne eigene Triebkraft dürfen zur Beförderung von Fahrgästen nicht zugelassen werden.
3. Für Schiffe mit  $L_{WL}$  von 25 m oder mehr muß der Nachweis der Schwimmfähigkeit im Leckfall nach Artikel 15.02 für alle vorgesehenen Beladungszustände erbracht werden.
4. Fahrgasträume müssen sich auf allen Decks hinter der Ebene des Kollisionsschotts befinden.
5. Räume, in denen Bordpersonal untergebracht ist, müssen den Artikel 15.07 und 15.09 sinngemäß entsprechen.
6. a) Abweichend von Artikel 3.02 Nr. 1 Buchstabe b bestimmt sich die Mindestdicke  $t_{mind}$  der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung der Außenhaut von Fahrgastschiffen nach dem größeren Wert der folgenden Formeln:

$$t_{1mind} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm];}$$

$$t_{2mind} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_{WL}} \text{ [mm].}$$

In diesen Formeln bedeuten:

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500), \quad a \geq 400 \text{ mm;}$$

$a$  = Längs- oder Querspantabstand [mm], bei einem geringeren Spantabstand als 400 mm ist  $a = 400$  mm zu setzen.

Der sich aus den Formeln ergebende größte Wert ist als Mindestdicke einzusetzen. Plattenerneuerungen sind durchzuführen, wenn Boden- oder Seitenplatten den vorstehend ermittelten Mindestwert unterschritten haben.

- b) Der sich nach den Formeln ergebende Mindestwert für die Plattendicke kann unterschritten werden, wenn der zulässige Wert auf Basis eines rechnerischen Nachweises für die genügende Festigkeit des Schiffskörpers festgelegt und bescheinigt ist.
- c) An keiner Stelle der Außenhaut darf die Plattenstärke jedoch den Wert von 3 mm unterschreiten.

*Artikel 15.01a***Mit Segeln betriebene Fahrgastschiffe**

Die Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe gelten nicht für mit Segeln betriebene Fahrgastschiffe. Für mit Segeln betriebene Fahrgastschiffe werden gemäß den Verfahren des nach Artikel 19 dieser Richtlinie vorgesehenen Ausschusses angepaßte Sonderbestimmungen festgelegt, die in den vorliegenden Anhang aufgenommen werden.

*Artikel 15.02***Grundbedingungen zur Unterteilung des Schiffes**

1. Die Schotteinteilung muß so gewählt sein, daß der Schiffskörper nach dem Fluten jeder beliebigen wasserdichten Abteilung nicht über die Tauchgrenze hinaus eintaucht und Artikel 15.04 Nr. 7 erfüllt ist.
2. Wasserdichte Fenster dürfen unterhalb der Tauchgrenze liegen, wenn sie sich nicht öffnen lassen, eine ausreichende Festigkeit besitzen und Artikel 15.07 Nr. 7 entsprechen.
3. Bei der Leckrechnung müssen die baulichen Gegebenheiten berücksichtigt werden.

Im allgemeinen ist mit einer Flutbarkeit von 95 % zu rechnen.

Wird durch eine Berechnung nachgewiesen, daß die mittlere Flutbarkeit in irgendeiner Abteilung kleiner ist als 95 %, kann der errechnete Wert eingesetzt werden. Bei einer solchen Berechnung sind jedoch mindestens folgende Werte für die Flutbarkeit einzusetzen:

Fahrgast- und Besatzungsräume	95 %;
Maschinenräume (einschließlich Kesselräume)	85 %;
Lade-, Gepäck- und Vorratsräume	75 %;
Doppelböden, Öltanks und sonstige Tanks je nachdem, ob sie ihrer Bestimmung entsprechend für das auf der Ebene der tiefsten Einsenkung schwimmende Schiff als voll oder leer angenommen werden müssen,	0 oder 95 %.

4. Zwischen Kollisionsschott und Heckschott gelten als wasserdichte Abteilungen nach Nr. 1 nur solche, die mindestens eine Länge von  $0,10 L_{WL}$  haben, jedoch 4 m nicht unterschreiten. Die Untersuchungskommission kann geringfügige Abweichungen zulassen.

Ist eine wasserdichte Abteilung länger als nach Nr. 1 erforderlich und erhält sie örtliche Unterteilungen, die wasserdichte Teilräume bilden und zwischen denen die Mindestlänge wiederum vorhanden ist, können diese für die Leckrechnung angerechnet werden.

Die Länge der ersten Abteilung hinter dem Kollisionsschott darf kleiner sein als  $0,10 L_{WL}$  oder 4 m. In diesem Fall sind die Vorpiek und die angrenzende Abteilung in der Leckrechnung als zusammenflutend anzusehen. Der Abstand zwischen dem vorderen Lot und dem hinteren Querschott dieser Abteilung darf jedoch  $0,10 L_{WL}$  nicht unterschreiten, muß jedoch mindestens 4 m betragen.

Der Abstand des Kollisionsschotts vom vorderen Lot darf  $0,04 L_{WL}$  nicht unterschreiten und  $0,04 L_{WL} + 2$  m nicht überschreiten.

5. Hat ein Fahrgastschiff wasserdichte Längsunterteilungen, müssen Asymmetrien zwischen Kollisionsschott und Heckschott wie folgt berücksichtigt werden:

- a) wenn die Längsschotten mindestens  $\frac{1}{5} B_{WL}$  von der Außenhaut in der Linie der größten Einsenkung entfernt sind und dabei mindestens  $\frac{1}{6} B_{WL}$  aber nicht weniger als 1,5 m voneinander entfernt sind, müssen in der Leckrechnung die Abteilungen A, B und C einzeln und die Abteilungen A + B und B + C zusammen als geflutet angesehen werden (Bild 1);
- b) wenn in der mittleren Abteilung B ein wasserdichtes Deck auf mehr als 0,50 m Abstand vom Schiffsboden vorhanden ist, braucht die Abteilung D über diesem Deck nicht als geflutet gerechnet zu werden (Bild 2). Dabei gelten hinsichtlich der Lage der Längsschotten die Voraussetzungen nach a)

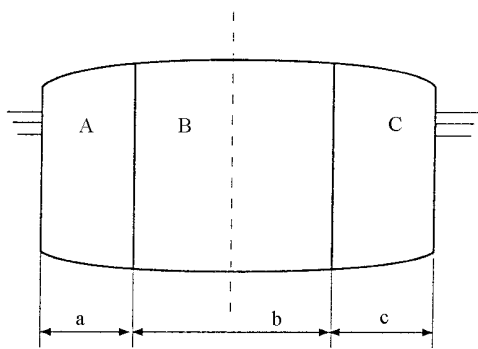


Bild 1

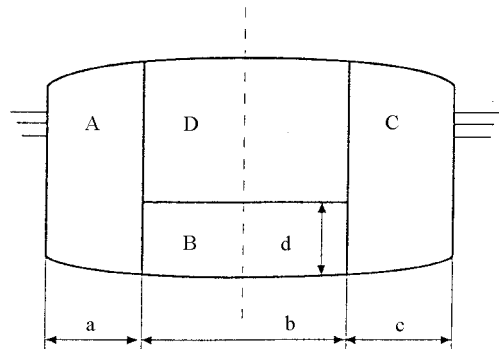


Bild 2

a = mindestens  $\frac{1}{5} B_{WL}$ ;

b = mindestens  $\frac{1}{6} B_{WL}$ , aber nicht weniger als 1,50 m;

c = mindestens  $\frac{1}{5} B_{WL}$ ;

d = mindestens 0,50 m.

## Artikel 15.03

**Querschotten**

1. Zusätzlich zu den Schotten nach Artikel 3.03 Nr. 1 müssen Querschotten vorhanden sein, die sich aus der Leckrechnung ergeben.

Vorgeschriebene Querschotten müssen wasserdicht und bis zum Schottendeck hochgeführt sein. Fehlt ein Schottendeck, müssen diese Schotten mindestens 20 cm über die Tauchgrenze hochgeführt sein. Artikel 15.04 Nr. 8 gilt entsprechend.

Fahrgasträume und Wohnräume für Bordpersonal müssen von Maschinen- und Kesselräumen gasdicht getrennt sein.

2. Die Anzahl der Öffnungen in wasserdichten Querschotten nach Nr. 1 muß so gering gehalten sein, wie es die Bauart und der ordnungsgemäße Betrieb des Schiffes zulassen. Öffnungen und Durchführungen dürfen die wasserdichte Funktion der Schotten nicht nachteilig beeinflussen.

Kollisionsschotten dürfen keine Öffnungen und Schotttüren haben.

Schotten, die Maschinenräume von Fahrgasträumen oder Wohnräumen für Bordpersonal trennen, dürfen keine Schotttüren haben.

3. Handbetätigte, wasserdichte Schotttüren ohne Fernbedienung sind nur außerhalb des Fahrgastbereichs zulässig. Sie müssen dauernd geschlossen bleiben und dürfen nur zum Durchgang kurzfristig geöffnet werden. Ihre schnelle und sichere Verschließbarkeit muß durch geeignete Vorrichtungen sichergestellt sein. Beide Seiten der Türen müssen mit der Aufschrift versehen sein: „Tür unmittelbar nach Durchgang schließen“.

Abweichend von Satz 1 ist eine handbetätigte Schotttür im Fahrgastbereich zulässig, wenn

- a)  $L_{WL}$  40 m nicht überschreitet;
  - b) die Fahrgastzahl nicht größer ist als  $L_{WL}$ ;
  - c) das Schiff über nur ein Deck verfügt;
  - d) diese Tür unmittelbar vom Deck aus zu erreichen und nicht mehr als 10 m vom Zugang zum Deck entfernt ist;
  - e) die Unterkante der Türöffnung mindestens 30 cm über dem Boden des Fahrgastbereiches liegt und
  - f) die beiden benachbarten Abteilungen mit Bilgenalarm ausgerüstet sind.
4. Schotttüren, die langfristig geöffnet sind, müssen an Ort und Stelle von beiden Seiten des Schotts und von einer gut zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks geschlossen werden können. Nach einem fernbetätigten Schließen muß sich die Tür an Ort und Stelle erneut öffnen und sicher schließen lassen. Der Schließvorgang darf insbesondere nicht durch Teppiche oder Fußleisten beeinträchtigt werden.

Die Dauer des fernbetätigten Schließvorgangs muß mindestens 30 Sekunden betragen und darf 60 Sekunden nicht überschreiten. Während des Schließvorgangs muß automatisch ein akustischer Alarm bei der Tür gegeben werden. Es muß sichergestellt sein, daß Türantrieb und Alarm auch unabhängig vom Bordnetz funktionieren. Am Ort der Fernbetätigung muß eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob die Tür offen oder geschlossen ist.

5. Schotttüren und ihre Betätigungsorgane müssen in einem sicheren Bereich liegen, der nach außen durch eine senkrechte Fläche begrenzt wird, die im Abstand von  $\frac{1}{5} B_{WL}$  parallel zum Verlauf der Außenhaut in der Linie der größten Einsenkung verläuft. Im Steuerhaus muß eine optische Warnanlage als Überwachungseinrichtung vorhanden sein, die bei geöffneter Schotttür aufleuchtet.
6. Rohrleitungen mit offenen Mündungen und Lüftungskanäle müssen so verlegt sein, daß über sie in keinem betrachteten Leckfall weitere Räume oder Tanks geflutet werden. Stehen mehrere Abteilungen über Rohrleitungen oder Lüftungskanäle in offener Verbindung miteinander, so müssen diese an geeigneter Stelle über die ungünstigste Leckwasserlinie hinaufgeführt werden. Geschieht dies bei Rohrleitungen nicht, so müssen an den durchbrochenen Schotten Absperrarmaturen mit Fernbetätigung von oberhalb des Schottendecks vorgesehen werden.

Hat ein Rohrleitungssystem in einer Abteilung keine offene Mündung, gilt die Rohrleitung bei Beschädigung dieser Abteilung als unbeschädigt, wenn sie innerhalb des in Nr. 5 definierten sicheren Bereichs verläuft und vom Boden mehr als 0,50 m Abstand hat.

7. Werden die in Nr. 2 bis 6 genannten Öffnungen und Türen zugelassen, ist in das Schiffszeugnis als Betriebsvorschrift aufzunehmen:

„Durch Anweisung an das Schiffspersonal muß sichergestellt sein, daß alle Öffnungen und Türen in wasserdichten Querschotten im Gefahrenfall unverzüglich wasserdicht geschlossen werden.“

8. Ein Querschott darf mit einer Schottversetzung versehen sein, wenn alle Teile dieser Versetzung innerhalb des in Nr. 5 definierten sicheren Bereichs liegen.

#### Artikel 15.04

#### Nachweis der Stabilität des intakten Schiffes und der Leckstabilität

1. Der Antragsteller hat den Nachweis der hinreichenden Intaktstabilität durch eine Berechnung aufgrund der Ergebnisse eines Krängungsversuches und, auf Verlangen der Untersuchungskommission, eines Drehkreisversuches zu erbringen.
2. Der rechnerische Nachweis der genügenden Intaktstabilität gilt als erbracht, wenn die Krängung bei voller Ausrüstung des Schiffes, bei halber Füllung der Brennstoff-, Wasserbehälter und Abwassersammeltanks und bei Einhaltung eines Restfreibordes und eines Restsicherheitsabstandes nach Nr. 7 unter gleichzeitiger Einwirkung
  - a) der seitlichen Verschiebung der Personen nach Nr. 4
  - b) des Winddruckes nach Nr. 5
  - c) der Zentrifugalkraft bei der Drehbewegung nach Nr. 6

einen Winkel von 12° nicht überschreitet. Der allein durch die seitliche Verschiebung der Personen hervorgerufene Krängungswinkel darf 10° nicht überschreiten.

Die Untersuchungskommission kann verlangen, daß der Berechnung auch andere Füllungsgrade der Tanks zugrunde gelegt werden.

3. Bei Schiffen mit  $L_{WL}$  von weniger als 25 m kann die hinreichende Intaktstabilität anstelle des rechnerischen Nachweises nach Nr. 2 durch eine Belastungsprobe mit dem halben Gewicht der höchstzulässigen Personenzahl und bei der ungünstigsten Füllung der Brennstoff- und Wasserbehälter nachgewiesen werden. Dieses Gewicht ist, von der Seite aus beginnend, auf der für Fahrgäste verfügbaren freien Decksfläche mit einer Verdichtung von  $\frac{3}{4}$  Personen je  $m^2$  unter-zubringen. Dabei darf der Krängungswinkel von 7° nicht überschritten sowie ein Restfreibord von  $0,05 B + 0,20$  m und ein Restsicherheitsabstand von  $0,05 B + 0,10$  m nicht unterschritten werden.
4. Das krängende Moment aus der Verschiebung der Personen  $M_p$  ist die Summe der Einzelmomente für alle Decks, die Fahrgästen zugänglich sind. Die jeweiligen Einzelmomente berechnen sich:
  - a) für freie Decks:

$$M_{p_n} = c_p \cdot b \cdot P \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bedeuten:

$c_p$  Beiwert ( $c_p = 1,5$ ) [ $m/s^2$ ];

$b$  größte nutzbare Breite des jeweiligen Decks in 0,50 m Höhe;

$P$  Gesamtmasse der zulässigen Personen auf dem jeweiligen Deck in t.

- b) für belegte Decks:

Für die Berechnung der seitlichen Verschiebung der Personen auf Decks, die teilweise mit festmontierten Bänken oder Tischen, mit Booten, kleinen Deckshäusern oder dergleichen besetzt sind, sind  $\frac{3}{4}$  Personen je  $m^2$  freier Decksfläche anzunehmen. Bei Bänken ist je Fahrgast mit einer Sitzbreite von 0,50 m und einer Sitztiefe von 0,75 m zu rechnen.

Die Berechnung ist für eine Verschiebung nach Steuerbord und nach Backbord auszuführen.

Bei mehreren Decks ist die hinsichtlich Stabilität ungünstigste Verteilung des Gesamtgewichts der Personen auf die Decks anzunehmen. Auf Kabinenschiffen werden für die Berechnung der seitlichen Verschiebung der Personen die Kabinen als unbesetzt angenommen.

Der Höhenschwerpunkt einer Person ist mit 1 m über dem tiefsten Punkt des jeweiligen Decks auf  $\frac{1}{2} L_{WL}$  ohne Berücksichtigung von Sprung und Bucht und ihre Masse mit 75 kg einzusetzen.

5. Das krängende Moment infolge des Winddruckes  $M_w$  ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$M_w = p_w \cdot A \left( l_w + \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bedeuten:

$p_w$  spezifische Winddruck von 0,1 kN/m<sup>2</sup>;

A Lateralplan des Schiffes über der Ebene der größten Einsenkung in m<sup>2</sup>;

$l_w$  Abstand des Schwerpunktes des Lateralplanes A von der Ebene der größten Einsenkung in m.

6. Das krängende Moment durch Zentrifugalkraft bei der Drehbewegung  $M_{dr}$  ist nach folgender Formel zu berechnen

$$M_{dr} = C_{dr} \cdot \frac{D}{L_{WL}} \left( \overline{KG} - \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bedeuten:

$C_{dr}$  Beiwert ( $C_{dr} = 5$ ) [m<sup>2</sup>/s<sup>2</sup>];

$\overline{KG}$  Höhe des Gewichtsschwerpunktes über Oberkante Kiel in m.

Wird der Krängungswinkel im Drehkreis durch Versuch nachgewiesen, kann der hierbei ermittelte Wert in die Berechnung eingesetzt werden. Dieser Versuch muß bei halber Höchstgeschwindigkeit des Schiffes bei voller Beladung und dem dabei kleinstmöglichen Drehkreisdurchmesser durchgeführt werden.

7. In der durch die Krängungskräfte nach Nr. 2 Buchstaben a bis c hervorgerufenen Lage des Schiffes muß ein Rest-freibord von mindestens 200 mm verbleiben.

Bei Schiffen, deren Seitenfenster geöffnet werden können oder bei denen sonstige ungesicherte Öffnungen in der Außenhaut vorhanden sind, muß der Restsicherheitsabstand mindestens 100 mm betragen.

8. Der rechnerische Nachweis der genügenden Leckstabilität gilt als erbracht, wenn für alle Stadien des Vollaufens und für den Endzustand der Überflutung das aufrichtende Moment  $M_a$  größer ist als das krängende Moment  $M_k$  nach folgenden Formeln:

$$M_a = C_a \cdot \overline{MG}_{rest} \cdot \sin \varphi \cdot D \text{ [kNm]}$$

$$M_k = 0,2 M_p \text{ [kNm]}.$$

In diesen Formeln bedeuten:

$C_a$  Beiwert ( $C_a = 10$ ) [m/s<sup>2</sup>];

$\overline{MG}_{rest}$  reduzierte metazentrische Höhe im Leckzustand in m;

$\varphi$  kleinerer der beiden folgenden Winkel in °: Winkel, bei dem die erste Öffnung einer nicht gefluteten Abteilung zu Wasser kommt, oder Winkel, bei dem das Schottendeck zu Wasser kommt;

$M_p$  krängendes Moment aus der Verschiebung der Personen nach Nr. 4.

*Artikel 15.05***Berechnung der sich aus der freien Decksfläche ergebenden Anzahl der Fahrgäste**

1. Sind die Artikel 15.04 und 15.06 erfüllt, setzt die Untersuchungskommission die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste wie folgt fest:
  - a) Der Berechnung wird die Summe der an Bord vorhandenen freien Decksflächen zugrunde gelegt, die zum regelmäßigen Aufenthalt der Fahrgäste bestimmt sind.

Davon abweichend werden Decksflächen von Schlafräumen und Toiletten sowie Decksflächen von Räumen, die dauernd oder zeitweilig dem Schiffsbetrieb dienen, nicht in die Berechnung einbezogen, auch wenn sie den Fahrgästen zugänglich sind. Nicht einzubeziehen sind ferner Räume unter dem Hauptdeck. Im Hauptdeck versenkte Räume mit großen Fenstern über Deck dürfen jedoch mitgerechnet werden.
  - b) Von der Summe der nach Buchstabe a berechneten Fläche sind abzuziehen:
    - Flächen von Verbindungsgängen, Treppen und sonstigen Verkehrswegen;
    - Flächen unter Treppen;
    - Flächen, die dauernd mit Ausrüstungsgegenständen oder Möbeln belegt sind;
    - Flächen unter Beiboote, Rettungsflößen und Rettungsbooten, auch wenn diese so aufgestellt sind, daß sich Fahrgäste darunter aufhalten können;
    - kleine Flächen insbesondere zwischen Sitzen und Tischen, die tatsächlich nicht nutzbar sind.
  - c) Auf den Quadratmeter der nach Buchstaben a und b ermittelten freien Decksfläche werden 2,5 Fahrgäste gerechnet, bei Schiffen mit  $L_{WL}$  von weniger als 25 m jedoch 2,8.
2. Die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste muß an Bord an auffallender Stelle deutlich lesbar angeschlagen sein. Für Kabinenschiffe, die auch für Tagesausflüge eingesetzt werden, sind die Fahrgastzahlen als Tagesausflugsschiff und als Kabinenschiff zu berechnen und im Schiffszeugnis einzutragen.

Für jede dieser Fahrgastzahlen müssen die Artikel 15.02 und 15.04 erfüllt sein.

Für Kabinenschiffe, die nur für Reisen mit Übernachtung benutzt werden, ist als Fahrgastzahl die Anzahl der Schlafplätze maßgebend.

*Artikel 15.06***Sicherheitsabstand, Freibord und Einsenkungsmarken**

1. Der Sicherheitsabstand muß mindestens der Summe entsprechen
  - a) aus der zusätzlichen seitlichen Eintauchung, die sich, gemessen an der Außenhaut, durch die zulässige Krängung ergibt und
  - b) aus dem Restsicherheitsabstand nach Artikel 15.04 Nr. 2 und 7.Bei Schiffen ohne Schottendeck muß der Sicherheitsabstand mindestens 500 mm betragen.
2. Der Freibord muß mindestens der Summe entsprechen
  - a) aus der zusätzlichen seitlichen Eintauchung, die sich, gemessen an der Außenhaut, durch die Krängung nach Artikel 15.04 Nr. 2 ergibt und
  - b) dem Restfreibord nach Artikel 15.04 Nr. 2 und 7.Der Freibord muß jedoch mindestens 300 mm betragen.
3. Die Ebene der größten Einsenkung ist so festzusetzen, daß der Sicherheitsabstand nach Nr. 1, der Freibord nach Nr. 2 und die Artikel 15.02 bis 15.04 eingehalten sind. Die Untersuchungskommission kann jedoch aus Sicherheitsgründen einen größeren Sicherheitsabstand oder Freibord festsetzen.

4. An jeder Seite eines Schiffes sind Einsenkungsmarken nach Artikel 4.04 anzubringen. Die Anbringung zusätzlicher Markenpaare oder einer durchgehenden Markierung ist zulässig. Die Lage aller Marken muß im Schiffszeugnis eindeutig bezeichnet sein.

Artikel 15.07

**Einrichtungen für Fahrgäste**

1. Für Fahrgäste bestimmte, nicht geschlossene Teile der Decks müssen mit einem festen Schanzkleid oder einer Reling von mindestens 1,00 m Höhe umgeben sein. Die Reling ist so auszuführen, daß Kinder nicht hindurchfallen können. Öffnungen und Einrichtungen für das Anbord- oder Vonbordgehen sowie Öffnungen für das Ein- oder Ausladen müssen entsprechend gesichert sein.

Landstege müssen mindestens 0,60 m breit und an beiden Seiten durch Geländer gesichert sein.

2. a) Verbindungsgänge und Treppen sowie Türen und Ausgänge, die für die Benutzung durch Fahrgäste bestimmt sind, müssen eine lichte Breite von mindestens 0,80 m haben. Bei Türen von Fahrgastkabinen und sonstigen kleinen Räumen darf dieses Maß bis auf 0,70 m herabgesetzt werden.

Führt zu einem für Fahrgäste bestimmten Teil oder Raum nur ein Verbindungsgang oder eine Verbindungstreppe, muß deren lichte Breite mindestens 1 m betragen. Die Untersuchungskommission kann bei Schiffen mit  $L_{WL}$  von weniger als 25 m ein Maß von 0,80 m zulassen.

Bei Räumen oder Gruppen von Räumen, die für mehr als 80 Fahrgäste vorgesehen sind, muß die Summe der Breiten aller Ausgänge, die für Fahrgäste bestimmt sind und von diesen im Notfall benutzt werden müssen, mindestens 0,01 m je Fahrgast betragen.

- b) Räume oder Gruppen von Räumen, die für 30 oder mehr Fahrgäste vorgesehen oder eingerichtet sind oder für 12 oder mehr Fahrgäste Schlafgelegenheit aufweisen, müssen mindestens zwei Ausgänge haben. Eine wasserdichte Schotttür nach Artikel 15.03 Nr. 2, 4 oder 5 zu einer benachbarten Abteilung, von der aus das höherliegende Deck unmittelbar erreicht werden kann, gilt als Ausgang.

Diese Ausgänge müssen zweckmäßig angeordnet sein. Ist die Anzahl der Fahrgäste nach Buchstabe a für die Gesamtbreite der Ausgänge maßgebend, muß die Breite jedes Ausgangs mindestens 0,005 m je Fahrgast betragen. Außer auf Kabinenschiffen darf einer dieser zwei Ausgänge durch zwei Notausgänge ersetzt sein.

Befinden sich Räume unter dem Hauptdeck, müssen sie mindestens einen unmittelbaren Ausgang oder, wenn gestattet, einen Notausgang nach diesem oder ins Freie aufweisen. Dies gilt nicht für die einzelnen Kabinen.

Notausgänge müssen eine lichte Öffnung von mindestens  $0,36 \text{ m}^2$  und eine kleinste Seitenlänge von mindestens 0,50 m aufweisen.

- c) Treppen unter dem Hauptdeck müssen innerhalb senkrechter Ebenen liegen, die von der Außenhaut mindestens  $\frac{1}{5} B_{WL}$  entfernt sind. Dieser Abstand ist nicht erforderlich, wenn auf jeder Schiffseite im gleichen Raum mindestens eine Treppe vorhanden ist. Treppen müssen an beiden Seiten mit Handläufen versehen sein; bei einer Treppenbreite bis 0,90 m genügt ein Handlauf.

3. Türen von Aufenthaltsräumen für Fahrgäste, mit Ausnahme der Türen, die nach Verbindungsgängen führen, müssen sich nach außen öffnen lassen oder als Schiebetüren gebaut sein; sie dürfen während der Fahrt von Unbefugten nicht abgeschlossen oder verriegelt werden können.

Kabinentüren müssen so beschaffen sein, daß sie jederzeit auch von der Außenseite aufgeschlossen werden können.

4. Fluchtwege und -ausgänge müssen deutlich markiert sein. Die Markierungen müssen von der Notbeleuchtung erfaßt werden.

5. Auf Schiffen, die bis zu 300 Fahrgäste befördern dürfen, muß für je 150 Fahrgäste mindestens eine Toilette vorhanden sein. Auf Schiffen für mehr als 300 Fahrgäste sind für die beiden Geschlechter getrennte Toiletten und zwar mindestens eine für je 200 Fahrgäste einzurichten.

6. Die nicht für Fahrgäste bestimmten Teile der Schiffe, insbesondere die Zugänge zum Steuerhaus und zu Maschinen- und Motorenräumen, sind gegen Zutritt Unbefugter zu sichern. An diesen Zugängen muß außerdem an auffälliger Stelle die Aufschrift „Zutritt verboten“ oder ein entsprechendes Bildsymbol angebracht sein.

7. Im Fahrgastbereich dürfen nur Fensterscheiben aus vorgespanntem Glas, Verbundglas oder, wenn hinsichtlich Feuer-schutz zulässig, Kunststoff verwendet werden.



## Artikel 15.08

**Besondere Vorschriften für Rettungsmittel**

1. An Bord der Fahrgastschiffe müssen Rettungsringe in der sich aus folgender Tabelle ergebenden Anzahl vorhanden sein:

$L_{WL}$ in m	Höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste	Anzahl der Rettungsringe
bis 25	bis 200	3
über 25 bis 35	über 200 bis 300	4
über 35 bis 50	über 300 bis 600	6
über 50	über 600 bis 900	8
—	über 900 bis 1 200	10
—	über 1 200	12

Für die Festlegung der Anzahl der Rettungsringe ist jeweils der höhere Wert maßgebend, der sich aus der ersten oder zweiten Spalte ergibt.

Die Hälfte der vorgeschriebenen Rettungsringe muß mit einer mindestens 30 m langen, schwimmfähigen Leine versehen sein.

2. An Bord der Schiffe mit  $L_{WL}$  von weniger als 25 m müssen zusätzlich zu den Rettungsringen nach Nr. 1 für die gesamte der je nach Verwendungszweck höchstzulässigen Anzahl der Fahrgäste sowie für das zum Schiff gehörende Bedienungspersonal Einzel- oder Sammelrettungsmittel vorhanden sein. Wenn die Schwimmfähigkeit bei Wassereintritt überprüft wurde, gelten die Vorschriften nach Absatz 3.
3. Rettungsmittel müssen an Bord so untergebracht sein, daß sie im Bedarfsfall leicht und sicher erreicht werden können. Verdeckte Aufbewahrungsstellen müssen deutlich gekennzeichnet sein.
4. Einzelrettungsmittel sind die Rettungsringe und Rettungswesten nach Artikel 10.05 sowie Rettungsblöcke und Ausrüstungsgegenstände, die zum Tragen einer sich im Wasser befindlichen Person geeignet sind.

Rettungsblöcke und Ausrüstungsgegenstände müssen

- einen Auftrieb im Frischwasser von mindestens 100 N haben;
- aus geeigneten Werkstoffen gefertigt und widerstandsfähig gegen Öl und Ölerzeugnisse sowie gegen Temperaturen bis zu 50 °C sein;
- mit geeigneten Haltevorrichtungen versehen sein und
- rückstrahlend orangefarbig sein oder dauerhaft angebrachte rückstrahlende Flächen von mindestens 100 cm<sup>2</sup> haben.

Aufblasbare Einzelrettungsmittel müssen entsprechend den Herstellerangaben geprüft sein.

5. Sammelrettungsmittel sind Beiboote, Rettungsflöße und Ausrüstungsgegenstände, die zum Tragen mehrerer sich im Wasser befindlicher Personen geeignet sind. Sie müssen
- über eine Beschriftung verfügen, aus der der Verwendungszweck und die Anzahl der Personen hervorgeht, für die sie geeignet sind;
  - einen Auftrieb im Frischwasser von mindestens 100 N je Person haben;
  - eine stabile Schwimmage einnehmen sowie beibehalten können und dabei über geeignete Haltevorrichtungen für die angegebene Personenzahl verfügen;
  - aus geeigneten Werkstoffen gefertigt und widerstandsfähig gegen Öl und Ölerzeugnisse sowie gegen Temperaturen bis zu 50 °C sein;
  - rückstrahlend orangefarbig sein oder dauerhaft angebrachte rückstrahlende Flächen von mindestens 100 cm<sup>2</sup> haben und
  - von ihrem Aufstellungsort rasch und sicher von einer Person über Bord gelassen werden können.

6. Aufblasbare Sammelrettungsmittel müssen darüber hinaus
  - a) aus mindestens zwei getrennten Luftkammern bestehen;
  - b) beim Zuwasserbringen selbsttätig oder durch Handauslösung aufgeblasen werden können;
  - c) bei jeder vorkommenden Belastung, auch wenn nur die Hälfte der Luftkammern aufgeblasen ist, eine stabile Schwimmlage einnehmen und beibehalten und
  - d) entsprechend den Herstelleranweisungen geprüft sein.

*Artikel 15.09*

**Feuerschutz und Feuerbekämpfung im Fahrgastbereich**

1. Decks zwischen Fahrgasträumen unter sich sowie zwischen Fahrgasträumen, Maschinenräumen und Steuerhaus, Schotten und Wände zwischen Fahrgast- und Maschinenräumen sowie zwischen Fahrgasträumen und Küchen müssen feuerhemmend sein.

Trennwände und Türen zwischen Gängen und Kabinen sowie zwischen Kabinen unter sich müssen feuerhemmend sein.

Trennwände zwischen Gängen und Kabinen müssen von Deck zu Deck durchlaufend oder bis zu einer feuerhemmenden Decke hochgeführt sein.

Sind geeignete Sprinkleranlagen eingebaut, müssen die Vorschriften der Unterabsätze 2 und 3 nicht erfüllt werden.

Zwischenräume über Decken, unter Fußböden und hinter Wandverschalungen müssen in Abständen von höchstens 10 m durch feuerbeständige Konstruktionsteile abgeschlossen sein.

2. Bei der Anordnung von Treppen, Ausgängen und Notausgängen muß berücksichtigt sein, daß bei Feuer in einem beliebigen Raum alle anderen Räume sicher verlassen werden können.

Treppen einschließlich der Stufen müssen eine tragende Konstruktion aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen feuerbeständigem Werkstoff haben. Die Treppenstufen müssen schwerentflammbar sein.

Auf Kabinenschiffen müssen sie innerhalb eines durch feuerhemmende Wände mit feuerhemmenden, selbstschließenden Türen versehenen Schachtes liegen.

Eine nur zwei Decks verbindende Treppe braucht nicht eingeschachtet zu sein, wenn eines dieser Decks durch feuerhemmende Wände mit feuerhemmenden, selbstschließenden Türen umschlossen ist oder geeignete Sprinkleranlagen vorhanden sind.

Treppenschächte müssen eine unmittelbare Verbindung zu den Gängen und den Außendecks haben.

3. Dem erhöhten Brandrisiko in Küchen, Frisiersalons und Parfümerien ist nach Maßgabe der zuständigen Behörde Rechnung zu tragen.

4. In Innenräumen verwendete Farben, Lacke und andere Anstrichstoffe sowie Verkleidungen und Isolierungen müssen schwerentflammbar sein. Im Brandfall dürfen sie Rauch oder giftige Gase nicht in gefährlichem Maße entwickeln.

Türklinken müssen im Brandfall genügend lange funktionsfähig bleiben.

5. Über 40 m lange Gänge müssen in Abständen von höchstens 40 m mit feuerhemmenden Trennwänden und entsprechenden selbstschließenden Türen versehen sein.

6. Feuerhemmende selbstschließende Türen, die im normalen Betrieb offen sind, müssen von einer ständig von Schiffspersonal besetzten Stelle aus und vor Ort geschlossen werden können.

7. Lüftungs- und Luftversorgungsanlagen müssen so ausgeführt sein, daß einer Ausbreitung von Feuer durch diese Systeme vorgebeugt ist. Öffnungen für Zu- und Abluft müssen geschlossen werden können.

Durchgehende Kanäle müssen in Abständen von höchstens 40 m durch Feuerklappen unterteilt sein.

Werden Luftversorgungskanäle durch Trennwände von Treppenhäusern sowie durch Maschinenraumschotten geführt, müssen sie an diesen Wänden mit Feuerklappen versehen sein.

Eingebaute Ventilatoren müssen von einer zentralen Stelle außerhalb des Maschinenraums aus abstellbar sein.

8. Auf Kabinenschiffen müssen alle Kabinen und Aufenthaltsräume für Fahrgäste und Besatzungsmitglieder sowie Küchen und Maschinenräume an ein zweckmäßiges Feuermeldesystem angeschlossen sein. Das Vorhandensein eines Brandes sowie der Brandbereich müssen selbsttätig an einer ständig von Schiffspersonal besetzten Stelle angezeigt werden.

9. Fahrgastschiffe müssen mit einer Feuerlöschanlage versehen sein, bestehend aus:

- a) einer festinstallierten Feuerlöschpumpe mit motorischem Antrieb,
- b) einer Feuerlöschleitung mit einer ausreichenden Anzahl von Hydranten,
- c) einer ausreichenden Anzahl von Feuerwehrschräuchen.

Feuerlöschanlagen müssen so ausgeführt und bemessen sein, daß jede beliebige Stelle des Schiffes von mindestens zwei örtlich verschiedenen Hydranten aus mit je einer einzigen Schlauchlänge von höchstens 20 m Länge erreicht werden kann. Der Druck muß bei den Hydranten mindestens 3 bar betragen. Auf dem höchsten Deck muß eine Wasserstrahlänge von mindestens 6 m erreicht werden können.

Feuerlöschpumpen dürfen nicht vor dem Kollisionsschott aufgestellt sein. Wenn die Feuerlöschpumpe im Hauptmaschinenraum installiert ist, muß eine zweite Feuerlöschpumpe mit motorischem Antrieb vorhanden sein, die außerhalb dieses Raumes aufgestellt ist und unabhängig von den Maschinenraumsystemen betrieben werden kann. Diese Pumpe darf tragbar sein.

Allgemeine Betriebs- und Deckwaschpumpen sowie Deckwaschleitungen dürfen, wenn sie dazu geeignet sind, in die Feuerlöschanlage einbezogen sein.

Für Kabinenschiffe mit  $L_{WL}$  von weniger als 25 m und für Tagesausflugschiffe mit  $L_{WL}$  von weniger als 40 m gilt abweichend:

- a) die Feuerlöschpumpe braucht nicht festinstalliert zu sein;
- b) ist die Feuerlöschpumpe im Hauptmaschinenraum installiert, braucht keine zweite Pumpe vorhanden zu sein;
- c) es genügt, wenn jede beliebige Stelle des Schiffes von einem Hydranten aus mit einer einzigen Schlauchlänge von höchstens 20 m erreicht werden kann.

10. Zusätzlich zu den Handfeuerlöschern nach Artikel 10.03 Nr. 1 müssen mindestens folgende Handfeuerlöscher an Bord vorhanden sein:

- a) ein Handfeuerlöscher je angefangene 120 m<sup>2</sup> Brutto-Fußbodenfläche der Gesellschaftsräume, Eßzimmer und derartiger Aufenthaltsräume;
- b) ein Handfeuerlöscher je angefangene Gruppe von 10 Kabinen.

Diese zusätzlichen Feuerlöscher müssen so aufgestellt und auf dem Schiff verteilt sein, daß bei einem Feuerherd an jeder beliebigen Stelle zu jeder Zeit ein Feuerlöscher unmittelbar erreicht werden kann.

#### Artikel 15.10

#### Zusätzliche Bestimmungen

1. Für die Beleuchtung sind nur elektrische Anlagen zulässig.
2. Eine elektrische Notstromanlage nach Artikel 9.18 Nr. 2 muß vorhanden sein.
3. Besteht keine direkte Verständigung vom Steuerhaus zu den Aufenthaltsräumen der Besatzung, den Betriebsräumen sowie zum Vor- und Achterschiff und den Einstiegen für Fahrgäste, sind zur sicheren und einwandfreien Verbindung Nachrichtenübermittlungsanlagen vorzusehen.

4. Auf Fahrgastschiffen mit  $L_{WL}$  von 40 m oder mehr oder für mehr als 75 Fahrgäste müssen Lautsprecher vorhanden sein, mit denen alle Fahrgäste erreicht werden können.
5. Auf Kabinenschiffen muß eine Alarmanlage vorhanden sein. Diese muß unterteilt sein in:
  - a) eine Anlage zur Alarmierung von Schiffsführung und Besatzung.

Dieser Alarm soll nur in den Räumen für Schiffsführung und Besatzung erfolgen und muß durch die Schiffsführung abgestellt werden können. Der Alarm muß mindestens an den folgenden Stellen ausgelöst werden können:

    - in jeder Kabine;
    - in Gängen, Aufzügen und Treppenschächten derart, daß der Weg zum nächsten Auslöser höchstens 10 m beträgt, mit mindestens einem Auslöser je wasserdichte Abteilung;
    - in Gesellschaftsräumen, Speisesälen und ähnlichen Aufenthaltsräumen;
    - in Maschinenräumen, Küchen und ähnlichen feuergefährdeten Räumen.
  - b) eine Anlage zur Alarmierung der Fahrgäste.

Dieser Alarm muß in allen für Fahrgäste zugänglichen Räumen deutlich und unverkennbar wahrnehmbar sein. Er muß im Steuerhaus und an einer ständig von Personal besetzten Stelle ausgelöst werden können.

Die Alarmauslöser müssen gegen unbeabsichtigten Gebrauch geschützt sein.
6. Kabinenschiffe müssen mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein, die den Sprechverkehr im öffentlichen Fernsprechnetz zuläßt.
7. Eine ausreichende Beleuchtung muß mindestens für folgende Räume und Stellen vorhanden sein:
  - a) Stellen, an denen Sammelrettungsmittel aufbewahrt werden und an denen sie gewöhnlich zum Einsatz vorbereitet werden;
  - b) Fluchtwege, Einstiege für Fahrgäste, Zu- und Ausgänge, Verbindungsgänge, Aufzüge und Treppen von Wohnungen, Kabinen- und Wohnbereichen;
  - c) Markierungen der Fluchtwege und -ausgänge;
  - d) Maschinenräume und ihre Ausgänge;
  - e) Steuerhaus;
  - f) Raum für die Notstromquelle;
  - g) Stellen, an denen sich Feuerlöschgeräte und Feuerlöschpumpen befinden;
  - h) Räume, in denen sich Fahrgäste und Besatzung im Notfall sammeln.
8. Auf Kabinenschiffen muß die für Notfälle erforderliche Sicherheitsrolle nach den geltenden verkehrspolizeilichen Vorschriften mit Aufgaben der Besatzung und des Personals vorhanden sein. Die Aufgaben müssen angegeben sein für die folgenden Fälle:
  - a) Leckhavarie;
  - b) Feuer an Bord;
  - c) Evakuierung der Fahrgäste;
  - d) Mann über Bord.

Zur Sicherheitsrolle gehört ein Sicherheitsplan des Schiffes, auf dem deutlich und übersichtlich unter anderem bezeichnet sind:

- a) Rettungs- und Sicherheitsausrüstung;
- b) wasserdichte Türen unterdecks und ihre Bedienungsstellen, sowie sonstige Öffnungen nach Artikel 15.03 Nr. 2 und 6;
- c) feuerhemmende Türen;
- d) Feuerklappen;
- e) Alarmanlagen;
- f) Feuermeldesystem;
- g) Feuerlöschanlagen und Feuerlöscher;
- h) Fluchtwege und -ausgänge;
- i) Notstromanlage;
- j) Bedienungsorgane der Lüftungsanlagen;
- k) Landanschlüsse;
- l) Absperrorgane der Brennstoffzufuhrleitungen;
- m) Flüssiggasanlagen;
- n) Lautsprecheranlagen;
- o) Sprechfunkanlagen.

Sicherheitsrolle und Sicherheitsplan müssen den Sichtvermerk der Untersuchungskommission tragen und an geeigneten Stellen deutlich sichtbar aufgehängt sein.

9. Auf Kabinenschiffen muß an dazu geeigneten Stellen ein Übersichtsplan der Fluchtwege für die Fahrgäste aufgehängt sein. Dieser Plan kann mit dem Sicherheitsplan nach Nr. 8 kombiniert sein.

In jeder Kabine müssen sich die notwendigen Angaben für das Verhalten der Fahrgäste bei Alarm, Feuer, Havarie und Evakuierung sowie über den Aufstellungsort der Rettungsmittel befinden.

Diese Angaben müssen in Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch vorhanden sein.

10. Bei Schiffskörpern aus Holz, Aluminium oder Kunststoff müssen die Maschinenräume entweder aus Werkstoffen nach Artikel 3.04 Nr. 3 und 5 hergestellt oder mit einer festeingebauten Feuerlöschanlage nach Artikel 10.03 Nr. 5 versehen sein.

#### *Artikel 15.11*

#### **Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von Abwässern**

1. Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen müssen mit Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen ausgerüstet sein.
2. Abwassersammeltanks müssen einen ausreichenden Inhalt haben. Die Tanks müssen mit einer Einrichtung zur Feststellung des Füllstandes oder des Füllungsgrades versehen sein. Zur Entleerung der Tanks müssen bordeigene Pumpen und Leitungen vorhanden sein, mit denen das Abwasser an Anlegestellen auf beiden Seiten des Schiffes abgeleitet werden kann. Die Leitungen müssen mit einem Abgabeanschluß nach der europäischen Norm EN 1306 versehen sein.
3. Bordkläranlagen müssen an ihrem Auslauf die Grenzwerte entsprechend den geltenden verkehrspolizeilichen Vorschriften ohne vorherige Verdünnung ständig einhalten können. Unmittelbar vor dem Auslauf muß eine Probeentnahmeeinrichtung vorhanden sein.