

**RICHTLINIE 2002/35/EG DER KOMMISSION**  
**vom 25. April 2002**  
**zur Änderung der Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für**  
**Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr**  
 (Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr <sup>(1)</sup>, geändert durch die Richtlinie 1999/19/EG <sup>(2)</sup> der Kommission, insbesondere deren Artikel 8,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Torremolinos-Protokoll zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 (nachstehend „Torremolinos-Protokoll“ genannt) wurde am 2. April 1993 verabschiedet.
- (2) Mit der Richtlinie 97/70/EG wird eine harmonisierte Sicherheitsregelung für bestimmte Fischereifahrzeuge durch die Anwendung des Torremolinos-Protokolls auf dieselben getroffen.
- (3) Um Stimmigkeit in der Anwendung der Vorschriften in der Anlage zum Torremolinos-Protokoll zu gewährleisten, erscheint es im Hinblick auf die Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 97/70/EG erforderlich, die dem Ermessen der Verwaltungen der Mitgliedstaaten anheim gestellte Auslegung einiger dieser Bestimmungen zu harmonisieren. Diese harmonisierten Auslegungen sollten nur für am oder nach dem 1. Januar 2003 gebaute Fischereifahrzeuge gelten, denn sie implizieren erhebliche Veränderungen in deren Konstruktion.
- (4) Die Richtlinie 97/70/EG sollte daher entsprechend geändert werden.
- (5) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen stimmen mit der Stellungnahme des durch Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates <sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie der Kommission 98/74/EG <sup>(4)</sup>, eingesetzten Ausschusses überein —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Anhang I der Richtlinie 97/70/EG wird durch den Text im Anhang zu dieser Richtlinie ersetzt.

*Artikel 2*

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen vor dem 1. Januar 2003 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. Sie wenden diese Vorschriften ab dem 1. Januar 2003 an.

Bei dem Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle innerstaatlichen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 3*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

*Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 25. April 2002

*Für die Kommission*

Loyola DE PALACIO

*Vizepräsident*

<sup>(1)</sup> ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 48.

<sup>(3)</sup> ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

<sup>(4)</sup> ABl. L 276 vom 13.10.1998, S. 7.

## ANHANG

## „ANHANG I

**Anpassung von Bestimmungen der Anlage zum Torremolinos-Protokoll von 1993 zwecks Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 97/70/EG des Rates**

Im Sinne dieser Anlage bedeutet:

1. Neues am oder nach dem 1. Januar 2003 gebautes Fischereifahrzeug ein neues Fischereifahrzeug, für welches:
  - a) am oder nach dem 1. Januar 2003 der Bauauftrag oder ein größerer Umbauftrag erteilt worden ist oder
  - b) der Bauauftrag oder ein größerer Umbauftrag vor dem 1. Januar 2003 erteilt worden ist und das mindestens drei Jahre nach diesem Datum abgeliefert wird oder
  - c) in Ermangelung eines Bauauftrages am oder nach dem 1. Januar 2003:
    - der Kiel gelegt ist oder
    - der für ein bestimmtes Schiff erkennbare Bau begonnen hat oder
    - die Montage von mindestens 50 Tonnen oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert geringer ist.

**TEIL A****Anpassungen zwecks Anwendung auf alle durch die Richtlinie erfassten Fischereifahrzeuge außer neuen am oder nach dem 1. Januar 2003 gebauten Fischereifahrzeugen****KAPITEL I: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN****Regel 2: Begriffsbestimmungen**

Nummer 1 Die Begriffsbestimmung für ‚neues Fahrzeug‘ unter Nummer 1 wird durch die Begriffsbestimmung für ‚neues Fischereifahrzeug‘ in Artikel 2 der Richtlinie ersetzt.

**KAPITEL V: BRANDSCHUTZ, FEUERANZEIGE, FEUERLÖSCHUNG UND BRANDBEKÄMPFUNG****Regel 2: Begriffsbestimmungen**

Nummer 2 ‚Normal-Brandversuch‘ wird in Bezug auf die genormte Temperaturkurve am Ende wie folgt geändert:

... Die genormte Zeit-Temperaturkurve wird durch eine gleichmäßige Kurve bestimmt, die durch folgende Punkte verläuft, die die Temperatur im Ofeninneren angeben:

— Anfangstemperatur im Ofeninneren:	20 °C
— nach Ablauf der ersten 5 Minuten:	576 °C
— nach Ablauf der ersten 10 Minuten:	679 °C
— nach Ablauf der ersten 15 Minuten:	738 °C
— nach Ablauf der ersten 30 Minuten:	841 °C
— Nach Ablauf der ersten 60 Minuten:	945 °C.

**KAPITEL VII: RETTUNGSMITTEL UND -VORRICHTUNGEN****Regel 1: Anwendungsbereich**

Nummer 2 erhält folgende Fassung: ‚Die Regeln 13 und 14 finden auch auf vorhandene Fischereifahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr Anwendung, sofern die Verwaltung die Durchführung der Vorschriften dieser Regeln bis zum 1. Februar 1999 zurückstellen kann.‘

**Regel 13: Funkrettungsmittel**

Nummer 2 erhält folgende Fassung: ‚UKW-Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen), mit denen vorhandene Fahrzeuge ausgerüstet worden sind und die den von der Organisation angenommenen Leistungsnormen nicht entsprechen, können von der Verwaltung bis zum 1. Februar 1999 zugelassen werden, wenn sie nach Auffassung der Verwaltung zusammen mit zugelassenen UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) verwendet werden können.‘

**KAPITEL IX: FUNKVERKEHR****Regel 1: Anwendungsbereich**

Nummer 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Bei vorhandenen Fahrzeugen kann die Verwaltung die Durchführung der Vorschriften jedoch bis zum 1. Februar 1999 zurückstellen.“

**Regel 3: Befreiungen**

Nummer 2 Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

„wenn das Fahrzeug vor dem 1. Februar 2001 auf Dauer außer Dienst gestellt wird.“

**TEIL B****Anpassungen zwecks Anwendung auf neue am oder nach dem 1. Januar 2003 gebaute Fischereifahrzeuge**

Der bestehende Wortlaut der nachstehenden Regeln erhält folgende Fassung:

**KAPITEL I: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN****Regel 2: Begriffsbestimmungen**

Unterabsatz 22 Buchstabe a) Ziffer ii)

Bei Fahrzeugen unter 45 m Länge muss das Schott in einem Abstand von mindestens 5 v. H. der Schiffslänge, höchstens aber von 1,35 Meter + 5 v. H. der Schiffslänge vom vorderen Lot angeordnet sein.

**Regel 6: Besichtigungen**

Unterabsatz 1 Buchstabe c)

Zusätzlich zu der in Unterabschnitt b) Ziffer i) vorgeschriebenen regelmäßigen Besichtigung erfolgen Zwischenbesichtigungen der Bauausführung oder der Maschinenanlage des Fahrzeugs in Abständen von zwei Jahren plus/minus drei Monaten bei aus anderen Materialien als Holz gebauten Fahrzeugen und in von der Verwaltung festzulegenden Zeitabständen bei aus Holz gebauten Fahrzeugen. Diese Besichtigung hat ebenfalls die Gewähr dafür zu bieten, dass keine Änderungen vorgenommen wurden, welche die Sicherheit des Fahrzeugs oder der Besatzung nachteilig beeinflussen könnten.

**KAPITEL II: BAUART WASSERDICHTIGKEIT UND AUSRÜSTUNG****Regel 1: Bauart**

Nummer 1

Festigkeit und Bauart des Schiffskörpers, der Aufbauten, Deckshäuser, Maschinenschächte, Niedergänge und sonstiger Bauten und Fahrzeugausrüstungen müssen allen vorhersehbaren Bedingungen des beabsichtigten Einsatzes ausreichend standhalten und den Vorschriften einer anerkannten Organisation entsprechen.

**Regel 2: Wasserdichte Türen**

Nummer 1

Die Anzahl der nach Regel 1 Absatz 3 erforderlichen Öffnungen in wasserdichten Schotten muss so gering gehalten sein, wie es die allgemeinen Anordnungen und die Einsatzerfordernisse des Fahrzeugs zulassen; die Öffnungen müssen mit wasserdichten Schließvorrichtungen versehen sein, die den Vorschriften einer anerkannten Organisation entsprechen. Wasserdichte Türen müssen die gleiche Festigkeit haben wie die angrenzende undurchbrochene Bauausführung.

**Regel 2: Wasserdichte Türen**

Unterabsatz 3 Buchstabe a)

Auf Fahrzeugen von 45 m und mehr Länge sind die wasserdichten Türen Schiebetüren:

in Räumen, in denen sie auf See geöffnet werden sollen, wenn sie so angebracht sind, dass ihre Sülle unter der Tiefladelinie liegen, sofern die Verwaltung unter Berücksichtigung der Art und des Betriebes des Fahrzeugs dies nicht für undurchführbar oder unnötig hält.

Seitens eines Mitgliedstaates zugelassene Ausnahmen von dieser Regel unterliegen dem Verfahren nach Artikel 4 dieser Richtlinie.

**Regel 5: Luken**

Nummer 3

Die Anordnungen zur wetterdichten Sicherung der hölzernen Lukendeckel müssen den Normen in Regeln 14 und 15 von Anhang I des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 entsprechen<sup>(1)</sup>.

**Regel 9: Lüfter**

Nummer 1

Bei Fahrzeugen von 45 m und mehr Länge beträgt die Höhe der Lüftersülle über Deck, mit Ausnahme der Maschinenraumlüftersülle, mindestens 900 Millimeter auf dem Arbeitsdeck und mindestens 760 Millimeter auf dem Aufbaudeck. Bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge beträgt die Höhe dieser Sülle 760 Millimeter bzw. 450 Millimeter. Die Höhe der Maschinenraumlüftersülle über Deck, die für die ständige Lüftung des Maschinenraums und, bei Bedarf, die sofortige Belüftung des Generatorraums dienen, muss allgemein Regel II/9(3) entsprechen. Wo dies wegen der Ausmaße und Anordnungen des Schiffes nicht durchführbar ist, können geringere Höhen, in keinem Fall jedoch unter 900 mm über dem Arbeitsdeck zugelassen werden, sofern wetterdichte Schließvorrichtungen gemäß Regel II/9(2) zusammen mit anderen geeigneten Anordnungen eine ununterbrochene angemessene Belüftung der Räume gewährleisten.

**Regel 12: Runde und eckige Schiffsfenster**

Nummer 6

Die Verwaltung kann in den seitlichen und hinteren Schotten der Deckshäuser auf oder über dem Arbeitsdeck runde und eckige Schiffsfenster ohne Blende zulassen, wenn sie überzeugt ist, dass die Sicherheit des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt wird, und unter Berücksichtigung der Vorschriften anerkannter Organisationen aufgrund der einschlägigen ISO-Normen.

**Regel 15: Anker- und Vertäuausrüstung**

Es sind Ankereinrichtungen vorzusehen, die sich schnell und zuverlässig bedienen lassen und aus Ankergerät, Ankerketten oder Drahtseilen, Stoppern und einer Ankerwinde oder anderen Vorkehrungen zum Fallenlassen und Lichten des Ankers sowie zum Halten des Fahrzeugs vor Anker unter allen voraussehbaren Einsatzbedingungen bestehen. Die Fahrzeuge sind ferner mit angemessener Vertäuausrüstung zum zuverlässigen Vertäuen unter allen Betriebsbedingungen auszustatten. Die Anker- und Vertäuausrüstung muss den Bestimmungen einer anerkannten Organisation entsprechen.

**KAPITEL III: STABILITÄT UND SEETÜCHTIGKEIT****Regel 1: Allgemeines**

Die Fahrzeuge müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie den Vorschriften dieses Kapitels unter den in Regel 7 bezeichneten Betriebsbedingungen entsprechen. Die Berechnungen der Kurven der aufrichtenden Hebelarme sind gemäß dem IMO-Code über die Stabilität des unbeschädigten Schiffes (Intakstabilität) für alle Schiffstypen<sup>(2)</sup> anzustellen.

**Regel 2: Stabilitätskriterien**

Nummer 1

Es müssen folgende Mindeststabilitätskriterien erfüllt werden, sofern die Verwaltung sich nicht davon überzeugt hat, dass aufgrund praktischer Erfahrungen abweichende Werte gerechtfertigt sind. Jede durch einen Mitgliedstaat zugelassene Abweichung von den vorgeschriebenen Mindeststabilitätskriterien muss dem Verfahren nach Artikel 4 dieser Richtlinie<sup>(3)</sup> entsprechen.

Unterabsatz 1 Buchstabe d)

Die metazentrische Anfangshöhe GM darf 350 Millimeter bei Eindeckfahrzeugen nicht unterschreiten. Bei Fahrzeugen mit vollzentrischem Aufbau kann die metazentrische Höhe mit Genehmigung der Verwaltung herabgesetzt werden; sie darf jedoch keinesfalls 150 Millimeter unterschreiten. Eine durch einen Mitgliedstaat zugelassene Herabsetzung der metazentrischen Höhe muss dem Verfahren nach Artikel 4 dieser Richtlinie entsprechen.

<sup>(1)</sup> Internationales Freibord-Abkommen von 1966 entsprechend der Vereinbarung auf der Internationalen Freibord-Konferenz vom 5. April 1966, angenommen durch Entschließung A.133(V) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 25. Oktober 1967.

<sup>(2)</sup> Code über die Intakstabilität aller in IMO-Regelwerken behandelten Schiffstypen, angenommen durch Entschließung A.749(18) vom 4. November 1993, geändert durch die Entschließung MSC.75(69).

<sup>(3)</sup> Die Stabilitätskriterien für Offshore-Versorgungsschiffe in Nummer 4.5.6.2.1 bis 4.5.6.2.4 des IMO-Codes über die Intakstabilität aller in IMO-Regelwerken behandelten Schiffstypen können als den Kriterien in Regel 2 Nummer 1 Buchstabe a) bis c) gleichwertig angesehen werden. Diese Gleichwertigkeit ist mit Zustimmung der Verwaltung nur für Fischereifahrzeuge zugrunde zu legen, deren Rumpfform der eines Offshore-Versorgungsschiffes gleicht.

Nummer 3

Wird zur Einhaltung des Absatzes 1 Ballast verwendet, so müssen seine Art und Anordnung den Anforderungen der Verwaltung genügen. In Fahrzeugen unter 45 m Länge muss solcher Ballast fest sein. Fester Ballast muss aus Feststoffen bestehen und sicher im Fahrzeug befestigt sein. Die Verwaltung kann Flüssigballast in vollständig gefüllten Tanks zulassen, welche an keine Pumpanlage des Schiffes angeschlossen sind. Wird zur Einhaltung des Absatzes 1 Flüssigballast als fester Ballast verwendet, müssen die näheren Angaben dazu in der Konformitätsbescheinigung und im Stabilitätsbuch vermerkt sein.

Fester Ballast darf ohne Genehmigung der Verwaltung nicht umgestaut oder aus dem Schiff entfernt werden.

#### Regel 4: **Besondere Fangmethoden**

Fahrzeuge mit besonderen Fangmethoden, bei denen während der Fangarbeiten zusätzliche äußere Kräfte auf das Fahrzeug einwirken, müssen die Stabilitätskriterien der Regel 2 Nummer 1 erfüllen, die, falls erforderlich, auf Anforderung der Verwaltung entsprechend erhöht werden. Fahrzeuge, die Baumkurrenfischerei betreiben, müssen folgende erhöhte Stabilitätskriterien erfüllen:

- a) die Kriterien für die Fläche unter der Kurve des aufrichtenden Hebelarms und für die aufrichtenden Hebelarme gemäß Regel 2 Nummer 1 Buchstabe a) und b) sind um 20 % zu erhöhen;
- b) die metazentrische Höhe darf nicht weniger als 500 mm betragen
- c) die Kriterien unter Buchstabe a) gelten nur für Fahrzeuge mit einer installierten Antriebsleistung bis einschließlich des nach der folgenden Formel gegebenen Wertes in Kilowatt:
  - $N = 0,6 L_s^2$  für Schiffe bis zu 35 m Länge und
  - $N = 0,7 L_s^2$  für Schiffe einer Länge von 37 m und mehr.
  - Bei Schiffslängen zwischen diesen Werten wird der Koeffizient für  $L_s$  durch Interpolation zwischen 0,6 und 0,7 ermittelt.
  - $L_s$  ist die Länge über alles entsprechend dem Schiffsmessbrief.

Überschreitet die installierte Antriebsleistung die in den oben stehenden Formeln angegebene Antriebsleistung, werden die unter Buchstabe a) genannten Kriterien in direkter Entsprechung zu der höheren Antriebsleistung erhöht.

Die oben angegebenen erhöhten Stabilitätskriterien für Baumkurren-Fischereifahrzeuge müssen unter den in Regel 7 Nummer 1 dieses Kapitels genannten Bedingungen zur Zufriedenheit der Verwaltung erfüllt sein.

Für die Berechnung der Stabilität ist davon auszugehen, dass die Bäume in einem Winkel von 45 Grad über der Waagerechten aufgeheißt sind.

#### Regel 5: **Starker Wind und Rollen**

Die Fahrzeuge müssen in der Lage sein, den Auswirkungen von starkem Wind und Rollen bei entsprechendem Seegang standzuhalten, wobei die jahreszeitlich bedingten Wetterverhältnisse, der Seegang im Einsatzgebiet des Fahrzeugs sowie die Art des Fahrzeugs und seines Betriebs zu berücksichtigen sind. Die einschlägigen Berechnungen sind entsprechend dem IMO-Code über die Stabilität des unbeschädigten Schiffes (Intaktstabilität) für alle Schiffstypen anzustellen.

#### Regel 8: **Eisansatz**

Diese Regel gilt mit Ausnahme der in der Fußnote erwähnten Änderung der angenommenen Vereisung nach Ermessen der Verwaltung <sup>(1)</sup>.

#### Regel 9: **Krängungsversuch**

Nummer 2

Werden an einem Fahrzeug Veränderungen vorgenommen, die seinen Betriebszustand ‚Leeres Schiff‘ und/oder die Lage des Gewichtsschwerpunktes beeinflussen, so ist, falls die Verwaltung es unter Berücksichtigung der Stabilitätsmargen des Fahrzeugs für notwendig erachtet, mit dem Fahrzeug ein erneuter Krängungsversuch durchzuführen, und die Stabilitätsunterlagen sind zu überarbeiten. Jedenfalls ist mit dem Fahrzeug ein erneuter Krängungsversuch durchzuführen, wenn die Leergewichtabweichung mehr als 2 % des ursprünglichen Leergewichts beträgt und nicht anhand von Berechnungen dargestellt werden kann, dass das Fahrzeug weiterhin die Stabilitätskriterien erfüllt.

<sup>(1)</sup> Bezüglich Fahrtgebiete, in denen Eisansatz vorkommen kann und Änderungen der angenommenen Vereisung vorgeschlagen werden, siehe auch die Leitlinien über Eisansatz in Empfehlung 2 von Anlage 3 der Schlussakte der Konferenz von Torremolinos.

**Regel 12: Bughöhe**

Der Bug muss hoch genug sein, um ein übermäßiges Übernehmen von Wasser zu vermeiden.

Für Fahrzeuge mit beschränktem Einsatzgebiet bis zu 10 Meilen Entfernung von der Küste wird die Mindesthöhe des Bugs von der Verwaltung unter Berücksichtigung der jahreszeitlich bedingten Wetter- und Seegangsverhältnisse im Einsatzgebiet des Fahrzeugs sowie der Art des Fahrzeugs und seines Betriebs festgelegt.

Für Fahrzeuge in allen anderen Einsatzgebieten,

1. auf denen während des Fangbetriebes der Fang durch Luken auf einem freiliegenden Arbeitsdeck vor dem Deckshaus oder Aufbauten in die Fischladeräume weggestaut werden muss, ist die Mindesthöhe des Bugs entsprechend der Berechnungsmethode in Empfehlung 4 von Anlage 3 zur Schlussakte der Konferenz von Torremolinos zu ermitteln;
2. auf denen der Fang durch eine von Deckshaus oder Aufbauten geschützte Luke auf einem freiliegenden Arbeitsdeck in die Fischladeräume weggestaut werden muss, hat die Mindesthöhe des Bugs Regel 39 von Anhang I des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 zu entsprechen, darf aber 2 000 mm nicht unterschreiten. In diesem Zusammenhang ist an Stelle des Sommerfreibords von dem größten zulässigen Betriebstiefgang auszugehen.

**Regel 14: Unterteilung und Leckstabilität**

Fahrzeuge von 100 Meter und mehr Länge und einer Gesamtzahl von 100 oder mehr beförderten Personen müssen in der Lage sein, nach der Flutung einer beliebigen als beschädigt geltenden Abteilung mit positiver Stabilität schwimmfähig zu bleiben, wobei die Art des Fahrzeugs, der beabsichtigte Dienst und das Einsatzgebiet<sup>(1)</sup> zu berücksichtigen sind. Entsprechende Berechnungen sind anhand der in der Fußnote genannten Leitlinien anzustellen.

**KAPITEL IV: MASCHINEN UND ELEKTRISCHE ANLAGEN SOWIE ZEITWEISE UNBESETZTE MASCHINENRÄUME****Regel 3: Allgemeines**

Nummer 1

Hauptantriebsanlagen, Steuerungs- und Überwachungsanlagen, Dampfleitungen, Brennstoff-, Druckluft-, elektrische und Kühlsysteme, Hilfsmaschinen, Kessel und sonstige Druckbehälter, Rohrleitungs- und Pumpenanlagen, Rudereinrichtungen sowie Getriebe, Wellen und Kupplungen zur Kraftübertragung müssen entsprechend den Vorschriften einer anerkannten Organisation konstruiert, gebaut, erprobt, eingebaut und gewartet werden. Diese Maschinen und Einrichtungen sowie Hebezeuge, Winden, Fischbearbeitungs- und Fischverarbeitungsanlagen müssen so geschützt sein, dass die Gefahren für die Personen an Bord auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Beweglichen Teilen, heißen Oberflächen und anderen Gefahren ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Nummer 7

Der Verwaltung ist der Nachweis zu erbringen, dass die Regeln 16 bis 18 entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation einheitlich durchgeführt und angewandt werden<sup>(2)</sup>.

Nummer 9

Entsprechend den Anforderungen der Verwaltung sind Maßnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass alle Einrichtungen unter allen Betriebsbedingungen einschließlich des Manövrierens zuverlässig arbeiten und dass entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation Vorkehrungen für regelmäßige Prüfungen und planmäßige Kontrollen getroffen werden, damit ein zuverlässiger Dauerbetrieb gewährleistet ist.

Nummer 10

Die Fahrzeuge müssen entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation Bescheinigungen mitführen, durch die ihre Eignung für einen Betrieb mit zeitweise unbesetzten Maschinenräumen belegt wird.

**Regel 6: Dampfkessel, Speisesysteme und Dampfröhrlungen**

Nummer 1

Jeder Dampfkessel und jeder nicht befeuerte Dampferzeuger ist mit mindestens zwei Sicherheitsventilen mit ausreichender Abblasleistung zu versehen. Im Hinblick auf die Leistung oder andere Merkmale eines Dampfkessels oder eines nicht befeuerten Dampferzeugers kann die Verwaltung jedoch die Ausrüstung mit nur einem Sicherheitsventil gestatten, wenn sichergestellt ist, dass dadurch ein entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation angemessener Schutz vor Überdruck gewährleistet ist.

<sup>(1)</sup> Siehe auch die Leitlinien zu Berechnungen der Unterteilung und Leckstabilität in Empfehlung 5 von Anlage 3 der Schlussakte der Konferenz von Torremolinos.

<sup>(2)</sup> Siehe auch die Empfehlungen der Internationalen Elektrotechnik-Kommission, insbesondere Veröffentlichung 92, 'Elektrische Anlagen auf Schiffen'.

**Regel 8: Steuerung der Antriebsanlage vom Ruderhaus**

Unterabsatz 1 Buchstabe b)

Ist eine Fernsteuerung der Antriebsanlage vom Ruderhaus aus vorgesehen, so gilt Folgendes: die unter Buchstabe a) bezeichnete Fernsteuerung ist durch eine den Bestimmungen einer anerkannten Organisation genügende Steuerungseinrichtung durchzuführen, die gegebenenfalls mit einem Überlastungsschutz der Antriebsanlage versehen ist;

**Regel 10: Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle**

Nummer 4

Brennstoffleitungen, bei deren Beschädigung Brennstoff aus einem oberhalb des Doppelbodens befindlichen Vorrats-, Setz- oder Tagestank ausfließen würde, sind mit einem Absperrhahn oder -ventil am Tank zu versehen, der bei einem Brand in dem entsprechenden Raum von einer außerhalb dieses Raumes liegenden sicheren Stelle aus geschlossen werden kann. Sofern Tieftanks in einem Wellen- oder Rohrtunnel oder in einem ähnlichen Raum liegen, sind an den Tanks Absperrventile anzubringen; jedoch ist in diesem Fall außerhalb des Tunnels oder ähnlichen Raumes ein zusätzliches Ventil anzubringen, um bei einem Brand die Leitung bzw. Leitungen absperrern zu können. Wird dieses zusätzliche Ventil im Maschinenraum angebracht, so muss es von einer Stelle außerhalb dieses Raumes zu bedienen sein.

Nummer 7 Buchstabe a)

Die Brennstoffleitungen und ihre Ventile und Armaturen müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff sein, sofern ein Minimum an flexiblen Leitungen zulässig ist. Derartige flexible Leitungen und ihre Anschlüsse müssen von angemessener Festigkeit und aus entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation zugelassenen flammenbeständigen Werkstoffen gebaut sein oder einen entsprechenden Überzug haben. Die Beschläge für diese flexiblen Leitungen müssen dem IMO-MS-C-Rundschreiben 647 ‚Leitlinien zur Vermeidung von Lecks aus Leitungen für brennbare Flüssigkeiten‘ entsprechen.

Nummer 10

Die Einrichtungen für die Lagerung, Verteilung und Verwendung von Öl, das in Druckschmiersystemen verwendet wird, müssen den Bestimmungen einer anerkannten Organisation genügen. Derartige Einrichtungen in Maschinenräumen der Gruppe A und, soweit durchführbar, auch in sonstigen Maschinenräumen müssen zumindest den Absätzen 1, 3, 6 und 7 und, sofern nach den Bestimmungen einer anerkannten Organisation erforderlich, den Absätzen 2 und 4 entsprechen. Das schließt die Verwendung von Durchflussschaugläsern im Schmiersystem nicht aus, sofern durch Versuche der Nachweis erbracht ist, dass sie gegen Brand ausreichend widerstandsfähig sind.

Nummer 11

Die Einrichtungen für die Lagerung, Verteilung und Verwendung entzündbarer Öle, die unter Druck in Kraftübertragungssystemen verwendet werden, ausgenommen die in Absatz 10 bezeichneten Öle in Steuer-, Bedienungs- und Heizsystemen, müssen den Bestimmungen einer anerkannten Organisation genügen. An Orten, an denen Zündquellen vorhanden sind, müssen derartige Einrichtungen zumindest den Absätzen 2 und 6 sowie in Bezug auf Festigkeit und Bauart den Absätzen 3 und 7 entsprechen.

**Regel 12: Lärmschutz**

Es sind Maßnahmen zu treffen, die den Lärm, dem das Personal in den Maschinenräumen ausgesetzt ist, auf den im IMO-Code über Lärmpegel auf Schiffen<sup>(1)</sup> angegebenen Pegel herabsetzen.

**Regel 13: Ruderanlage**

Nummer 1

Fahrzeuge müssen mit einer Hauptruderanlage und einer Hilfsrunderanlage ausgerüstet sein, die den Bestimmungen einer anerkannten Organisation genügen. Die Hauptruderanlage und die Hilfsrunderanlage sind so anzuordnen, dass — soweit angemessen und durchführbar — durch eine einzelne Störung in einer von ihnen die andere nicht funktionsuntüchtig wird.

**Regel 16: Hauptstromquelle**

Unterabsatz 1 Buchstabe a)

Bildet elektrische Energie das einzige Mittel für den Betrieb der für den Antrieb und die Sicherheit des Fahrzeugs wesentlichen Hilfseinrichtungen, so muss eine Hauptstromquelle vorhanden sein, die aus mindestens zwei Generatorenagregaten besteht, von denen eines durch die Hauptantriebsmaschine angetrieben werden kann. Entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation können andere Einrichtungen mit gleichwertiger elektrischer Leistung zugelassen werden.

<sup>(1)</sup> Code über Lärmpegel auf Schiffen, angenommen durch die Entschliessung A.468(XII) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 19. November 1981.

**KAPITEL V: BRANDSCHUTZ, FEUERANZEIGE, FEUERLÖSCHUNG UND BRANDBEKÄMPFUNG****Regel 1: Allgemeines**

Unterabsatz c)

Methode III F: Einbau eines selbsttätigen Feuermelde- und Anzeigesystems in allen Räumen, in denen mit dem Ausbruch eines Brandes gerechnet werden kann, im Allgemeinen ohne Einschränkung hinsichtlich des Typs der inneren Trennschotte; jedoch darf die Fläche eines oder mehrerer durch Trennflächen des Typs ‚A‘ oder ‚B‘ begrenzter Unterkunftsräume in keinem Fall 50 Quadratmeter überschreiten. Bei Gesellschaftsräumen kann die Verwaltung jedoch diese Fläche bis auf 75 m<sup>2</sup> vergrößern.

**Regel 2: Begriffsbestimmungen**

Nummer 1

„Nicht brennbarer Werkstoff“ ist Werkstoff, der weder brennt noch entzündbare Dämpfe in solcher Menge entwickelt, dass sie sich bei einer Erhitzung auf etwa 750 °C selbst entzünden; dies ist entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren<sup>(1)</sup> nachzuweisen. Jeder andere Werkstoff ist brennbarer Werkstoff.

Nummer 2 ‚Normal-Brandversuch‘ erhält folgende Fassung:

Normal-Brandversuch ist ein Versuch, bei dem Probekörper der entsprechenden Schotte oder Decks in einem Brandversuchssofen Temperaturen ausgesetzt werden, die ungefähr der genormten Zeit-Temperaturkurve entsprechen. Die Prüfverfahren müssen dem IMO-Code für Brandprüfverfahren entsprechen.

Nummer 3 (letzter Satz)

Die Verwaltung schreibt einen Versuch an einem Muster-Schott oder -Deck vor, um sicherzustellen, dass den obigen Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung nach dem IMO-Code für Brandprüfverfahren entsprochen wird.

Nummer 4 (letzter Satz)

Die Verwaltung schreibt einen Versuch an einer Muster-Trennfläche vor, um sicherzustellen, dass den obigen Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung nach dem IMO-Code für Brandprüfverfahren entsprochen wird.

Nummer 6 (letzter Satz)

Die Verwaltung schreibt einen Versuch an einer Muster-Trennfläche vor, um sicherzustellen, dass den obigen Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung nach dem IMO-Code für Brandprüfverfahren entsprochen wird.

Nummer 9

Geringes Brandausbreitungsvermögen bedeutet, dass Flächen mit dieser Bezeichnung die Ausbreitung eines Brandes in geeigneter Weise einschränken; diese Eigenschaft ist entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.

**Regel 4: Schotte in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen**

Nummer 4

Methode III F: Für die Herstellung der Schotte, soweit sie nicht nach dieser oder einer anderen Regel dieses Teils Trennflächen vom Typ ‚A‘ oder ‚B‘ sein müssen, besteht keine Einschränkung. Die Fläche eines oder mehrerer durch eine durchlaufende Trennfläche vom Typ ‚A‘ oder ‚B‘ begrenzter Unterkunftsräume darf in keinem Fall 50 Quadratmeter überschreiten, abgesehen von Einzelfällen, in denen nach Tabelle 1 in Regel 7 Schotte vom Typ ‚C‘ vorgeschrieben sind. Bei Gesellschaftsräumen kann die Verwaltung jedoch diese Fläche bis auf 75 m<sup>2</sup> vergrößern.

**Regel 7: Feuerbeständigkeit der Schotte und Decks**

Letzte Anmerkung zu den Tabellen

(\*) Erscheint in den Tabellen ein Sternchen, so muss die Trennfläche aus Stahl oder gleichwertigem Werkstoff sein; sie braucht jedoch nicht vom Typ ‚A‘ zu sein.

Wo ein Deck zur Durchführung von elektrischen oder Rohrleitungen sowie Lüftungsschächten durchbrochen ist, sind diese Durchbrüche gegen das Eindringen von Flammen und Rauch abzudichten.

<sup>(1)</sup> Internationaler Code über die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code), angenommen durch den Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation mit Entschließung MSC.61(67).



**Regel 8: Einzelheiten der Bauart**

Absatz 3, Methoden IF, IIF und IIIF

- a) Außer in Laderäumen oder Wirtschaftskühlräumen müssen Isolierwerkstoffe nicht brennbar sein. Feuchtigkeitsschutz und Klebstoffe, die im Zusammenhang mit der Isolierung verwendet werden, sowie die Isolierung der Rohrhalterungen bei Kältesystemen brauchen nicht aus nicht brennbarem Werkstoff zu bestehen, müssen jedoch in möglichst geringer Menge verwendet werden, und ihre freiliegenden Flächen müssen eine Widerstandsfähigkeit gegen die Flammenausbreitung entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren aufweisen. Die Oberfläche der Isolierung muss in Räumen, in denen es zum Freiwerden von Ölerzeugnissen kommen kann, undurchlässig für Öl und Öldämpfe sein.

**Regel 9: Lüftungsanlagen**

Unterabsatz 1 Buchstabe a)

Lüftungskanäle müssen aus nicht brennbarem Werkstoff sein. Kurze Kanäle jedoch, die im Allgemeinen nicht länger als 2 Meter sind und einen Querschnitt von höchstens 0,02 Quadratmeter haben, brauchen nicht aus nicht brennbarem Werkstoff zu sein, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- i) Diese Kanäle müssen aus einem Werkstoff sein, der entsprechend dem IMO-Brandprüfverfahren eine geringe Brandgefahr aufweist.

**Regel 11: Verschiedenes**

Nummer 2

Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf freiliegenden Innenflächen verwendet werden, dürfen keine übermäßigen Mengen von Rauch, giftigen Gasen oder Dämpfen erzeugen; dies ist entsprechend dem IMO-Brandprüfverfahren nachzuweisen.

**Regel 12: Lagerung von Druckgasbehältern und gefährlichen Stoffen**

Nummer 4

Elektrische Leitungen und Armaturen sind in den Räumen zur Lagerung leicht entzündbarer Flüssigkeiten oder von Flüssiggas nicht zulässig, sofern sie nicht aus betrieblichen Gründen innerhalb der Räume benötigt werden. Werden solche elektrischen Armaturen angebracht, so müssen sie eine Typenzulassung aufweisen und der internationalen Norm IEC Veröffentlichung 79 'Elektrogeräte in explosionsgefährdeten Gasgemischen' genügen. Heizquellen sind von diesen Räumen fernzuhalten und an gut sichtbarer Stelle sind Schilder mit dem Hinweis 'Rauchen verboten' und 'Offenes Licht verboten' anzubringen.

**Regel 13: Fluchtwege**

Nummer 1

Treppen und Leitern, die zu den Unterkunftsräumen und Räumen führen, in denen die Besatzung normalerweise beschäftigt ist, mit Ausnahme der Maschinenräume, müssen so angeordnet sein, dass sie leicht begehbare Fluchtwege zum offenen Deck und von dort zu den Überlebensfahrzeugen bilden. Insbesondere gilt in Bezug auf diese Räume Folgendes:

- e) der stetige Verlauf der Fluchtwege muss den Anforderungen der Verwaltung genügen. Als Fluchtwege dienende Treppen und Gänge müssen mindestens 700 mm lichte Weite und auf einer Seite einen Handlauf aufweisen. Die lichte Weite von Türöffnungen, die den Zugang zu einer Treppe bilden, muss mindestens 700 mm betragen.

Nummer 2

Jeder Maschinenraum der Gruppe A muss zwei Fluchtwege entsprechend einer der folgenden Bestimmungen haben:

- a) zwei soweit wie möglich voneinander entfernt liegende stählerne Leitergruppen, die zu Türen im oberen Teil des Raumes führen, welche ebenso weit voneinander entfernt liegen und von denen aus das offene Deck erreicht werden kann. Im Allgemeinen muss eine der Leitern vom unteren Teil des Raumes bis zu einer sicheren Stelle außerhalb des Raumes einen ständigen Brandschutz bieten. Die Verwaltung kann jedoch auf diesen Schutz verzichten, wenn aufgrund der besonderen Anordnung oder Abmessungen des Maschinenraums ein sicheres Entkommen aus dem unteren Teil dieses Raumes möglich ist. Dieser Schutz muss aus Stahl bestehen, entsprechend der Norm Typ 'A 60' isoliert sein und am unteren Ende eine selbstschließende stählerne Tür derselben Norm haben, oder

**Regel 14: Selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Methode IIF)**

Nummer 11

Für jeden Berieselungsabschnitt müssen Ersatzsprinkler vorhanden sein.

Ersatzsprinkler müssen für alle an Bord eingebauten Typen und Leistungsgrößen in folgenden Verhältnissen vorhanden sein:

- unter 100 Sprinkler: 3 Ersatzsprinkler,
- unter 300 Sprinkler: 6 Ersatzsprinkler,
- 300 bis 1 000 Sprinkler: 12 Ersatzsprinkler.

**Regel 15: Selbsttätige Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Methode IIIF)**

Nummer 4

Das System muss auf eine ungewöhnliche Lufttemperatur, auf eine ungewöhnliche Rauchkonzentration oder auf andere Faktoren ansprechen, die den Beginn eines Brandes in einem der zu schützenden Räume anzeigen. Systeme, die auf die Lufttemperatur reagieren, müssen bei Temperaturen von 54 °C bis 78 °C in Tätigkeit treten, wenn der Temperaturanstieg auf diese Werte nicht mehr als 1 °C je Minute beträgt. Mit Zustimmung der Verwaltung kann die zulässige Temperatur, bei der das System in Tätigkeit tritt, in Trockenräumen und ähnlichen Räumen mit einer normalerweise hohen Raumtemperatur auf 30 °C über der Höchsttemperatur unter der Decke des betreffenden Raumes erhöht werden. Systeme, die auf Rauchkonzentration reagieren, müssen in Tätigkeit treten, wenn die Stärke eines Lichtstrahls verringert wird. Rauchmelder müssen typgeprüft und so eingestellt sein, dass sie bei einer durch Rauch verursachten Dämpfung der Helligkeit je Meter von mehr als 2 % bis 12,5 % ansprechen. Sonstige gleich wirksame Auslösemethoden können von der Verwaltung gestattet werden. Das Feuermeldesystem darf nicht für andere Zwecke verwendet werden.

**Regel 17: Feuerlöschpumpen**

Nummer 2

Könnte ein in einer einzelnen Abteilung ausgebrochener Brand alle Feuerlöschpumpen außer Betrieb setzen, so muss eine andere Löschwasserversorgung vorhanden sein. Auf Fahrzeugen von 75 Meter und mehr Länge muss diese andere Einrichtung eine fest eingebaute Notfeuerlöschpumpe mit eigenem Antrieb sein. Diese Notfeuerlöschpumpe muss zwei Wasserstrahlen mit einem Mindestdruck von 0,25 N/mm<sup>2</sup> abgeben können.

**Regel 20: Feuerlöscher**

Nummer 2

1. Für jeden Typ der an Bord befindlichen Feuerlöscher müssen für 100 % der ersten 10 und für 50 % der übrigen Feuerlöscher Reservefüllungen vorhanden sein, jedoch nicht mehr als 60.
2. Für mindestens 50 % der an Bord nicht nachfüllbaren Feuerlöscher sind anstelle von Reservefüllungen zusätzliche tragbare Feuerlöscher vorzusehen, die diesen in Bezug auf Füllmenge, Typ und Leistung gleichen.
3. Anweisungen zur Wiederbefüllung sollten an Bord mitgeführt werden. Zur Wiederbefüllung dürfen nur die für die fraglichen Feuerlöscher zugelassenen Reservefüllungen verwendet werden.

Nummer 4

Die Feuerlöscher müssen alljährlich von einer durch die Verwaltung befugten sachkundigen Person geprüft werden. Jeder geprüfte Feuerlöscher muss mit einem Prüfzeichen versehen sein. Alle Behälter für druckbefüllte Feuerlöscher und Treibgasflaschen für nicht druckbefüllte Feuerlöscher müssen alle 10 Jahre einer hydraulischen Druckprüfung unterzogen werden.

**Regel 21: Tragbare Feuerlöscher in Kontrollstationen und in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen**

Nummer 2

1. Für an Bord nachfüllbare Feuerlöscher müssen für 100 % der ersten 10 und für 50 % der übrigen Feuerlöscher Reservefüllungen vorhanden sein, jedoch nicht mehr als 60.
2. Für mindestens 50 % der an Bord nicht nachfüllbaren Feuerlöscher sind anstelle von Reservefüllungen zusätzliche tragbare Feuerlöscher vorzusehen.
3. Anweisungen zur Wiederbefüllung sollten an Bord mitgeführt werden. Zur Wiederbefüllung dürfen nur die für die fraglichen Feuerlöscher zugelassenen Reservefüllungen verwendet werden.

**Regel 24: Brandschutzausrüstungen**

Nummer 1

Mindestens zwei Brandschutzausrüstungen sind mitzuführen. Die Brandschutzausrüstungen müssen den Vorschriften des IMO-Codes für Brandsicherheitssysteme, Kapitel III, Reg. 2.1, 2.1.1 und 2.1.2 entsprechen. Für jedes Atemschutzgerät sind zwei Reserveluftladungen vorzusehen.

**Regel 25: Brandschutzplan**

Ein Brandschutzplan muss ständig offen ausgehängt sein. Der Inhalt dieses Plans muss den IMO-Entschlüssen A.654(16) ‚Graphische Symbole für Brandschutzpläne‘ und A.756(18) ‚Leitlinien für die durch Brandschutzpläne zu vermittelnden Informationen‘ entsprechen.

**Regel 28: Baulicher Brandschutz**

## Unterabsatz 2 Buchstabe a)

Auf Fahrzeugen, deren Schiffskörper aus nichtbrennbaren Werkstoffen besteht, müssen die Decks und Schotte, die Maschinenräume der Gruppe A von Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen oder von Kontrollstationen trennen, Trennflächen vom Typ ‚A-60‘ sein, wenn der Maschinenraum der Gruppe A kein fest eingebautes Feuerlöschsystem hat, und Trennflächen vom Typ ‚A-30‘, wenn ein solches System eingebaut ist. Decks und Schotte, die andere Maschinenräume von Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen oder von Kontrollstationen trennen, müssen Trennflächen vom Typ ‚A-0‘ sein.

Decks und Schotte, die Kontrollstationen von Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen trennen, müssen Trennflächen vom Typ ‚A‘ und entsprechend den Tabellen 1 und 2 in Regel 7 dieses Kapitels isoliert sein; jedoch kann die Verwaltung den Einbau von Trennflächen des Typs ‚B-15‘ zur Trennung von Räumen wie der Kapitänskajüte vom Ruderhaus zulassen, wenn solche Räume als Teil des Ruderhauses angesehen werden.

**Regel 31: Verschiedenes**

## Nummer 1

Freiliegende Flächen in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen, Gängen und Treppenschächten und die verborgen liegenden Oberflächen hinter Schotten, Decken, Tafelungen und Verkleidungen in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen müssen ein geringes Brandausbreitungsvermögen entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren aufweisen.

## Nummer 3

Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf freiliegenden Innenflächen verwendet werden, dürfen keine übermäßigen Mengen von Rauch, giftigen Gasen oder Dämpfen entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren erzeugen.

**Regel 32: Lagerung von Druckgasbehältern und gefährlichen Stoffen**

## Nummer 4

Elektrische Leitungen und Armaturen sind in den Räumen zur Lagerung leicht entzündbarer Flüssigkeiten oder von Flüssiggas nicht zulässig, sofern sie nicht aus betrieblichen Gründen innerhalb der Räume benötigt werden. Werden solche elektrischen Armaturen angebracht, so müssen sie eine Typgenehmigung aufweisen und den Bestimmungen der Internationalen Norm IEC, Veröffentlichung 79 genügen. Heizquellen sind von diesen Räumen fernzuhalten, und an gut sichtbarer Stelle sind Schilder mit dem Hinweis ‚Rauchen verboten‘ und ‚Offenes Licht verboten‘ anzubringen.

**Regel 38: Feuerlöscher**

## Nummer 2

1. Außer den nach Ziffer 2 (unten) genannten Fällen müssen für jeden Typ an Bord nachfüllbarer Feuerlöscher für 100 % der ersten 10 und für 50 % der übrigen Feuerlöscher Reservefüllungen vorhanden sein, jedoch nicht mehr als 60.
2. Bei Fahrzeugen unter 45 m Länge sind für mindestens 50 % der an Bord nicht nachfüllbaren Feuerlöscher anstelle von Reservefüllungen zusätzliche tragbare Feuerlöscher vorzusehen, die diesen in Bezug auf Füllmenge, Typ und Leistung gleichen.
3. Anweisungen zur Wiederbefüllung sollten an Bord mitgeführt werden. Zur Wiederbefüllung dürfen nur die für die fraglichen Feuerlöscher zugelassenen Reservefüllungen verwendet werden.

## Nummer 4

Die Feuerlöscher müssen alljährlich von einer durch die Verwaltung befugten sachkundigen Person geprüft werden. Jeder geprüfte Feuerlöscher muss mit einem entsprechenden Prüfzeichen versehen sein. Alle Behälter für druckbefüllte Feuerlöscher und Treibgasflaschen für nicht druckbefüllte Feuerlöscher müssen alle 10 Jahre einer hydraulischen Druckprüfung unterzogen werden.

**Regel 39: Tragbare Feuerlöscher in Kontrollstationen und in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen**

## Nummer 2

1. Außer den unten nach Ziffer 2 genannten Fällen müssen für jeden Typ an Bord nachfüllbaren Feuerlöscher für 100 % der ersten 10 und für 50 % der übrigen Feuerlöscher Reservefüllungen vorhanden sein, jedoch nicht mehr als 60.
2. Bei Fahrzeugen unter 45 m Länge sind für mindestens 50 % der an Bord nicht nachfüllbaren Feuerlöscher anstelle von Reservefüllungen zusätzliche tragbare Feuerlöscher vorzusehen, die diesen in Bezug auf Füllmenge, Typ und Leistung gleichen.
3. Anweisungen zur Wiederbefüllung sollten an Bord mitgeführt werden. Zur Wiederbefüllung dürfen nur die für die fraglichen Feuerlöscher zugelassenen Reservefüllungen verwendet werden.

**Regel 41: Brandschutzausrüstungen**

Für Fahrzeuge ab 45 m Länge sind mindestens zwei Brandschutzausrüstungen mitzuführen und an leicht zugänglichen und weit auseinanderliegenden Stellen zu stauen, von deren Erreichbarkeit im Brandfall ausgegangen werden kann. Die Brandschutzausrüstungen müssen dem IMO-Code für Brandsicherheitssysteme, Kapitel III, Reg. 2.1, 2.1.1 und 2.1.2 entsprechen.

Für jedes Atemschutzgerät sind mindestens zwei Reserveluftladungen vorzusehen.

**Regel 42: Brandschutzplan**

Ein Brandschutzplan muss ständig offen ausgehängt sein.

Der Inhalt dieses Plans muss den IMO-Entschlüsselungen A.654(16) ‚Graphische Symbole für Brandschutzpläne‘ und A.756(18) ‚Leitlinien für die durch Brandschutzpläne zu vermittelnden Informationen‘ entsprechen.

Bei Fahrzeugen unter 45 m Länge kann die Verwaltung von dieser Vorschrift absehen.

**KAPITEL VI: SCHUTZ DER BESATZUNG****Regel 3: Schanzkleider, Handläufe und Schutzgeländer**

Nummer 2

Der senkrechte Mindestabstand zwischen der Tiefladelinie und dem tiefsten Punkt der Oberkante Schanzkleid bzw. der Kante des Arbeitsdecks, sofern Schutzgeländer angebracht sind, muss der Besatzung ausreichenden Schutz vor überkommenden Seen gewähren, wobei die Seegangs- und Wetterverhältnisse, unter denen das Fahrzeug eingesetzt werden kann, die Einsatzgebiete, die Art des Fahrzeugs und seine Fangmethoden zu berücksichtigen sind. Das mittschiffs von der Kante des Arbeitsdecks, auf dem die Fangtätigkeit stattfindet, gemessene Freibord darf nicht unter 300 mm bzw. nicht weniger als das dem zulässigen größten Tiefgang entsprechende Freibord, je nachdem, welcher Wert höher ist, betragen. Für Fahrzeuge mit geschützten Decks, die so angeordnet sind, dass kein Wasser in die geschützten Arbeitsräume eindringen kann, ist lediglich das dem zulässigen größten Tiefgang entsprechende Freibord vorgeschrieben.

**Regel 4: Treppen und Leitern**

Zur Sicherheit der Besatzung sind Treppen und Leitern von ausreichender Größe und Festigkeit mit Handläufen und rutschfesten Stufen entsprechend den einschlägigen ISO-Normen vorzusehen.

**KAPITEL VII: RETTUNGSMITTEL UND -VORRICHTUNGEN****Regel 3: Bewertung, Erprobung und Zulassung von Rettungsmitteln und -vorrichtungen**

Nummer 2

Bevor die Verwaltung Rettungsmittel und -vorrichtungen zulässt, stellt sie sicher, dass die Rettungsmittel und -vorrichtungen erprobt werden, damit bestätigt wird, dass sie den Vorschriften dieses Kapitels nach Maßgabe der Vorschriften der Richtlinie 96/98/EG<sup>(1)</sup> des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung, die die Empfehlungen der IMO zur Prüfung von Rettungsmitteln einschließt, entsprechen.

Nummer 6

In diesem Kapitel vorgeschriebene Rettungsmittel, für die in Teil C besondere Merkmale im Einzelnen nicht angegeben sind, müssen unter Berücksichtigung der in Kapitel III des geänderten SOLAS-Übereinkommens von 1974 und im Internationalen Rettungsmittel-Code der IMO genannten besonderen Merkmale solcher Rettungsmittel den Anforderungen der Verwaltung genügen.

**Regel 6: Verfügbarkeit und Aufstellung der Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote**

Unterabsatz 4 Buchstabe a)

Jedes Überlebensfahrzeug muss wie folgt aufgestellt sein:

- so dass weder das Überlebensfahrzeug noch seine Aufstellvorrichtung den Betrieb eines anderen Überlebensfahrzeugs oder Bereitschaftsboots oder einer anderen Aussetzstation beeinträchtigt;
- so nahe an der Wasseroberfläche wie dies sicher und durchführbar ist und, bei anderen Überlebensfahrzeugen als über Bord zu werfenden Rettungsflößen, so dass sich das Überlebensfahrzeug an der Einbootungsstation nicht weniger als 2 m über der Wasserlinie befindet, wenn das Fahrzeug voll beladen ist und bis 10° ungünstige Trimmelage oder 20° oder bis zu dem Winkel, bei dem das Wetterdeck des Schiffes eintaucht, Schlagseite aufweist, je nachdem, welcher Wert höher ist;
- in ständiger Bereitschaft, so dass die Mannschaftsmitglieder die Vorbereitungen zum Einbooten und Aussetzen in weniger als 5 Minuten treffen können;
- voll ausgerüstet entsprechend den Vorschriften dieses Kapitels.

<sup>(1)</sup> ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

**Regel 23: Bereitschaftsboote**

## Unterabsatz 1 Buchstabe b)

Die Bauart der Bereitschaftsboote kann entweder starr oder aufgeblasen sein, oder aus einer Kombination beider Bauarten bestehen;

- i) sie müssen mindestens 3,8 m und dürfen höchstens 8,5 m lang sein, außer bei Fahrzeugen unter 45 m Länge, sofern die Verwaltung wegen der Größe des Fahrzeugs oder weil das Mitführen solcher Boote aus anderen Gründen als unzweckmäßig oder undurchführbar angesehen wird, eine geringere Länge genehmigt, die aber nicht weniger als 3,3 m betragen darf;
- ii) sie müssen mindestens fünf Personen sitzend und eine Person liegend, oder im Fall eines Bereitschaftsboots von weniger als 3,8 m Länge bei Schiffen unter 45 m Länge mindestens vier Personen sitzend und eine Person liegend befördern können.

## Unterabsatz 1 Buchstabe c)

Die Anzahl der Personen, die ein Bereitschaftsboot aufnehmen darf, wird von der Verwaltung anhand einer Sitzprobe festgelegt. Die Mindestbeförderungskapazität muss Reg. 23 Nummer 1 Buchstabe b) Nummer ii) entsprechen. Außer für den Rudergänger können die Sitzplätze am Boden vorgesehen sein. Kein Teil eines Sitzplatzes darf sich auf dem Dollbord, dem Spiegel oder einem aufgeblasenen Auftriebskörper an den Seiten des Bootes befinden.“

---