

# VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 689/2012 DER KOMMISSION

vom 27. Juli 2012

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 zu den technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme nach Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 2,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 415/2007 der Kommission vom 13. März 2007 zu den technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme nach Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Aufrechterhaltung der Interoperabilität mit den Verkehrsmanagement- und -informationsdiensten des Seeverkehrs und damit mit dem Automatischen Identifikationssystem (AIS) muss die Verordnung (EG) Nr. 415/2007 geändert werden.

- (2) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffgüter- und -personenverkehr <sup>(3)</sup> eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

### Artikel 2

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

### Artikel 3

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Verordnung binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 27. Juli 2012

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152.

<sup>(2)</sup> ABl. L 105 vom 23.4.2007, S. 35.

<sup>(3)</sup> ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29.

## ANHANG

Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird folgendes Kapitel eingefügt:

„2.3.9. Typzulassung“

2. Die „QUELLEN“ werden wie folgt geändert:

- a) Die zehnte und elfte Zeile erhalten folgende Fassung

Dokumententitel	Organisation	Datum der Veröffentlichung
„Empfehlung ITU-R M.1371, ‚Technical characteristics for a universal shipborne automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile band‘	ITU	2001
Internationale Norm IEC 61993, ‚Navigations- und Funkkommunikationsgeräte und -systeme für die Seeschifffahrt — Automatisches Identifikationssystem (AIS), Teil 2: Geräte der Klasse A des universellen automatischen Identifikationssystems (AIS)‘	IEC	2002“

- b) Folgende Zeile wird angefügt:

Dokumententitel	Organisation	Datum der Veröffentlichung
„Technische Erläuterungen zum Inland-AIS	Sachverständigen- gruppe für Schiffsver- folgung und -aufspü- rung“	

3. In Kapitel 2.2 erhält der vorletzte Absatz folgende Fassung:

„Für fahrende Schiffe kann die Aktualisierungsrate der dynamischen Informationen auf taktischer Ebene zwischen dem SOLAS-Modus und dem Binnenwasserstraßen-Modus umgeschaltet werden. Im Binnenwasserstraßen-Modus kann die Melderate abweichend vom autonomen Modus bis auf 2 Sekunden erhöht werden. Für Schiffe vor Anker wird eine Aktualisierung in einem Intervall von mehreren Minuten oder bei Änderung der Informationen empfohlen.“

4. In Kapitel 2.3.1 wird folgender Satz angefügt:

„Bei der Auslegung des Inland-AIS sind die technischen Erläuterungen zum Inland-AIS zu berücksichtigen, die von der Sachverständigengruppe für Schiffsverfolgung und -aufspürung (\*) erstellt und aktualisiert werden.

(\*) [VTT-secretariat@risexpertgroups.org](mailto:VTT-secretariat@risexpertgroups.org)“

5. In der Tabelle in Kapitel 2.3.2.1 wird die letzte Zeile gestrichen.

6. Kapitel 2.3.2.3 wird wie folgt geändert:

- a) Die dritte Zeile der Tabelle wird gestrichen.

- b) Folgende Zeile wird angefügt:

„Schiff beladen/unbeladen	(Inland-AIS-Erweiterung)“
---------------------------	---------------------------

7. In Kapitel 2.3.2.4 erhält die vierte Zeile in der ersten Tabelle mit der Überschrift „ETA an Schleuse/Brücke/Terminal“ folgende Fassung:

„Höchster Punkt des ruhenden Schiffes über Wasserspiegel	(Inland-AIS-Erweiterung)“
--	---------------------------

8. Kapitel 2.3.3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Für Schiffe in Bewegung auf Binnenwassergebieten kann die Melderate für dynamische Daten zwischen dem IMO/SOLAS-Modus und dem Binnenwasserstraßen-Modus umgeschaltet werden. Im Binnenwasserstraßen-Modus kann die Melderate abweichend vom autonomen Modus bis auf 2 Sekunden erhöht werden. In gemischten Verkehrsgebieten wie Seehäfen muss die Möglichkeit bestehen, dass die zuständige Behörde die Melderate für dynamische Informationen herabsetzt, damit ein ausgewogenes Meldeverhalten zwischen Binnenschiffen und SOLAS-Schiffen gewährleistet ist. Das Meldeverhalten ist mittels TDMA-Befehlen von einer Basisstation umschaltbar (automatische Umschaltung durch TDMA-Fernbefehl via Meldung 23) und mittels Befehlen von schiffsgestützten Systemen, z. B. MKD, ECDIS oder Bordcomputer, über eine Schnittstelle, z. B. IEC 61162 (automatische Umschaltung durch Befehl eines schiffsgestützten Systems). Für statische und reisebezogene Informationen wird eine Melderate von mehreren Minuten empfohlen, die Aussendung erfolgt auch auf Anfrage oder bei Informationsänderungen.“

b) In Tabelle 2.1 erhält die neunte Zeile folgende Fassung:

Bewegungsverhalten des Schiffes	Nominales Meldeintervall
„Schiff in Fahrt mit Inland-AIS-Gerät mit Binnenschiff-fahrtsmelderate <sup>(2)</sup> “	Zugewiesen zwischen 2 Sekunden und 10 Sekunden“

c) Folgender Satz wird angefügt:

„Anmerkung: Eine Inland-AIS-Mobilstation arbeitet entweder im Binnenwasserstraßen-Modus (Gruppenzuweisung durch Meldung 23) oder mit SOLAS-Melderate (autonomer Modus, keine Gruppenzuweisung aktiv).“

9. In Kapitel 2.3.4 erhält Absatz 1 folgende Fassung:

„Die technische Lösung des Inland-AIS basiert auf den gleichen technischen Normen wie das IMO-SOLAS-AIS (Empfehlung ITU-R M.1371, IEC 61993).“

10. Kapitel 2.3.5 erhält folgende Fassung:

„2.3.5. Kompatibilität mit IMO-Transpondern der Klasse A

Inland-AIS-Transponder müssen die IMO-Bedingungen für die Klasse A erfüllen und daher in der Lage sein, alle IMO-AIS-Meldungen zu empfangen und zu verarbeiten (gemäß ITU-R M.1317 und den Technischen Erläuterungen der IALA zu ITU-R M.1371), und zusätzlich die in Kapitel 2.4 dieser Spezifikationen definierten Meldungen.

Die DSC-Sende-Fähigkeit und die Bereitstellung eines MKD sind für Inland-AIS-Transponder nicht vorgeschrieben, vorgeschrieben sind dagegen die MKD- sowie die DSC-Kanalverwaltungs-Funktion. Es bleibt den Herstellern überlassen, die entsprechenden Hard- und Softwarekomponenten der Transponder der Klasse A wegzulassen.“

11. Folgendes Kapitel wird eingefügt:

„2.3.9. Typzulassung

Inland-AIS-Geräte müssen eine Typzulassung erhalten, durch die nachgewiesen wird, dass sie diesen Spezifikationen entsprechen.“

12. Kapitel 2.4.1 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift des Kapitels 2.4.1 erhält folgende Fassung:

„2.4.1. Meldungen 1, 2, 3: Positionsmeldungen (ITU-R 1371)“.

b) In Tabelle 2.2 erhält die vorletzte Zeile folgende Fassung:

Parameter	Anzahl Bits	Beschreibung
„Kommunikationsstatus	19	Siehe ITU-R M.1371“

13. Der Titel des Kapitels 2.4.2 erhält folgende Fassung:

„2.4.2. Meldung 5: Statische Schiffsdaten und reisebezogene Daten (ITU-R 1371)“.

14. Kapitel 2.4.3 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel des Kapitels 2.4.3 erhält folgende Fassung:

„2.4.3. Meldung 23, Gruppenzuweisungsbefehl (ITU-R M.1371)“.

b) Vor Tabelle 2.4 wird folgender Absatz eingefügt:

„Der Gruppenzuweisungsbefehl wird von einer Basisstation übertragen, wenn diese als Kontrollstelle dient. Die Meldung findet Anwendung auf eine Mobilstation innerhalb der festgelegten Region und entsprechend der Wahl „Schiffstyp und Ladungsart“ oder „Stationstyp“. Die empfangende Station berücksichtigt alle Sektorfelder gleichzeitig. Sie prüft die folgenden Betriebsparameter einer Mobilstation: Sende-/Empfangsmodus, Meldeintervall, Dauer einer Funkstille.“

c) In Tabelle 2.4 erhalten die neunte und die zehnte Zeile folgende Fassung:

Parameter	Anzahl Bits	Beschreibung
„Stationstyp	4	0 = Mobilstationen aller Art (Standard); 1 = nur Mobilstationen der Klasse A; 2 = Mobilstationen der Klasse B aller Art; 3 = luftgestützte SAR-Mobilstation; 4 = nur Mobilstationen der Klasse B ‚SO‘; 5 = schiffsgestützte Mobilstation der Klasse B ‚CS‘ (nur IEC 62287); 6 = Binnenwasserstraße 7-9 = regionale Verwendung; 10-15 = zur künftigen Verwendung
Schiffstyp und Ladungsart	8	0 = alle Typen und Arten (Standard) 1...99 siehe Tabelle 50, Annex 8 ITU-R M.1371-3 100...199 reserviert für regionale Verwendung 200...255 reserviert für künftige Verwendung“

d) In Tabelle 2.5 erhalten die zehnte, elfte und zwölfte Zeile folgende Fassung:

Einstellung des Felds Meldeintervall	Meldeintervall für Meldung 18
„9	Nächstkürzeres Meldeintervall
10	Nächstlängeres Meldeintervall
11	2 Sekunden (gilt nicht für Klasse B ‚CS‘)“

e) Der letzte Satz erhält folgende Fassung:

„Anmerkung: Wird der Zweikanalsendebetrieb durch den Tx/Rx-Modusbefehl 1 oder 2 ausgesetzt, ist das erforderliche Meldeintervall beizubehalten und der verbleibende Übertragungskanal zu benutzen.“

15. Der Titel des Kapitels 2.4.4 erhält folgende Fassung:

„2.4.4. Anwendung spezifischer Meldungen (ITU-R 1371)“.

16. In Kapitel 2.4.4.1 erhält der erste Satz folgende Fassung:

„Die Funktionskennungen (FI) im Inland-AIS sind gemäß der Beschreibung in ITU-R M.1371 zuzuweisen und zu verwenden.“

17. Kapitel 2.4.4.2 wird wie folgt geändert:

a) In Tabelle 2.7 erhalten die siebte, achte, neunte und elfte Zeile folgende Fassung:

	Parameter	Anzahl Bits	Beschreibung
Binärdaten	„Länge/Verband	13	1-8 000 (Rest nicht verwenden); Länge des Schiffs/Verbandes in 1/10 m; 0 = Standard.
	Breite/Verband	10	1-1 000 (Rest nicht verwenden); Breite des Schiffs/Verbandes in 1/10 m; 0 = Standard.
	Fahrzeug- und Verbandstyp	14	Numerische ERI-Klassifikation (CODES): Fahrzeug- und Verbandstyp gemäß Anlage E
	Höchster Punkt des ruhenden Schiffes über Wasserspiegel	11	1-2 000 (Rest nicht verwenden); Tiefgang in 1/100 m; 0 = Standard = unbekannt.“

b) In Tabelle 2.8 erhält die sechzehnte Zeile folgende Fassung:

	Parameter	Bit	Beschreibung
Binärdaten	„Maximaler aktueller statischer Tiefgang“	12	0-4 000 (Rest nicht verwenden) in 1/100 m; 0 = Standard = nicht verwendet“

c) In Tabelle 2.15 erhalten die achte, zehnte, zwölfte und vierzehnte Zeile folgende Fassung:

	Parameter	Bit	Beschreibung
Binärdaten	„Wasserstand“	14	Bit 0: 0 = negativer Wert, 1 = positiver Wert Bits 1-13: 0-8191, in 1/100m, Bits 0-13: 0 = unbekannt = Standard (²).
	Wasserstand	14	Bit 0: 0 = negativer Wert, 1 = positiver Wert Bits 1-13: 0-8191, in 1/100m, Bits 0-13: 0 = unbekannt = Standard (²).
	Wasserstand	14	Bit 0: 0 = negativer Wert, 1 = positiver Wert Bits 1-13: 0-8191, in 1/100m, Bits 0-13: 0 = unbekannt = Standard (²).
	Wasserstand	14	Bit 0: 0 = negativer Wert, 1 = positiver Wert Bits 1-13: 0-8191, in 1/100m, Bits 0-13: 0 = unbekannt = Standard (²).“

18. In Anlage A werden die Begriffsbestimmungen wie folgt geändert:

a) Die Begriffsbestimmung für Binnenschifffahrtswarnungsdienste erhält folgende Fassung:

„*Binnenschifffahrtswarnungsdienste (RIS)*“

Ein europäisches Konzept für harmonisierte Warnungsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschifffahrt, einschließlich der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.“

b) Die Begriffsbestimmung für VTS-Gebiet erhält folgende Fassung:

„*VTS-Gebiet*“

Ein VTS-Gebiet ist das abgegrenzte, förmlich festgestellte Gebiet eines VTS-Betriebs. Ein VTS-Gebiet kann in Teilgebiete oder Sektoren unterteilt werden. (Quelle: IALA VTS-Leitlinien).“

c) Die Begriffsbestimmung für Nautische Informationen erhält folgende Fassung:

„*Nautische Informationen*“

Nautische Informationen sind Informationen für den Schiffsführer, die zur Unterstützung von Entscheidungen an Bord bereitgestellt werden. (Quelle: IALA VTS-Leitlinien).“

d) Die Begriffsbestimmung für Taktische Verkehrsinformationen erhält folgende Fassung:

„*Taktische Verkehrsinformationen (TTI)*“

Taktische Verkehrsinformationen sind die Informationen, die die unmittelbaren Navigationsentscheidungen des Schiffsführers oder des VTS-Betriebspersonals in der tatsächlichen Verkehrssituation und der näheren geografischen Umgebung beeinflussen. Ein taktisches Verkehrsbild enthält Informationen über die Positionen und besondere Schiffsinformationen sämtlicher von einem Radar wahrgenommener, auf einer elektronischen Schifffahrtswarnungskarte angezeigter Ziele, die — soweit verfügbar — durch externe Verkehrsinformationen, wie z. B. AIS, ergänzt werden können. TTI können an Bord eines Schiffes oder an Land, z. B. in einem VTS-Zentrum, bereitgestellt werden. (Quelle: RIS-Leitlinien).“

e) Die Begriffsbestimmung für Strategische Verkehrsinformationen erhält folgende Fassung:

„*Strategische Verkehrsinformationen (STI)*“

Strategische Verkehrsinformationen sind die Information, die die mittel- und langfristigen Entscheidungen der RIS-Benutzer beeinflussen. Ein strategisches Verkehrsbild trägt zur Entscheidung über die Planung einer sicheren und

wirtschaftlichen Fahrt bei. Es wird in einem RIS-Zentrum bereitgestellt und den Benutzern auf Anforderung übermittelt. Ein strategisches Verkehrsbild enthält alle relevanten Schiffe im RIS-Gebiet mit deren Merkmalen, Ladungen und Positionen, die durch Funkspruch oder elektronische Meldung gemeldet wurden, in einer Datenbank gespeichert sind und in einer Tabelle oder auf einer elektronischen Karte dargestellt werden. Strategische Verkehrsinformationen können von einem RIS/VTS-Zentrum oder von einem Büro bereitgestellt werden. (Quelle: RIS-Leitlinien).“

- f) Die Begriffsbestimmung für Schiffsverkehrsüberwachung erhält folgende Fassung:

„*Schiffsverkehrsüberwachung*

Die Schiffsverkehrsüberwachung bietet wichtige Informationen über die Bewegungen der betroffenen Schiffe in einem RIS-Gebiet. Dies umfasst Informationen über die Identität des Schiffes, seine Position (Art der Ladung) und Zielhafen.“

- g) Die Begriffsbestimmung für RIS-Betriebspersonal erhält folgende Fassung:

„*RIS-Betriebspersonal*

Das Personal, das eine oder mehrere Aufgaben innerhalb der RIS-Dienste ausübt.“

- h) Die Begriffsbestimmung für Flottenmanager erhält folgende Fassung:

„*Flottenmanager*

Eine Person, die den aktuellen (Navigations-)Status einer Zahl von Schiffen plant und beobachtet, die nach gemeinsamer Weisung eingesetzt werden oder einen gemeinsamen Eigentümer haben.“

- i) Die Begriffsbestimmung für Personal in Notfallzentren erhält folgende Fassung:

„*Personal in Notfallzentren*

Personal, das mit der Überwachung, Steuerung und Organisation der sicheren und reibungslosen Bekämpfung von Unfällen, Vorfällen und Katastrophen betraut ist.“

19. Anlage D wird wie folgt geändert:

- a) D.1 erhält folgende Fassung:

„D.1 **Eingabesätze**

Die serielle Schnittstelle des AIS-Gerätes wird von bestehenden Datensätzen nach IEC 61162 und neuen Datensätzen in Anlehnung an IEC 61162 unterstützt. Die detaillierten Beschreibungen für die Digitalschnittstellendatensätze sind in IEC 61162 enthalten.

Diese Anlage enthält Informationen, die bei der Ausarbeitung des Inland-AIS für die Eingabe binnenschiffahrtsspezifischer Daten (siehe Protokollabänderungen für das Inland-AIS) in die Bordeinheit des Inland-AIS verwendet wurden.“

- b) Im zweiten Satz in D.2 wird das Wort „vorgeschlagen“ ersetzt durch das Wort „verwendet“.

- c) Im zweiten Satz in D.3 wird das Wort „vorgeschlagen“ ersetzt durch das Wort „verwendet“.

20. Anlage E erhält folgende Fassung:

„Anlage E

ERI-SCHIFFSTYPEN

Diese Tabelle dient der Umwandlung der UN-Schiffstypen, die in der binnenschiffahrtsspezifischen Meldung 10 verwendet werden, in die IMO-Typen, die in der IMO-Meldung 5 verwendet werden.

USE V/C	M	Code Unterteilung		Bezeichnung
Nr.	8	00	0	Fahrzeug, Typ unbekannt
V	8	01	0	Gütermotorschiff
V	8	02	0	Tankmotorschiff
V	8	02	1	Tankmotorschiff, Flüssigfracht, Typ N
V	8	02	2	Tankmotorschiff, Flüssigfracht, Typ C

USE V/C	M	Code Unterteilung		Bezeichnung
V	8	02	3	Tankmotorschiff, Trockenfracht
V	8	03	0	Containerschiff
V	8	04	0	Gas-Tankschiff
C	8	05	0	GMS als Schlepper
C	8	06	0	TMS als Schlepper
C	8	07	0	Breiter Verband, GMS
C	8	08	0	Gekoppelte Fahrzeuge, mind. 1 TMS
C	8	09	0	Schubverband, GMS
C	8	10	0	Schubverband, mind. 1 TMS
Nr.	8	11	0	Schlepp-Güterschiff
Nr.	8	12	0	Schlepp-Tankschiff
C	8	13	0	Gekoppelte Schlepp-Güterschiffe
C	8	14	0	Gekoppeltes Schlepp-Schiff, min. 1 Schl.TS
V	8	15	0	Güterkahn/Leichter
V	8	16	0	Tankleichter
V	8	16	1	Tankkahn/Tankleichter (TSL), Flüssigfracht, Typ N
V	8	16	2	Tankkahn/Tankleichter, Flüssigfracht, Typ C
V	8	16	3	Tankkahn/Tankleichter, Trockenfracht
V	8	17	0	Güterkahn/Leichter mit Containern
V	8	18	0	Tankkahn/Tankleichter für Gas (GTSL)
C	8	21	0	Schubschiff mit 1 Güterschubleichter
C	8	22	0	Schubschiff mit 2 Güterschubleichtern
C	8	23	0	Schubschiff mit 3 Güterschubleichtern
C	8	24	0	Schubschiff mit 4 Güterschubleichtern
C	8	25	0	Schubschiff mit 5 Güterschubleichtern
C	8	26	0	Schubschiff mit 6 Güterschubleichtern
C	8	27	0	Schubschiff mit 7 Güterschubleichtern
C	8	28	0	Schubschiff mit 8 Güterschubleichtern
C	8	29	0	Schubschiff mit mehr als 8 Güterschubleichtern
C	8	31	0	Schubschiff mit 1 TSL
C	8	32	0	Schubschiff mit 2 SL-1 TSL
C	8	33	0	Schubschiff mit 3 SL-min. 1 TSL
C	8	34	0	Schubschiff mit 4 SL-min. 1 TSL

USE V/C	M	Code Unterteilung		Bezeichnung
C	8	35	0	Schubschiff mit 5 SL-min. 1 TSL
C	8	36	0	Schubschiff mit 6 SL-min. 1 TSL
C	8	37	0	Schubschiff mit 7 SL-min. 1 TSL
C	8	38	0	Schubschiff mit 8 SL-min. 1 TSL
C	8	39	0	Schubschiff mit >8 SL-min. 1 TSL
V	8	40	0	Schlepper, allein fahrend
Nr.	8	41	0	Schlepper, mit einem oder mehreren Schleppkähnen
C	8	42	0	Schlepper assistierend
V	8	43	0	Schubschiff
V	8	44	0	Fahrgastschiff
V	8	44	1	Fährschiff
V	8	44	2	Rotkreuzschiff
V	8	44	3	Kreuzfahrtschiff
V	8	44	4	Personen-Ausflugsschiff
V	8	45	0	Dienstfahrzeug
V	8	46	0	Arbeitsfahrzeug
C	8	47	0	Geschlepptes Objekt
V	8	48	0	Fischereifahrzeug
V	8	49	0	Bunkerboot
V	8	50	0	Tankleichter, Chemikalien
C	8	51	0	Objekt, nicht näher bezeichnet
				Zusätzliche Codes für den Seeverkehr
V	1	50	0	Frachtschiff (See)
V	1	51	0	Containerschiff (See)
V	1	52	0	Massengutschiff (See)
V	1	53	0	Tankschiff
V	1	54	0	Gas-Tankschiff (See)
V	1	85	0	Sportboot > 20 m (See)
V	1	90	0	Schnelles Schiff
V	1	91	0	Tragflügelboot
V	1	92	0	Katamaran, schnell*