

Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart ⁽¹⁾

(2000/C 365 E/08)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2000) 419 slutlig — 97/0335(COD)

(Framlagt av kommissionen den 19 juli 2000 enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

⁽¹⁾ EGT C 105, 6.4.1998, s. 1.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

i enlighet med det förfarande som avses i artikel 189c i fördraget, i samarbete med Europaparlamentet, och

med beaktande av följande

Genom rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart ⁽¹⁾ infördes harmoniserade villkor för utfärdande av tekniska certifikat för fartyg i inlandssjöfart i samtliga medlemsstater. Det är av säkerhetsskäl nödvändigt att dessa villkor anpassas till den tekniska utvecklingen, varvid hänsyn också bör tas till förändringar i gemenskapens vattenvägsnät.

⁽¹⁾ EGT L 301, 28.10.1982, s. 1.

ÄNDRAT FÖRSLAG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

Oförändrat

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med det förfarande som avses i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

(1) Genom rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart ⁽²⁾ infördes harmoniserade villkor för utfärdande av tekniska certifikat för fartyg i inlandssjöfart i samtliga medlemsstater, som dock uteslöt sjöfart på Rhen. För fartyg i inlandssjöfart gäller fortfarande olika tekniska föreskrifter i Europa. Ansträngningarna för ömsesidigt erkännande av nationella certifikat för navigering utan ytterligare inspektioner av utländska fartyg försvåras av att olika internationella och nationella bestämmelser existerar jämte varandra. Dessutom överensstämmer kraven i direktiv 82/714/EEG inte med den tekniska utvecklingen.

⁽¹⁾ EGT C 157, 25.5.1998, s. 17.

⁽²⁾ EGT L 301, 28.10.1982, s. 1.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

Villkoren och de tekniska kraven för utfärdande av certifikat för inlandssjöfart enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen reviderades den 1 januari 1995. Det är önskvärt ur konkurrens- och säkerhetssynpunkt att räckvidden för och innehållet i sådana tekniska krav fastställs för alla vattenvägar inom gemenskapen.

Det är lämpligt att fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar som intygar att fartygen helt uppfyller de ovannämnda ändrade tekniska kraven är giltiga på alla vattenvägar inom gemenskapen.

Det är önskvärt att tillse en högre grad av harmonisering mellan de villkor som medlemsstaterna uppställer för utfärdande av kompletterande gemenskapscertifikat för trafik på vattenvägar i zonerna 1 och 2 (flodmynningar) och på vattenvägar i zon 4.

Det är lämpligt att tillhandahålla övergångsbestämmelser för fartyg i trafik som fortfarande saknar fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar när det genomgår en första teknisk inspektion enligt de reviderade tekniska kraven som uppställs av detta direktiv.

Det är lämpligt att fastställa giltighetsperioden för gemenskaps-certifikat i varje enskilt fall, inom vissa gränser och alltefter det aktuella fartygets slag.

För att bilagorna till detta direktiv snabbare skall kunna anpassas till den tekniska utvecklingen är det nödvändigt att införa förfaranden som inrättats för detta ändamål på grundval av rådets beslut 87/373/EEG.

ÄNDRAT FÖRSLAG

(2) I de tekniska föreskrifter som finns i bilagorna till direktiv 82/714/EEG övertas i stor utsträckning bestämmelserna i den version av reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen som antogs av Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR) 1982. Villkoren och de tekniska kraven för utfärdande av certifikat för inlandssjöfart enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen reviderades den 1 januari 1995. De anses motsvara den senaste tekniska utvecklingen och gäller sedan den 1 januari 1995. Det är önskvärt ur konkurrens- och säkerhetssynpunkt samt för att uppnå en harmonisering över hela Europa att räckvidden för och innehållet i sådana tekniska krav fastställs för alla vattenvägar inom gemenskapen. Härvid måste även förändringar av gemenskapens vattenvägsnät beaktas.

(3) Det är lämpligt att fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar som intygar att fartygen helt uppfyller de ovannämnda ändrade tekniska kraven är giltiga på alla vattenvägar inom gemenskapen.

(4) Det är önskvärt att tillse en högre grad av harmonisering mellan de villkor som medlemsstaterna uppställer för utfärdande av kompletterande gemenskapscertifikat för trafik på vattenvägar i zonerna 1 och 2 (flodmynningar) och på vattenvägar i zon 4.

(5) Med hänsyn till säkerheten när det gäller passagerartransporter är det lämpligt att utvidga direktivets tillämpningsområde så att det även omfattar passagerarfartyg för transport av fler än tolv passagerare, i överensstämmelse med konventionen för inspektion av fartyg i inlandssjöfart på Rhen.

(6) Det är lämpligt att tillhandahålla övergångsbestämmelser för fartyg i trafik som fortfarande saknar fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar när det genomgår en första teknisk inspektion enligt de reviderade tekniska kraven som uppställs av detta direktiv.

(7) Det är lämpligt att fastställa giltighetsperioden för gemenskaps-certifikat i varje enskilt fall, inom vissa gränser och alltefter det aktuella fartygets slag.

(8) Enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾ bör de åtgärder som behövs för genomförandet av detta direktiv antas enligt det rådgivande förfarandet i artikel 3 i nämnda beslut.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

Det är nödvändigt att rådets direktiv 76/135/EEG av den 20 januari 1976 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart⁽¹⁾ fortsätter att gälla för de fartyg som omfattas av det direktivet men som faller utanför det här direktivet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 82/714/EEG ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 skall den tredje strecksatsen ersättas av följande:

”— Zon 4: övriga vattenvägar i gemenskapen som är upptagna i kapitel III i bilaga I.”

2. Artikel 2 skall ersättas med följande:

”1. Detta direktiv skall gälla

- fartyg med en längd på 20 meter eller mer,
- fartyg där produkten av $L \times B \times T$ enligt definitionen i artikel 1.01 i bilaga II är 100 m^3 eller mer, och
- bogserfartyg och skjutbogserare, även sådana som har en längd på mindre än 20 meter och sådana där produkten av $L \times B \times T$ enligt definitionen i artikel 1.01 i bilaga II är mindre än 100 m^3 , förutsatt att de är byggda för att bogsera, framdriva genom påskjutning eller bogsera från sidan sådana fartyg som avses i första strecksatsen.

2. Följande fartyg omfattas inte av detta direktiv:

- Passagerarfartyg för upp till tolv personer, besättningen oräknad.
- Färjor
- Fritidsfartyg på upp till 24 meter.
- Tillsynsmyndigheters tjänstefartyg och brandbekämpningsfartyg.
- Militärfartyg

ÄNDRAT FÖRSLAG

(9) Det är nödvändigt att rådets direktiv 76/135/EEG av den 20 januari 1976 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart⁽¹⁾ fortsätter att gälla för de fartyg som faller utanför det här direktivet.

Oförändrat

⁽¹⁾ EGT L 21, 29.1.1976, s. 10.

⁽¹⁾ EGT L 21, 29.1.1976, s. 10.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

- Havsgående fartyg, inklusive havsgående bogserfartyg och påskjutare som är beroende av tidvattnet för sin trafik eller tillfälligtvis trafikerar inre vattenvägar och som antingen har giltiga fart- och säkerhetscertifikat som intygar
- att fartyget uppfyller kraven i den internationella konventionen från 1974 om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen) i dess ändrade lydelse eller likvärdiga krav,
- att fartyget uppfyller kraven i den internationella lastlinjekonventionen från 1966 i dess ändrade lydelse eller likvärdiga krav, och att fartyget uppfyller kraven i den internationella konventionen från 1973 rörande förhindrande av havsföroreningar från fartyg (MARPOL-konventionen) i dess ändrade lydelse (IOPP-certifikat),

eller

- beträffande passagerarfartyg som inte omfattas av samtliga dessa konventioner, har ett certifikat som utfärdats i enlighet med rådets direktiv 98/.../EG om säkerhetsregler och säkerhetsstandarder för passagerarfartyg.

ÄNDRAT FÖRSLAG

- beträffande passagerarfartyg som inte omfattas av samtliga dessa konventioner, har ett certifikat som utfärdats i enlighet med rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsregler och säkerhetsstandarder för passagerarfartyg.

3. I artikel 3 skall första och andra strecksatsen ersättas av följande:

Oförändrat

- ”— ett certifikat som utfärdats i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen eller ett fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar som utfärdats efter den 1 juli 1998 i enlighet med artikel 8 för fartyg som uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II, då de trafikerar en vattenväg i zon R,
- ett fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar som utfärdats för fartyg i enlighet med detta direktiv och de tekniska föreskrifterna i bilaga II, då de trafikerar de inre vattenvägarna i andra zoner.”

4. Artikel 5 skall ersättas med följande:

”1. Varje medlemsstat får, om inte annat följer av föreskrifterna i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen och efter kommissionens godkännande enligt det förfarande som anges i artikel 19.3, anta ytterligare tekniska föreskrifter utöver dem som finns i bilaga II för fartyg som trafikerar vattenvägarna i zonerna 1 och 2 inom dess territorium.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

Sådana ytterligare tekniska föreskrifter skall vara begränsade till de ämnesområden som anges i bilaga Va och utarbetas i enlighet med bestämmelserna i den bilagan.

2. Om fartygen uppfyller de ytterligare föreskrifterna skall detta anges antingen i det gemenskapscertifikat som åsyftas i artikel 3 eller, om artikel 4.2 tillämpas, i det kompletterande gemenskapscertifikatet. Intyg på att dessa krav är uppfyllda skall erkännas på gemenskapens vattenvägar i den aktuella zonen.

3. Varje medlemsstat får, efter godkännande från kommissionen i enlighet med det förfarande som anges i artikel 19.3, tillåta sänkta krav vad gäller de tekniska föreskrifterna i bilaga II för fartyg som uteslutande trafikerar vattenvägar i zon 4 inom dess territorium. Sådana sänkta krav skall vara begränsade till de aspekter som anges i bilaga Vb. Om ett fartygs tekniska egenskaper motsvarar dessa sänkta tekniska krav, skall det anges på gemenskapscertifikatet eller, i fall då artikel 4.2 tillämpas, i det kompletterande gemenskapscertifikatet, att dess giltighet är begränsad till de aktuella vattenvägarna i zon 4."

5. I artikel 8.2 skall följande läggas till:

"I fall den första tekniska inspektionen äger rum efter den 1 juli 1998, skall eventuella ej uppfyllda krav enligt bilaga II anges i gemenskapscertifikatet. Förutsatt att de behöriga myndigheterna anser att dessa tillkortakommanden inte utgör en uttrycklig fara får de aktuella fartygen fortsätta att användas fram till dess att de komponenter eller de fartygsutrymmen som har befunnits inte motsvara kraven byts ut eller byggs om, efter vilket komponenterna eller utrymmena skall uppfylla kraven i bilaga II.

Utbyte av existerande delar med identiska delar eller delar av likvärdig teknik och utformning under löpande reparationer och rutinunderhåll skall för tillämpningen av denna punkt inte betraktas som ett utbyte."

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

6. Följande punkt skall läggas till artikel 8:

"4. Gemenskapscertifikatet skall utfärdas till fartyg som ursprungligen föll utanför detta direktivs räckvidd och som nu omfattas av det som följd av de ändringar av artikel 2.1 och 2.2 som införts genom direktiv 98/. . /EG, efter en teknisk inspektion som skall utföras när fartygets aktuella certifikat löper ut, dock senast den 30 juni 2008, för kontroll av att fartyget uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II. Eventuella ej uppfyllda krav skall anges på gemenskapscertifikatet. Förutsatt att de behöriga myndigheterna anser att dessa tillkortakommanden inte utgör en uttrycklig fara får de aktuella fartygen fortsätta att användas fram till dess att de komponenter eller de fartygsdelar som har befunnits inte motsvara kraven byts ut eller byggs om, efter vilket komponenterna eller utrymmena skall uppfylla kraven i bilaga II.

Utbyte av existerande delar med identiska delar eller delar av likvärdig teknik och utformning under löpande reparationer och rutinunderhåll skall för tillämpningen av denna punkt inte betraktas som ett utbyte."

7. Artikel 11 skall ersättas med följande:

"1. Giltighetstiden för gemenskapscertifikatet skall i varje särskilt fall fastställas av den myndighet som är behörig att utfärda sådana certifikat. Perioden får emellertid inte överstiga fem år för passagerarfartyg och tio år för övriga fartyg.

2. Varje medlemsstat får, i de fall som anges i artiklarna 12 och 16 i detta direktiv och i kapitel 2.05 i bilaga II, utfärda tillfälliga gemenskapscertifikat med en giltighetstid som inte skall överstiga sex månader."

8. Följande mening skall läggas till artikel 13:

"För förnyelse av gemenskapscertifikat som utfärdats före den 1 juli 1998 skall emellertid övergångsbestämmelserna i kapitel 24 i bilaga II gälla."

9. Första meningen i andra stycket i artikel 15 skall ha följande lydelse:

"Efter denna inspektion skall ett nytt certifikat utfärdas med uppgifter om fartygets tekniska egenskaper eller också skall det befintliga certifikatet ändras på motsvarande sätt."

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

10. Artikel 19 skall ersättas med följande:

"1. Kommissionen skall, i enlighet med det förfarande som anges i punkterna 2 och 3 i denna artikel, anta de ändringar som behövs för att anpassa bilagorna till detta direktiv till den tekniska utvecklingen och till utvecklingar på detta område som följd av arbetet i andra internationella organisationer, i synnerhet i Centralkommissionen för Rhensjöfarten, för att tillse att de båda certifikat som avses i första strecksatsen i artikel 3 utfärdas på grundval av tekniska krav som garanterar en likvärdig säkerhetsnivå, eller för att ta hänsyn till de fall som avses i artikel 5.

2. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättades genom artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG ⁽¹⁾, nedan kallad kommittén.

3. Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden får bestämma med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning. Yttrandet skall protokollföras, och desutom har varje medlemsstat rätt att få sin uppfattning tagen till protokollet. Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén avgett. Den skall underätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande beaktats."

2. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättades genom artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG ⁽¹⁾, som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

3. När hänvisning sker till denna punkt skall det rådgivande förfarandet i artikel 3 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i artikel 7.3 och i artikel 8 i det beslutet skall iakttas."

11. Artikel 20 skall ersättas av följande:

Oförändrat

"För fartyg som inte omfattas av artikel 2.1 men som omfattas av artikel 1a i direktiv 76/135/EEG skall bestämmelserna i det senare direktivet gälla."

12. Bilagorna I, II och III skall ersättas av de nya versioner som finns i bilagan till detta direktiv. Bilagorna Va, Vb och VI, som finns i bilagan till detta direktiv, skall läggas till direktivet.

⁽¹⁾ EGT L 373, 31.12.1991.

⁽¹⁾ EGT L 373, 31.12.1991.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall samtidigt sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 1998 och genast underrätta kommissionen om detta. De skall tillämpa dessa lagar och andra författningar från och med den 1 juli 1998.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning vid offentliggörandet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna skall fastställa ett system för straffpåföljd vid brott mot de nationella bestämmelserna som antagits i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att tillse att dessa straff utdöms. De fastställda straffen skall vara effektiva, proportionerliga till förseelsen och ha avskräckande verkan.

4. Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen om alla bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen skall meddela medlemsstaterna om detta.

Artikel 3

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

1. Medlemsstaterna skall samtidigt sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast ett år efter det att det har trätt i kraft och genast underrätta kommissionen om detta.

Oförändrat

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER GEMENSKAPENS INRE VATTENVÄGAR, UPPDELADE GEOGRAFISKT I ZON 1, 2, 3 OCH 4

KAPITEL I

Zon 1*Tyskland*

Ems: från en linje som förbinder Delfzijl kyrktorn och Knocks fyr torn mot öppet hav till latitud 53°30' nordlig och longitud 6°45' östlig (dvs. något utanför omlastningszonen för torrlastfartyg på Alte Ems, med beaktande av Ems – Dollart-samarbetsfördraget).

Zon 2*Tyskland*

Ems: från en linje som går från infarten till hamnen mot Papenburg över Ems och förbinder Diemens pumpstation (Diemer Schöpfwerk) och öppningen i fördämningen vid Halte till en linje som förbinder Delfzijl och Knocks kyrktorn, med beaktande av Ems – Dollart-samarbetsfördraget.

Jade: inom en linje som förbinder Schillings övre ljus och Langwardens kyrktorn.

Weser: från järnvägsbron i Bremen till en linje som förbinder Langwardens och Kappels kyrktorn med bifloderna Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm och Schweiburg.

Elbe: från nedre gränsen för Hamburgs hamn till en linje som förbinder sjömärket i Döse och den nordvästra spetsen av Hohe Ufer (Dieksand) med tillflödena Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau och Stör (i samtliga fall från fördämningen till mynningen) inklusive Nebeneibe.

Meldorfer Bucht: inom en linje som förbinder Hohe Ufers nordvästra spets (Dieksand) och yttersta punkten på Büsums västra pir.

Flensburger Förde: inom en linje som förbinder Kegnæs fyr torn och Birknack.

Eckernförder Bucht: inom en linje som förbinder Boknis-Eck med den nordvästra spetsen av fastlandet vid Dänish Nienhof.

Kieler Förde: inom en linje som förbinder Bülks fyr torn med marinens krigsmonument i Laboe.

Leda: från yttre hamnens vid havsslussen i Leer infart till mynningen.

Hunte: från Oldenburgs hamn och från 140 m nedströms från Amalienbrücke i Oldenburg till mynningen.

Lesum: från järnvägsbron i Bremen-Burg till mynningen.

Este: från dammluckan i Buxtehude till Este-fördämningen.

Lühe: från kvarnen 250 m uppströms från vägbron vid Marschdamm-Horneburg till Lühe-fördämningen.

Schwinge: från gångbron nedströms från Guldernstern-bastionen i Stade till Schwinge-fördämningen.

Freiburger-Hafenpriel: från slussarna vid Freiburg/Elbe till mynningen.

Oste: från Bremervörde kvarndamm till Oste-fördämningen.

Pinnau: från järnvägsbron i Pinneberg till Pinnau-fördämningen.

Krückau: från vattenkvarnen i Elmshorn till Krückau-fördämningen.

Stör: från Pegel Rensing till Stör-fördämningen.

Eider: från Gieselau-kanalen till Eider-fördämningen.

Nord-Ostsee-Kanal (Kielkanalen): från en linje som förbinder de yttersta punkterna på Brunsbüttels vågbrytare till en linje som förbinder infartsljusen i Kiel-Holtenau med Enge, Audorfer See, Bergstedter See, Schirnauer See, Flemhuder See och Achterwehr-kanalen.

Trave: från järnvägsbron och Holsten-bron (Stadttrave) i Lübeck till en linje som förbinder de två yttersta punkterna på Travemündes vågbrytare med Pötenitzer Wiek och Dassower See.

Schlei: inom en linje som förbinder de yttersta punkterna på Schleimündes vågbrytare.

Wismarbucht, Kirchsee.

Breitling, Salzhaff och hamnen i Wismar: fram till havet från en linje som förbinder Hohen Wieschendorf Huk och Timmendorfs fyr och från en linje som förbinder Gollwitzs fyr på ön Poel och Wustrow-halvöns södra spets.

Unterwarnow och Breitling: fram till havet från en linje som förbinder de norra punkterna av Warnemündes västra, mellersta och östra pirarmar.

Vatten som omges av fastlandet och halvöarna Darß och Zingst och öarna Hiddensee och Rügen (inklusive hamnen i Stralsund): mot öppna havet fram till

— latitud 54°27' nordlig mellan halvön Zingst och ön Bock,

— en linje som förbinder den nordligaste spetsen av ön Bock med den sydligaste spetsen av ön Hiddensee, och

— på öarna Hiddensee och Rügen (Bug), en linje som förbinder den sydvästra spetsen av Neubessin med Buger Haken.

Greifswald Bodden och hamnen i Greifswald (med Ryck): mot öppna havet fram till en linje som förbinder den östliga spetsen av Thiessower Haken (Südperd) med den östra spetsen av ön Ruden och slutar vid den norra spetsen av ön Usedom (latitud 54°10' 37" nordlig, longitud 13°47' 51" östlig).

Vatten som omges av fastlandet och öarna Usedom (floden Peene inklusive hamnen, bakvatten och Stettin-lagunen i Wolgast): mot öster fram till där gränsen mellan Tyskland och Polen korsar Stettin-lagunen.

Frankrike

Seine: nedströms från Jeanne d'Arc-bron i Rouen.

Garonne och Gironde: nedströms från stenbron i Bordeaux.

Rhône: nedströms från Trinquetaille-bron i Arles och därifrån mot Marseille.

Dordogne: nedströms från stenbron i Libourne.

Loire: nedströms från Haudaudine-bron över flodarmen Madeleine och nedströms från Pirmil-bron över flodarmen Pirmil.

Nederländerna

Dollard.

Eems.

Waddenzee: inklusive förbindelselederna till Nordsjön.

IJsselmeer: inklusive Markermeer och IJmer men med undantag för Gouwzee.

Nieuwe Waterweg och Scheur.

Caland-kanalen väster om Benelux-hamnen.

Hollandsch Diep.

Breediep, Beer-kanalen och de hamnar som är förbundna med den.

Haringvliet och Vuile Gat: inklusive vattenvägarna mellan Goeree-Overflakkee, å ena sidan och Voorne-Putten och Hoekse Waard, å andra sidan.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer och Brouwershavense Gat: inklusive alla vattenvägar mellan Schouwen-Duiveland och Goeree-Overflakkee.

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Oosterschelde och Roompot: inklusive vattenvägarna mellan Walcheren, Noord-Beveland och Zuid-Beveland, å ena sidan och Schouwen-Duiveland och Tholen, å andra sidan, med undantag för Schelde-Rhen-kanalen.

Schelde och Westerschelde och dess mynning mot havet: inklusive vattenvägarna mellan Zeeuwsch-Vlaanderen, å ena sidan och Walcheren och Zuid-Beveland, å andra sidan, med undantag för Schelde-Rhen-kanalen.

KAPITEL II

Zon 3

Österrike

Donau: från gränsen med Tyskland till gränsen med Slovakien.

Inn: från mynningen till Passau-Ingling kraftverk.

Traun: från mynningen till 1,80 km.

Enns: från mynningen till 2,70 km.

March: till 6,00 km.

Belgien

Maritima Schelde (nedströms från redan i Antwerpen).

Tyskland

Donau: från Kelheim (2414,72) till gränsen mellan Tyskland och Österrike.

Rhen: från gränsen mellan Tyskland och Schweiz till gränsen mellan Tyskland och Nederländerna.

Elbe: från mynningen av Elbe – Seiten-kanalen till nedre gränsen för Hamburgs hamn.

Müritz.

Frankrike

Rijn.

Nederländerna

Rijn.

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsesloten IJ, Noord-zeekanaal, Ijmuidens hamn, Rotterdams hamnområde, Europoort, Caland-kanalen (öster om Benelux-hamnen) och Hartel-kanalen, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch-kanalen, Boven Rijn, Pannersdensch-kanalen, Neder Rijn, Lek, Geldersche Ijssel, Amsterdam-Rhen-kanalen, Veerse meer, Schelde-Rhenkanalen till mynningen i Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Maas nedom Venlo.

KAPITEL III

Zon 4*Österrike*

Thaya: upp till Bernhardsthal.

March: ovan 6,00 km.

Belgien

Hela kanalsystemet i Belgien med undantag för vattenvägarna i zon 3.

Tyskland

Alla vattenvägar i Förbundsrepubliken, med undantag för vattenvägarna i zonerna 1, 2 och 3.

Frankrike

Hela kanalsystemet i Frankrike, med undantag för vattenvägarna i zonerna 1, 2 och 3.

Nederländerna

Alla övriga floder, kanaler och innanhav som inte finns upptagna i zonerna 1, 2 och 3.

Italien

Po: från Piacenza till mynningen.

Kanalen mellan Milano och Cremona, Po: den sista sträckningen om 15 km till Po.

Mincio: från Mantua, Governolo till Po.

Ferrara vattenväg: från Po (Pontelagoscuro), Ferrara till Porto Garibaldi.

Brondolo- och Valle-kanalerna: från östra Po till Venedig-lagunen.

Canale Fissero-Tartaro-Canalbianco: från Adria till Po di Levante.

Venetianska kustlinjen: från lagunen i Venedig till Grado.

Luxemburg

Mosel.

BILAGA II

Tekniska föreskrifter, minimikrav, för fartyg som trafikerar vattenvägar i zonerna 1, 2, 3 och 4**DEL I**

KAPITEL 1

ALLMÄNT

Artikel 1.01

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som anges här:

Typer av farkost

1. "Farkost": Fartyg eller flytande utrustning.
2. "Fartyg": Fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg.
3. "Fartyg i inlandssjöfart": Fartyg som är avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar.
4. "Havsgående fartyg": Fartyg som är godkänt och avsett huvudsakligen för kustfart eller vidsträcktare fart.
5. "Maskindrivet fartyg": Vanligt maskindrivet fartyg eller maskindrivet tankfartyg.
6. "Maskindrivet tankfartyg": Fartyg som är arrangerat med fasta tankar för transport av last och som är försett med eget framdrivningsmaskineri.
7. "Vanligt maskindrivet fartyg": Fartyg annat än tankfartyg, arrangerat för transport av last, och försett med eget framdrivningsmaskineri.
8. "Kanalpråm": Fartyg med en längd som inte överstiger 38,5 m och en bredd som inte överstiger 5,05 m, avsett för trafik på inre vattenvägar.
9. "Bogserfartyg": Fartyg konstruerat för att utföra bogsering.
10. "Påskjutare": Fartyg konstruerat särskilt för att säkerställa framdrivning av en påskjuten konvoj.
11. "Pråm": Vanlig pråm eller tankpråm.
12. "Tankpråm": Fartyg som är avsett för godstransport i fasta tankar, byggt för att kunna bogseras, och som antingen saknar eget framdrivningsmaskineri eller endast har framdrivningsmaskineri för kortare förflyttningar.
13. "Vanlig pråm": Fartyg, annat än en tankpråm, avsett för transport av last, byggt för att kunna bogseras, och som antingen saknar egen framdrivningsmaskineri eller endast har framdrivningsmaskineri för kortare förflyttningar.
14. "Läktare": Vanlig läktare, tankläktare eller skeppsburen läktare.
15. "Tankläktare": Fartyg avsett för transport av last i fasta tankar, byggt eller särskilt ombyggt för att kunna skjutas framåt, och som antingen saknar eget framdrivningsmaskineri eller endast har framdrivningsmaskineri för kortare förflyttningar när det inte ingår i en påskjuten konvoj.
16. "Vanlig läktare": Fartyg, annat än en tankläktare, avsett för transport av last, byggt eller särskilt ombyggt för att kunna skjutas framåt, och som antingen saknar eget framdrivningsmaskineri eller endast har framdrivningsmaskineri för kortare förflyttningar när det inte ingår i en påskjuten konvoj.
17. "Skeppsburen läktare": Påskjuten läktare byggd för att kunna transporteras ombord på havsgående fartyg och för trafik på inre vattenvägar.
18. "Passagerarfartyg": Fartyg som är byggt och utrustat för att kunna transportera fler än tolv passagerare.
19. "Dagtursfartyg": Passagerarfartyg utan övernattningshytter för passagerare.

19. a. "Segelfartyg för passagerartransport": Ett passagerarfartyg som är byggt och inrett för att huvudsakligen framdrivas medelst segling.
20. "Passagerarfartyg med hytter": Passagerarfartyg med hytter: Passagerarfartyg utrustat med övernattningshytter för passagerare.
21. "Flytande utrustning": Flytande anordningar som bär arbetsredskap som kranar, mudderverk, pålkranar eller elevatorer.
22. "Arbetsfartyg": Fartyg byggt och utrustat för användning vid arbetsanläggning, t.ex. med sandsugare, bottentippningspråm eller däckslastpråm, ponton eller blockläggare.
23. "Fritidsfartyg": Fartyg annat än passagerarfartyg som är avsett för sport- och fritidsändamål.
24. "Flytande anläggning": Flytande installation som i normala fall inte är avsedd att flyttas såsom simbad, docka, brygga eller båtskjul.
25. "Flytande materiel": Flotte eller någon annat typ av konstruktion, sammankoppling eller föremål, som kan framföras, annat än ett fartyg, flytande utrustning eller flytande anläggning.

Sammankopplade fartyg

26. "Konvoj": Fast formerad konvoj eller bogserad konvoj.
27. "Formering": Sätt på vilket konvojen är sammankopplad.
28. "Fast sidoformerad konvoj": Påskjuten konvoj eller fast sidoformerad konvoj.
29. "Påskjuten konvoj": Fast sammankoppling av farkoster där åtminstone den första enheten är placerad före den motordrivna farkost eller de båda motordrivna farkoster som driver konvojen framåt, och som kallas påskjutare; med fast sammankopplad avses även en konvoj bestående av en påskjutande farkost och en påskjuten farkost som är sammankopplade på ett sådant sätt att kontrollerad rörelse är möjlig.
30. "Fast sidoformering": Sammankoppling av farkoster fast kopplade sida vid sida, i vilken ingen enhet är kopplad framför den framdrivande enheten.
31. "Släpkonvoj": Sammankoppling bestående av en eller flera farkoster, flytande anläggningar eller flytande materiel, och som bogseras av en eller flera motordrivna farkoster som ingår i konvojen.

Utrymmen på fartyg

32. "Huvudmaskinrum": Utrymme där framdrivningsmaskineriet är installerat.
33. "Maskinrum": Utrymme där förbränningsmotorerna är installerade.
34. "Pannrum": Utrymme i vilket ånga eller förvärmad olja produceras med hjälp av oljebrännare.
35. "Sluten överbyggnad": Genomgående konstruktion som är fast och vattentät och som har fasta väggar anslutna till däck på ett stadigvarande och vattentätt sätt.
36. "Styrhytt": Utrymme där styr- och kontrollutrustning som är nödvändig för att manövrera fartyget finns installerad.
37. "Bostadsutrymme": Utrymme avsett att användas av personer som normalt bor ombord, vilket inbegriper kök, proviantförråd, toaletter och badrum, tvätteri, korridorer och trappavsatser, dock ej styrhytt.
38. "Lastrum": Del av fartyget avgränsad för och akter av skott som öppnas och stängs med lastluckor och som är avsedd antingen för transport av förpackat gods eller bulklast, eller för att rymma tankar fristående från skrovet.

39. "Fast tank": Tank som är fast monterad i fartyget och vars sidor antingen utgörs av själva skrovet eller av en inneslutning som är fristående från skrovet.
40. "Arbetsutrymme": Område där besättningen skall utföra sitt arbete, inbegripet landgång, lyftbom och arbetsbåt.
41. "Transportväg": Passage som vanligen används för person- eller varutransport.

Sjötekniska termer

42. "Flytvattenlinje vid största tillåtna djupgående": Flytvattenlinjeplan som motsvarar farkostens största tillåtna djupgående.
43. "Flödningsavstånd": Avståndet mellan vattenytan och lägsta flödningspunkt vid största tillåtna djupgående.
44. "Fribord (F)": Avståndet mellan flytvattenlinjeplanet vid största tillåtna djupgående och ett parallellt plan som går genom den lägsta punkten på skarndäck, eller om skarndäck saknas, lägsta punkten på bordläggningens övre kant.
45. "Marginallinje": Tänk linje dragen på bordläggningen inte mindre än tio cm nedanför skottdäck och tio cm nedanför bordläggningens lägsta icke vattentäta punkt; i de fall då det inte finns något skottdäck används en linje dragen minst tio cm nedanför den lägsta linje upp till vilken den yttre bordläggningen är vattentät.
46. "Volymdeplacement (V)": Volymen av fartygets undervattenskropp, i m³.
47. "Viktsdeplacement (D)": Fartygets totala vikt, inklusive last, i ton.
48. "Blockkoefficient (d)": Förhållandet mellan fartygets volymdeplacementet och produktens s längd × bredd × mallat djupgående av längden, bredden och mallat djupgående T.
49. "Sidovy (S)": Projicerande sidoarea ovanför vattenlinjen i m².
50. "Skottdäck": Däck till vilket de föreskrivna vattentäta skotten går och från vilket fribord mäts.
51. "Skott": Vägg, vanligtvis vertikal, med bestämd höjd, avsedd för indelning av fartyget, avgränsad av fartygets botten, bordläggning eller andra skott.
52. "Tvärskeppsskott": Skott som når från ena sidan av fartyget till den andra.
53. "Vägg": Avgränsande yta, vanligtvis vertikal.
54. "Partiell vägg": Vägg som inte är vattentät.
55. "Längd (L)": Största längden av skrovet, i meter, med undantag för roder och bogspröt.
56. "Längd överallt": Största längden av farkosten, mätt i meter, inbegripet alla fasta anordningar, såsom delar av styrinrättningen eller framdrivningsanordningen, av de mekaniska anordningarna eller liknande.
57. "Längd (L_F)": Skrovets längd i meter mätt vid linjen för största tillåtna djupgående.
58. "Bredd (B)": Största bredden av skrovet, i meter, mätt på utsidan av bordläggningen (skovelhjul, avbärarlist osv. exkluderade).
59. "Bredd överallt": Största bredden av farkosten, i meter, inbegripet alla fasta installationer såsom skovelhjul, plintar, mekaniska inrättningar eller liknande.
60. "Bredd (B_F)": Största bredden av skrovet mätt i meter till bordläggningens utsida vid vattenlinjen vid största tillåtna djupgående.

61. "Malldjup (H)": Minsta avstånd vertikalt mellan kölens överkant och däckets lägsta punkt på fartygssidan.
62. "Mallat djupgående (T)": Vertikalt avstånd mellan den längsta mallade punkten på skrovet eller köl, och flytvattenlinjeplanet vid största tillåtna djupgående.
63. "Förlig pendikel": Vertikal linje mellan den förliga skärningspunkten mellan skrovet och flytvattenlinjeplanet vid största tillåtna djupgående.
64. "Skarndäcksbredd": Avståndet mellan den vertikala linje som går genom den mest framskjutande delen av skarndäck vid skärstocken och den vertikala linje som går genom innerkanten av fallskydden (räcken, fotlister) på utsidan av skarndäck.

Styrinrättning

65. "Styrinrättning": Utrustning som är nödvändig för att styra fartyget och som krävs för att uppnå den manöverförmåga som föreskrivs i kapitel 5.
66. "Roder": Ett eller flera roder med hjärtstock, inbegripet kvadrant och delar som förbinder roder med styrapparat.
67. "Styrapparat": Del av styrinrättning som genererar rodrets rörelse.
68. "Styrkontrollsystem": Styrapparatens kontrollsystem, mellan kraftkällan och styrapparaten.
69. "Kraftkälla": System för energiförsörjning till styrkontrollsystem och styranordning från nätet ombord, batterier eller förbränningsmotorer.
70. "Manöveranordning": Komponenter och kretssystem för styrning av ett motordrivet styrkontrollsystem.
71. "Kontrollenhet för styrapparat": Kontrollsystem för styrapparat, dess drivenhet och dess kraftkälla.
72. "Handstyrinrättning": Styrinrättning, genom vilken rodret aktiveras vid manuell manövrering av ratten, via en mekanisk eller hydraulisk överföring, utan ytterligare kraftkälla.
73. "Manuell hydraulisk styrinrättning": Manuell styrinrättning med hydraulisk överföring.
74. "Girhastighetsregulator": Utrustning som ställer in och automatiskt upprätthåller en viss girhastighet åt fartyget i enlighet med förinställda värden.
75. "Styrhytt anordnad för radarstyrning utförd av en person": Styrhytt anordnad så att fartyget vid radarnavigering kan styras av en person.

Egenskaper hos byggnadsdelar och material

76. "Vattentät": Konstruktionsdel eller anordning som är så beskaffad att den hindrar inträngning av vatten.
77. "Spoltät och vattentät": Konstruktionsdel eller anordning som är så inrättad att den under normala förhållanden släpper igenom endast en obetydlig mängd vatten.
78. "Gastät": En konstruktionsdel eller anordning som är så inrättad att inträngning av gaser och ångor förhindras.
79. "Obrännbar": Material som varken brinner eller avger antändbara ångor i sådan mängd att det kan fatta eld när det uppnår en temperatur av omkring 750° C.
80. "Brandsäker": Material som är svårantändligt eller vars yta är svårantändlig, och som på lämpligt sätt hindrar spridning av elden.
81. "Flamsäker": Konstruktionsdel eller anordning som uppfyller vissa krav på brandsäkerhet.

Övriga begrepp

82. "Godkända klassificeringssällskap": Germanischer Lloyd, Bureau Veritas och Lloyd's Register of Shipping.
- 83a. "Gemenskapscertifikat": Certifikat som, i enlighet med artikel 3 i direktivet, utfärdas av en medlemsstats ansvariga myndigheter för fartyg som följer de tekniska föreskrifter som anges i denna bilaga.
- 83b. "Kompletterande certifikat": I enlighet med artikel 4.2 i detta direktiv krävs utöver Rhencertifikatet också ett kompletterande gemenskapscertifikat för att trafikera vattenvägar i zonerna 1 och 2, samt i zonerna 3 och 4 om fartygen vill dra fördel av de mindre omfattande tekniska föreskrifterna för dessa två sistnämnda zoner.
84. "Inspektionsorgan": Ansvariga myndigheter, utsedda av medlemsstaterna, som företar inspektion av fartygen på grundval av de föreskrifter som anges i denna bilaga och som utfärdar certifikatet eller certifikaten.

Artikel 1.02

(Utan innehåll)

Artikel 1.03

(Utan innehåll)

Artikel 1.04

(Utan innehåll)

Artikel 1.05

(Utan innehåll)

*Artikel 1.06***Föreskrifter av tillfällig natur**

Den behöriga myndigheten kan, efter att ha följt förfarandet enligt artikel 19 i direktivet, utfärda föreskrifter av tillfällig natur, om så verkar nödvändigt, för att tillåta provningar utan att säkerheten eller trafiken äventyras. Dessa föreskrifter skall gälla i högst tre år.

*Artikel 1.07***Administrativa anvisningar för inspektionsorgan**

För att underlätta och standardisera tillämpningen av detta direktiv kan administrativa anvisningar för inspektionsorgan antas, sedan förfarandet enligt artikel 19 i direktivet har följts.

Dessa administrativa anvisningar skall meddelas inspektionsorganen av de behöriga myndigheterna.

Inspektionsorganen skall rätta sig efter dessa administrativa anvisningar.

DEL II

KAPITEL 15

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER FÖR PASSAGERARFARTYG*Artikel 15.01***Allmänt**

1. Artiklarna 4.01–4.04 och 8.06.7 gäller inte.
2. Fartyg som inte har egen framdrivning får inte användas för passagerartrafik.
3. För fartyg med en längd på minst 25 m skall det bestyrkas att bärligheten vid läckande fartyg överensstämmer med artikel 15.02 under alla förutsedda lastförhållanden.
4. På samtliga däck skall passagerarutrymmena befinna sig akter om kollisionsskottet.
5. Personalens bostadsutrymmen där skall analogt uppfylla kraven i artikel 15.07 och 15.09.
6. a) Med avvikelse från artikel 3.02.1 b skall den minsta tillåtna tjockleken t_{mind} för botten-, slag- och bordläggningsplåten för passagerarfartyg bestämmas enligt det största värdet som erhålls ur följande formler:

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

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

där:

$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500)$, om a är större än eller lika med 400 mm,

a = avståndet mellan de längsgående eller tvärgående spanten i mm. Om avståndet mellan spanten är mindre än 400 mm används värdet 400 mm för a .

Det större av dessa båda värden skall tas som minimitjockleken. När de minimivärden som erhålls med ovan nämnda metod inte längre uppnås i botten- eller bordläggningsplåten måste plåtarna ifråga bytas ut.

- b) De minimivärden för plåttjockleken som erhålls med denna metod får underskridas om det tillåtna värdet har fastställts genom ett beräkningsprov som bestyrker att skrovet har tillräcklig styrka och provet har certifierats.
- c) Dock får minimitjockleken aldrig understiga 3 mm på någon del av skrovet.

*Artikel 15.01a***Segelfartyg för passagerartransport**

De särskilda bestämmelserna för passagerarfartyg skall inte tillämpas på segelfartyg för passagerartransport. Särskilda bestämmelser anpassade för segelfartyg för passagerartransport skall fastställas i enlighet med det förfarande som gäller för den kommitté som avses i artikel 19 i direktivet, och upptas i föreliggande bilaga.

*Artikel 15.02***Grundläggande föreskrifter beträffande indelningen av fartyget**

1. Skotten skall vara så fördelade att skrovet inte sjunker under marginallinjen om någon av de vattentäta avdelningarna skulle vattenfyllas, och att kraven i artikel 15.04.7 är uppfyllda.
2. Vattentäta ljusventiler kan vara belägna under marginallinjen under förutsättning att de inte kan öppnas, att de är tillräckligt starka och att kraven i artikel 15.07.7 är uppfyllda.
3. Vid beräkning av stabiliteten vid läckande fartyg skall hänsyn tas till fartygets byggnadsmässiga egenskaper.

Som regel kan en permeabilitet på 95 % användas.

Om man genom beräkning kan bestyrka att medelpermeabiliteten i en viss avdelning är lägre än 95 %, kan den beräknade permeabiliteten användas i stället för detta värde. Dock skall följande minimivärden användas i en sådan beräkning:

Passagerarutrymmen och besättningsutrymmen	95 %
Maskinrum (inklusive pannrum)	85 %
Bunkertankar för last, bagage och förråd	75 %
Dubbla durkar, bränsletankar och andra bunkertankar, beroende på om dessa skall anses fyllda respektive tömda, alltefter ändamålet, när fartygets vattenlinje överensstämmer med högsta lastlinjen för avdelningen	0 eller 95 %.

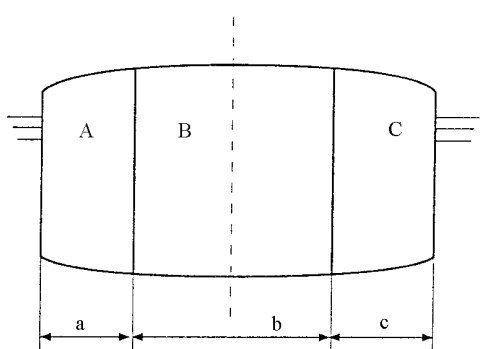
4. Avdelningarna mellan kollisionsskottet och akterskottet skall endast anses som vattentäta i betydelsen enligt punkt 1 om de har en längd på minst $0,10 L_F$ dock minst på 4 m. Inspektionsorganet kan tillåta smärre undantag härvidlag.

Om en vattentät avdelning är längre än vad som krävs ovan och är ytterligare uppdelad i vattentäta utrymmen som likaledes uppfyller längdkraven, kan dessa värden användas vid beräkningen av stabiliteten vid läckande fartyg.

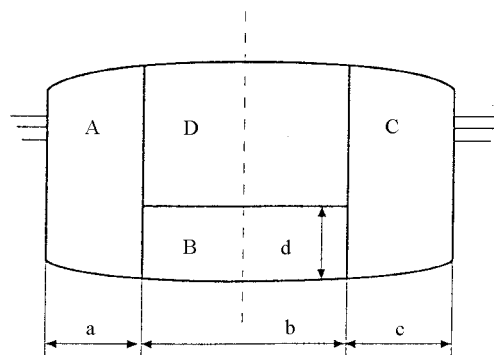
Den första avdelningen akter om kollisionsskottet kan vara mindre än $0,10 L_F$ eller 4 m. I så fall kan förpiken och den intilliggande avdelningen i stabilitetsberäkningen betraktas som en enda enhet som kan vattenfyllas. Dock skall avståndet mellan förliga perpendikeln och det akter tvärskeppsskottet som avgränsar denna avdelning inte understiga $0,10 L_F$ eller 4 m.

Avståndet mellan kollisionsskottet och förliga perpendikeln skall minst vara $0,04 L_F$ men inte mer än $0,04 L_F + 2$ m.

5. Vid passagerarfartyg med en vattentät längsgående uppdelning skall hänsyn till asymmetrin mellan kollisionsskottet och akterskottet tas på följande sätt:
- Under förutsättning att avståndet mellan de längsgående skotten och bordet är minst $\frac{1}{5} B_F$ vid linjen för största djupgående, och avståndet mellan dem minst $\frac{1}{6} B_F$ dock minst 1,50 m, skall man vid beräkningen av stabiliteten anta att avdelningarna A, B och C separat fylls med vatten och att A + B och B + C fylls med vatten samtidigt (se ritning nr 1).
 - Om midskeppsskottet B omfattar ett vattentätt däck på ett avstånd på mer än 0,50 m från fartygets botten, behöver hänsyn inte tas till möjligheten att avdelning D belägen ovan däck kan vattenfyllas (se ritning nr 2). De villkor som avses ovan beträffande längsgående skott gäller.



Ritning nr 1



Ritning nr 2

$$a = \text{minst } \frac{1}{5} B_F$$

$$b = \text{minst } \frac{1}{6} B_F, \text{ dock ej mer än } 1,50 \text{ m}$$

$$c = \text{minst } \frac{1}{5} B_F$$

$$d = \text{minst } 0,50 \text{ m}$$

Artikel 15.03

Tvårskeppsskott

1. Förutom de skott som avses i artikel 3.03.1 är de tvårskeppsskott som erhålls vid beräkningen av uppdelningen av fartyget obligatoriska.

De föreskrivna tvårskeppsskotten skall vara vattentäta och komma upp till skottdäck. Om skottdäck saknas skall skotten komma upp till minst 20 cm över marginallinjen. Kraven i artikel 15.04.8 skall vara uppfyllda.

Passagerarutrymmen och personalutrymmen skall vara skilda från maskinrum och värmepannor av gastäta skott.

2. Antalet öppningar i tvårskeppets vattentäta skott enligt punkt 1 skall vara så litet som fartygets konstruktionstyp och normala användning tillåter. Öppningarna och genomföringarna skall inte ha menlig inverkan på skottens täta funktion.

I kollisionsskott får inte finnas några öppningar eller dörrar.

I de skott som skiljer maskinrum från passagerarutrymmen och personalutrymmen får inte finnas några dörrar.

3. Handmanövrerade dörrar utan fjärrstyrning i vattentäta skott tillåts endast i områden där passagerare inte har tillträde. De skall alltid vara stängda och får endast öppnas tillfälligt för genomgång. Det skall finnas lämpliga anordningar som ser till att de stängs på ett snabbt och säkert sätt. På båda sidorna av dörren skall finnas påskriften "Stäng dörren omedelbart efter genomgång".

Med avvikelse från första meningen tillåts handmanövrerade dörrar i vattentäta skott i passagerarutrymmen under följande förhållanden:

- a) Fartygets längd L_F överstiger inte 40 m.
 - b) Antalet passagerare överstiger inte L_F .
 - c) Fartyget har endast ett däck.
 - d) Dörrarna kan nå direkt från däck och är inte belägna mer än 10 m från utgången till däck.
 - e) Dörrens nedre kant är minst 30 cm över durken i passagerarزونen.
 - f) Samtliga avdelningar är försedda med ett larmsystem för slagvattennivån.
4. Dörrar i skott som står öppna en längre tid skall kunna stängas på plats från båda hållen och också från en lätt åtkomlig plats över skottdäck. Om en dörr har stängts genom fjärrstyrning skall den kunna öppnas och stängas stadigt igen på plats. Stängningen skall inte kunna hindras märkbart av mattor eller lister.

Vid fjärrstyrning skall stängningen ta minst 30 sekunder men inte mer än 60 sekunder. Under stängningen skall ett automatiskt akustiskt larm ljuda i närheten av dörren. Vid platsen för fjärrstyrningen skall finnas en anordning som anger om dörren är öppen eller stängd.

5. Skottdörrar och öppnings- och stängningsanordningar för dessa skall vara belägna i en zon som är begränsad utåt av ett vertikalt plan på ett avstånd som är $1/5$ av bredden B_F parallellt med den yttre bordläggningen vid nivån för största djupgående. Styrhytten skall vara utrustad med ett optiskt larmsystem som fungerar som övervakningsanordning och som tänds när skottporten öppnas.
6. Genomföringar med ej igensatta öppningar och ventilationskanaler skall vara så utformade att de inte kan orsaka att andra utrymmen eller tankar vattenfylls vid läckande fartyg. Om flera avdelningar är förbundna med genomföringar eller ventilationskanaler skall dessa mynna ut på lämpligt ställe ovanför vattenlinjen vid mest ogynnsam vattenfyllningsnivå. Om så inte är fallet för genomföringar, skall det i tvårskeppsskotten finnas avslutningsanordningar som fjärrstyrs ovan skottdäck.

Om ett genomföringssystem inte omfattar någon ej tillsatt öppning i ett skott, skall genomföringen anses som intakt vid skada i avdelningen om den befinner sig inuti den säkerhetszon som avses i punkt 5 och på ett avstånd på mer än 0,50 m från slaget.

7. Om sådana öppningar och dörrar som avses i punkt 2–6 är tillåtna, skall följande anteckning göras på certifikatet:

"Det skall garanteras att fartygets personal är instruerad att vid fara omedelbart lufttätt försluta alla öppningar och dörrar i de vattentäta skotten."

8. Det får finnas en nisch eller alkov i ett tvärskeppsskott om samtliga punkter i nischen eller alkoven är belägna inom den säkerhetszon som avses i punkt 5.

Artikel 15.04

Stabilitet vid intakt fartyg och vid läckande fartyg

1. Den sökande skall bestyrka att fartygets intakta stabilitet är tillräcklig med hjälp av en beräkning på grundval av resultaten från ett prov av tvärstabiliteten och, om inspektionsorganet så begär, ett girprov.
2. Stabiliteten vid intakt fartyg skall anses vara bestyrkt genom beräkning om det fullt utrustade fartyget med bränsletankarna och vattentankarna halvfylla har ett restfribord och restflödningsavstånd enligt punkt 7, och om det intar en slagsida som inte överstiger 12° när det samtidigt utsätts för följande påverkningar:

- a) De ombordvarande förflyttar sig sidledes enligt förhållanden som beskrivs i punkt 4.
- b) Vinden utövar ett tryck som beskrivs i punkt 5.
- c) Fartygets girrörelse ger upphov till en centrifugalkraft som beskrivs i punkt 6.

Om den enda inverkan kraften är de ombordvarandes sidledes förflyttning, får vinkeln inte överstiga 10°.

Inspektionsorganet kan kräva att beräkning även skall göras med andra fyllningsgrader av bunkertankarna och de övriga tankarna.

3. För fartyg med en längd L_F på under 25 m kan styrkandet av fartygets tillräckliga stabilitet genom beräkning enligt punkt 2 ersättas av ett lastprov som utförs med en vikt motsvarande halva tillåtna personantalet och den mest ogynnsamma lastgraden av bränsletankarna och vattentankarna. Denna vikt skall placeras ut från bordläggningen på den fria ytan på passagerardäck enligt $3^{3/4}$ personer per m^2 . Under provet skall slagsidan inte överstiga 7°, och restfribordet och restflödningsavståndet skall inte understiga $0,05 B + 0,20$ m respektive $0,05 B + 0,10$ m.
4. Momentet från en sidledes förflyttning av ombordvarande (M_p) är summan av momenten för alla däck dit passagerare har tillgång. Denna beräknas på följande sätt:
- a) För fria däck:

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

där

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

b däckets största effektiva bredd uppmätt vid en höjd på 0,50 m,

P den sammanlagda massan av alla personer som har tillträde till det däck som avses i t.

- b) För däck som upptas av fasta föremål:

För beräkning av den sidledes förflyttningen av personer som befinner sig på däck som delvis upptas av fasta föremål såsom bänkar, bord, båtar, små vindskydd etc., skall en last på $3^{3/4}$ personer per m^2 fri däcksyta användas. För bänkar skall beräknas en bredd på 0,50 m och ett djup på 0,75 m per passagerare.

Beräkningen skall göras både för en förflyttning åt styrbord och åt babord.

Vid fler än ett däck skall fördelningen på de olika däcken göras på det ur stabilitetssynpunkt minst gynnsamma sättet. För passagerarfartyg med hytter skall vid beräkningen av sidledes förflyttning av personer antas att hytterna är obesatta.

En persons tyngdpunkt skall antas ligga en meter över däckets lägsta punkt vid $\frac{1}{2} L_F$ utan hänsyn till språnget och däckets böjning. En massa på 75 kg per person skall antas.

5. Momentet från vindens tryck M_v skall beräknas med hjälp av följande formel:

$$M_v = p_v \cdot S \left(l_v + \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

där

p_v det specifika vindtrycket, 0,1 kN/m²,

S Fartygets sidovy över flytvattenlinjeplanet vid största tillåtna djupgående i m²,

l_v avståndet från tyngdpunktsläget för fartygets sidvy S till linjen för största djupgående i m.

6. Det moment som uppstår på grund av centrifugalkraften från fartygets girning, skall beräknas med hjälp av följande formel:

$$M_{gi} = C_{gi} \cdot \frac{D}{L_F} \left(\bar{H}_g - \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

där

C_{gi} en koefficient ($C_{gi} = 5$) [m²/s²];

$\bar{H}_g$ avståndet mellan tyngdpunktsläget och köllinjen i m.

Om slagsidan under girningen fastställs med ett prov, kan det erhållna värdet användas i en beräkning. Provet skall utföras vid halva fartygets maximihastighet, vid full last och med minsta girningsradie som förhållandena medger.

7. När fartyget har en slagsida som uppstått genom de påverkningar som avses i punkt 2 a–c, skall det ha ett fribord på minst 0,20 m.

Fartyg vars ljusventiler på sidorna kan öppnas eller där det finns andra öppningar i bordläggningen som inte är säkra mot inträngande vatten skall ha ett flödningsavstånd på minst 0,10 m.

8. Kravet på beräkningsbaserat styrkande av tillräcklig stabilitet vid läckande fartyg skall anses vara uppfyllt om återföringsmomentet M_R uttryckt som

$$M_R = C_R \cdot \bar{M}_{g_{rés}} \cdot \sin \varphi \cdot D \text{ [kNm]}$$

vid alla mellanstadier och vid det slutliga vattenfyllnadsstadiet är större än krängningsmomentet

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

I dessa formler gäller följande definitioner:

C_R koefficient ($C_R = 10$) [m/s²];

$\bar{M}_{g_{rés}}$ metacentrum vid vattenfyllnadsstadiet i m.

φ den minsta av antingen den vinkel vid vilken den första öppningen i en ej vattenfylld avdelning börjar ta in vatten eller den vinkel vid vilken friborddäck börjar vattenfyllas.

M_p moment som uppstår vid den förflyttning av personer som avses i punkt 4.

Artikel 15.05

Beräkning av passagerarantal för fri däcksyta

1. Om kraven i artiklarna 15.04 och 15.06 är uppfyllda skall inspektionsorganet fastställa högsta tillåtna antalet passagerare på följande sätt:

- a) Summan av de fria däcksytor som normalt är reserverade för passagerare att uppehålla sig skall tas som grundval för beräkningen.

Däcksytor i hytter och toaletter liksom i de områden som permanent eller tillfälligt används för fartygets drift även om passagerarna har tillgång till dem skall emellertid inte tas med i beräkningen. Utrymmen under huvuddäck skall inte heller beaktas. Dock får utrymmen under huvuddäck med stora fönster ovanför detta däck tas med i beräkningen.

- b) Följande ytor skall dras från summan av de ytor som beräknats enligt punkt a:

- Ytor i korridorer, trappor och andra passager.
- Ytor under trappor.
- Ytor som permanent upptas av utrustning eller möbler.
- Ytor under båtar, livflottar och räddningsbåtar, även i de fall då de är belägna så högt att passagerare kan uppehålla sig under dem.
- Smärre ytor t.ex. mellan stolar och bord, som inte kan användas effektivt.

- c) I beräkningen skall användas en belastning på 2,5 passagerare per m² fri däcksyta enligt punkterna a och b. För fartyg med en längd L_F på minst 25 m skall belastningen emellertid vara 2,8 passagerare.

2. Högsta tillåtna antalet passagerare skall vara angivet ombord på läsliga skyltar anslagna på väl synliga platser. För passagerarfartyg med hytter som även används för dagturer skall passagerarantalet vara beräknat för både dagtursfartyg och passagerarfartyg med hytter, och båda antalen skall anges på certifikatet.

Kraven i artiklarna 15.02 och 15.04 skall vara uppfyllda för båda dessa antal.

För passagerarfartyg med hytter som endast används för resor med övernattningar skall antalet liggplatser för passagerare vara det avgörande.

Artikel 15.06

Flödningsavstånd, fribord och lastmärken

1. Flödningsavståndet skall vara minst lika med summan av

- a) det extra djupgående mätt på utsidan av bordläggningen som uppstår vid högsta tillåtna slagsida, och
b) det restflödningsavstånd som anges i artikel 15.04.2 och 15.04.7.

För fartyg utan skottdäck skall flödningsavståndet vara minst 0,50 m.

2. Fribordet skall vara minst lika med summan av

- a) det extra djupgående mätt på utsidan av bordläggningen som uppstår vid den slagsida som beräknas enligt artikel 15.04.2, och
b) det restfribord som anges i artikel 15.04.2 och 15.04.7.

Fribordet skall vara minst 0,30 m.

3. Flytvattenlinjeplan vid största tillåtna djupgående skall fastställas på ett sätt som tar hänsyn till det flödningsavstånd som anges i punkt 1, till de fribord som anges i punkt 2 och till kraven i artikel 15.02–15.04. Dock kan inspektionsorganet, när säkerheten så fordrar, föreskriva att fribordet eller flödningsavståndet skall vara större än så.

4. Ett lastmärke skall vara anbringat på båda sidorna av fartyget i enlighet med artikel 4.04. Extra par lastmärken eller en lastmärkeslinje är också tillåtna. Placeringen av dessa märken skall klart anges på certifikatet.

Artikel 15.07

Utrustning för passagerare

1. De delar av däckens som är avsedda för passagerare och som inte är inneslutna skall omges av en reling eller ett räcke upp till en höjd på minst 1,00 m. Räcket skall vara så utformat att barn inte kan falla genom det. Öppningar och anordningar som används för att gå ombord eller iland, liksom öppningar för lastning och lossning, skall vara utrustade med en lämplig säkerhetsanordning.

Landgångar skall vara minst 0,60 m och vara utrustade med ett räcke på vardera sidan.

2. a) Genomgångskorridorer och trappor liksom dörrar och utgångar avsedda för passagerare skall vara minst 0,80 m breda. För dörrar till passagerarhytter och andra smärre rum kan denna bredd minskas till 0,70 m.

Om det bara finns en gång eller en trappa till en del av fartyget eller till ett utrymme avsett för passagerare, skall den användbara bredden vara minst en meter. På fartyg med en längd L_F på under 25 m kan inspektionsorganet tillåta en bredd på 0,80 m.

För utrymmen eller grupper av utrymmen avsedda för fler än 80 passagerare skall de utgångar som är avsedda för passagerare och som dessa är hänvisade till vid behov, ha en sammanlagd bredd på minst 0,01 m per passagerare.

- b) Utrymmen eller grupper av utrymmen avsedda eller inredda för 30 eller flera passagerare eller med liggplatser för 12 eller flera passagerare skall ha minst två utgångar. Som utgång kan betraktas en vattentät dörr i ett skott utformat enligt artikel 15.03.2, 15.03.4 eller 15.03.5 som ger tillträde till en angränsande avdelning.

Utgångarna skall vara utformade på adekvat sätt. Om utgångarnas sammanlagda bredd enligt punkt i a är fastställd på grundval av passagerarantalet, skall varje utgång ha en bredd på minst 0,005 m per passagerare. Med undantag för passagerarfartyg med hytter kan en av de båda utgångarna ersättas av två nödutgångar.

Om utrymmena är belägna under huvuddäck skall de ha åtminstone en utgång respektive en nödutgång som leder direkt ut på huvuddäck eller ut i det fria. Detta krav gäller inte hytter.

Nödutgångar skall ha en användbar bredd på minst 0,36 m² med den kortare sidan minst 0,50 m.

- c) Trappor på huvuddäck skall befinna sig inom två vertikala plan på vardera sidan på ett avstånd från bordläggningen på minst $\frac{1}{5}$ av B_F . Detta avstånd är inte obligatoriskt om det finns minst en trappa på vardera sidan av fartyget inom samma område. Trapporna skall vara försedda med ledstänger på båda sidorna, men för trappor som är smalare än 0,90 m räcker det med en ledstäng.

3. Dörrar till uppehållsrum för passagerare skall, med undantag för dörrar som leder ut i korridorer, kunna öppnas utåt eller vara utformade som skjutdörrar. De skall inte kunna låsas eller förreglas av obehöriga under resan.

Hytt dörrar skall vara utformade så att de när som helst kan låsas upp utifrån.

4. Utrymningsvägar och nödutgångar skall vara klart angivna. Skyltarna skall vara upplysta av nödbelysning.

5. På fartyg som har tillstånd för upp till 300 passagerare skall det finnas minst en toalett per 150 passagerare. På fartyg med tillstånd för fler än 300 passagerare skall det finnas separata toaletter för de båda könen, minst en per 200 passagerare.

6. Det skall vara förbjudet för obehöriga att befinna sig på områden i fartyget som inte är avsedda för passagerare, i synnerhet styrhytten och maskin- och motorrummen. Ingångarna till dessa områden skall dessutom vara försedda med en skylt på väl synligt ställe med ordalydelsen "Tillträde förbjudet" eller en motsvarande symbol.

7. Med hänsyn till brandsäkerheten får endast härdat eller laminerat glas eller syntetiskt material användas i fönsterrutor i den zon där passagerare har tillträde.

Artikel 15.08

Särskilda föreskrifter för livräddningsutrustning

1. På passagerarfartyg skall finnas det antal livbojar som anges i tabellen nedan:

L_F en m	Högsta tillåtna antal passagerare	Antal livbojar
< 25	< 200	3
> 25–35	> 200–300	4
> 35–50	> 300–600	6
> 50	> 600–900	8
—	> 900–1 200	10
—	> 1 200	12

Vid fastställandet av det föreskrivna antalet livbojar gäller det högsta av de båda värden som erhålls med utgångspunkt från den första och den andra spalten.

Hälften av det föreskrivna antalet livbojar skall ha en minst 30 m lång livlina.

2. På fartyg med en längd L_F på minst 25 m skall det förutom de livbojar som anges i punkt 1 finnas personlig eller kollektiv livräddningsutrustning för hela det tillåtna antalet passagerare för fartygets användningstyp, liksom för fartygets driftspersonal. Om bärigheten vid läckage har bestyrkts, skall de föreskrifter som avses i punkt 3 tillämpas.
3. Livräddningsutrustningen skall vara så placerade ombord att den vid behov kan åtkommas med lätthet och utan risk. Om den inte är synlig skall dess placering vara klart angiven.
4. Personlig livräddningsutrustning skall bestå av livbojar och räddningsvästar och av flythjälp och lämplig utrustningsmateriel enligt artikel 10.05, som skall kunna hålla en person som befinner sig i vattnet flytande.

Flythjälpen och den lämpliga utrustningsmaterialen skall

- a) ha en flytförmåga på minst 100 N i sötvatten,
- b) vara tillverkade av passande material, tåla olja och oljeprodukter samt temperaturer på upp till 50° C,
- c) vara försedda med anordningar som ger fäste för handen och
- d) ha en självlysande orange färg eller permanent självlysande ytor på 100 cm².

Uppblåsbar personlig livräddningsutrustning skall kontrolleras enligt tillverkarens anvisningar.

5. Kollektiv livräddningsutrustning skall bestå av båtar, livflottar och lämplig utrustning, som skall kunna hålla flera personer som befinner sig i vattnet flytande. Utrustningen skall
- a) bära en påskrift som anger användningen och antalet passagerare som den är avsedd för,
 - b) ha en flytförmåga på minst 100 N per person i sötvatten,
 - c) inta och behålla ett stabilt flytläge och i det avseendet vara försedd med lämpliga anordningar för att gripas av det angivna antalet personer,
 - d) vara tillverkade av passande material, tåla olja och oljeprodukter samt temperaturer på upp till 50° C,
 - e) ha en självlysande orange färg eller permanent självlysande ytor på 100 cm² och
 - f) snabbt och lätt kunna sjösättas från sin förvaringsplats av en enda person.

6. Uppblåsbar livräddningsutrustning skall dessutom

- a) bestå av minst två separata luftavdelningar,
- b) blåsas upp automatiskt eller manuellt vid sjösättningen,
- c) inta och behålla ett stabilt flytläge oavsett belastning och även om endast hälften av luftavdelningen är uppblåsta, och
- d) kontrolleras enligt tillverkarens anvisningar.

Artikel 15.09

Brandskydd och brandbekämpning i passagerarutrymmena

1. Däck som delar upp passagerarutrymmen eller skiljer maskinrummet och styrhytten åt, skott och partiella väggar mellan passagerarutrymmen och maskinrum liksom mellan passagerarutrymmen och kök skall vara flamsäkra.

Skott och dörrar mellan korridorer och hytter liksom mellan hytter skall även de vara flamsäkra.

Partiella väggar mellan korridorer och hytter kan sträcka sig från däck till däck eller gå upp till ett flamsäkert underdäck.

Om det finns ett lämpligt sprinklersystem är kraven i det andra och tredje stycket ovan inte obligatoriska.

De fria utrymmena ovanför underdäck, under durkar och bakom väggbeklädning skall vara uppdelade på högst 10 meters avstånd av flamsäkra konstruktionselement.

2. Trappor, ingångar och utgångar skall vara så placerade så att de andra rummen kan utrymmas utan risk om eldsvåda bryter ut i något rum.

Trappor, inklusive trappstegen, skall bestå av en ram av metall eller annat jämförbart flamsäkert material. Trappstegen skall vara brandsäkra.

På passagerarfartyg med hytter skall trapporna vara inbyggda i ett trapphus med flamsäkra väggar med flamsäkra dörrar som stänger sig automatiskt.

En trappa som enbart förbinder två däck behöver inte vara inbyggd i ett trapphus, förutsatt att ett av däcken är omslutet av flamsäkra väggar med flamsäkra dörrar som stänger sig automatiskt, eller det finns lämpligt sprinklersystem installerat.

Trapphusen skall stå i direkt förbindelse med korridorerna och ytterdäcken.

3. Hänsyn skall tas till risken för eldsvåda i kök, frisersalonger och parfymier enligt föreskrifter från den behöriga myndigheten.

4. Färg, fernissa och andra ytbehandlingsmedel som används i inomhusutrymmen, liksom material för beklädning och isolering, skall vara av brandsäker typ. De skall inte avge farlig rök eller giftig gas vid eldsvåda.

Öppningssystemet för dörrarna skall fortsätta att fungera tillräckligt länge vid eldsvåda.

5. Korridorer som är längre än 40 m skall vara uppdelade i intervaller om högst 40 m av flamsäkra väggar med automatiskt stängande dörrar.

6. Automatiskt stängande flamsäkra dörrar som normalt är öppna skall kunna stängas från en plats som är permanent bemannad av fartygets personal även öppnas på plats.

7. Vädrings- och ventilationssystemen skall vara så utformade att eld inte kan spridas genom dem. Luftintagen och luftutsläppen skall kunna stängas.

Genomgående kanaler skall vara uppdelade av brandskyddsventiler på intervaller om högst 40 m.

Om vädrings- och ventilationskanaler går genom trapphusväggar eller maskinrumsskott skall det finnas brandskyddsventiler på genomföringsstället.

Inbyggda ventilatorer skall kunna stängas av från en central plats belägen utanför maskinrummet.

8. På passagerarfartyg med hytter skall alla hytter, uppehållsrum för passagerare och besättning och alla lastrum och maskinrum vara anslutna till ett effektivt brandlarmsystem. Förekomsten av en eldsvåda och dess läge skall automatiskt signaleras på en plats som är permanent bemannad av fartygets personal.

9. Passagerarfartyg skall vara försedda med en brandbekämpningsanläggning som omfattar följande:

- a) En fast brandpump som drivs av en motor.
- b) Ett rörsystem för brandbekämpning med ett tillräckligt antal vattentag.
- c) Ett tillräckligt antal brandslangar.

Brandbekämpningssystem skall vara så utformade och dimensionerade att alla delar av fartyget kan nås från minst två olika vattentag med hjälp av en enda brandslang på högst 20 m. Vattentrycket skall vara minst 3 bar. På det högst belägna däck skall en vattenstråle på minst 6 m kunna uppnås.

Brandpumpar får inte installeras för om kollisionsskottet. Om brandpumpen är installerad i huvudmaskinrummet skall det finnas en andra motordriven pump installerad utanför det rummet som skall kunna användas oberoende av utrustningen i maskinrummet. Denna pump kan vara bärbar.

Pumpar för normal drift och sköljning av däck, liksom rörsystem för sköljning av däck, kan ingå i brandbekämpningssystemet, förutsatt de lämpar sig för detta.

På passagerarfartyg med hytter med en längd L_F på högst 25 m och på dragtursfartyg med en längd L_F på högst 40 m skall följande undantag tillåtas:

- a) Brandpumpen behöver inte vara permanent installerad.
- b) Om brandpumpen är installerad i huvudmaskinrummet krävs ingen ytterligare pump.
- c) Det är tillräckligt om alla delar av fartyget kan nås från ett vattentag med hjälp av en enda brandslang på högst 20 m.

10. Vid sidan av de brandsläckare som anges i artikel 10.03.1 skall följande brandsläckare finnas ombord:

- a) En brandsläckare per 120 m² golvyta i salonger, matsalar och liknande uppehållsrum.
- b) En brandsläckare för var tionde hytt, oavsett om hytterna är besatta eller inte.

Dessa ytterligare brandsläckare skall vara monterade och utplacerade över fartyget så att de alltid kan nås direkt om det bryter ut eldsvåda var som helst i fartyget.

Artikel 15.10

Ytterligare föreskrifter

- 1. Belysning skall tillförsäkras med hjälp av elektriska anläggningar.
- 2. Det skall finnas en nödströmskälla enligt artikel 9.18.2.
- 3. Om det inte är möjligt att göra sig hörd direkt mellan styrhytten och besättningens uppehållsrum, arbetsutrymmena, fartygets för och akter och ingångarna för passagerare, skall det finnas en kommunikationsanläggning som möjliggör enkel och säker förbindelse i båda riktningarna.

4. Fartyg med en längd L_F på minst 40 m eller som har tillstånd att frakta mer än 75 passagerare skall vara försedda med högtalare över vilka samtliga passagerare kan nås.

5. På passagerarfartyg med hytter skall det finnas ett larmsystem. Det skall bestå av följande:

a) En larmanläggning för fartygets befäl och besättning.

Detta larm behöver endast ges i de utrymmen avsedda för fartygets befäl och besättning, och skall kunna stoppas av fartygets befäl. Som minimikrav skall larmet kunna utlösas i

— varje hytt,

— korridorer, hissar och trapphus, där utlösningsanordningarna skall finnas på högst 10 meters avstånd från varandra med minst en utlösningsanordning per vattentät avdelning,

— salonger, matsalar och liknande uppehållsrum och

— maskinrum, kök och andra liknande utrymmen där det finns risk för eldsvåda.

b) En larmanläggning för passagerare.

Detta larm skall kunna höras klart och otvetydigt i samtliga utrymmen där passagerare har tillträde. Det skall kunna utlösas från styrhytten och från en plats som är permanent bemannad av fartygets personal.

Utlösningsanordningarna skall vara skyddade mot obehörig användning.

6. Passagerarfartyg med hytter skall vara utrustade med en radioanläggning för kommunikation med det allmänna telefonnätet.

7. Som minimikrav skall följande utrymmen och områden vara försedda med tillräcklig belysning:

a) Platser där kollektiv livräddningsutrustning förvaras och platser där dessa normalt görs klara för användning.

b) Utrymningsvägar, passageraringångar, korridorer, hissar och trappor i bostadsutrymmena och i hyttzonen.

c) Skyltar som anger utrymmesvägar och nödutgångar.

d) Maskinrum och utgångarna därifrån.

e) Styrhytten.

f) Det utrymme som används för nödströmskällan.

g) De platser där brandsläckarna och brandpumparna är belägna.

h) De utrymmen där passagerare och besättning samlas vid fara.

8. På passagerarfartyg med hytter skall medföras en säkerhetsplan som anger besättningens och personalens uppgifter i en nödsituation i enlighet med gällande lokala föreskrifter. Där skall anges vilka uppgifter som skall utföras i följande fall:

a) Vid läckage.

b) Vid eldsvåda ombord.

c) Vid utrymning av passagerare.

d) Vid man överbord.

Säkerhetsplanen skall omfatta en karta över fartyget där bland annat följande utrustnings placering är klart och tydligt angiven:

- a) Livräddnings- och säkerhetsutrustning.
- b) Vattentäta dörrar under däck och varifrån de fjärrstyrs, liksom andra öppningar som avses i artikel 15.03.2 och 15.03.6.
- c) Brandsäkra dörrar.
- d) Brandluckor.
- e) Larmanläggningar.
- f) Brandlarmsystem.
- g) Brandsläckningssystem och brandsläckare.
- h) Utrymningsvägar och nödutgångar.
- i) Nödströmskällan.
- j) Reglagen för ventilationsanläggningarna.
- k) Anslutning till nätet från land.
- l) Stängningsanordningar för bränsletillförseln.
- m) Anläggningar för flytande gas.
- n) Högtalaranläggningar.
- o) Radiotelefoniutrustning.

Säkerhetsplanen och kartan över fartyget skall vara signerade av inspektionsorganet och vara anslagna på lämpliga väl synliga ställen.

9. På passagerarfartyg med hytter skall en allmän utrymningsplan vara anslagen på lämpliga ställen för att läsas av passagerarna. Planen kan emellertid vara kombinerad med säkerhetsplanen enligt punkt 8.

Nödvändiga anvisningar för hur passagerarna skall förhålla sig vid larm, eldsvåda, haveri och utrymning liksom uppgift om var livräddningsutrustningen är belägen skall finnas i varje hytt.

Dessa anvisningar skall ges på tyska, engelska, franska och nederländska.

10. På fartyg med skrov av trä, aluminium eller syntetiskt material skall maskinrummet vara byggt av sådant material som avses i artikel 3.04.3 och 3.04.5, eller vara utrustat med ett permanent monterat brandsläckningssystem enligt artikel 10.03.5.

Artikel 15.11

Utrustning för uppsamling och disponering av avloppsvatten

1. Passagerarfartyg med fler än 50 liggplatser för passagerare skall vara utrustade med antingen tankar för uppsamling av avloppsvatten eller en vattenreningsanläggning ombord.
2. Tankarna för uppsamling av avloppsvatten skall ha tillräcklig volym. De skall vara försedda med en anordning som mäter innehållet. För tömning av tankarna skall fartyget ha egna pumpar och rörsystem, som avloppsvattnet kan tömmas genom, till kajplatser på båda sidorna av fartyget. Rörsystemen skall vara försedda med anslutningar för tömning av avloppsvatten i enlighet med den europeiska normen EN 1306.
3. Vattenreningsanläggningen ombord skall kunna säkerställa att produkten konstant och utan utspädning uppnår de värden som anges i gällande lokala föreskrifter. De skall vara utrustade med uttag för provtagning.