

Entwurf

xxx. Verordnung: Änderung der Schiffstechnikverordnung

xx. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Verordnung betreffend technische Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnengewässern (Schiffstechnikverordnung) geändert wird

Auf Grund der §§ 107, 109 Abs. 7 und Abs. 113 Abs. 4 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert mit BGBl. I Nr. 50/2012, wird nach Maßgabe des § 153 Abs. 5 des Schifffahrtsgesetzes verordnet:

Die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend technische Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnengewässern (Schiffstechnikverordnung), BGBl. II Nr. 162/2009, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 21/2011, wird wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Eintragung zu § 34 eingefügt:*

„§ 35 Umsetzungshinweis“

2. *Im Inhaltsverzeichnis lautet die Eintragung zu Anhang VII der Anlage 2:*

„Anhang VII Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Binnenschifffahrt“

3. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Eintragung zu Anhang VII der Anlage 2 eingefügt:*

„Anhang VIII Bordkläranlagen – Ergänzende Bestimmungen und Muster von Bescheinigungen
Anhang IX Bordkläranlagen – Prüfverfahren“

4. *§ 3 Abs. 1 werden folgende Ziffern 105 und 106 angefügt:*

„106. „Sachverständiger“ eine von der zuständigen Behörde oder von einer autorisierten Institution anerkannte Person, die auf Grund ihrer fachlichen Ausbildung und Erfahrung besondere Kenntnisse auf dem zu prüfenden Gebiet hat, mit den einschlägigen Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik (zB EN-Normen, sachbezogene Regelwerke, technische Regeln anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union) umfassend vertraut ist und die jeweiligen Anlagen bzw. Einrichtungen prüfen und gutachtlich beurteilen kann;

107. „Sachkundiger“ eine auf Grund ihrer fachlichen Ausbildung und Erfahrung über ausreichende Kenntnisse auf dem zu prüfenden Gebiet verfügende Person, die mit den einschlägigen Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik (zB EN-Normen, sachbezogene Regelwerke, technische Regeln anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union) soweit vertraut ist, dass sie die Funktionssicherheit der jeweiligen Anlagen bzw. Einrichtungen beurteilen kann.“

5. In § 4 Abs. 3 entfällt die Ziffer 6.

6. In § 8 entfällt Absatz 5.

7. In § 20 Abs. 2 wird der Ausdruck „Artikel 2.02“ durch den Ausdruck „Artikel 2.03“ ersetzt.

8. § 26 Abs. 2 Z 3 lautet:

„3. ein Sachverständiger für Nautik mit einem Befähigungsausweis, der zum Führen des zu überprüfenden Fahrzeugs berechtigt;“

9. Nach § 34 wird folgender § 35 eingefügt:

„Umsetzungshinweis

§ 35. Durch die Bestimmungen dieser Verordnung werden umgesetzt:

1. die Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, ABl. Nr. L 164 vom 30.6.1994 S. 15, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 1025/2012, ABl. Nr. L 316 vom 14.11.2012 S. 12;
2. die Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates, ABl. Nr. L 389 vom 30.12.2006 S. 1, zuletzt geändert durch Richtlinie 2013/49/EU, ABl. Nr. L 272 vom 11.10.2013 S. 41;
3. die Richtlinie 2009/100/EG über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe, ABl. Nr. L 259 vom 02.10.2009 S. 8.“

10. Artikel 3.02 Abs. 1 lit. b der Anlage 2 lautet:

„b) Bei Überprüfungen gemäß § 21 der Schiffstechnikverordnung müssen bei Schiffen, die aus Stahl gebaut sind, die Mindestdicken der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung mindestens dem größeren der nach folgenden Formeln ermittelten Werte entsprechen:“

11. Die Überschrift von Artikel 6.09 der Anlage 2 lautet:

„Artikel 6.09

Prüfung“

12. Artikel 7.05 Abs. 5 der Anlage 2 lautet:

„(5) Signallichter, deren Gehäuse und Zubehör müssen das Zulassungskennzeichen tragen, das nach der Schiffsausrüstungsverordnung, BGBl. II Nr. 139/1999 in der jeweils geltenden Fassung, vorgeschrieben ist.“

13. Artikel 7.06 Abs. 1 der Anlage 2 lautet:

„(1) Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger müssen den Anforderungen gemäß Anhang VII Teil I und Teil II genügen. Die Einhaltung der Anforderungen wird durch eine von der zuständigen Behörde erteilte Typpenehmigung festgestellt. Inland Electronic Chart Display Information System (im Folgenden ‚ECDIS‘)-Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, gelten als Navigationsradaranlagen.

Die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Binnenschifffahrt gemäß Anhang VII Teil III müssen eingehalten sein.

14. Artikel 8.01 Abs. 2 der Anlage 2 lautet:

- „(2) Druckbehälter für den Schiffsbetrieb sind
- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
 - b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer Änderung oder Instandsetzung und
 - c) regelmäßig, mindestens jedoch alle fünf Jahre,

durch einen Sachverständigen auf ihren betriebs sicheren Zustand zu prüfen. Die Prüfung umfasst eine innere und äußere Prüfung. Bei Druckluftbehältern, die innen nicht einwandfrei besichtigt werden können, oder deren einwandfreier Zustand bei der inneren Besichtigung nicht eindeutig erkannt wurde, ist zusätzlich ein anderes zerstörungsfreies Prüfverfahren oder eine Wasserdruckprüfung vorzunehmen.

Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

Andere überwachungsbedürftige Anlagen, insbesondere Dampfkessel, andere Druckbehälter sowie deren Zubehör und Aufzüge, müssen den Vorschriften eines der Mitgliedstaaten der Europäischen Union entsprechen.“

15. In Artikel 8a.03 Abs. 1 der Anlage 2 wird in der Literaliste das Aufzählungssymbol „c)“ durch das Aufzählungssymbol „b)“ ersetzt.

16. Artikel 10.02 Abs. 1 der Anlage 2 lautet:

„(1) Folgende Ausrüstungsgegenstände nach den anwendbaren schiffahrtspolizeilichen Vorschriften müssen mindestens vorhanden sein:

- a) Sprechfunkanlage;
- b) Geräte und Vorrichtungen, die zum Geben der vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen sowie zur Bezeichnung der Schiffe erforderlich sind;
- c) vom Bordnetz unabhängige Ersatzlichter für die vorgeschriebenen Lichter für das Stillliegen.

Außerdem müssen mindestens die folgenden Behälter vorhanden sein:

- d) gekennzeichnete Behälter für Hausmüll;
- e) je ein gekennzeichnete Behälter aus Stahl oder einem anderen stoßfesten und nicht brennbaren Werkstoff mit dicht schließendem Deckel von ausreichender Größe, mindestens aber 10 l Inhalt, zur Aufnahme der
 - aa) ölhaltigen Putzlappen,
 - bb) festen Sonderabfälle,
 - cc) flüssigen Sonderabfälle
 und, sofern diese anfallen können, zur Aufnahme der
 - dd) Slops,
 - ee) sonstigen fetthaltigen Schiffsabfälle.“

17. In Artikel 10.03 Abs. 1 der Anlage 2 lautet der erste Satz:

„An folgenden Stellen muss je ein tragbarer Feuerlöscher entsprechend den Europäischen Normen EN 3-7: 2007 und EN 3-8: 2007 vorhanden sein:“

18. Artikel 10.03 Abs. 2 der Anlage 2 lautet:

„(2) Für die in Abs. 1 geforderten tragbaren Feuerlöscher dürfen nur Pulverlöscher mit einer Füllmasse von mindestens 6 kg oder andere tragbare Feuerlöscher gleicher Löschkapazität verwendet werden. Sie müssen für die Brandklassen A, B und C geeignet sein.

Abweichend davon sind auf Schiffen, auf denen keine Flüssiggasanlagen installiert sind, Sprüh-schaumfeuerlöscher mit bis –20 °C frostsicheren wasserfilmbildenden Schaummitteln (AFFF-AR) zugelassen, auch wenn sie nicht für die Brandklasse C geeignet sind. Die Mindestfüllmenge dieser Feuerlöscher muss 9 Liter betragen.

Sämtliche Feuerlöscher müssen sich für das Löschen von Bränden in elektrischen Anlagen bis 1000 V eignen.“

19. Artikel 10.03 Abs. 5 der Anlage 2 lautet:

„(5) Tragbare Feuerlöscher sind mindestens alle zwei Jahre von einem Sachkundigen zu prüfen. Über die Prüfung ist eine vom Sachkundigen unterzeichnete Kennzeichnung am Feuerlöscher anzubringen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

20. Artikel 10.03a Abs. 6 bis 8 der Anlage 2 lauten:

„(6) Die Anlagen sind

- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
- b) vor der Wiederinbetriebnahme nach Auslösung;
- c) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
- d) regelmäßig, mindestens jedoch alle zwei Jahre

durch einen Sachverständigen zu prüfen. Prüfungen gemäß lit. d können auch von einem Sachkundigen einer Fachfirma für Feuerlöschanlagen durchgeführt werden.

(7) Bei der Prüfung gemäß Abs. 6 hat der Sachverständige oder Sachkundige zu prüfen, ob die Anlagen den Anforderungen dieses Artikels entsprechen.

Die Prüfung hat mindestens zu umfassen:

- a) äußere Inspektion der gesamten Anlage;
- b) Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Sicherheitsanlagen und der Düsen;
- c) Kontrolle des Druckbehälter-Pumpen-Systems.

(8) Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen oder Sachkundigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der auch das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

21. Artikel 10.03b Abs. 9 lit. b) und c) der Anlage 2 lauten:

„b) Die Anlage ist

- aa) vor der ersten Inbetriebnahme,
- bb) vor der Wiederinbetriebnahme nach Auslösung,
- cc) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
- dd) regelmäßig, mindestens jedoch alle zwei Jahre

durch einen Sachverständigen zu prüfen. Prüfungen gemäß sublit. dd können auch von einem Sachkundigen einer Fachfirma für Feuerlöschanlagen durchgeführt werden.

- c) Bei der Prüfung hat der Sachverständige oder der Sachkundige zu prüfen, ob die Anlage den Anforderungen dieses Artikels entspricht.“

22. Artikel 10.03b Abs. 9 litera e) der Anlage 2 lautet:

„e) Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen oder Sachkundigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der auch das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

23. Artikel 11.02 Abs. 4 der Anlage 2 lautet:

„(4) Außenkanten der Decks und der Gangborde sowie solche Arbeitsbereiche, bei denen die Fallhöhe mehr als 1 m betragen kann, müssen mit Schanzkleidern oder Lukensüllen von jeweils mindestens 0,90 m Höhe oder mit durchgehenden Geländern entsprechend der Europäischen Norm EN 711: 1995 versehen sein. Sind die Gangbordgeländer umlegbar, müssen

- a) zusätzliche durchgehende Handläufe mit einem Durchmesser von 0,02 bis 0,04 m in einer Höhe von 0,7 bis 1,1 m am Lukensüll und
- b) an gut sichtbaren Stellen am Anfang der Gangborde Hinweisschilder nach Anlage I Bild 10 von mindestens 15 cm Durchmesser

angebracht sein. Ist kein Lukensüll vorhanden, ist ein festes Geländer anzubringen.

24. Nach Artikel 11.02 Abs. 4 der Anlage 2 werden folgende Absätze 4a und 4b eingefügt:

„(4a) Abweichend von Abs. 4 brauchen bei Schubleichtern und Schleppkähnen ohne Wohnungen keine Schanzkleider oder Geländer vorhanden zu sein, wenn

- a) an den Außenkanten der Decks und Gangborde Fußleisten,
- b) an den Lukensäulen Handläufe gemäß Abs. 4 lit. a und
- c) an gut sichtbaren Stellen an Deck Hinweisschilder gemäß Anlage I Bild 10 von mindestens 15 cm Durchmesser angebracht sind.

(4b) Abweichend von Abs. 4 brauchen bei Schiffen mit einem Glatt- oder Trunkdeck die Geländer nicht unmittelbar an den Außenkanten dieser Decks oder der Gangborde angebracht zu sein, wenn

- a) die Verkehrswege auf diesen Decks verlaufen, von festen Geländern gemäß EN 711: 1995 umgeben sind und
- b) an gut sichtbaren Stellen an den Übergängen zu nicht durch Geländer geschützten Bereichen Hinweisschilder gemäß Anlage I Bild 10 von mindestens 15 cm Durchmesser angebracht sind.“

25. Artikel 11.04 Abs. 2 der Anlage 2 lautet:

„(2) Bis zu einer Höhe von 0,90 m über dem Gangbord kann die lichte Breite des Gangbords bis auf 0,50 m verringert werden, wenn darüber eine lichte Breite zwischen Bordwandaußenkante und Laderäumenkante von mindestens 0,65 m vorhanden ist.“

26. Artikel 11.12 Abs. 6 und 7 der Anlage 2 lauten:

- „(6) Krane sind durch einen Sachverständigen zu prüfen
- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
 - b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
 - c) regelmäßig, mindestens jedoch alle zehn Jahre.

Dabei sind ausreichende Festigkeit und hinreichende Stabilität rechnerisch und durch eine Belastungsprüfung an Bord nachzuweisen.

Für Krane, deren Nutzlast 2 000 kg nicht überschreitet, kann der Sachverständige entscheiden, den rechnerischen Nachweis durch eine Erprobung mit dem 1,25fachen der Nutzlast, die über den vollen Fahrweg abgefahren wird, ganz oder teilweise zu ersetzen.

Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

(7) Krane sind regelmäßig, mindestens jedoch einmal jährlich von einem Sachkundigen zu prüfen. Hierbei ist der arbeitssichere Zustand des Kranes durch Sicht- und Funktionskontrolle festzustellen.

Über die Prüfung ist eine vom Sachkundigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

27. Artikel 11.12 Abs. 8 der Anlage 2 entfällt.

28. Artikel 11.12 Abs. 10 der Anlage 2 lautet:

„(10) Für Krane muss sich die Bedienungsanleitung des Kranherstellers an Bord befinden. Diese muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- a) Verwendungsbereich und Funktion der Bedienungsorgane;
- b) höchstzulässige Nutzlast entsprechend der Ausladung;
- c) maximal zulässige Neigung des Krans;
- d) Anleitung für Montage und Instandhaltung;
- e) allgemeine technische Daten.“

29. Artikel 14.13 der Anlage 2 lautet:

„Artikel 14.13

Prüfung

(1) Flüssiggasanlagen sind von einem Sachverständigen daraufhin zu prüfen, ob die Anlage den Anforderungen dieses Kapitels entspricht:

- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
- b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung
- c) bei jeder Erneuerung der Bescheinigung gemäß Artikel 14.15.

Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist. Der Überprüfungscommission ist hiervon eine Kopie vorzulegen.

Bei Fahrzeugen der Kategorie 1 muss die Bescheinigung dem Muster des Anhangs VI entsprechen. Die Verwendung des von der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF), Duisburg, zur Verfügung gestellten Vordrucks ist zulässig.

Bei Fahrgastschiffen hat der Sachverständige zusätzlich festzustellen, ob eine gültige Bescheinigung über den ordnungsgemäßen Einbau der Gaswarnanlage gemäß Artikel 15.15 Abs. 9 oder deren Prüfung vorliegt.

(2) Als Sachverständige im Sinne des Abs. 1 gelten insbesondere Sachverständige der Behörde, anerkannte Klassifikationsgesellschaften, Ingenieurkonsulenten für Maschinenbau (Schiffstechnik) oder für Maschinenbau, Organe des Technischen Überwachungsvereines Österreich, Organe behördlich autorisierter Versuchsanstalten für Gas- und Feuerungstechnik und Inhaber einer Konzession für die Gasleitungsinstallation.“

30. Die Überschrift von Artikel 14.14 der Anlage 2 lautet:

„Artikel 14.14

Prüfbedingungen“

31. In Artikel 14.15 der Anlage 2 wird der Begriff „Abnahme“ jeweils durch den Begriff „Prüfung“ ersetzt.

32. Nach Kapitel 14 der Anlage 2 wird folgendes Kapitel 14a eingefügt:

„KAPITEL 14a

BORDKLÄRANLAGEN FÜR FAHRGASTSCHIFFE

Artikel 14a.01

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels gilt als:

1. „Bordkläranlage“ eine Kläranlage zur Abwasserreinigung in kompakter Bauweise für an Bord anfallende häusliche Abwassermengen;
2. „Typgenehmigung“ die Entscheidung, mit der die Behörde bestätigt, dass eine Bordkläranlage den technischen Anforderungen dieses Kapitels genügt;
3. „Sonderprüfung“ das Verfahren gemäß Artikel 14a.11, durch das die Behörde sicherstellt, dass die in einem Fahrzeug betriebene Bordkläranlage den Anforderungen dieses Kapitels genügt;
4. „Hersteller“ die gegenüber der Behörde für alle Belange des Typgenehmigungsverfahrens und die Konformität der Produktion verantwortliche Person oder Stelle. Diese Person oder Stelle muss nicht an allen Stufen der Konstruktion der Bordkläranlage beteiligt sein. Wird die Bord-

kläranlage erst nach ihrer ursprünglichen Fertigung durch entsprechende Veränderungen und Ergänzungen für die Verwendung auf einem Fahrzeug im Sinne dieses Kapitels hergerichtet, gilt die Person oder Stelle als Hersteller, die die Veränderungen oder Ergänzungen vorgenommen hat;

5. „Beschreibungsbogen“ das Dokument gemäß Anhang VIII Teil II, in dem die vom Antragsteller zu liefernden Informationen aufgeführt sind;
6. „Beschreibungsmappe“ die Gesamtheit der Daten, Zeichnungen, Fotografien und sonstiger Dokumente, die der Antragsteller dem technischen Dienst oder der Behörde nach den Anforderungen im Beschreibungsbogen einzureichen hat;
7. „Beschreibungsunterlagen“ die Beschreibungsmappe zuzüglich aller Prüfberichte und sonstiger Dokumente, die der technische Dienst oder die Behörde in Ausübung ihrer Funktionen der Beschreibungsmappe beigelegt haben;
8. „Typgenehmigungsbogen“ das gemäß Anhang VIII Teil III erstellte Dokument, mit dem die Behörde die Typgenehmigung bescheinigt;
9. „Bordkläranlagenparameterprotokoll“ das gemäß Anhang VIII Teil VIII erstellte Dokument, in dem alle Parameter, einschließlich der Bauteile (Komponenten) und Einstellungen der Bordkläranlage, die das Niveau der Abwasserreinigung beeinflussen, einschließlich deren Änderungen, festgehalten sind;
10. „Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter der Bordkläranlage“ das gemäß Artikel 14a.11 Abs. 4 zu Zwecken der Durchführung der Sonderprüfungen erstellte Dokument;
11. „häusliches Abwasser“ Abwasser aus Küchen, Essräumen, Waschräumen und Waschküchen sowie Fäkalwasser;
12. „Klärschlamm“ Rückstände, die bei Betrieb einer Bordkläranlage an Bord des Fahrzeugs entstehen.

Artikel 14a.02

Allgemeine Bestimmungen

- (1) Dieses Kapitel gilt für alle Bordkläranlagen, die auf Fahrgastschiffen eingebaut sind.
- (2) a) Bordkläranlagen müssen bei der Typprüfung die Grenzwerte der Tabelle 1 einhalten:

Tabelle 1

Während der Typprüfung im Ablauf der Bordkläranlage (Testanlage) einzuhaltende Grenzwerte

Parameter	Konzentration	Probenahmeart
Biochemischer Sauerstoffbedarf (BSB 5) ISO 5815-1 und 5815-2:2003 ¹⁾	20 mg/l	24-h-Mischprobe, homogenisiert
	25 mg/l	Stichprobe, homogenisiert
Chemischer Sauerstoffbedarf (CSB) ²⁾ ISO 6060:1989 ¹⁾	100 mg/l	24-h-Mischprobe, homogenisiert
	125 mg/l	Stichprobe, homogenisiert
Gesamter organisch gebundener Kohlenstoff (TOC) EN 1484:1997 ¹⁾	35 mg/l	24-h-Mischprobe, homogenisiert
	45 mg/l	Stichprobe, homogenisiert

¹⁾ Die Anwendung gleichwertiger Verfahren ist zulässig.

²⁾ Anstatt des Chemischen Sauerstoffbedarfs (CSB) kann auch der gesamte organisch gebundene Kohlenstoff (TOC) für die Typprüfung herangezogen werden.

- b) Im Betrieb sind die Überwachungswerte gemäß Tabelle 2 einzuhalten

Tabelle 2

Während des Betriebes an Bord von Fahrgastschiffen im Ablauf der Bordkläranlage einzuhalten-

de Überwachungswerte

Parameter	Konzentration	Probenahmeart
Biochemischer Sauerstoffbedarf (BSB 5) ISO 5815-1 und 5815-2:2003 ¹⁾	25 mg/l	Stichprobe, homogenisiert
Chemischer Sauerstoffbedarf (CSB) ²⁾ ISO 6060:1989 ¹⁾	125 mg/l	Stichprobe, homogenisiert
	150 mg/l	Stichprobe
Gesamter organisch gebundener Kohlenstoff (TOC) EN 1484:1997 ¹⁾	45 mg/l	Stichprobe, homogenisiert

¹⁾ Die Anwendung gleichwertiger Verfahren ist zulässig.

²⁾ Anstatt des Chemischen Sauerstoffbedarfs (CSB) kann auch der gesamte organisch gebundene Kohlenstoff (TOC) für die Typprüfung herangezogen werden..

c) Die jeweiligen Werte der Tabellen 1 und 2 dürfen in der Stichprobe nicht überschritten werden.

(3) Verfahren unter Einsatz von chlorhaltigen Mitteln sind nicht zugelassen. Ebenso unzulässig ist es, häusliche Abwässer zu verdünnen, um auf diese Art eine Reduzierung der spezifischen Belastung und dadurch auch eine Entsorgung zu ermöglichen.

(4) Für die Speicherung, Frischhaltung (sofern erforderlich) und Abgabe des Klärschlammes sind ausreichende Vorkehrungen zu treffen. Hierzu gehört auch ein Managementplan für die Klärschlämme.

(5) Die Einhaltung der Grenzwerte gemäß Abs. 2 Tabelle 1 wird durch eine Typprüfung bestätigt und durch eine Typgenehmigung festgestellt. Die Typgenehmigung wird in einem Typgenehmigungsbogen bescheinigt. Der Eigner oder sein Bevollmächtigter hat dem Antrag auf Überprüfung gemäß § 5 dieser Verordnung eine Kopie des Typgenehmigungsbogens beizufügen. Eine Kopie des Typgenehmigungsbogens und des Bordkläranlagenparameterprotokolls sind an Bord mitzuführen.

(6) Nach dem Einbau der Bordkläranlage an Bord wird vom Hersteller vor Aufnahme des Regelbetriebs eine Funktionsprüfung durchgeführt. Die Bordkläranlage ist mit folgenden Angaben unter Nummer 52 in das Gemeinschaftszeugnis einzutragen:

- a) Name,
- b) Typgenehmigungsnummer,
- c) Seriennummer und
- d) Baujahr.

(7) Nach jeder wesentlichen Änderung einer Bordkläranlage, die sich auf die Abwassereinigung auswirkt, muss stets eine Sonderprüfung gemäß Artikel 14a.11 Abs. 3 durchgeführt werden.

(8) (Ohne Inhalt)

(9) Zur Sicherung der einwandfreien Funktionsfähigkeit ist die Bordkläranlage nach den Herstellerangaben regelmäßig zu warten. Ein entsprechender Wartungsnachweis ist an Bord mitzuführen.

Artikel 14a.03

Antrag auf Typgenehmigung

(1) Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Bordkläranlagentyp ist vom Hersteller bei der Behörde zu stellen. Dem Antrag sind

1. eine Beschreibungsmappe gemäß Artikel 14a.01 Abs. 6,
2. der Entwurf eines Bordkläranlagenparameterprotokolls gemäß Artikel 14a.01 Abs. 9,
3. der Entwurf einer Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwassereinigung relevanten Komponenten und Parameter des Bordkläranlagentyps gemäß Artikel 14a.01 Abs. 10,

4. eine eidesstattliche Erklärung des Herstellers, dass entsprechend Abs. 3 in keinem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ein Antrag auf Typgenehmigung gestellt wurde,
5. ein Gutachten eines Sachverständigen gemäß § 12c Abs. 5 des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 in der jeweils geltenden Fassung, oder eines Ziviltechnikers für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft über die Ergebnisse einer Prüfung eines Prototyps der Bordkläranlage gemäß dem in Anhang IX festgelegten Verfahren sowie
6. die von einem Sachverständigen gemäß § 12c Abs. 5 WRG 1959 oder einem Ziviltechniker für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft erstellten Dokumente gemäß Anhang VIII

beizufügen. Die Kosten für Mühewaltung und Sachaufwand der in Z 5 und 6 bezeichneten Sachverständigen sind vom Hersteller zu tragen.

(2) Stellt die Behörde im Fall eines Antrags auf Typgenehmigung für einen Bordkläragentyp fest, dass der eingereichte Antrag hinsichtlich des vorgestellten Prototyps der Bordkläranlage für die im Beschreibungsbogen gemäß Anhang VIII Teil II Beilage 1 beschriebenen Merkmale dieses Typs von Bordkläranlagen nicht repräsentativ ist, so ist ein anderer und gegebenenfalls ein zusätzlicher, von der Behörde zu bezeichnender Prototyp der Prüfung gemäß Abs. 1 Z 5 zu unterziehen.

(3) Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Bordkläragentyp darf nicht bei mehr als einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union gestellt werden. Für jeden zu genehmigenden Bordkläragentyp ist ein gesonderter Antrag zu stellen.

Artikel 14a.04

Typgenehmigungsverfahren

(1) Die Behörde erteilt die Typgenehmigung für den Bordkläragentyp, der den Beschreibungen in der Beschreibungsmappe entspricht und den Anforderungen dieses Kapitels genügt. Die Erfüllung dieser Anforderungen wird gemäß Anhang IX geprüft.

(2) Die Behörde füllt für jeden Bordkläragentyp, für den sie eine Typgenehmigung ausstellt, alle einschlägigen Teile des Typgenehmigungsbogens aus, dessen Muster in Anhang VIII Teil III enthalten ist; sie erstellt oder prüft das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen. Typgenehmigungsbogen sind nach dem Verfahren in Anhang VIII Teil IV zu nummerieren. Der ausgefüllte Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen sind dem Antragsteller zuzustellen.

(3) Erfüllt die zu genehmigende Bordkläranlage ihre Funktion oder hat sie spezifische Eigenschaften nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs, in das sie eingebaut werden soll, und kann aus diesem Grund die Einhaltung einer oder mehrerer Anforderungen nur geprüft werden, wenn die zu genehmigende Bordkläranlage mit anderen echten oder simulierten Fahrzeugteilen zusammen betrieben wird, so ist der Geltungsbereich der Typgenehmigung für diese Bordkläranlage entsprechend einzuschränken. Im Typgenehmigungsbogen für einen Bordkläragentyp sind in solchen Fällen alle Einschränkungen seiner Verwendung sowie sämtliche Einbauvorschriften aufzuführen.

(4) Die Behörde übermittelt

1. den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union bei jeder Änderung die Liste der Bordkläragentypen (mit den Einzelheiten gemäß Anhang VIII Teil V), deren Genehmigung sie in dem betreffenden Zeitraum erteilt, verweigert oder entzogen hat;
2. auf Ersuchen einer anderen zuständigen Behörde
 - a) eine Kopie des Typgenehmigungsbogens, mit oder ohne Beschreibungsunterlagen, für jeden Bordkläragentyp, dessen Genehmigung sie erteilt, verweigert oder entzogen hat, und gegebenenfalls
 - b) die Liste der Bordkläranlagen, die entsprechend den erteilten Typgenehmigungen hergestellt wurden, im Einklang mit Artikel 14a.06 Abs. 3, die die Einzelheiten gemäß Anhang VIII Teil VI enthält.

(5) Die Behörde übermittelt der Europäischen Kommission jährlich und zusätzlich dazu bei Erhalt eines entsprechenden Antrags eine Kopie des Datenblatts gemäß Anhang VIII Teil VII über die Bordklär-anlagentypen, für die seit der letzten Benachrichtigung eine Genehmigung erteilt worden ist.

Artikel 14a.05

Änderung von Typgenehmigungen

(1) Jede Änderung der in den Beschreibungsunterlagen erwähnten Einzelheiten ist der Behörde unverzüglich mitzuteilen.

(2) Anträge auf Änderung oder Erweiterung einer Typgenehmigung, die von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union erteilt wurde, können nicht angenommen werden.

(3) Sind in den Beschreibungsunterlagen beschriebene Merkmale der Bordkläranlage geändert worden, so stellt die Behörde Folgendes aus:

1. soweit erforderlich, korrigierte Seiten der Beschreibungsunterlagen, wobei sie jede einzelne Seite so kennzeichnet, dass die Art der Änderung und das Datum der Neuausgabe deutlich ersichtlich sind. Bei jeder Neuausgabe von Seiten ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen (das dem Typgenehmigungsbogen als Anlage beigefügt ist) entsprechend auf den neuesten Stand zu bringen;
2. einen revidierten Typgenehmigungsbogen (mit einer Erweiterungsnummer), sofern Angaben darin (mit Ausnahme der Beilagen) geändert wurden oder die Mindestanforderungen dieses Kapitels sich seit dem ursprünglichen Genehmigungsdatum geändert haben. Aus dem revidierten Genehmigungsbogen müssen der Grund für seine Änderung und das Datum der Neuausgabe klar hervorgehen.

Stellt die Behörde fest, dass wegen einer an den Beschreibungsunterlagen vorgenommenen Änderung neue Versuche oder Prüfungen gerechtfertigt sind, so unterrichtet sie hiervon den Hersteller und stellt die oben angegebenen Unterlagen erst nach der Durchführung erfolgreicher neuer Versuche oder Prüfungen aus.

Artikel 14a.06

Konformität

(1) An jeder in Übereinstimmung mit der Typgenehmigung hergestellten Bordkläranlage müssen die in Anhang VIII Teil I festgelegten Kennzeichen, einschließlich der Typgenehmigungsnummer, vom Hersteller angebracht sein.

(2) Enthält die Typgenehmigung Einschränkungen der Verwendung gemäß Artikel 14a.04 Abs. 3, so müssen jeder hergestellten Einheit detaillierte Angaben über diese Einschränkungen und sämtliche Einbauvorschriften vom Hersteller beigefügt sein.

(3) Der Hersteller übermittelt der Behörde binnen 45 Tagen nach Ablauf jedes Kalenderjahres und sofort nach jedem von der Behörde angegebenen zusätzlichen Zeitpunkt eine Liste mit den Seriennummern aller Bordkläranlagen, die in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieses Kapitels seit dem letzten Bericht oder seit dem Zeitpunkt, zu dem diese Bestimmungen erstmalig in Kraft getreten sind, hergestellt wurden. Auf dieser Liste müssen die Korrelationen zwischen den Seriennummern und den entsprechenden Bordkläranlagentypen und den Typgenehmigungsnummern angegeben werden. Außerdem muss die Liste besondere Informationen enthalten, wenn der Hersteller die Produktion eines typgenehmigten Bordkläranlagentyps einstellt.

Artikel 14a.07

(ohne Inhalt)

Artikel 14a.08

Kontrolle der Seriennummern

(1) (ohne Inhalt)

(2) Eine zusätzliche Kontrolle der Seriennummern kann in Verbindung mit der Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion mit den Anforderungen gemäß Artikel 14a.09 erfolgen.

(3) Bezüglich der Kontrolle der Seriennummern teilt der Hersteller der Behörde auf Anforderung unverzüglich alle erforderlichen Informationen über seine Direktkäufer sowie die Seriennummern der Bordkläranlagen mit, die als gemäß Artikel 14a.06 Abs. 3 hergestellt gemeldet worden sind.

(4) Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der Behörde die in Artikel 14a.06 festgelegten Anforderungen einzuhalten, so kann die Genehmigung für den betreffenden Bordkläranlagentyp zurückgezogen werden. In einem solchen Fall wird das Informationsverfahren gemäß Artikel 14a.10 Abs. 4 angewandt.

Artikel 14a.09

Konformität der Produktion

(1) Mit dem Antrag auf Typgenehmigung hat der Hersteller der Behörde nachzuweisen, dass geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion mit den Anforderungen des Anhangs VIII Teil I sicherzustellen.

(2) Der Hersteller hat der Behörde einmal jährlich einen Bericht über die gemäß Abs. 1 getroffenen Qualitätssicherungsmaßnahmen zu übermitteln. Alle fünf Jahre ist der Behörde ein Prüfbericht eines Sachverständigen gemäß Artikel 14a.03 Abs. 1 Z 5 über eine aus der Serienproduktion stammende Bordkläranlage zu übermitteln, aus dem hervorgeht, ob die der Typgenehmigung zu Grunde liegenden Eigenschaften weiterhin eingehalten werden.

(3) Kontrollen der zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 gleichwertig.

Artikel 14a.10

Nichtübereinstimmung mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp

(1) Eine Nichtübereinstimmung mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp liegt vor, wenn Abweichungen von den Merkmalen im Typgenehmigungsbogen oder gegebenenfalls von den Beschreibungsunterlagen festgestellt werden, die von der Behörde nicht gemäß Artikel 14a.05 Abs. 3 genehmigt worden sind.

(2) Stellt die Behörde fest, dass Bordkläranlagen nicht mit dem Bordkläranlagentyp übereinstimmen, für den sie die Genehmigung erteilt hat, so hat sie dem Hersteller mit Bescheid aufzutragen, die Übereinstimmung der in Produktion befindlichen Bordkläranlagen mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp wieder herzustellen. Kommt der Hersteller dieser Aufforderung nicht binnen vier Wochen ab Zustellung des Bescheids nach, ist die Typgenehmigung zu entziehen. Die Behörde unterrichtet die anderen zuständigen Behörden und die Europäische Kommission von den getroffenen Maßnahmen.

(3) Auf begründeten Antrag einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union, aus dem hervorgeht, dass Bordkläranlagen, die mit einer Typgenehmigungsnummer versehen sind, nicht mit dem von der Behörde typgenehmigten Bordkläranlagentyp übereinstimmen, hat die Behörde zu veranlassen, dass der in Produktion befindliche Bordkläranlagentyp auf Übereinstimmung mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp geprüft wird. Die hierzu notwendigen Maßnahmen sind binnen sechs Monaten nach dem Antragsdatum zu ergreifen.

(4) Die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die Europäische Kommission sind innerhalb eines Monats über jeden Entzug einer Typgenehmigung und über die Gründe hierfür zu unterrichten.

Artikel 14a.11

Stichprobenmessung/Sonderprüfung

(1) Spätestens drei Monate nach der Inbetriebnahme des Fahrgastschiffes oder, bei nachträglichem Einbau der Bordkläranlage, nach deren Einbau und der entsprechenden Funktionsprüfung hat der Verfügungsberechtigte des Fahrzeugs der Behörde ein Gutachten eines Sachverständigen gemäß Artikel 14a.03 Abs. 1 Z 5 über eine während des Betriebs des Fahrgastschiffes entnommene Stichprobe zur Prüfung der Einhaltung der in Artikel 14a.02 Abs. 2 Tabelle 2 aufgeführten Werte vorzulegen.

Zur Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Bordkläranlage ist der Behörde mindestens einmal jährlich ein Gutachten eines Sachverständigen gemäß Artikel 14a.03 Abs. 1 Z 5 über Stichprobenmessungen zur Prüfung der Einhaltung der in Artikel 14a.02 Abs. 2 Tabelle 2 aufgeführten Werte vorzulegen.

Wird bei einer Stichprobenmessung festgestellt, dass die Werte gemäß Artikel 14a.02 Abs. 2 Tabelle 2 nicht eingehalten werden, kann die Behörde verlangen:

1. dass die Mängel der Bordkläranlage behoben werden, um einen ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten;
2. dass die Übereinstimmung der Bordkläranlage mit der Typgenehmigung wiederhergestellt wird oder
3. dass eine Sonderprüfung gemäß Abs. 3 durchgeführt wird.

Wurden die Mängel behoben und die Übereinstimmung der Bordkläranlage mit den Vorgaben der Typgenehmigung wiederhergestellt, ist eine neuerliche Stichprobenmessungen vorzunehmen.

Werden die Mängel nicht behoben oder wird die Übereinstimmung der Bordkläranlage mit den Vorgaben der Typgenehmigung nicht wiederhergestellt, versiegelt die zuständige Behörde die Bordkläranlage und macht einen entsprechenden Eintrag in das Gemeinschaftszeugnis unter Nummer 52.

Die Kosten für Mühewaltung und Sachaufwand der Sachverständigen sind vom Verfügungsberechtigten zu tragen.

(2) Die Messungen der Stichproben erfolgen nach den Spezifikationen in Artikel 14a.02 Abs. 2 Tabelle 2.

(3) Stellt die Behörde an der Bordkläranlage Auffälligkeiten fest, die auf eine Abweichung von der Typgenehmigung hindeuten, veranlasst die Behörde eine Sonderprüfung, um den aktuellen Zustand der Bordkläranlage in Bezug auf die im Bordkläranlagenparameterprotokoll spezifizierten Komponenten, die Kalibrierung und die Einstellung der Parameter der Bordkläranlage festzustellen.

Kommt die Behörde zu dem Ergebnis, dass die Bordkläranlage nicht mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp übereinstimmt, kann sie

1. verlangen, dass
 - a) die Konformität der Bordkläranlage wiederhergestellt wird oder
 - b) die Typgenehmigung gemäß Artikel 14a.05 entsprechend geändert wird, oder
2. eine Messung gemäß der Prüfvorschrift gemäß Anhang IX anordnen.

Wird die Übereinstimmung nicht wiederhergestellt oder wird die Typgenehmigung nicht entsprechend geändert, oder wird aus den Messungen nach Z 2 ersichtlich, dass die in Artikel 14a.02 Abs. 2 Tabelle 1 festgelegten Grenzwerte nicht eingehalten werden, versiegelt die zuständige Behörde die Bordkläranlage und macht einen entsprechenden Eintrag in das Gemeinschaftszeugnis unter Nummer 52.

(4) Die Prüfungen gemäß Abs. 3 erfolgen anhand der Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter der Bordkläranlage. In dieser vom Hersteller zu erstellenden und von einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zu genehmigenden Anleitung sind die für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten sowie Einstel-

lungen, Bemessungskriterien und Parameter spezifiziert, unter deren Verwendung bzw. Einhaltung von der fortwährenden Erfüllung der Werte nach Artikel 14a.02 Abs. 2 Tabellen 1 und 2 ausgegangen werden kann. Sie enthält zumindest die folgenden Angaben:

1. die Angabe des Bordklärantagentyps mit Verfahrensbeschreibung und die Angabe, ob Abwasser-speichertanks der Bordkläranlage vorzuschalten sind;
2. eine Auflistung der für die Abwasserreinigung spezifischen Komponenten;
3. angewendete Auslegungs- und Bemessungskriterien, Bemessungsvorgaben und Regelwerke;
4. schematische Darstellung der Bordkläranlage mit eindeutigen Merkmalen zur Identifizierung der zugelassenen für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten (z. B. auf den Komponenten befindliche Bauteilnummern).

(5) Die Wiederinbetriebnahme einer stillgelegten Bordkläranlage darf nur nach einer Sonderprüfung gemäß Abs. 3, erster Absatz, erfolgen. Diese Sonderprüfung ist von einem Sachverständigen gemäß Artikel 14a.03 Abs. 1 Z 5 durchzuführen; die Kosten für dessen Mühewaltung und Sachaufwand sind vom Verfügungsberechtigten zu tragen.

Artikel 14a.12

(Ohne Inhalt)“

33. Artikel 15.02 Abs. 8 der Anlage 2 lautet:

„(8) Schotte, die Maschinenräume von Fahrgasträumen oder Wohnräumen für Bordpersonal trennen, dürfen keine Türen haben.“

34. Artikel 15.03 Abs. 5 der Anlage 2 wird folgender Satz angefügt:

„Bei der Berechnung des Lateralplanes sind die vorgesehenen Einhausungen der Decks durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen zu berücksichtigen.“

35. Artikel 15.03 Abs. 9 litera a) der Anlage 2 lautet:

- „a) Für den 1-Abteilungsstatus können die Schotte als nicht beschädigt angenommen werden, wenn der Abstand zwischen zwei benachbarten Schotten größer ist als die Länge des Lecks. Längsschotte, die sich in einem Abstand von weniger als B/3 zur Außenhaut, gemessen im rechten Winkel zur Schiffsmittellinie in der Ebene der größten Einsenkung, befinden, dürfen in der Rechnung nicht berücksichtigt werden. Eine Schottversetzung in einem Querschott, die länger ist als 2,50 m gilt als Längsschott.“

36. Nach Artikel 15.06 Abs. 1 der Anlage 2 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Decksbereiche, die durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen nicht nur nach oben, sondern auch seitlich teilweise oder vollständig eingehaust sind, müssen den gleichen Anforderungen wie geschlossene Fahrgasträume genügen.“

37. Artikel 15.06 Abs. 15 der Anlage 2 lautet:

„(15) Aufbauten die vollständig oder deren Dächer, aus Panoramascheiben bestehen, oder Einhausungen durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen sowie deren Unterkonstruktion dürfen nur aus solchen Materialien hergestellt und müssen so konstruiert sein, dass im Schadensfall die Verletzungsgefahr für Personen an Bord möglichst gering ist.“

38. Die Tabelle zu Artikel 15.11 Abs. 2 litera a), sublitera aa) der Anlage 2 lautet:

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammel-flächen	Unterkunfts-räume	Maschinen-räume	Küchen	Vorrats-räume
Kontrollstationen	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A30	A60	A60	A30/A60 ⁵⁾
Treppenschächte		-	A0	A30	A60	A60	A30

Sammelflächen			-	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A30/A60 ⁵⁾
Unterkunftsräume				- /A0/B15 ³⁾	A60	A60	A30
Maschinenräume					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Küchen						A0	A30/B15 ⁶⁾
Vorratsräume							-

¹⁾ Trennflächen zwischen Kontrollstationen und innen liegenden Sammelflächen müssen dem Typ A0 entsprechen, bei außen liegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.

²⁾ Trennflächen zwischen Unterkunftsräumen und innen liegenden Sammelflächen müssen dem Typ A30 entsprechen, bei außen liegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.

³⁾ Wände von Kabinen untereinander, Wände zwischen Kabinen und Gängen und senkrechte Trennflächen von Fahrgastbereichen nach Nummer 10 müssen dem Typ B15, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ B0 entsprechen. Trennflächen zwischen Kabinen und Saunen müssen dem Typ A0, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ B15 entsprechen.

⁴⁾ Trennflächen zwischen Maschinenräumen nach Artikel 15.07 und Artikel 15.10 Nummer 6 müssen dem Typ A60, ansonsten dem Typ A0 entsprechen.

⁵⁾ Trennflächen zwischen Vorratsräumen zur Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten und Kontrollstationen sowie Sammelflächen müssen dem Typ A60, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ A30 entsprechen.

⁶⁾ Für Trennflächen von Küchen zu Kühlräumen oder zu Vorratsräumen für Nahrungsmittel ist B15 ausreichend.

39. Die Tabelle zu Artikel 15.11 Abs. 2 litera a), sublitera bb) der Anlage 2 lautet:

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammelflächen	Unterkunftsräume	Maschinenräume	Küchen	Vorratsräume
Kontrollstationen	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A0	A60	A30	A0/A30 ⁵⁾
Treppenschächte		-	A0	A0	A60	A30	A0
Sammelflächen			-	A30/B15 ²⁾	A60	A30	A0/A30 ⁵⁾
Unterkunftsräume				-/B15/B0 ³⁾	A60	A30	A0
Maschinenräume					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Küchen						-	A0/B15 ⁶⁾
Vorratsräume							-

¹⁾ Trennflächen zwischen Kontrollstationen und innen liegenden Sammelflächen müssen dem Typ A0 entsprechen, bei außen liegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.

²⁾ Trennflächen zwischen Unterkunftsräumen und innen liegenden Sammelflächen müssen dem Typ A30 entsprechen, bei außen liegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.

³⁾ Wände von Kabinen untereinander, Wände zwischen Kabinen und Gängen und senkrechte Trennflächen von Fahrgastbereichen nach Nummer 10 müssen dem Typ B15, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ B0 entsprechen. Trennflächen zwischen Kabinen und Saunen müssen dem Typ A0, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ B15 entsprechen.

⁴⁾ Trennflächen zwischen Maschinenräumen nach Artikel 15.07 und Artikel 15.10 Nummer 6 müssen dem Typ A60, ansonsten dem Typ A0 entsprechen.

⁵⁾ Trennflächen zwischen Vorratsräumen zur Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten und Kontrollstationen sowie Sammelflächen müssen dem Typ A60, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ A30 entsprechen.

⁶⁾ Für Trennflächen von Küchen zu Kühlräumen oder zu Vorratsräumen für Nahrungsmittel ist B15 ausreichend.

40. Die Fußnoten zu den Tabellen in Artikel 15.11 Abs. 2 litera a) der Anlage 2 entfallen.

41. Artikel 15.11 Abs. 4 der Anlage 2 lautet:

„(4) In Unterkunftsräumen angebrachte Decken und Wandverkleidungen einschließlich ihrer Unterkonstruktion müssen, sofern die Räume nicht über eine Druckwassersprühanlage gemäß Artikel 10.03a

verfügen, aus nicht brennbaren Werkstoffen hergestellt sein mit Ausnahme ihrer Oberflächen, die zumindest schwer entflammbar sein müssen. Dies gilt nicht für Saunen.“

42. In Artikel 15.11 der Anlage 2 wird zwischen den Absätzen 7 und 8 folgender Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen, mit denen Decksbereiche teilweise oder vollständig eingehaust werden, sowie deren Unterkonstruktionen müssen zumindest schwer entflammbar sein.“

43. Artikel 15.14 Abs. 1 der Anlage 2 lautet:

„(1) Fahrgastschiffe müssen mit Sammel tanks für häusliche Abwässer gemäß Abs. 2 oder geeigneten Bordkläranlagen gemäß Kapitel 14a ausgerüstet sein.“

44. In Artikel 22.02 Abs. 1 lit. d) der Anlage 2 wird in der zweiten Zeile der Legende zur Berechnungsformel der Ausdruck „unbeladenem“ durch den Ausdruck „unbeladenen“ ersetzt.

45. Artikel 22a.04 der Anlage 2 lautet:

„Artikel 22a.04

Schwimmfähigkeit und Stabilität

(1) Für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m, ausgenommen Fahrgastschiffe, gelten die Absätze 2 bis 10.

(2) Die Grundwerte für die Stabilitätsberechnung – Schiffsleergewicht und Lage des Gewichtsschwerpunktes – müssen durch einen Krängungsversuch nach der IMO-Entscheidung MSC 267 (85) Anhang 1 ermittelt werden.

(3) Der Antragsteller muss durch eine Berechnung, die auf einem Verfahren des wegfallenden Auftriebs beruht, nachweisen, dass im Leckfall die Schwimmfähigkeit und die Stabilität des Schiffes angemessen sind. Alle Berechnungen müssen mit freiem Trimm und freier Tauchung durchgeführt werden.

Die ausreichende Schwimmfähigkeit und Stabilität des Schiffes im Leckfall müssen bei einer Ladung, die dessen maximaler Tauchung entspricht und gleichmäßig über sämtliche Laderäume verteilt ist, sowie bei maximalen Vorräten und vollem Tank nachgewiesen werden.

Für inhomogene Ladung ist die Stabilitätsberechnung für den ungünstigsten Beladungsfall durchzuführen. Diese Stabilitätsberechnung ist an Bord mitzuführen.

Hierbei muss für die Zwischenzustände der Flutung (25 %, 50 % und 75 % der Füllung im Endzustand der Flutung und gegebenenfalls für den Zustand unmittelbar vor der Querflutung) und für den Endzustand der Flutung unter den vorstehenden Ladebedingungen der rechnerische Nachweis der genügenden Stabilität erbracht werden.

(4) Für den Leckfall sind folgende Annahmen zu berücksichtigen:

a) Ausdehnung des Schadens an einer Schiffseite:

Längsausdehnung :	mindestens 0,10 L,
Querausdehnung :	0,59 m,
Senkrechte Ausdehnung :	von der Basis aufwärts unbegrenzt.

b) Ausdehnung des Schadens am Schiffsboden:

Längsausdehnung :	mindestens 0,10 L,
Querausdehnung :	3,00 m,
Senkrechte Ausdehnung :	von der Basis 0,39 m aufwärts, Sumpf ausgenommen.

- c) Alle in den Beschädigungsbereich fallende Schotte sind als leck anzusehen, das heißt, die Schotteinteilung muss so gewählt sein, dass das Fahrzeug auch nach dem Fluten von zwei oder mehreren direkt hintereinander liegenden Abteilungen schwimmfähig bleibt. Für den Hauptmaschinenraum braucht nur die Schwimmfähigkeit für den Einabteilungsstatus nachgewiesen werden, das heißt, Maschinenraumendschotte gelten als nicht beschädigt.

Bei Bodenbeschädigungen sind auch querschiffs nebeneinanderliegende Abteilungen als geflutet anzusehen.

- d) Flutbarkeiten

Die Flutbarkeit wird zu 95 % angenommen.

Wird durch eine Berechnung nachgewiesen, dass die mittlere Flutbarkeit einer Abteilung kleiner als 95 % ist, so kann der errechnete Wert eingesetzt werden.

Die folgenden Werte dürfen nicht unterschritten werden:

- | | |
|--|-------------|
| - Maschinen- und Betriebsräume | 85 % |
| - Laderäume | 70 % |
| - Doppelböden, Brennstofftanks, Ballasttanks usw., je nachdem, ob sie ihrer Bestimmung entsprechend für das auf der Ebene der tiefsten Einsenkung schwimmende Fahrzeug als voll oder leer angenommen werden müssen | 0 oder 95 % |

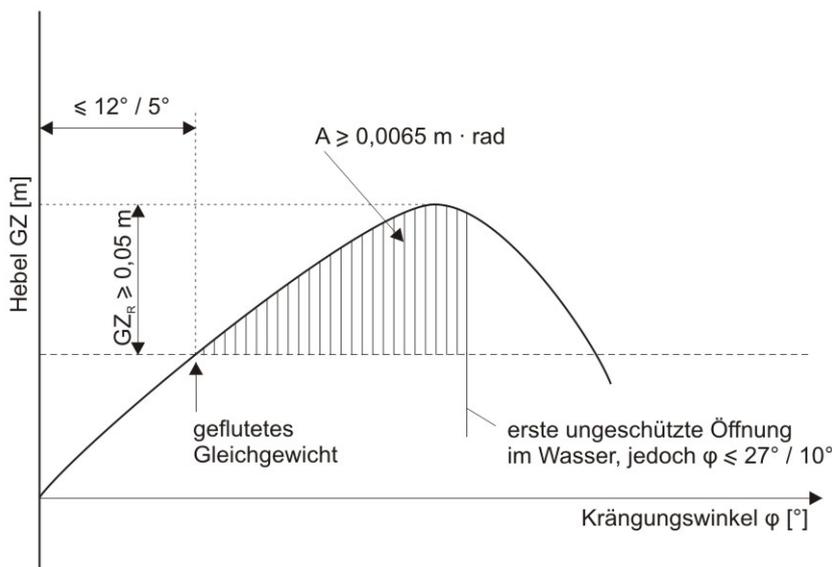
- e) Für die Berechnung des freien Oberflächeneffekts in allen Zwischenzuständen der Flutung wird von der Bruttogrundfläche der beschädigten Räume ausgegangen.

(5) In allen Zwischenzuständen der Flutung nach Nummer 3 müssen folgende Kriterien eingehalten werden:

- a) Der Krängungswinkel ϕ der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes darf 15° (5° bei ungesicherten Containern) nicht überschreiten.
- b) Über die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel $GZ \geq 0,02$ m ($0,03$ m bei ungesicherten Containern) aufweisen, ehe die erste ungeschützte Öffnung eintaucht oder ein Krängungswinkel ϕ von 27° (15° bei ungesicherten Containern) erreicht ist.
- c) Nicht wasserdichte Öffnungen dürfen nicht eintauchen, bevor die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes erreicht ist.

(6) Im Endzustand der Flutung müssen die folgenden Kriterien eingehalten werden:

- a) Die Unterkante von nicht wasserdicht verschließbaren Öffnungen (z. B. von Türen, Fenstern, Einstiegsluken) muss im Endzustand der Flutung mindestens $0,10$ m über der Schwimmebene liegen.
- b) Der Krängungswinkel der Gleichgewichtslage darf 12° (5° bei ungesicherten Containern) nicht überschreiten.
- c) Über die Krängung in der Gleichgewichtslage hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel $GZ_R \geq 0,05$ m aufweisen und die Fläche unter der Kurve muss mindestens $0,0065$ m \cdot rad erreichen, ehe die erste ungeschützte Öffnung eintaucht oder ein Krängungswinkel ϕ von 27° (10° bei ungesicherten Containern) erreicht ist.“



d) Wenn nicht wasserdichte Öffnungen eintauchen, bevor die Gleichgewichtslage erreicht ist, wird die Flutung der Räume, die mit ihnen verbunden sind, in der Leckstabilitätsrechnung berücksichtigt.

(7) Werden Querflutöffnungen zur Verringerung von asymmetrischen Flutungen vorgesehen, müssen folgende Bedingungen eingehalten werden:

- Für die Berechnung der Querflutung ist die IMO-Entscheidung A.266 (VIII) anzuwenden.
- Sie müssen selbsttätig wirken.
- Sie dürfen nicht mit Absperrarmaturen versehen sein.
- Die Zeit für den vollständigen Ausgleich darf 15 Minuten nicht überschreiten.

(8) Wenn Öffnungen, über die unbeschädigte Abteilungen zusätzlich fluten können, wasserdicht verschlossen werden können, müssen diese Verschlusseinrichtungen auf beiden Seiten gut lesbar mit der folgenden Beschriftung versehen sein:

„Öffnung sofort nach Durchgang schließen“.

(9) Der rechnerische Nachweis nach den Nummern 3 bis 7 gilt als erbracht, wenn Leckstabilitätsrechnungen nach Teil 9 ADN mit positivem Ergebnis vorgelegt werden.

(10) Soweit zur Erfüllung der Forderung nach Nummer 3 notwendig, ist die Ebene der größten Ein-senkung neu festzulegen.“

46. Artikel 22a.05 Abs. 2 lit. c) der Anlage 2 lautet:

„c) als Doppelhüllenschiffe gemäß ADN gebaut sein; Trockengüterschiffe müssen den Unterabschnitten 9.1.0.91 bis 9.1.0.95, Tankschiffe dem Absatz 9.3.2.11.7 und den Unterabschnitten 9.3.2.13 bis 9.3.2.15 oder dem Absatz 9.3.3.11.7 und den Unterabschnitten 9.3.3.13 bis 9.3.3.15 des Teils 9 des ADN entsprechen.“

47. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 werden nach der Eintragung zu Artikel 7.04 Abs. 9, Satz 4 folgende Eintragungen zu den Artikeln 7.05 Abs. 1 sowie 7.06 Abs. 1 eingefügt:

„7.05 Abs. 1	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die den Anforderungen der am 30.11.2009 geltenden Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke
--------------	--	---

7.06 Abs. 1	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden	der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.
	Wendeanzeiger, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden, dürfen bis zur Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 31.12.2009, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31.12.2011, eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989-II- 35 vorhanden ist.
	Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1.1.1990 zugelassen wurden	Wendeanzeiger, die vor dem 1.1.1990 zugelassen und vor dem 1.1.2000 eingebaut wurden, dürfen bis zur Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2015 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989-II-35 vorhanden ist.
		Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1.1.1990 aufgrund der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt bzw. der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt zugelassen wurden, dürfen weiterhin eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989-II-35 vorhanden ist.“

48. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 wird nach der Eintragung zu Artikel 10.01 folgende Eintragung zu Artikel 10.02 Abs. 1 lit. e) eingefügt:

„10.02 Abs. 2 lit. e)	Behälter aus Stahl oder einem anderen stoßfesten und nicht brennbaren Werkstoff mit mindestens 10 l Inhalt	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses“
-----------------------	--	--

49. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 lauten die Eintragungen zu den Artikeln 11.02 und 11.04:

„11.02 Abs. 4	Einrichtung der Außenkanten von Decks,	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder
---------------	--	---------------------------------------

11.04 Abs. 1	Gangborden und anderen Arbeitsbereichen	Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020
	Höhe von Lukenstülen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2035
	Lichte Breite des Gangbordes	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2035 bei Fahrzeugen mit mehr als 7,30 m Breite
Abs. 2	Gangbordgeländer auf Schiffen mit L < 55 m und Wohnungen nur auf dem Hinterschiff	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020“

50. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 lautet die Eintragung zu Artikel 11.12:

„11.12 Abs. 2, 4, 5 und 9	Fabrikschild, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2015“
---------------------------	---	---

51. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 wird nach den Eintragungen zu Kapitel 12 folgende Eintragung zu Kapitel 14a eingefügt:

„KAPITEL 14a		
14a.02 Abs. 2, Tabellen 1 und 2, und Abs. 5	Grenz-/Überwachungswerte und Typgenehmigungen	N.E.U., sofern a) die Grenz- und Überwachungswerte nicht mehr als das Zweifache der Werte nach Artikel 14a.02 betragen, b) die Bordkläranlage über eine Hersteller- oder gutachterliche Bescheinigung verfügt, dass sie die typischen Belastungsverläufe, die auf diesem Fahrzeug auftreten, bewältigen kann und c) ein Klärschlammmanagement vorliegt, das den Bedingungen des Einsatzes einer Bordkläranlage auf einem Fahrgastschiff entspricht.“

52. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 lautet die Eintragung zu Artikel 15.03 Abs. 9:

„Abs. 9	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045
	Senkrechte Ausdehnung des Bodenlecks	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045 Für Schiffe mit einem wasserdichten

		Deck in einem Abstand von mindestens 0,50 m und weniger als 0,60 m vom Schiffsboden, die erstmals ein Gemeinschaftszeugnis oder eine andere Verkehrszulassung vor dem 31.12.2005 erhalten haben, gilt N.E.U.
	2-Abteilungsstatus	N.E.U.“

53. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 wird nach der Eintragung zu Artikel 15.06 Abs. 1 folgende Eintragung zu Abs. 1a eingefügt:

„Abs. 1a	Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses“
----------	--------------	---

54. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 lautet die Eintragung zu Artikel 15.06 Abs. 15:

„Abs. 15	Anforderungen an Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramasteichen bestehen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045
	Anforderungen an Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses“

55. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 wird nach der Eintragung zu Artikel 15.11 Abs. 7 folgende Eintragung zu Abs. 7a eingefügt:

„Abs. 7a	Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses“
----------	--------------	---

56. In der Tabelle zu Artikel 24.06 Abs. 5 der Anlage 2 wird nach den Eintragungen zu Artikel 7.04 folgende Eintragungen zu Artikel 7.05 Abs. 1 sowie zu Artikel 7.06 Abs. 1 eingefügt:

„7.05 Abs. 1	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die den Anforderungen der am 30.11.2009 geltenden Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.	1.12.2013
7.06 Abs. 1	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden, dürfen bis zur Erteilung oder Erneuerung des Gemein-	1.12.2013

	<p>schaftszeugnisses nach dem 31.12.2009, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31.12.2011 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989-II-35 vorhanden ist.</p>	
<p>Wendeanzeiger, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden</p>	<p>Wendeanzeiger, die vor dem 1.1.1990 zugelassen und vor dem 1.1.2000 eingebaut wurden, dürfen bis zur Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2015 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989- II-35 vorhanden ist.</p>	<p>1.12.2013</p>
<p>Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1.1.1990 zugelassen wurden</p>	<p>Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1.1.1990 aufgrund der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt bzw. der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt zugelassen wurden, dürfen weiterhin eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989- II-35 vorhanden ist.</p>	<p>1.12.2013“</p>

57. In der Tabelle zu Artikel 24.06 Abs. 5 der Anlage 2 wird vor der Eintragung zu Artikel 10.02 folgende Eintragung zu Artikel 10.01 Abs. 1 lit. e) eingefügt:

<p>„10.01 Abs. 1 lit. e)</p>	<p>Behälter aus Stahl oder einem anderen stoßfesten und nicht brennbaren Werkstoff mit mindestens 10 l Inhalt</p>	<p>N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses</p>	<p>1.12.2013“</p>
------------------------------	---	--	-------------------

58. In der Tabelle zu Artikel 24.06 Abs. 5 der Anlage 2 werden vor der Eintragung zu Artikel 11.13 folgende Eintragungen zu den Artikeln 11.02, 11.04 und 11.12 eingefügt:

„11.02 Abs. 4	Höhe von Schanzkleidern und Lukensäulen sowie Gangbordgeländern	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020	1.12.2013
	Höhe von Lukensäulen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2035	1.12.2013
11.04 Abs. 2	Gangbordgeländer auf Schiffen mit L < 55 m und Wohnungen nur auf dem Hinterschiff	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020	1.12.2013
11.12 Abs. 2, 4, 5 und 9	Fabrikschild, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2015	1.12.2013“

59. In der Tabelle zu Artikel 24.06 Abs. 5 der Anlage 2 wird nach den Eintragungen zu Kapitel 11 folgende Eintragung zu Kapitel 14a eingefügt:

„KAPITEL 14a			
14a.02 Abs. 2, Tabellen 1 und 2, und Abs. 5	Grenz-/Überwachungswerte und Typgenehmigungen	N.E.U., sofern a) die Grenz- und Überwachungswerte nicht mehr als das Zweifache der Werte nach Artikel 14a.02 betragen, b) die Bordkläranlage über eine Hersteller- oder gutachterliche Bescheinigung verfügt, dass sie die typischen Belastungsverläufe, die auf diesem Fahrzeug auftreten, bewältigen kann und c) ein Klärschlammmanagement vorliegt, das den Bedingungen des Einsatzes einer Bordkläranlage auf einem Fahrgastschiff entspricht.“	1.12.2013“

60. In der Tabelle zu Artikel 24.06 Abs. 5 der Anlage 2 lauten die Eintragungen zu Artikel 15.03 Abs. 7 bis 13:

„15.03 Abs. 7 und 8	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045	1.12.2013
Abs. 9	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem	1.12.2013

	Senkrechte Ausdehnung des Bodenlecks	1.1.2045 N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045 Für Schiffe mit einem wasserdichten Deck in einem Abstand von mindestens 0,50 m und weniger als 0,60 m vom Schiffsboden, die erstmals ein Gemeinschaftszeugnis oder eine andere Verkehrszulassung vor dem 31.12.2005 erhalten haben, gilt N.E.U.	1.12.2013
	2-Abteilungsstatus	N.E.U.	1.12.2013
Abs. 10 bis 13	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045	1.12.2013“

61. In der Tabelle zu Artikel 24.06 Abs. 5 der Anlage 2 lautet die Eintragung zu Artikel 15.06 Abs. 15:

„Abs. 15	Anforderungen an Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramasteichen bestehen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045	1.12.2013
	Anforderungen an Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses	1.12.2013“

62. In der Tabelle zu Artikel 24.06 Abs. 5 der Anlage 2 wird nach der Eintragung zu Art. 15.11 Abs. 7 folgende Eintragung zu Abs. 7a eingefügt:

„Abs. 7a	Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses	1.12.2013“
----------	--------------	--	------------

63. In der Tabelle zu Artikel 24a.02 Abs. 2 der Anlage 2 werden nach der Eintragung zu Artikel 7.04 Abs. 9, Satz 4 folgende Eintragungen zu den Artikeln 7.05 Abs. 1 sowie 7.06 Abs. 1 eingefügt:

„7.05 Abs. 1	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die - den Anforderungen der am 30.11.2009 geltenden Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signallichtern in der Rheinschifffahrt oder - den am 30.11.2009 geltenden Vor-	
--------------	--	--	--

7.06 Abs. 1	Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger	<p>schriften eines Mitgliedstaats der Union entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.</p> <p>Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die aufgrund der Vorschriften eines Mitgliedstaats vor dem 31.12.2012 zugelassen und eingebaut wurden, dürfen bis zur Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 31.12.2018 weiterhin eingebaut sein und betrieben werden. Diese Anlagen müssen im Gemeinschaftszeugnis unter Nummer 52 eingetragen werden.</p> <p>Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1.1.1990 aufgrund der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschifffahrt bzw. der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt zugelassen wurden, dürfen weiterhin eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989-II-35 vorhanden ist.“</p>
-------------	---	--

64. In der Tabelle zu Artikel 24a.02 Abs. 2 der Anlage 2 lauten die Eintragungen zu den Artikeln 11.02 und 11.04:

„11.02 Abs. 4	<p>Einrichtung der Außenkanten von Decks, Gangborden und anderen Arbeitsbereichen</p> <p>Höhe von Schanzkleidern oder Lukenstüben</p>	<p>N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020</p> <p>N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020</p>
11.04 Abs. 1	Lichte Breite des Gangbordes	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2035 bei Fahrzeugen mit mehr als 7,30 m Breite
Abs. 2	Gangbordgeländer auf Schiffen mit L < 55 m und Wohnungen nur auf dem Hinterschiff	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020“

65. In der Tabelle zu Artikel 24.02 Abs. 2 der Anlage 2 wird nach den Eintragungen zu Kapitel 12 folgende Eintragung zu Kapitel 14a eingefügt:

„KAPITEL 14a		
14a.02 Abs. 2, Tabellen 1 und 2, und Abs. 5	Grenz-/Überwachungswerte und Typge- nehmigungen	N.E.U., sofern a) die Grenz- und Überwachungswerte nicht mehr als das Zweifache der Werte nach Artikel 14a.02 betragen, b) die Bordkläranlage über eine Her- steller- oder gutachterliche Bescheini- gung verfügt, dass sie die typischen Belastungsverläufe, die auf diesem Fahrzeug auftreten, bewältigen kann und c) ein Klärschlammmanagement vor- liegt, das den Bedingungen des Einsat- zes einer Bordkläranlage auf einem Fahrgastschiff entspricht.“

66. In Anhang I der Anlage 2 wird in der Tabelle „Sicherheitszeichen“ nach der Zeile zu Bild 9 folgende Zeile eingefügt:

Bild 10 Rettungswesten tragen		Farbe: blau / weiß
----------------------------------	---	--------------------

67. Im Inhaltsverzeichnis des Anhangs II der Anlage 2 lautet die Eintragung zu Nr. 4:

„Nr. 4 Anwendung der Übergangsbestimmungen“

68. Im Inhaltsverzeichnis des Anhangs II der Anlage 2 lautet die Eintragung zu Nr. 6:

„Nr. 6 Anwendung von Vorschriften des Kapitels 15“

69. Dem Inhaltsverzeichnis des Anhangs II der Anlage 2 werden folgende Nummern 26 und 27:

„Nr. 26 Sachverständige / Sachkundige

Nr. 27 Sportfahrzeuge“

70. In Anhang II der Anlage 2 wird folgende Durchführungsbestimmung Nr. 4 eingefügt:

**„Durchführungsbestimmung Nr. 4
gemäß § 32 der Schiffstechnikverordnung**

Anwendung der Übergangsbestimmungen

(Kapitel 15 bis 22b, Kapitel 24 und Kapitel 24a des Anhangs II)

1. Anwendung der Übergangsbestimmungen beim Zusammenbau von Schiffsteilen

1.1. Grundsätze

Beim Zusammenbau von Schiffsteilen wird Bestandschutz nur für die Teile gewährt, die zu dem Fahrzeug gehören, dessen Gemeinschaftszeugnis erhalten bleibt. Somit können nur für diese Übergangsvorschriften in Anspruch genommen werden. Andere Teile werden wie ein Neubau behandelt.

1.2. Anwendung der Übergangsbestimmungen im Einzelnen

1.2.1. Beim Zusammenbau von Schiffsteilen können nur für die Teile Übergangsvorschriften in Anspruch genommen werden, die zu dem Fahrzeug gehören, dessen Gemeinschaftszeugnis erhalten bleibt.

1.2.2. Teile, die nicht zu dem Fahrzeug gehören, dessen Gemeinschaftszeugnis erhalten bleibt, werden wie ein Neubau behandelt.

1.2.3. Nach Ergänzung eines Fahrzeugs um ein Teil eines anderen Fahrzeugs erhält Ersteres die Europäische Schiffsnummer des Fahrzeuges, dessen Gemeinschaftszeugnis bei dem umgebauten Fahrzeug verbleibt.

1.2.4. Bei Beibehaltung eines vorhandenen Gemeinschaftszeugnisses oder bei Erteilung eines neuen Gemeinschaftszeugnisses für ein Fahrzeug nach einem Umbau wird zusätzlich das Baujahr des ältesten Teils des Fahrzeugs im Gemeinschaftszeugnis vermerkt.

1.2.5. Wenn ein neues Vorschiff an ein Fahrzeug gesetzt wird, muss auch der Motor für die im Vorschiff installierte Bugsteueranlage den aktuellen Vorschriften entsprechen.

1.2.6. Wenn ein neues Achterschiff an ein Fahrzeug gesetzt wird, müssen auch die in dem Achterschiff installierten Motoren den aktuellen Vorschriften entsprechen.

1.3. Beispiele zur Verdeutlichung

1.3.1. Ein Schiff wird aus zwei älteren Schiffen (Schiff 1 Baujahr 1968, Schiff 2 Baujahr 1972) zusammengesetzt. Von Schiff 1 wird der gesamte Teil außer dem Vorschiff übernommen, von Schiff 2 das Vorschiff. Das zusammengebaute Schiff erhält das Gemeinschaftszeugnis von Schiff 1. Das Vorschiff des zusammengebauten Schiffes muss nun u. a. mit Ankernischen ausgerüstet werden.

1.3.2. Ein Schiff wird aus zwei älteren Schiffen (Schiff 1 Baujahr 1975, Schiff 2 Baujahr 1958, ältestes Bauteil 1952) zusammengesetzt. Von Schiff 1 wird der gesamte Teil außer dem Vorschiff übernommen, von Schiff 2 das Vorschiff. Das zusammengebaute Schiff erhält das Gemeinschaftszeugnis von Schiff 1. Das Vorschiff des zusammengebauten Schiffes muss nun u. a. mit Ankernischen ausgerüstet werden. Zusätzlich wird in das Gemeinschaftszeugnis das älteste Bauteil aus dem ursprünglichen Schiff 2 mit Baujahr 1952 eingetragen.

1.3.3. Bei einem Schiff (Baujahr 1988) wird das Heckteil eines Schiffes (Baujahr 2001) angebaut. Der Motor des Schiffes mit Baujahr 1988 soll im Schiff verbleiben. In diesem Fall muss der Motor typgenehmigt werden. Der Motor müsste auch typgenehmigt werden, wenn es sich um den 2001 im Heckteil befindlichen Motor handeln würde.

2. Anwendung von Übergangsbestimmungen bei der Änderung der Fahrzeugart (Zweckbestimmung des Fahrzeuges)

2.1. Grundsätze

2.1.1. Bei einer Entscheidung über die Anwendung von Übergangsbestimmungen bei der Änderung der Fahrzeugart (Schiffstyp; Zweckbestimmung des Schiffes) sind im Hinblick auf Anhang II dieser Richtlinie sicherheitstechnische Aspekte maßgeblich.

2.1.2. Eine Änderung der Fahrzeugart liegt dann vor, wenn für die neue Art andere sicherheitstechnische Vorschriften gelten als für die alte Fahrzeugart; dies ist dann der Fall, wenn für die neue Art Sonderbestimmungen der Kapitel 15 bis 22b des Anhangs II anzuwenden sind, die für die alte Typart keine Anwendung fanden.

2.1.3. Bei der Änderung der Fahrzeugart sind alle Sonderbestimmungen und alle für diese Fahrzeugart spezifischen Vorschriften vollständig einzuhalten; Übergangsbestimmungen können für diese Vorschriften nicht in Anspruch genommen werden. Dies gilt auch für Fahrzeugteile, die von dem vorhandenen Fahrzeug übernommen werden und unter diese Sonderbestimmungen fallen.

2.1.4. Der Umbau eines Tankschiffes in ein Trockengüterschiff stellt keine Änderung der Fahrzeugart im Sinne von Nummer 2.1.2 dar.

2.1.5. Bei dem Umbau eines Kabinenschiffes in ein Tagesausflugsschiff müssen alle neuen Teile den aktuellen Vorschriften vollständig entsprechen.

2.2. Anwendung der Übergangsbestimmungen im Einzelnen

2.2.1. Artikel 24.02 Abs. 2 (N.E.U.) oder Artikel 24a.02 Abs. 2 gilt für die Teile des Fahrzeugs, die erneuert werden, so dass neue Fahrzeugteile nicht den Übergangsbestimmungen unterliegen können.

2.2.2. Für die Teile des Fahrzeugs, die nicht umgebaut werden, sind die Übergangsbestimmungen auch weiterhin anwendbar, mit Ausnahme der Teile nach Nummer 2.1.3 Satz 2.

2.2.3. Werden die Abmessungen des Fahrzeugs geändert, kommen die Übergangsbestimmungen nicht mehr auf diejenigen Fahrzeugteile zur Anwendung, die mit dieser Änderung im Zusammenhang stehen (z.B. Abstand des Kollisionsschotts, Freibord, Anker).

2.2.4. Bei Änderung der Fahrzeugart kommen die besonderen Vorschriften des Anhangs II zur Anwendung, die nur für die neue Fahrzeugart gelten. Alle vom Umbau des Fahrzeuges betroffenen Teile und Ausrüstungsgegenstände müssen den geltenden Anforderungen in Teil II und Teil III des Anhangs II genügen.

2.2.5. Dem Fahrzeug wird dann ein neues oder ein geändertes Gemeinschaftszeugnis erteilt und unter den Nummern 7 und 8 dieses Zeugnisses wird ein Vermerk sowohl über den ursprünglichen Bau als auch den Umbau aufgenommen.

2.3. Beispiele zur Verdeutlichung

2.3.1. Ein Güterschiff (Baujahr 1996) wird in ein Fahrgastschiff umgebaut. Kapitel 15 des Anhangs II kommt dann für das gesamte Schiff zur Anwendung, ohne Inanspruchnahme von Übergangsbestimmungen. Wenn das Vorschiff weder nach den Umbauplänen noch aufgrund von Kapitel 15 geändert wird, braucht das Schiff keine Ankernischen nach Artikel 3.03 aufzuweisen.

2.3.2. Ein Schleppboot (Baujahr 1970) wird in ein Schubboot umgebaut. Der materielle Umbau umfasst nur eine Veränderung der Deckausrüstung und die Installation einer Schubvorrichtung. Alle Übergangsbestimmungen für ein Schiff mit Baujahr 1970 bleiben anwendbar, mit Ausnahme von Kapitel 5, Kapitel 7 (teilweise), Artikel 10.01 und Artikel 16.01.

2.3.3. Ein Tankmotorschiff (Baujahr 1970) wird in ein Schubboot umgebaut. Der materielle Umbau umfasst die Abtrennung des Vorschiffs und des Ladungsteils sowie eine Veränderung der Deckausrüstung und die Installation einer Schubvorrichtung. Alle Übergangsbestimmungen für ein Schiff mit Baujahr 1970 bleiben anwendbar, mit Ausnahme der Bestimmungen aus Kapitel 5, Kapitel 7 (teilweise), Artikel 10.01 und Artikel 16.01.

2.3.4. Ein Tankmotorschiff wird zu einem Gütermotorschiff umgebaut. Das Gütermotorschiff muss den geltenden Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit am Arbeitsplatz entsprechen, die insbesondere in Artikel 11.04 des Kapitels 11 von Anhangs II genannt sind.

3. Anwendung der Übergangsbestimmungen beim Umbau von Fahrgastschiffen

3.1. Anwendung der Übergangsbestimmungen

3.1.1. Umbaumaßnahmen, die für die Erfüllung von Vorschriften des Kapitels 15 erforderlich sind, bedeuten – unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Durchführung – keinen Umbau ‚U‘ im Sinne von Artikel 24.02 Abs. 2, Artikel 24.03 Abs. 1, Artikel 24.06 Abs. 5 oder Artikel 24a.02 oder 24a.03 des Anhangs II.

3.1.2. Bei dem Umbau eines Kabinenschiffes in ein Tagesausflugsschiff müssen alle neuen Teile den aktuellen Vorschriften vollständig entsprechen.

3.2. Beispiele zur Verdeutlichung

3.2.1. Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1995) muss spätestens nach dem 1.1.2015 einen zweiten unabhängigen Antrieb installiert haben. Sofern an diesem Fahrgastschiff keine anderen freiwilligen Umbauten vorgenommen werden, muss dafür keine Stabilitätsberechnung nach den neuen Vorschriften vorgenommen werden, sondern es kann, sofern dies sachlich notwendig ist, eine Stabilitätsberechnung nach den Vorschriften eines Mitgliedstaats, nach denen letztmalig die Stabilität berechnet wurde, durchgeführt werden.

3.2.2. Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1994, letzte Erneuerung des Schiffszeugnisses 2012) wird im Jahr 2016 um 10 m verlängert. Dieses Fahrzeug muss zudem einen zweiten unabhängigen Antrieb erhalten. Außerdem wird eine neue Stabilitätsrechnung notwendig, die nach dem Kapitel 15 für den Ein- und Zweiabteilungsstatus durchgeführt werden muss.

3.2.3. Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1988) erhält einen stärkeren Antrieb inklusive Propeller. Dieser Umbau ist so gravierend, dass eine Stabilitätsberechnung notwendig wird. Diese muss nach den geltenden Vorschriften erfolgen.“

71. In Anhang II der Anlage 2 wird folgende Durchführungsbestimmung Nr. 6 eingefügt:

**„Durchführungsbestimmung Nr. 6
gemäß § 32 der Schiffstechnikverordnung**

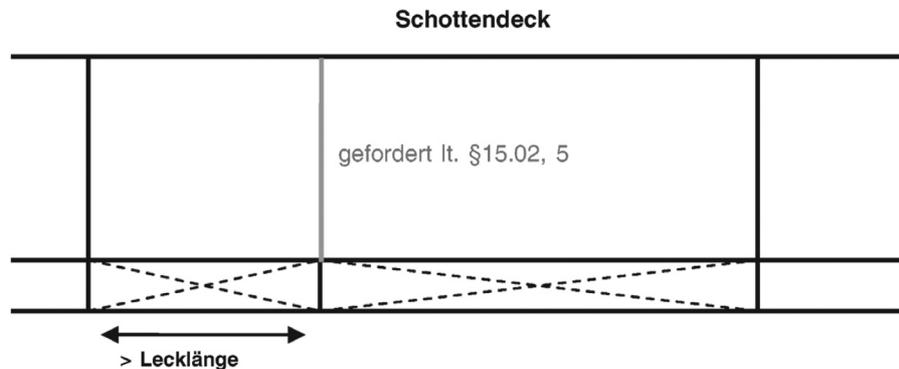
Anwendung von Vorschriften des Kapitels 15 betreffend örtliche Unterteilungen

Übergangsvorschrift für Einhausungen durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen

(Artikel 15.02 Abs. 5, 15.03 Abs. 4, 15.03 Abs. 9)

1. Örtliche Unterteilungen (Artikel 15.02 Abs. 5)

Die Anwendung des Artikels 15.02 Abs. 5 kann dazu führen, dass örtliche wasserdichte Unterteilungen, wie quer unterteilte Doppelbodentanks, die eine größere Länge als die zu berücksichtigende Lecklänge aufweisen, nicht in die Bewertung einbezogen werden. Hier kann die Querunterteilung gegebenenfalls nicht berücksichtigt werden, wenn diese nicht bis zum Schottendeck hoch geführt wird. Dies könnte zu unangemessenen Schotteinteilungen führen.



Auslegung der Vorschrift:

Ist eine wasserdichte Abteilerung länger als gemäß Artikel 15.03 Abs. 9 erforderlich und enthält sie örtliche Unterteilungen, die wasserdichte Teilräume bilden und zwischen denen die Mindestlecklänge wiederum vorhanden ist, können diese in der Leckrechnung angerechnet werden.

2. Übergangsvorschrift für Einhausungen durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen hinsichtlich der Stabilität (Artikel 15.03 Abs. 5)

Einhausungen durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen können zu Problemen bei der Stabilität des Schiffes führen, da sie — eine entsprechende Größe vorausgesetzt — Einfluss auf das Moment aus Wind haben.

Auslegung der Vorschrift:

Für Fahrgastschiffe, denen vor dem 1.1.2006 erstmals ein Schiffszeugnis erteilt wurde oder für die Artikel 24.06 Abs. 2 Satz 2 in Anspruch genommen wird, muss nach Aufbau einer Einhausung durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen eine neue Stabilitätsrechnung nach dieser Richtlinie erstellt werden, sofern deren Lateralplan A_{WZ} 5 % des insgesamt jeweils zu berücksichtigenden Lateralplans A_W überschreitet.“

72. Die Tabelle in der Durchführungsbestimmung Nr. 7 in Anhang II der Anlage 2 wird um folgende Zeilen 14 bis 17 ergänzt:

14.	SHI high holding anchor, type ST (standard)	30 %	Niederlande
15.	SHI high holding anchor, type FB (fully balanced)	30 %	Niederlande
16.	Klinsmann anchor	30 %	Niederlande
17.	HA-DU-POWER Anker	50 %	Deutschland

73. In der Durchführungsbestimmung Nr. 11 in Anhang II der Anlage 2 wird in Abschnitt 4. nach der Erläuterung zu Punkt 2 des Gemeinschaftszeugnisses folgende Erläuterung zu Nr. 10 des Gemeinschaftszeugnisses eingefügt:

„10. Für Fahrzeuge, die zur Fahrt auf dem Rhein zugelassen sind, das sind

- a) Fahrzeuge, die die Anforderungen des Anhangs II einschließlich der Übergangsvorschriften des Kapitel 24 vollständig erfüllen, und

- b) Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Kapitels 24a sowie die gemäß Anhang IV zulässigen Erleichterungen nicht in Anspruch nehmen,
ist unter dem Gedankenstrich „- auf den Wasserstraßen der Gemeinschaft der Zone(n)“ einzutragen:
„Rhein“ oder „Zone R““

74. Die Erläuterung zu Punkt 43 des Gemeinschaftszeugnisses in Abschnitt 4. der Durchführungsbestimmung Nr. 11 in Anhang II der Anlage 2 lautet:

„43. Tragbare Feuerlöscher, die nach den Bestimmungen anderer Sicherheitsvorschriften z. B. dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), gefordert sind, werden hier nicht erfasst.“

75. Abschnitt 3. der Durchführungsbestimmung Nr. 17 in Anhang II der Anlage 2 lautet:

„3. Prüfung

3.1. Feuermeldesysteme müssen

- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
- b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
- c) regelmäßig, mindestens jedoch alle zwei Jahre

von einem Sachverständigen geprüft werden. Für Maschinen- und Kesselräume findet diese Prüfung unter wechselnden Maschinenbetriebs- und Lüftungsbedingungen statt. Prüfungen nach lit. c) können auch von einem Sachkundigen einer Fachfirma für Feuerlöschanlagen durchgeführt werden.

3.2. Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen oder Sachkundigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

76. Nummer 4. der Durchführungsbestimmung Nr. 18 in Anhang II der Anlage 2 lautet:

„4. Die Anforderungen nach den Nummern 2 und 3 gelten auch als erfüllt, wenn für jedes der beiden Teile die Stabilitätsanforderungen nach dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) in 9.1.0.95.2. eingehalten werden.“

77. Abschnitt 8. der Durchführungsbestimmung Nr. 21 in Anhang II der Anlage 2 lautet:

„8. Prüfung

8.1. Die Leuchtdichte der LLL muss

- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
- b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
- c) regelmäßig, mindestens alle fünf Jahre

von einem Sachverständigen geprüft werden. Prüfungen nach lit. c) können auch von einem Sachkundigen für Sicherheitsleitsysteme durchgeführt werden.

8.2. Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen oder Sachkundigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

8.3. Genügt die Leuchtdichte bei einer einzelnen Messung nicht den Anforderungen dieser Dienst-anweisung, sind Messungen an mindestens zehn Stellen gleichen Abstands vorzunehmen. Erfüllen über 30 % der Messungen nicht die Anforderungen dieser Dienst-anweisung, müssen die Sicherheitsleitsysteme ausgetauscht werden. Genügen 20 bis 30 % der Messungen nicht den Anforderungen dieser Dienst-anweisung, sind die Sicherheitsleitsysteme im Laufe eines Jahres erneut zu prüfen.“

78. Abschnitt 4. der Durchführungsbestimmung Nr. 24 in Anhang II der Anlage 2 lautet:

„4. Kalibrierung und Prüfung von Gaswarneinrichtungen, Austausch von Teilen mit begrenzter Lebensdauer

4.1. Gaswarneinrichtungen sind nach den Herstellerangaben

- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
- b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
- c) regelmäßig

von einem Sachverständigen oder einem Sachkundigen zu kalibrieren und zu prüfen. Über die Kalibrierung und die Prüfung ist eine vom Sachverständigen oder Sachkundigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

4.2. Elemente der Gaswarneinrichtung mit begrenzter Lebensdauer müssen rechtzeitig vor dem Ablauf der angegebenen Lebensdauer ausgetauscht werden.“

79. Dem Anhang II der Anlage 2 werden folgende Durchführungsbestimmungen Nr. 26 und 27 angefügt:

**„Durchführungsbestimmung Nr. 26
gemäß § 32 der Schiffstechnikverordnung**

Sachverständige, Sachkundige

(Artikel 1.01 Z 106 und 107)

Sachverständige

Sachverständigen obliegen Prüfungen, die entweder aufgrund der Komplexität der Systeme oder aufgrund des erforderlichen Sicherheitsniveaus besondere Fachkenntnisse erfordern. Zu der Gruppe von Personen oder Institutionen, die berechtigt sind, derartige Prüfungen durchzuführen gehören

- Klassifikationsgesellschaften; diese verfügen entweder intern über den nötigen Sachverstand oder tragen im Rahmen ihrer Ermächtigung die Verantwortung für die Beiziehung von externen Personen oder Institutionen und haben die erforderlichen Qualitätssicherungssysteme für die Auswahl dieser Personen oder Institutionen;
- Mitglieder der Untersuchungskommissionen oder Mitarbeiter der zuständigen Behörden;
- Behördlich anerkannte Personen oder Institutionen des dem Prüfungsbereich jeweils entsprechenden Fachgebiets, wobei auch die Schiffsuntersuchungskommissionen als staatliche Stellen diese Anerkennung aussprechen können, idealerweise auf Basis eines entsprechenden Qualitätssicherungssystems. Eine Person bzw. Institution gilt auch als anerkannt, wenn sie erfolgreich ein behördliches Auswahlverfahren durchlaufen hat, welches insbesondere auf Anforderungen an Kompetenz und Erfahrung basiert.

Sachkundige

Sachkundigen obliegen z. B. laufende Sicht- und Funktionskontrollen von sicherheitsrelevanten Einrichtungen. Zu den Sachkundigen gehören

- Personen, die aufgrund ihrer beruflichen Ausbildung und Erfahrung in der Lage sind, einen bestimmten Sachverhalt mit ausreichender Fachkenntnis zu beurteilen, z. B. Schiffsführer, Sicherheitsbeauftragte von Schifffahrtsunternehmen, Besatzungsmitglieder mit entsprechender Erfahrung;
- Unternehmen, die aufgrund ihrer üblichen Tätigkeiten, z. B. als Schiffswerft oder Einbau-firma, die ausreichende Fachkenntnis erworben haben;
- Hersteller von speziellen Anlagen (z.B. Feuerlöschanlagen, Steuereinrichtungen).

Terminologie

Deutsch	Englisch	Französisch	Niederländisch
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

Prüfungen

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorgesehenen Prüfungen, deren Häufigkeit und die für deren Durchführung vorgesehenen Prüfer. Diese Tabelle dient lediglich der Information.

Vorschrift	Gegenstand	Prüfung spätestens	Prüfer
Artikel 6.03 Abs. 5	Hydraulikzylinder, -pumpen und -motoren	Nach 8 Jahren	Fachfirma
Artikel 6.09 Abs. 3	Motorisch betriebene Steuereinrichtungen	Nach 3 Jahren	Sachkundiger
Artikel 8.01 Abs. 2	Druckbehälter	Nach 5 Jahren	Sachverständiger
Artikel 10.03 Abs. 5	Feuerlöscher	Nach 2 Jahren	Sachkundiger
Artikel 10.03a Abs. 6 lit. d)	Fest installierte Feuerlöschanlagen	Nach 2 Jahren	Sachkundiger oder Fachfirma
Artikel 10.03b Abs. 9 lit. b) sublit. dd)	Fest installierte Feuerlöschanlagen	Nach 2 Jahren	Sachkundiger oder Fachfirma
Artikel 10.04 Abs. 3	Aufblasbare Beiboote	Nach Ablauf der vom Hersteller angegebenen Frist	
Artikel 10.05 Abs. 3	Rettungswesten	Nach Ablauf der vom Hersteller angegebenen Frist	
Artikel 11.12 Abs. 6	Krane	Nach 10 Jahren	Sachverständiger
Artikel 11.12 Abs. 7	Krane	nach 1 Jahr	Sachkundiger
Artikel 14.13	Flüssiggasanlagen	Nach 3 Jahren	Sachverständiger
Artikel 15.09 Abs. 9	Rettungsmittel	Nach Ablauf der vom Hersteller angegebenen Frist	
Artikel 15.10 Abs. 9	Isolationswiderstand, Erdung	Vor Ablauf der Gültigkeit des Gemeinschaftszeugnisses	
Durchführungsbestimmung Nr. 17	Feuermeldesysteme	Nach 2 Jahren	Sachverständiger oder Sachkundiger
Durchführungsbestimmung Nr. 21	Sicherheitsleitsysteme	Nach 5 Jahren	Sachverständiger oder Sachkundiger
Durchführungsbestimmung Nr. 24	Gaswarneinrichtungen	Nach Ablauf der vom Hersteller angegebenen Frist	Sachverständiger oder Sachkundiger

**Durchführungsbestimmung Nr. 27
gemäß § 32 der Schiffstechnikverordnung**

Sportfahrzeuge

(Artikel 21.02 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 7.02, Artikel 8.05 Abs. 5, Artikel 8.08 Abs. 2 und Artikel 8.10)

1. Allgemeine Ausführungen

Für das Inverkehrbringen eines Sportfahrzeugs mit einer Länge bis zu 24 m muss dieses den Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) in ihrer durch die Richtlinie 2003/44/EG (**) geänderten Fassung entsprechen. Gemäß Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 2 dieser Richtlinie müssen Sportfahrzeuge mit einer Länge von 20 m und mehr ein Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe besitzen, das bestätigt, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften von Anhang II entspricht. Da eine Doppeluntersuchung bzw. Doppelbescheinigung für bestimmte Ausrüstungen, Einrichtungen und Anlagen von Sportfahrzeug-Neubauten, zu der es aufgrund verschiedener Bestimmungen in Artikel 21.02 von Anhang II kommen kann, vermieden werden sollte, wird in der vorliegenden Dienst-anweisung auf diejenigen der in Artikel 21.02 aufgeführten Bestimmungen hingewiesen, die bereits durch die Richtlinie 94/25/EG hinreichend abgedeckt sind.

2. Bestimmungen in Artikel 21.02, die bereits durch die Richtlinie 94/25/EG abgedeckt sind

Für Sportfahrzeuge, auf die die Richtlinie 94/25/EG anwendbar ist, darf die Untersuchungskommission im Hinblick auf die Erteilung des Gemeinschaftszeugnisses für Binnenschiffe (Erstuntersuchung) keine weitere Untersuchung oder Zertifizierung der folgenden Bestimmungen von Artikel 21.02 Nummer 2 des Anhangs II verlangen, sofern das zur Untersuchung vorgeführte Sportfahrzeug nicht länger als 3 Jahre vor dem Datum der Vorführung vor der Untersuchungskommission in Verkehr gebracht wurde, an dem Fahrzeug keine Änderungen vorgenommen wurden, und in der Konformitätserklärung Verweise auf die nachfolgend angegebenen harmonisierten oder gleichwertigen Normen vorhanden sind:

- Artikel 7.02: EN ISO 11591:2000 (Freie Sicht)
- Artikel 8.05 Abs. 5: EN ISO 10088:2001 (Brennstofftanks und -Leitungen)
- Artikel 8.08 Abs. 2: EN ISO 15083:2003 (Lenzeinrichtungen)
- Artikel 8.10: EN ISO 14509 (Geräusch der Schiffe)“

80. *Anhang VII der Anlage 2 wird durch Anlage 1 dieser Verordnung ersetzt.*

81. *Nach Anhang VII der Anlage 2 werden die Anhänge VIII und IX gemäß Anlage 2 dieser Verordnung eingefügt.*

82. *In Anlage 3 werden in Artikel 10.01 nach dem Ausdruck „Artikel 10.03“ ein Beistrich sowie folgender Satzteil eingefügt:*

„wobei für Fahrzeuge mit einer Länge von nicht mehr als 10 m die Füllmasse abweichend von Abs. 2 mindestens 2 kg betragen muss.“

83. *In Anlage 3 werden in Artikel 10.01 nach dem Ausdruck „Artikel 10.05, Abs. 1, zweiter Satz“ ein Beistrich sowie der Ausdruck „Abs. 2 und Abs. 3“ eingefügt.*

84. *In Anlage 4 wird in Artikel 2.02 nach dem Absatz 4 folgender Absatz 5 eingefügt:*

„(5) Kann für ein Sportfahrzeug ohne CE-Kennzeichnung eine frühere behördliche Zulassung eines Mitgliedstaates der Europäischen Union nachgewiesen werden, ist anzunehmen, dass das Sportfahrzeug in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Sportboot-Richtlinie in Verkehr gebracht wurde. Ein weiterer Nachweis gemäß Abs. 2 lit. a entfällt.“

85. Artikel 3.02 der Anlage 4 lautet:

**„Artikel 3.02
Fahrtauglichkeit**

Rafts, die den Bestimmungen dieses Kapitels entsprechen, oder für die nachgewiesen wird, dass sie den Bestimmungen der ÖNORM V 5868:2000 entsprechen, gelten im Sinne des § 107 des Schiffahrtsgesetzes sowie des § 15 dieser Verordnung als fahrtauglich.“

86. In Anlage 6 entfällt der Teil 6 – Muster der Zulassungsurkunde für Rafts.

87. Der Liste der anerkannten Klassifikationsgesellschaften in Anlage 7 werden folgende Ziffern 4 bis 6 angefügt:

- „4. Polski Rejestr Statków S.A. (Polnisches Schiffsregister)
5. RINA s.p.a (Italienisches Schiffsregister)
6. Russisches Seeschiffsregister“