

Schiffstechnikverordnung

Vorblatt

Problem:

Die Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe wurde durch die Richtlinien 2012/48/EG und 2012/49/EG geändert. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Änderungsrichtlinien in nationales Recht umzusetzen.

Mit Änderung des Schifffahrtsgesetzes mit BGBl. I Nr. 180/2013 ist die Verpflichtung zur Zulassung von Rafts entfallen, die diesbezüglichen Bestimmungen der Schiffstechnikverordnung sind an die neue Rechtslage anzupassen.

Ziel:

Angleichung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die technischen Anforderungen an Binnenschiffe an die Gemeinschaftsgesetzgebung.

Wiederherstellung der Konsistenz zwischen Schifffahrtsgesetz und Schiffstechnikverordnung in Bezug auf die Bestimmungen über Rafts.

Inhalt / Problemlösung:

Änderung der Schiffstechnikverordnung

Alternativen:

Keine, Nichtumsetzung würde Vertragsverletzungsverfahren nach sich ziehen.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

Finanzielle Auswirkungen:

Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen für die Durchführung von Fahrtauglichkeitsüberprüfungen für Binnenschiffe sowie die Erteilung von Gemeinschaftszeugnissen oder nationalen Zulassungsurkunden, es sind daher weder finanzielle Mehrbelastungen noch Entlastungen für die Gebietskörperschaften zu erwarten.

Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine

- Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Keine wesentlichen Auswirkungen, siehe Vorblatt WFA.

- Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer

Hinsicht:

Keine

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf sieht, soweit es sich um Bestimmungen für Fahrzeuge mit einer Länge von 20 m und mehr handelt, ausschließlich Maßnahmen vor, zu denen der Bund aufgrund zwingender Vorschriften des Unionsrechts verpflichtet ist.

Zu den Bestimmungen für gewerblich genutzte Kleinfahrzeuge und für Rafts gibt es keine Vorschriften des Unionsrechts.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

- Harmonisierung der Struktur für Prüfungen von sicherheitsrelevanten bzw. überwachungsbedürftigen Anlagen und Ausrüstungen an Bord (zB Druckbehälter, Krane, Feuerlöschanlagen, Flüssiggasanlagen etc.) - keine Änderung der inhaltlichen Anforderungen oder der Überprüfungsintervalle
- Einführung von Vorschriften für Bordkläranlagen (für österreichische Fahrzeuge in der Praxis kaum relevant, da bereits seit jeher Sammel tanks für Abwasser vorgeschrieben sind und diese auch weiterhin erlaubt bleiben und für vereinzelt bereits früher eingebaute Bordkläranlagen eine Übergangsbestimmung deren weitere Verwendung bis zum normalen Ersatz gestattet.)
- Änderung der Bestimmungen über Navigationsradaranlagen (rein formale Änderung (Ersatz von Detailbestimmungen durch Verweis auf internationale Normen; nur für Typprüfung relevant), keine inhaltliche Änderung bereits bestehender Vorschriften)
- Anpassungen in Folge der das Rafting betreffenden Änderungen des Schifffahrtsgesetzes mit BGBl. I Nr. 180/2013

Finanzielle Auswirkungen des Entwurfs:

Keine

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich dieser Entwurf auf die §§ 107, 109 Abs. 7 und 113 Abs. 4 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert mit BGBl. I Nr. 50/2012.

Besonderer Teil

Zu § 3 Abs. 1 Z 105 und 106:

In die Richtlinie 2006/87/EG wurden Definitionen für „Sachverständiger“ und „Sachkundiger“ aufgenommen, um eine möglichst einheitliche Qualifikation von Personen, die bestimmte technische Einrichtungen an Bord von Binnenschiffen regelmäßig überprüfen, sicherzustellen.

Zu § 4 Abs. 3 Z 6 und § 8 Abs. 5

Änderungen in Folge der Änderung des Schifffahrtsgesetzes mit BGBl. I Nr. 180/2013, Wegfall der Raftzulassung

Zu § 20 Abs. 2

Druckfehlerkorrektur

Zu § 26 Abs. 2 Z 3

Klarstellung im Hinblick auf die Qualifikation des Sachverständigen für Nautik. Dieser muss dazu berechtigt sein, ein Fahrzeug, über dessen nautische Fahrtauglichkeit er befindet, auch selbständig zu führen.

Zu Anlage 2, Artikel 3.02 Abs. 1 lit. b

Verbesserung der Formulierung zur einfacheren Verständlichkeit; keine inhaltliche Änderung.

Zu Anlage 2, Artikel 6.09, Überschrift

Vereinheitlichung der Begriffsverwendung.

Zu Anlage 2, Artikel 7.05 Abs. 5

Die gesonderten Bestimmungen über die Eigenschaften von Signallichtern, die bisher in Anhang VII zu finden waren, entfallen und werden durch einen Verweis auf technisch gleichwertige Gemeinschaftsvorschriften bzw. deren innerstaatliche Umsetzung ersetzt.

Zu Anlage 2, Artikel 7.06 Abs. 1

Formale Folgeänderung zur Änderung des Anhangs VII, keine inhaltlichen Auswirkungen.

Zu Anlage 2, Artikel 8.01 Abs. 2

Änderung aufgrund der Vereinheitlichung der Struktur sowie der Begriffsverwendung für Prüfbestimmungen; keine inhaltlichen Auswirkungen.

Zu Anlage 2, Artikel 8a.03 Abs. 1

Druckfehlerkorrektur

Zu Anlage 2, Artikel 10.02 Abs. 1

Präzisierung der Anforderungen an die Behälter zur Sammlung von Abfällen in Folge von Interpretationsunterschieden in verschiedenen Mitgliedstaaten der EU; für Österreich inhaltlich keine Änderung.

Zu Anlage 2, Artikel 10.03 Abs. 1

Aktualisierung des Normverweises.

Zu Anlage 2, Artikel 10.03 Abs. 2

Aufnahme einer zusätzlichen (erleichternden) Alternative für die Ausrüstung mit Handfeuerlöschern, kein Änderungsbedarf wenn die Ausrüstung den geltenden Vorschriften entspricht.

Zu Anlage 2, Artikel 10.03 Abs. 5, Artikel 10.03a Abs. 6 bis 8 sowie Artikel 10.03b Abs. 9

Änderung aufgrund der Vereinheitlichung der Struktur sowie der Begriffsverwendung für Prüfbestimmungen; keine inhaltlichen Auswirkungen.

Zu Anlage 2, Artikel 11.02 Abs. 4, Abs. 4a und Abs. 4b sowie Artikel 11.04 Abs. 2

Änderung aufgrund der Analyse einer signifikanten Anzahl von tödlichen Arbeitsunfällen, vor allem in Deutschland und den Niederlanden. In Österreich war eine Absturzsicherung bereits vor Umsetzung der RL 2006/87/EG vorgeschrieben, sodass auch unter Berücksichtigung der in den Bestimmungen enthaltenen Alternativen und der zugehörigen Übergangsbestimmungen keine wesentlichen Auswirkungen auf Fahrzeuge österreichischer Unternehmen zu erwarten sind.

Zu Anlage 2, Artikel 11.12 Abs. 6 bis 8 sowie Abs. 10

Änderung aufgrund der Vereinheitlichung der Struktur sowie der Begriffsverwendung für Prüfbestimmungen; keine inhaltlichen Auswirkungen.

Zu Anlage 2, Artikel 14.13 bis Artikel 14.15

Änderung aufgrund der Vereinheitlichung der Struktur sowie der Begriffsverwendung für Prüfbestimmungen; keine inhaltlichen Auswirkungen.

Zu Anlage 2, Kapitel 14a

Einführung von Vorschriften für Bordkläranlagen (für österreichische Fahrzeuge in der Praxis kaum relevant, da bereits seit jeher Sammel tanks für Abwasser vorgeschrieben sind und diese auch weiterhin erlaubt bleiben und für vereinzelt bereits früher eingebaute Bordkläranlagen eine Übergangsbestimmung deren weitere Verwendung bis zum normalen Ersatz gestattet.)

Zu Anlage 2, Artikel 15.02 Abs. 8

Klarstellung in Folge von Auslegungsunterschieden in verschiedenen Mitgliedstaaten der EU; keine inhaltlichen Auswirkungen

Zu Anlage 2, Artikel 15.03 Abs. 5

Ergänzung der Bestimmungen über die Berechnung des krängenden Moments durch Wind, keine Auswirkungen auf österreichische Fahrzeuge zu erwarten, da bereits die bisherigen Vorschriften in diesem Sinne ausgelegt wurden.

Zu Anlage 2, Artikel 15.03 Abs. 9 lit. a)

Verbesserung einer missverständlichen Formulierung; keine inhaltlichen Auswirkungen

Zu Anlage 2 Artikel 15.06 Abs. 1a

Änderung im Interesse der Fahrgastsicherheit (insbesondere hinsichtlich Brandschutz und Flucht- bzw. Evakuierungsmöglichkeiten); Fahrzeuge mit österreichischer Zulassung sind so weit bekannt nicht betroffen.

Zu Anlage 2, Artikel 15.11 Abs. 2

Überarbeitung der Tabellen für die Brandwiderstandsfähigkeit von Trennflächen. Gegenüber der geltenden Fassung sind punktuelle Erleichterungen vorgesehen. Darüber hinaus wurden Präzisierungen zur Vermeidung von Interpretationsunterschieden vorgenommen.

Zu Anlage 2, Artikel 15.11 Abs. 4

Aufnahme einer Ausnahme für Saunabereiche

Zu Anlage 2, Artikel 15.11 Abs. 7a

Neuaufnahme von Bestimmungen über die brandschutzrelevanten Eigenschaften von Planen und Einhausungen im Fahrgastbereich; siehe dazu auch die Erläuterungen zu Artikel 15.06 Abs. 1a.

Zu Anlage 2, Artikel 15.14 Abs. 1

Folgeänderung aufgrund der Aufnahme von Bestimmungen über Bordkläranlagen; siehe dazu auch Erläuterungen zu Kapitel 14a.

Zu Anlage 2, Artikel 22.02 Abs. 1

Druckfehlerkorrektur

Zu Anlage 2, Artikel 22a.04 und Artikel 22a.05

Überarbeitung der Stabilitätsvorschriften für Binnenschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m.

Zu Anlage 2, Artikel 24.02, Artikel 24.06, Artikel 24a.02 und Artikel 24a.06

Erweiterung bzw. Anpassung der Tabellen für die Übergangsvorschriften in Folge der neu aufgenommenen bzw. geänderten Bestimmungen.

Zu Anlage 2, Anhang I

Das Zeichen „Rettungswesten tragen“ wird neu in die Tabelle der Sicherheitszeichen aufgenommen. Das Zeichen ist an Übergängen zu Decksbereichen anzubringen, die keine Absturzsicherung aufweisen (siehe Anlage 2, Artikel 11.02 Abs. 4b)

Zu Anlage 2, Anhang II

Die Durchführungsbestimmungen für die Fahrtauglichkeitsüberprüfung werden um Bestimmungen für die Anwendung der Übergangsvorschriften bei Umbauten (insbesondere bei der Neukombination von Teilen von Schiffen), die nähere Erläuterung von Details bei der Berechnung der Leckstabilität, bei der Tätigkeit von Sachverständigen und Sachkundigen sowie bei der Überprüfung von Sportfahrzeugen ergänzt.

Zu Anlage 2, Anhang VII

Neufassung der Bestimmungen über Navigationsradaranlagen; keine inhaltliche Änderung, Straffung durch Entfall von Teilen, die durch andere europäische Richtlinien oder internationale Normen abgedeckt sind.

Zu Anlage 2, Anhänge VIII und IX

Bestimmungen über die Typprüfung von Bordkläranlagen, siehe auch Erläuterungen zu Kapitel 14a.

Zu Anlage 3, Artikel 10.01

Änderungen aufgrund von Rückmeldungen aus der Verwaltungspraxis der Schifffahrtsbehörden der Bundesländer. Für gewerblich genutzte Fahrzeuge mit einer Länge von höchstens 10 m ist eine Reduzierung der Mindestfüllmenge der Feuerlöcher gerechtfertigt.

Die Ausrüstung von gewerblich genutzten Kleinfahrzeugen mit geeigneten Rettungswesten ist im Interesse der Sicherheit von Personen geboten. Die Ausrüstung mit Rettungswesten ist in der Praxis auch Stand der Technik, formal besteht derzeit aber im Fall der gewerblich genutzten Kleinfahrzeuge eine Lücke in den Vorschriften (im Gegensatz zu Fahrzeugen über 20 m Länge und zu Sportfahrzeugen, für die die Ausrüstung mit Rettungswesten in der Schiffstechnikverordnung explizit festgelegt ist).

Zu Anlage 4, Artikel 2.02

Der Stichtag für die Anwendung der Bestimmungen der Sportbootrichtlinie (16.06.1998) liegt mittlerweile über 15 Jahre zurück, dementsprechend wird es zunehmend schwieriger, für aus anderen EU-Mitgliedstaaten importierte Gebrauchtboote früherer Baujahre (ohne CE-Kennzeichnung) nachzuweisen, dass sie bereits vor diesem Stichtag in der EU in Verkehr gebracht waren und damit die Ausnahmeregelungen der Sportbootrichtlinie in Anspruch nehmen dürfen. Zur Erleichterung wird eine neue Bestimmung aufgenommen, der zufolge eine frühere behördliche Zulassung in einem Mitgliedstaat der EU als Nachweis des richtlinienkonformen Inverkehrbringens des betroffenen Sportfahrzeuges anzusehen ist. Ein weiterer Nachweis des Anspruchs auf Anwendung der Ausnahmeregelungen ist dann nicht erforderlich.

Zu Anlage 4, Artikel 3.02

Trotz Wegfall der Raftzulassung gemäß der Änderung des Schifffahrtsgesetzes mit BGBl. I Nr. 180/2013 scheint die Beibehaltung einer Beschreibung des Standes der Technik für die Beurteilung der Fahrtauglichkeit von Rafts im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen gerechtfertigt. Die einleitenden Bestimmungen in Artikel 3.02 sind im Hinblick auf den Entfall von Erstüberprüfungen und wiederkehrenden Überprüfungen dementsprechend anzupassen.

Zu Anlage 6, Teil 6

Änderung in Folge der Änderung des Schifffahrtsgesetzes mit BGBl. I Nr. 180/2013, Wegfall der Raftzulassung

Zu Anlage 7

Erweiterung der Liste der anerkannten Klassifikationsgesellschaften

Geltende Fassung	Textgegenüberstellung	Vorgeschlagene Fassung Begriffsbestimmungen
		§ 3. Im Sinne dieser Verordnung gelten als: (1) Internationaler Teil (Richtlinie 2006/87/EG)
		... 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. “

Geltende Fassung
Überprüfungskommission

§ 26. ...

(2) Mitglieder der Überprüfungskommission sind:

1. ein vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellter Bediensteter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, im Fall einer Delegation gemäß § 113 Abs. 3 des Schifffahrtsgesetzes ein vom jeweiligen Landeshauptmann bestellter Bediensteter, als Vorsitzender, im Fall der March stromauf von km 6,0 sowie der Thaya ein vom Landeshauptmann von Niederösterreich bestellter Bediensteter, im Fall des Neusiedlersees ein vom Landeshauptmann des Burgenlandes bestellter Bediensteter;
2. ein oder mehrere Sachverständige für Schiffstechnik;
3. ein Sachverständiger für Nautik;
4. Sachverständige für besondere Fachgebiete, soweit hier besondere Vorschriften bestehen.

Anlage 2

Artikel 3.02

Festigkeit und Stabilität

(1) Die Festigkeit des Schiffskörpers muss den Beanspruchungen genügen, denen er unter normalen Bedingungen ausgesetzt ist.

- a) Bei Neubauten und bei Umbauten, die die Festigkeit des Schiffes beeinträchtigen können, ist die genügende Festigkeit des Schiffskörpers durch einen rechnerischen Nachweis zu belegen. Bei Vorlage eines Klassenzeugnisses oder einer Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft kann dieser Nachweis entfallen.
- b) Bei Überprüfungen gemäß § 21 der Schiffstechnikverordnung sind die Mindestdicken der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung der Außenhaut nach folgendem Verfahren zu überprüfen:
Bei Schiffen, die aus Stahl gebaut sind, ist als Mindestdicke $t_{\min}$ der größere der nach folgenden Formeln ermittelten Werte zu nehmen:

Vorgeschlagene Fassung
Überprüfungskommission

§ 26. ...

(2) Mitglieder der Überprüfungskommission sind:

1. ein vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellter Bediensteter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, im Fall einer Delegation gemäß § 113 Abs. 3 des Schifffahrtsgesetzes ein vom jeweiligen Landeshauptmann bestellter Bediensteter, als Vorsitzender, im Fall der March stromauf von km 6,0 sowie der Thaya ein vom Landeshauptmann von Niederösterreich bestellter Bediensteter, im Fall des Neusiedlersees ein vom Landeshauptmann des Burgenlandes bestellter Bediensteter;
2. ein oder mehrere Sachverständige für Schiffstechnik;
3. ein Sachverständiger für Nautik *mit einem Befähigungsausweis, der zum Führen des zu überprüfenden Fahrzeugs berechtigt*;
4. Sachverständige für besondere Fachgebiete, soweit hier besondere Vorschriften bestehen.

Anlage 2

Artikel 3.02

Festigkeit und Stabilität

(1) Die Festigkeit des Schiffskörpers muss den Beanspruchungen genügen, denen er unter normalen Bedingungen ausgesetzt ist.

- a) Bei Neubauten und bei Umbauten, die die Festigkeit des Schiffes beeinträchtigen können, ist die genügende Festigkeit des Schiffskörpers durch einen rechnerischen Nachweis zu belegen. Bei Vorlage eines Klassenzeugnisses oder einer Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft kann dieser Nachweis entfallen.
- 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:*

Geltende Fassung**Artikel 7.05****Signallichter, Lichtzeichen und Schallzeichen**

...

(5) Signallichter müssen *den Anforderungen des Anhangs VII Teil I entsprechen.*

Artikel 7.06**Radargerät und Wendeanzeiger**

(1) Radargerät und Wendeanzeiger *müssen einem von einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zugelassenen Typ entsprechen. Die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern gemäß Anhang VII müssen eingehalten sein. Inland-ECDIS-Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, gelten als Radargeräte. Sie müssen zusätzlich die Anforderungen des Inland-ECDIS-Standards erfüllen.*

Der Wendeanzeiger muss vor dem Rudergänger in dessen Blickfeld angebracht sein.

Artikel 8.01**Allgemeine Bestimmungen**

(1) Maschinen sowie die dazugehörenden Einrichtungen müssen nach den Regeln der Technik ausgelegt, ausgeführt und eingebaut sein.

(2) Überwachungsbedürftige Anlagen, insbesondere Dampfkessel, andere Druckbehälter sowie deren Zubehör und Aufzüge müssen den Vorschriften eines der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft entsprechen.

(3) Es dürfen nur Verbrennungsmotoren eingebaut sein, die mit Brennstoffen betrieben werden, deren Flammpunkt über 55 °C liegt.

Vorgeschlagene Fassung**Artikel 7.05****Signallichter, Lichtzeichen und Schallzeichen**

...

(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.*

Artikel 7.06**Radargerät und Wendeanzeiger**

(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 Typgenehmigung 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.

Artikel 8.01**Allgemeine Bestimmungen**

(1) Maschinen sowie die dazugehörenden Einrichtungen müssen nach den Regeln der Technik ausgelegt, ausgeführt und eingebaut sein.

(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 betriebssicheren Zustand zu prüfen. Die Prüfung umfasst eine innere und äußere Prüfung. Bei Druckluftbehältern, die innen

Geltende Fassung**Artikel 10.02****Sonstige Ausrüstung**

(1) Folgende Ausrüstungsgegenstände gemäß 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;
- d) ein gekennzeichnete feuerbeständige Behälter mit Deckel zur Aufnahme ölhaltiger Putzlappen;
- e) je ein gekennzeichnete feuerbeständige Behälter mit Deckel zum Sammeln der übrigen festen Sonderabfälle und ein gekennzeichnete feuerbeständige Behälter mit Deckel zum Sammeln der übrigen flüssigen Sonderabfälle gemäß den entsprechenden schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen;
- f) ein gekennzeichnete feuerbeständige Behälter mit Deckel für Slops.

Vorgeschlagene Fassung

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.

(3) Es dürfen nur Verbrennungsmotoren eingebaut sein, die mit Brennstoffen betrieben werden, deren Flammpunkt über 55 °C liegt.

Artikel 10.02**Sonstige Ausrüstung**

(1) Folgende Ausrüstungsgegenstände gemäß 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.*

Geltende Fassung**Artikel 10.03****Tragbare Feuerlöscher**

(1) An folgenden Stellen muss je ein tragbarer Feuerlöscher entsprechend der Europäischen Norm EN 3:1996 vorhanden sein:

...

(2) Für die unter Abs. 1 geforderten tragbaren Feuerlöscher dürfen nur Pulverlöscher mit einer Füllmasse von mindestens 6 kg oder andere tragbare Feuerlöschgeräte gleicher Löschkapazität verwendet werden. Sie müssen für die Brandklassen A, B und C sowie für das Löschen von Bränden in elektrischen Anlagen bis 1000 V geeignet sein.

...

(5) Tragbare Feuerlöscher müssen mindestens alle zwei Jahre geprüft werden. Über die Prüfung ist eine vom Prüfer unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

Artikel 10.03a**Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen**

...

- (6) Die Anlagen sind
- a) vor Inbetriebnahme;
 - b) vor Wiederinbetriebnahme nach Auslösung;
 - c) nach Änderung oder Instandsetzung;
 - d) regelmäßig mindestens alle zwei Jahre durch einen Sachverständigen zu

Vorgeschlagene Fassung**Artikel 10.03****Tragbare Feuerlöscher**

(1) An folgenden Stellen muss je ein tragbarer Feuerlöscher entsprechend *den Europäischen Normen EN 3-7: 2007 und EN 3-8: 2007* vorhanden sein:

...

(2) Für die unter Abs. 1 geforderten tragbaren Feuerlöscher dürfen nur Pulverlöscher mit einer Füllmasse von mindestens 6 kg oder andere tragbare Feuerlöschgeräte 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, Sprühschaumfeuerlöscher 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.

...

„(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.“

Artikel 10.03a**Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen**

...

- (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

Geltende Fassung

prüfen.

(7) Bei der Prüfung gemäß Abs. 6 hat der Sachverständige zu prüfen, ob die Anlagen den Anforderungen dieses Kapitels 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 unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

(9) Die Anzahl der vorhandenen Anlagen ist in der Zulassungsurkunde zu vermerken.

Artikel 10.03b**Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen**

...

(9) Installation, Prüfung und Dokumentation

- a) Die Anlage darf nur durch eine Fachfirma für Feuerlöschanlagen installiert oder umgebaut sein. Die Auflagen (Produktdatenblatt, Sicherheitsdatenblatt) des Löschmittelherstellers und des Anlagenherstellers sind zu beachten.
- b) Die Anlage ist
 - aa) vor Inbetriebnahme;
 - bb) vor Wiederinbetriebnahme nach Auslösung;
 - cc) nach Änderung oder Instandsetzung;
 - dd) regelmäßig mindestens alle zwei Jahre durch einen Sachverständigen zu prüfen.
- c) Bei der Prüfung hat der Sachverständige zu prüfen, ob die Anlage den

Vorgeschlagene Fassung

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.

(9) Die Anzahl der vorhandenen Anlagen ist in der Zulassungsurkunde zu vermerken.

Artikel 10.03b**Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen**

...

(9) Installation, Prüfung und Dokumentation

- a) Die Anlage darf nur durch eine Fachfirma für Feuerlöschanlagen installiert oder umgebaut sein. Die Auflagen (Produktdatenblatt, Sicherheitsdatenblatt) des Löschmittelherstellers und des Anlagenherstellers sind zu beachten.
- „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*

Geltende Fassung

Anforderungen dieses Kapitels entspricht.

...

- e) Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.
- f) Die Anzahl der fest installierten Feuerlöschanlagen ist in der Zulassungsurkunde zu vermerken.

Artikel 11.02**Schutz vor Sturz und Absturz**

...

(4) Außenkanten der Decks sowie solche Arbeitsbereiche, bei denen die Fallhöhe mehr als 1 m betragen kann, müssen mit Schanzkleidern oder Lukensüllen von jeweils mindestens 0,70 m Höhe oder mit Geländern entsprechend der Europäischen Norm EN 711:1995 versehen sein, die aus Handlauf, Zwischenzug in Kniehöhe und Fußleiste bestehen. Bei Gangborden müssen eine Fußleiste und ein durchlaufender Handlauf am Lukensüll vorhanden sein. Sind Gangbordgeländer vorhanden, die nicht umlegbar sind, kann auf den Handlauf am Lukensüll verzichtet werden.

...

Vorgeschlagene Fassung

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.“

...

- e) Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen *oder Sachkundigen* unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der auch das Datum der Prüfung ersichtlich ist.
- f) Die Anzahl der fest installierten Feuerlöschanlagen ist in der Zulassungsurkunde zu vermerken.

Artikel 11.02**Schutz vor Sturz und Absturz**

...

(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.

(4a) Abweichend von Nummer 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 Lukensüllen Handläufe nach Nummer 4 Buchstabe a und*
- c) an gut sichtbaren Stellen an Deck Hinweisschilder nach Anlage I Bild 10 von mindestens 15 cm Durchmesser angebracht sind.*

(4b) Abweichend von Nummer 4 brauchen bei Schiffen mit einem Glatt- oder Trunkdeck die Geländer nicht unmittelbar an den Außenkanten dieser Decks oder der

Geltende Fassung**Artikel 11.04****Gangbord**

...

(2) Bis zu einer Höhe von 0,90 m über dem Gangbord kann die lichte Breite des Gangbords bis auf 0,54 m verringert werden, wenn darüber eine lichte Breite, zwischen Bordwandaußenkante und Laderauminnenkante, von mindestens 0,65 m vorhanden ist. Die lichte Breite des Gangbords kann in diesem Fall weiter bis auf 0,50 m verringert werden, wenn an den Außenkanten der Gangborde Geländer entsprechend der Europäischen Norm EN 711:1995 als Absturzsicherung aufgebaut sind. Bei Schiffen mit L von nicht mehr als 55 m mit Wohnungen nur auf dem Hinterschiff kann auf das Geländer verzichtet werden.

...

Artikel 11.12**Krane**

...

(6) Vor der ersten Inbetriebnahme und vor der Wiederinbetriebnahme nach wesentlichen Änderungen sind ausreichende Festigkeit und hinreichende Stabilität rechnerisch und durch eine Belastungsprüfung an Bord nachzuweisen.

Für Krane, deren Nutzlast 2000 kg nicht überschreitet, kann der Sachverständige entscheiden, den rechnerischen Nachweis durch eine Erprobung mit dem 1,25-Fachen der Nutzlast, die über den vollen Fahrweg abgefahren wird, ganz oder teilweise zu ersetzen.

Vorgeschlagene Fassung

Gangborde angebracht zu sein, wenn

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

...

Artikel 11.04**Gangbord**

...

(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 Laderauminnenkante von mindestens 0,65 m vorhanden ist.

...

Artikel 11.12**Krane**

...

(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

Geltende Fassung

Die Abnahme gemäß Satz 1 oder 2 muss durch einen von der Behörde anerkannten Sachverständigen durchgeführt werden.

(7) Krane sind regelmäßig, mindestens jedoch alle zwölf Monate von einem Sachkundigen untersuchen zu lassen. Hierbei ist der arbeitssichere Zustand des Kranes durch Sicht- und Funktionskontrolle festzustellen.

(8) Spätestens alle zehn Jahre nach Abnahme ist der Kran erneut durch einen von der Behörde anerkannten Sachverständigen prüfen zu lassen.

(9) Krane, deren Nutzlast 2000 kg überschreitet, die dem Ladungsumschlag dienen oder an Bord von Hebeböcken, Pontons und sonstigen schwimmenden Geräten oder Baustellenfahrzeugen aufgestellt sind, müssen darüber hinaus den Vorschriften eines Mitgliedstaates entsprechen.

(10) Für sämtliche Krane müssen sich mindestens folgende Unterlagen an Bord befinden:

- a) Bedienungsanleitung des Kranherstellers mit mindestens folgenden Angaben:
Verwendungsbereich und Funktion der Bedienungsorgane;
höchstzulässige Nutzlast entsprechend der Ausladung;
maximal zulässige Neigung des Krans;
Anleitung für Montage und Instandhaltung;
Richtlinien für die regelmäßigen Überprüfungen;
allgemeine technische Daten.
- b) Bescheinigung über erfolgte Prüfungen gemäß den Abs. 6 bis 8 oder Abs. 9.

Artikel 14.13

Abnahme

(1) Vor Inbetriebnahme einer Flüssiggasanlage, nach jeder Änderung oder Instandsetzung und bei jeder Erneuerung der Bescheinigung gemäß Artikel 14.15 ist die gesamte Anlage von einem hierzu befugten Sachverständigen abzunehmen. Bei dieser Abnahme hat er zu überprüfen, ob die Anlage diesem Kapitel entspricht. Bei Fahrgastschiffen hat er zusätzlich festzustellen, ob eine gültige Bescheinigung über den

Vorgeschlagene Fassung

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.

(8) (entfällt) – Anmerkung: Anforderung verschoben nach Abs. 6 lit. c

(9) Krane, deren Nutzlast 2000 kg überschreitet, die dem Ladungsumschlag dienen oder an Bord von Hebeböcken, Pontons und sonstigen schwimmenden Geräten oder Baustellenfahrzeugen aufgestellt sind, müssen darüber hinaus den Vorschriften eines Mitgliedstaates entsprechen.

„(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.“

„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

Geltende Fassung

ordnungsgemäßen Einbau der Gaswarnanlage gemäß Artikel 15.15 Abs. 9 oder deren Prüfung vorliegt. Er hat der Überprüfungscommission hierüber einen Abnahmebericht vorzulegen. Bei Fahrzeugen der Kategorie 1 muss der Abnahmebericht dem Muster des Anhangs VI entsprechen. Die Verwendung des von der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF), Duisburg, zur Verfügung gestellten Vordrucks ist zulässig.

(2) Als Sachverständige im Sinne des Abs. 1 gelten 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.

Artikel 15.02**Schiffskörper**

...

(8) Schotte *gemäß Abs. 5*, die Maschinenräume von Fahrgasträumen oder Wohnräumen für Bordpersonal trennen, dürfen keine Türen haben.

Artikel 15.03**Stabilität**

...

(5) Das Moment aus Wind (M_w) ist wie folgt zu berechnen:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot (l_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bezeichnet

Vorgeschlagene Fassung

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.

Artikel 15.02**Schiffskörper**

...

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

Artikel 15.03**Stabilität**

...

(5) Das Moment aus Wind (M_w) ist wie folgt zu berechnen:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot (l_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bezeichnet

Geltende Fassung

- p_w = den spezifischen Winddruck von $0,25 \text{ kN/m}^2$;
 A_w = den Lateralplan des Schiffes über der Ebene der dem betrachteten Ladefall entsprechenden Einsenkung in m^2 ;
 l_w = den Abstand des Schwerpunkts des Lateralplanes A_w von der Ebene der dem betrachteten Ladefall entsprechenden Einsenkung in m.

...

(9) Fahrgastschiffe müssen den 1-Abteilungsstatus und den 2-Abteilungsstatus einhalten.

...

- 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.

Artikel 15.06**Fahrgasträume und -bereiche**

(1) Fahrgasträume müssen

- a) sich auf allen Decks hinter der Ebene des Kollisionsschotts und, sofern sie unterhalb des Schottendecks liegen, vor der Ebene des Heckschotts befinden und
 b) von Maschinen- und Kesselräumen gasdicht getrennt sein;
 c) so angeordnet sein, dass Sichtlinien gemäß Artikel 7.02 sie nicht durchqueren.

...

Vorgeschlagene Fassung

- p_w = den spezifischen Winddruck von $0,25 \text{ kN/m}^2$;
 A_w = den Lateralplan des Schiffes über der Ebene der dem betrachteten Ladefall entsprechenden Einsenkung in m^2 ;
 l_w = den Abstand des Schwerpunkts des Lateralplanes A_w von der Ebene der dem betrachteten Ladefall entsprechenden Einsenkung in m.

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

...

(9) Fahrgastschiffe müssen den 1-Abteilungsstatus und den 2-Abteilungsstatus einhalten.

- 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.*

Artikel 15.06**Fahrgasträume und -bereiche**

(1) Fahrgasträume müssen

- a) sich auf allen Decks hinter der Ebene des Kollisionsschotts und, sofern sie unterhalb des Schottendecks liegen, vor der Ebene des Heckschotts befinden und
 b) von Maschinen- und Kesselräumen gasdicht getrennt sein;
 c) so angeordnet sein, dass Sichtlinien gemäß Artikel 7.02 sie nicht durchqueren.

(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.

Geltende Fassung

(15) Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramaseiben bestehen, dürfen nur aus Materialien hergestellt sein, die im Schadensfall die Verletzungsgefahr für Personen möglichst gering halten.

Artikel 15.11
Brandschutz

...

(2) a) Trennflächen von Räumen müssen entsprechend den folgenden Tabellen ausgeführt sein:

aa) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen keine Druckwassersprühanlagen gemäß Artikel 10.03a installiert sind

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammelflächen	Unterkunfts-räume	Maschinen-räume	Küchen	Vorrats-räume
Kontrollstationen	-	A0	A0/B15 ¹	A30	A60	A60	A60
Treppenschächte		-	A0	A30	A60	A60	A60
Sammelflächen			-	A30/B15 ²	A60	A60	A60
Unterkunfts-räume				-/B15 ³	A60	A60	A60
Maschinenräume					A60/A0 ⁴	A60	A60
Küchen						A0	A60/B15 ⁵
Vorratsraum							-

Vorgeschlagene Fassung

...

„(15) Aufbauten die vollständig oder deren Dächer, aus Panoramaseiben 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.“

Artikel 15.11
Brandschutz

...

(2) a) Trennflächen von Räumen müssen entsprechend den folgenden Tabellen ausgeführt sein:

aa) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen keine Druckwassersprühanlagen gemäß Artikel 10.03a installiert sind

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammelflächen	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⁾
Unterkunfts-räume				-/A0/B15 ³⁾	A60	A60	A30
Maschinenräume					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Küchen						A0	A30/B15 ⁶⁾

Geltende Fassung

e							
---	--	--	--	--	--	--	--

bb) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen Druckwassersprühanlagen gemäß Artikel 10.03a installiert sind

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

Vorgeschlagene Fassung

Vorratsräume							-
e							
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.							

bb) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen Druckwassersprühanlagen gemäß Artikel 10.03a installiert sind

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/	A60	A30	A0

Geltende Fassung

Maschinenräume					A60/A0 ⁴	A60	A60
Küchen						-	B15
Vorratsräume							-

Vorgeschlagene Fassung

				B0 ³⁾			
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.

...

(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.

...

...

(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.*

...

Geltende Fassung

(7) Isoliermaterialien in Unterkunftsräumen müssen nicht brennbar sein. Dies gilt nicht für Isolierungen von kühlmittelführenden Leitungen. Die Oberflächen der Isolierungen dieser Leitungen müssen zumindest schwer entflammbar sein.

(8) Türen in Trennflächen gemäß Abs. 2 müssen den folgenden Bestimmungen genügen:

...

Artikel 15.14**Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von häuslichen Abwässern**

(1) Fahrgastschiffe müssen mit Abwassersammeltanks oder geeigneten Bordkläranlagen ausgerüstet sein.

...

Artikel 22a.04**Schwimmfähigkeit und Stabilität**

(1) Für Fahrzeuge mit L von mehr als 110 m, ausgenommen Fahrgastschiffe, gelten die Abs. 2 bis 9.

(2) Die ausreichende Stabilität einschließlich Leckstabilität muss für den ungünstigsten Beladungszustand nachgewiesen sein.

Die Grundwerte für die Stabilitätsberechnung – Schiffsleergewicht und Lage des Gewichtsschwerpunktes – müssen ermittelt werden entweder durch

- a) einen Krängungsversuch oder
- b) durch eine detaillierte Gewichtsrechnung. Hierbei muss das Schiffsleergewicht durch einen Tiefgangsnachweis am Fahrzeug kontrolliert werden, wobei die durch Gewichtsrechnung ermittelten Massen nicht mehr als $\pm 5\%$ von dem durch Tiefgangsablesung ermittelten Schiffsleergewicht abweichen dürfen.

(3) Die Schwimmfähigkeit im Leckfall muss für das voll abgeladene Fahrzeug

Vorgeschlagene Fassung

(7) Isoliermaterialien in Unterkunftsräumen müssen nicht brennbar sein. Dies gilt nicht für Isolierungen von kühlmittelführenden Leitungen. Die Oberflächen der Isolierungen dieser Leitungen müssen zumindest schwer entflammbar sein.

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

(8) Türen in Trennflächen gemäß Abs. 2 müssen den folgenden Bestimmungen genügen:

...

Artikel 15.14**Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von häuslichen Abwässern**

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

...

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-Entschlie ßung 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.*

Geltende Fassung

nachgewiesen werden.

Hierbei muss für die kritischen Zwischenzustände und für den Endzustand der Flutung der rechnerische Nachweis der genügenden Stabilität erbracht werden. Treten in Zwischenzuständen negative Stabilitätswerte auf, können sie von der Behörde akzeptiert werden, wenn für nachfolgende Zwischenzustände ausreichende Stabilität nachgewiesen wird.

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

a) Ausdehnung des Schadens an einer Schiffsseite

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 fallenden Schotten sind als leck anzusehen, das heißt, die Schotteinteilung muss so gewählt sein, dass das Fahrzeug auch nach dem Fluten von zwei oder mehr direkt hintereinander liegenden Abteilungen schwimmfähig bleibt.

Für den Hauptmaschinenraum braucht nur die Schwimmfähigkeit für den Einabteilungsstatus nachgewiesen zu werden, d. h. Maschinenraumendschotte gelten als nicht beschädigt.

Bei Bodenbeschädigungen sind auch querschiffs nebeneinander liegende Abteilungen als geflutet anzusehen.

d) Flutbarkeiten

Vorgeschlagene Fassung

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 Schiffsseite:

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.

Geltende Fassung

Es ist mit einer Flutbarkeit von 95 % zu rechnen.

Abweichend von dieser Annahme darf mit folgenden Flutbarkeiten gerechnet werden:

- Maschinen- und Betriebsräume	85 %
- 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 %

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

- e) Die Unterkante von nicht wasserdicht verschließbaren Öffnungen (z. B. von Türen, Fenstern, Einstiegsluken) muss im Endzustand der Flutung mindestens 100 mm über der Schwimmebene liegen.

(5) Die Stabilität im Leckfall ist ausreichend, wenn auf der Grundlage der Annahmen gemäß Abs. 4

- im Endzustand der Flutung ein verbleibender Sicherheitsabstand von 100 mm nicht unterschritten und eine Neigung des Fahrzeuges von 5° nicht überschritten werden oder
- Berechnungen nach dem in Teil 9 der Anlage 1 des ADN vorgeschriebenen Verfahren zur Leckstabilitätsrechnung ein positives Ergebnis haben.

(6) Werden Quer- oder Niederfluröffnungen zur Verringerung von Asymmetrien vorgesehen, muss der Ausgleich innerhalb von 15 Minuten erfolgen, wenn im Zwischenzustand ausreichende Leckstabilitätswerte nachgewiesen werden.

(7) Wenn Öffnungen, über die unbeschädigte Abteilungen zusätzlich fluten können, wasserdicht verschlossen werden können, müssen diese Verschlusseinrichtungen entsprechend ihren Anforderungen beschriftet sein.

(8) Der rechnerische Nachweis gemäß den Abs. 2 bis 5 gilt als erbracht, wenn Leckstabilitätsrechnungen gemäß Teil 9 der Anlage 1 des ADN mit positivem Ergebnis vorgelegt werden.

Vorgeschlagene Fassung

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:

- Der Krängungswinkel ϕ der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes darf 15° (5° bei ungesicherten Containern) nicht überschreiten.
- Über die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel $GZ \geq 0,02 \text{ m}$ (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.
- 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:

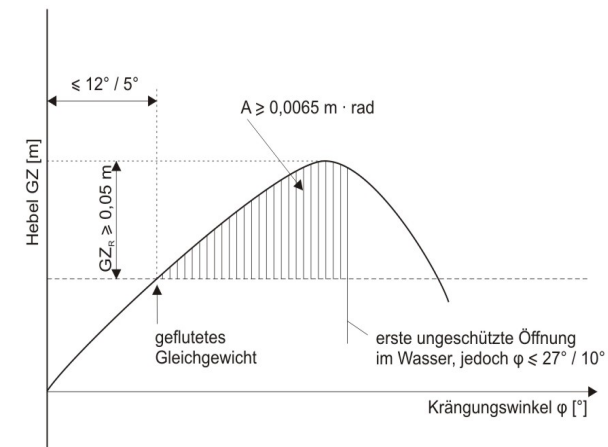
- Die Unterkante von nicht wasserdicht verschließbaren Öffnungen (z. B. von Türen, Fenstern, Einstiegsluken) muss im Endzustand der Flutung mindestens 0,10 m über der Schwimmebene liegen.

Geltende Fassung

(9) Soweit zur Erfüllung der Anforderungen gemäß Abs. 2 oder 3 notwendig, ist die Ebene der größten Einsenkung neu festzulegen.

Vorgeschlagene Fassung

- 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 $GZR \geq 0,05 \text{ m}$ aufweisen und die Fläche unter der Kurve muss mindestens $0,0065 \text{ m} \cdot \text{rad}$ 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:

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

Geltende Fassung**Artikel 22a.05**
Zusätzliche Anforderungen

...

(2) Bei Fahrzeugen, ausgenommen Fahrgastschiffe, mit L von mehr als 110 m, die zusätzlich zu Abs. 1

- a) im Havariefall ohne Einsatz von schwerem Bergegerät im mittleren Drittel des Fahrzeuges getrennt werden können, wobei die getrennten Schiffsteile nach der Trennung schwimmfähig bleiben müssen,
- b) über einen Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmlage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile verfügen, der auch eine Aussage darüber enthalten muss, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist, wobei in diesem Fall der Nachweis an Bord mitzuführen ist,
- c) als Doppelhüllenschiffe gemäß ADN gebaut sind, wobei für Motorschiffe die Nummern 9.1.0.91 bis 9.1.0.95, für Tankschiffe die Nummern 9.3.2.11.7 und 9.3.2.13 bis 9.3.2.15 der Anlage 1 des ADN anzuwenden sind,
- d) über einen Mehrschraubenantrieb gemäß Abs. 1 lit. a erster Halbsatz verfügen,

ist im Gemeinschaftszeugnis unter Nummer 52 einzutragen, dass sie allen Anforderungen der lit. a bis d entsprechen.

Vorgeschlagene Fassung

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 Einsenkung neu festzulegen.

Artikel 22a.05**Zusätzliche Anforderungen**

...

(2) Bei Fahrzeugen, ausgenommen Fahrgastschiffe, mit L von mehr als 110 m, die zusätzlich zu Abs. 1

- a) im Havariefall ohne Einsatz von schwerem Bergegerät im mittleren Drittel des Fahrzeuges getrennt werden können, wobei die getrennten Schiffsteile nach der Trennung schwimmfähig bleiben müssen,
- b) über einen Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmlage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile verfügen, der auch eine Aussage darüber enthalten muss, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist, wobei in diesem Fall der Nachweis an Bord mitzuführen ist,
- 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,*
- d) über einen Mehrschraubenantrieb gemäß Abs. 1 lit. a erster Halbsatz verfügen,

ist im Gemeinschaftszeugnis unter Nummer 52 einzutragen, dass sie allen

Geltende Fassung**Anlage 3****Artikel 10.01****Anwendung der Vorschriften der Anlage 2**

Für Fahrzeuge gemäß Artikel 2.01 gelten folgende Bestimmungen der Anlage 2:
Artikel 10.03

Artikel 10.04, ausgenommen, wenn das Fahrzeug so ausreichend manövrierfähig ist, dass eine über Bord gegangene Person in angemessener Zeit erreicht werden kann und an beiden Seiten des Fahrzeugs die Möglichkeit besteht, eine über Bord gegangene Person wieder aufzunehmen.

Artikel 10.05, Abs. 1, zweiter Satz

Anlage 4**Artikel 2.02****Fahrtauglichkeit**

(1) Die Fahrtauglichkeit von Sportfahrzeugen ist durch eine CE-Kennzeichnung und eine Konformitätserklärung gemäß Sportboot-Richtlinie nachzuweisen.

(2) Abweichend von Abs. 1 sind eine CE-Kennzeichnung und eine Konformitätserklärung für Sportfahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich der Sportboot-Richtlinie fallen, nicht erforderlich. Dies sind insbesondere:

- a) Sportfahrzeuge, für die nachgewiesen werden kann, dass sie vor dem 16. Juni 1998 in der EU bzw. im EWR in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen worden sind;
- b) Originalfahrzeuge und vorwiegend mit Originalmaterialien angefertigte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Wasserfahrzeugen und
- c) für den Eigengebrauch gebaute Sportfahrzeuge, soweit sie während eines Zeitraumes von fünf Jahren nach ihrer Fertigstellung nicht in der EU bzw.

Vorgeschlagene Fassung

Anforderungen der lit. a bis d entsprechen.

Anlage 3**Artikel 10.01****Anwendung der Vorschriften der Anlage 2**

Für Fahrzeuge gemäß Artikel 2.01 gelten folgende Bestimmungen der Anlage 2:

Artikel 10.03, *wobei für Fahrzeuge mit einer Länge von nicht mehr als 10 m die Füllmasse abweichend von Abs. 2 mindestens 2 kg betragen muss.*

Artikel 10.04, ausgenommen, wenn das Fahrzeug so ausreichend manövrierfähig ist, dass eine über Bord gegangene Person in angemessener Zeit erreicht werden kann und an beiden Seiten des Fahrzeugs die Möglichkeit besteht, eine über Bord gegangene Person wieder aufzunehmen.

Artikel 10.05, Abs. 1, zweiter Satz, *Abs. 2 und Abs. 3*

Anlage 4**Artikel 2.02****Fahrtauglichkeit**

(1) Die Fahrtauglichkeit von Sportfahrzeugen ist durch eine CE-Kennzeichnung und eine Konformitätserklärung gemäß Sportboot-Richtlinie nachzuweisen.

(2) Abweichend von Abs. 1 sind eine CE-Kennzeichnung und eine Konformitätserklärung für Sportfahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich der Sportboot-Richtlinie fallen, nicht erforderlich. Dies sind insbesondere:

- a) Sportfahrzeuge, für die nachgewiesen werden kann, dass sie vor dem 16. Juni 1998 in der EU bzw. im EWR in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen worden sind;
- b) Originalfahrzeuge und vorwiegend mit Originalmaterialien angefertigte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Wasserfahrzeugen und
- c) für den Eigengebrauch gebaute Sportfahrzeuge, soweit sie während eines Zeitraumes von fünf Jahren nach ihrer Fertigstellung nicht in der EU bzw.

Geltende Fassung

im EWR in Verkehr gebracht werden.

(3) Die Ausnahme gemäß Abs. 2 lit. a gilt sinngemäß auch für Fahrzeuge, die vor dem jeweiligen Beitrittsdatum in Mitgliedstaaten der EU in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen worden sind, die der EU erst nach dem 16. Juni 1998 beigetreten sind.

(4) Die Ausnahme gemäß Abs. 2 lit. c gilt nur für Einzelfahrzeuge, die vom Verfügungsberechtigten selbst gebaut wurden.

Artikel 3.02

Fahrtauglichkeit

(1) Die Überprüfung der Fahrtauglichkeit von Rafts ist nach den Bestimmungen dieses Kapitels durchzuführen.

(2) Für Rafts, die nicht älter als 10 Jahre sind und für die nachgewiesen wird, dass sie der ÖNORM V 5868:2000 entsprechen, entfällt die Erstüberprüfung. § 6 Abs. 3 dieser Verordnung ist in diesem Fall sinngemäß anzuwenden.

Vorgeschlagene Fassung

im EWR in Verkehr gebracht werden.

(3) Die Ausnahme gemäß Abs. 2 lit. a gilt sinngemäß auch für Fahrzeuge, die vor dem jeweiligen Beitrittsdatum in Mitgliedstaaten der EU in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen worden sind, die der EU erst nach dem 16. Juni 1998 beigetreten sind.

(4) Die Ausnahme gemäß Abs. 2 lit. c gilt nur für Einzelfahrzeuge, die vom Verfügungsberechtigten selbst gebaut wurden.

(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.

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 Schifffahrtsgesetzes sowie von § 15 dieser Verordnung als fahrtauglich.