



Vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO im Hinblick auf die Folgen der derzeitigen Wirtschaftskrise

Mitteilung des Sekretariats

Der Untersuchungsausschuss der Zentralkommission hat am 27. Oktober dieses Jahres ein vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung der Übergangsbestimmungen in der RheinSchUO, beschlossen. Diese Mitteilung des Sekretariats der Zentralkommission dient der Erläuterung des Verfahrens.

Verfahren

Den Kern des Verfahrens bildet die Empfehlung 1/2009, die grundsätzlich die Anwendung des § 24.04 Nr. 4, der so genannten Härteklausel, aufgrund von unzumutbar hohen Kosten im Zuge der aktuellen wirtschaftlichen Krise, regelt. Die Empfehlung ist in **Anlage 1** wiedergegeben. Zusätzliche Erläuterungen sind in **Anlage 2** dargestellt.

Relevante Übergangsbestimmungen

Bei einer Laufzeit des Verfahrens von 2 Jahren ist die Gruppe von Übergangsbestimmungen relevant, die erstmals ab 2010 wirksam werden. Diese sind in **Anlage 3** wiedergegeben. Hingegen ist die sich zeitlich anschließende Gruppe mit den Übergangsbestimmungen, welche erstmals ab 2015 wirksam werden, für das Verfahren ohne Bedeutung.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNG AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2009
vom 27. Oktober 2009

Vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO
im Hinblick auf die Folgen der derzeitigen Wirtschaftskrise

Aufgrund nachfolgender Bestimmungen kann ein Schiff mit einem entsprechenden Antrag Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 in Anspruch nehmen.

1. Es gibt keine generelle Befreiung von einer Untersuchung eines Fahrzeugs.
2. Die Vorgabe N.E.U. für die betroffenen Übergangsbestimmungen bleibt von der Einführung dieses Verfahrens unberührt und gilt weiterhin.
3. Die Anwendung der betroffenen Übergangsbestimmungen wird nicht aufgehoben, sondern lediglich bis zur nächsten Erneuerung des Schiffsattests verschoben.
4. Der Eigner des Schiffes muss dem Antrag eine Erklärung beifügen, dass die Kosten der notwendigen Maßnahmen für ihn auf Grund der aktuellen Wirtschaftskrise unzumutbar sind.
5. Es gilt eine Bagatellgrenze von 2500 €, die die Untergrenze für die Kosten aller an einem Fahrzeug durchzuführenden Maßnahmen darstellt, ab der ein Unternehmer einen Antrag zur Teilnahme an dem Verfahren stellen kann.
6. Die Schiffsuntersuchungskommissionen legen die Geltungsdauer der Schiffsatteste in Abhängigkeit davon, welche und wie viele Bestimmungen nicht erfüllt werden, fest.
7. Die Kosten für durchzuführende Maßnahmen sind vom Schiffseigner anzugeben.
8. Diese Empfehlung gilt bis zum 31. Dezember 2011.

Anlage 2 zur Mitteilung des Sekretariats der ZKR vom 9.11.2009

**Vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO
im Hinblick auf die Folgen der derzeitigen Wirtschaftskrise**

Zusätzliche Erläuterungen

1. Die in § 24.04 genannten Empfehlungen sind nicht identisch mit denen nach § 2.19 Nr. 1. Letzterer kommt daher bei dem ausgearbeiteten Verfahren nicht zur Anwendung.
2. Für jedes Fahrzeug, für das von der Anwendung der Übergangsbestimmungen abgewichen wird, sind die Abweichungen von den relevanten Übergangsbestimmungen in dessen Schiffsattest unter Nr. 52 aufzuführen

Weitere Erläuterungen werden bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt.

**Übergangsbestimmungen der RheinSchUO, die bei N.E.U. oder der ersten Erneuerung des
Schiffsattests ab dem 1.1.2010 auslaufen**

Geert Dermaut, Gernot Pauli
27-2-2008; 5-10-2009

KAPITEL 3	SCHIFFBAULICHE ANFORDERUNGEN
§ 3.03 Nr. 2	Wohnungen <i>Wohnungen dürfen nicht vor der Ebene des Kollisionsschotts liegen. Dies gilt nicht für Ankereinrichtungen. (für die Sicherheit des Schiffes oder des Schiffsbetriebs notwendige Einrichtungen erst 2015)</i>
§ 3.03 Nr. 4	Gasdichte Trennung der Wohnungen von Maschinen-, Kessel- und Laderäumen <i>Wohnungen müssen von Maschinen-, Kessel- und Laderäumen gasdicht getrennt und unmittelbar von Deck aus zugänglich sein. Ist ein solcher Zugang nicht gegeben, muss zusätzlich ein Notausgang unmittelbar zum Deck führen.</i>
§ 3.03 Nr. 5 Abs. 2	Fernüberwachung von Heckschottentüren <i>Jedoch sind Heckschotttüren und Durchführungen insbesondere von Wellenleitungen und Rohrleitungen zulässig, wenn sie so ausgeführt sind, dass der Zweck der Schotte und Raumbegrenzungen nicht beeinträchtigt wird. Heckschotttüren sind nur zulässig, wenn durch eine Fernüberwachung im Steuerhaus festgestellt werden kann, ob sie geschlossen oder geöffnet sind und auf beiden Seiten gut leserlich folgende Aufschrift angebracht ist: „Türe unmittelbar nach jedem Öffnen wieder schließen“.</i>

KAPITEL 6	STEUEREINRICHTUNGEN
§ 6.01 Nr. 3	<p>Neigung und Umgebungstemperaturen</p> <p><i>Die gesamte Steuereinrichtung muss für ständige Neigungen des Schiffes bis zu 15° und Umgebungstemperaturen von - 20 bis + 50 °C ausgelegt sein.</i></p>
§ 6.02 Nr. 1	<p>Vorhandensein separater Hydrauliktanks</p> <p><i>Bei Rudermaschinen mit motorischem Antrieb muss eine zweite unabhängige Antriebsanlage oder ein zusätzlicher Handantrieb vorhanden sein. Bei Ausfall oder Störung der Antriebsanlage der Rudermaschine muss innerhalb von 5 Sekunden die zweite unabhängige Antriebsanlage oder der Handantrieb in Betrieb gesetzt werden können.</i></p> <p>Übergangsbestimmungen für in Betrieb befindliche Schiffe:</p> <p><i>Vorhandensein gesonderter Hydrauliktanks: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattests nach dem 1.1.2010</i></p>
§ 6.02 Nr. 2	<p>Inbetriebsetzen der zweiten Antriebsanlage mit nur einer Bedienungshandlung</p> <p><i>Erfolgt die Inbetriebsetzung der zweiten Antriebsanlage oder des Handantriebs nicht automatisch, muss mit einer einzigen Bedienungshandlung eine unmittelbare, schnelle und einfache Inbetriebsetzung durch den Rudergänger möglich sein.</i></p>
§ 6.03 Nr. 1	<p>Anschluss anderer Verbraucher an hydraulische Antriebsanlagen</p> <p><i>An die hydraulische Antriebsanlage der Rudermaschine dürfen keine anderen Verbraucher angeschlossen sein.</i></p>
§ 6.03 Nr. 2	<p>Separate Hydrauliktanks</p> <p><i>Hydrauliktanks sind mit Niveaularmgebern auszurüsten, die ein Absinken des Ölstandes unter den für den sicheren Betrieb niedrigsten zulässigen Füllstand überwachen.</i></p> <p><i>Anmerkung:</i></p> <p><i>Zwar ist gemäß den Übergangsbestimmungen § 6.03 Nr. 2 nach dem 1. April 2007 „nicht anzuwenden“, aber aus der Übergangsfrist des § 6.07 Nr. 2 lässt sich ableiten, dass diese Bestimmung für in Betrieb befindliche Schiffe erst bei der ersten Erneuerung des Schiffsattests nach dem 1.1.2010 anzuwenden ist.</i></p>
§ 6.05 Nr. 1	<p>Automatische Entkupplung des Handsteuerrads</p> <p><i>Das Handsteuerrad darf durch einen motorischen Antrieb nicht mitgedreht werden können.</i></p>
§ 6.07 Nr. 2 Bst. a	<p>Niveaulalarm der Hydrauliktanks und Alarm des Betriebsdrucks</p> <p><i>Für die folgenden Fälle muss ein optischer und akustischer Alarm im Steuerstand vorhanden sein:</i></p> <p><i>a) Unterschreitung des Niveaus des Ölstands der Hydrauliktanks nach § 6.03 Nr. 2 und des Betriebsdrucks des hydraulischen Systems;</i></p>

KAPITEL 7	STEUERHAUS
§ 7.02 Nr. 5	Mindestlichtdurchlässigkeit <i>In Steuerhäusern verwendete Fensterscheiben müssen eine Mindestlichtdurchlässigkeit von 75 % haben.</i>
§ 7.03 Nr. 8	Automatisches Umschalten auf eine andere Stromquelle <i>Allgemeine Anforderungen an Bedienungs-, Anzeige- und Überwachungseinrichtungen</i> <i>Überwachungen und Anzeigen müssen beim Ausfall ihrer Speisung automatisch auf eine andere Energiequelle geschaltet werden.</i>
§ 7.04 Nr. 2	Maschinensteuerung <i>Besondere Anforderungen an Bedienungs-, Anzeige- und Überwachungseinrichtungen für Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen</i> <i>Für jede Antriebsmaschine darf nur ein Hebel zur Maschinensteuerung vorhanden sein. Der Hebel muss auf einem Kreisbogen in einer senkrechten, zur Schiffslängsachse annähernd parallelen Ebene beweglich sein. Das Bewegen dieses Hebels in Richtung Vorschiff muss die Vorausfahrt, das Bewegen in Richtung Achterschiff die Rückwärtsfahrt bewirken.</i> <i>Etwa in der Nullstellung des Hebels wird gekuppelt oder umgesteuert. In der Nullstellung muss der Hebel einrasten.</i>
§ 7.04 Nr. 3	Anzeige <i>Die Richtung der vom Antrieb auf das Schiff wirkenden Schubkraft und die Drehzahl der Propeller oder der Antriebsmaschinen muss angezeigt werden.</i> <i>Soweit nicht ein Radareinmannsteuerstand vorhanden ist.</i>
§ 7.04 Nr. 9 Satz 3	Bedienung mittels eines Hebels <i>In Analogie zu Nummer 2 muss für jede Anlage die Bedienung mittels eines Hebels erfolgen, der sich auf einem Kreisbogen zu einer senkrechten, zur Richtung der Schubkraft der Anlage annähernd parallelen Ebene bewegt.</i>
§ 7.04 Nr. 9 Satz 4	Anzeige Richtung des Schubstrahls <i>Aus der Position des Hebels muss für jede Anlage die Richtung der auf das Schiff wirkenden Schubkraft erkennbar sein.</i>

§ 7.06 Nr. 1	<p>Navigationsradaranlagen <i>Radargeräte und Wendeanzeiger müssen den Anforderungen nach Anlage M Teil I und Teil II genügen. Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen und vor dem 1. Januar 2000 eingebaut wurden, dürfen bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 31. Dezember 2009, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2011 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung (1989-I-35) vorhanden ist.</i></p>
§ 7.09	<p>Alarmanlage <i>1. Eine unabhängige Alarmanlage, mit der die Wohnungen, die Maschinenräume und gegebenenfalls separate Pumpenräume erreicht werden können, muss vorhanden sein. 2. Der Rudergänger muss in Reichweite einen Ein/Aus-Schalter für das Alarmsignal haben. Für dieses Signal darf kein Schalter verwendet werden, der beim Loslassen selbsttätig in die Stellung „Aus“ zurückkehren kann. 3. Der Schalldruckpegel des Alarmsignals muss in den Wohnungen mindestens 75 dB (A) betragen. In Maschinen- und Pumpenräumen muss ein überall gut wahrnehmbares, rundum sichtbares Blinklicht als Alarmsignal vorhanden sein.</i></p>

KAPITEL 8	MASCHINENBAULICHE ANFORDERUNGEN
§ 8.02 Nr. 1	Sicherung der Maschinenanlagen gegen unbeabsichtigte Inbetriebnahme <i>Maschinenanlagen müssen so eingerichtet und aufgestellt sein, dass sie für Bedienung und Wartung ausreichend zugänglich sind und Personen, die sie bedienen oder warten, nicht gefährdet werden können. Sie müssen gegen unbeabsichtigte Inbetriebnahme gesichert werden können.</i>
§ 8.03 Nr. 2	Überwachungseinrichtungen <i>Die Bereiche</i> a) <i>Temperatur des Kühlwassers der Antriebsmaschinen;</i> b) <i>Druck des Schmieröls der Antriebsmaschinen und der Getriebe;</i> c) <i>des Öl- und Luftdrucks der Umsteueranlage der Hauptmotoren, der Wendegetriebe oder der Propeller, sind durch geeignete Einrichtungen zu überwachen, die bei Erreichen kritischer Werte Alarm auslösen.</i>
§ 8.03 Nr. 4	Anzeige und Außerbetriebsetzung der automatischen Drehzahlreduzierung <i>Bei Schiffen mit nur einer Antriebsmaschine darf diese nur dann mit einer automatischen Einrichtung zur Drehzahlreduzierung versehen sein, wenn eine automatische Drehzahlreduzierung im Steuerhaus optisch und akustisch signalisiert wird und die Einrichtung zur Drehzahlreduzierung vom Steuerstand außer Betrieb gesetzt werden kann.</i>
§ 8.05 Nr. 3	Keine Brennstofftanks vor dem Kollisionsschott <i>Vor dem Kollisionsschott dürfen sich keine Brennstofftanks befinden.</i>
§ 8.05 Nr. 4	Keine Brennstofftanks und deren Armaturen über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen <i>Brennstofftanks und deren Armaturen dürfen nicht über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen angeordnet sein.</i>
§ 8.05 Nr. 6 Satz 3 bis 5	Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen <i>Diese Tanks müssen ein Entlüftungsrohr haben, das oberhalb des Decks ins Freie führt und so eingerichtet ist, dass kein Wasser eindringen kann. Der Querschnitt dieses Entlüftungsrohrs muss mindestens das 1,25 fache des Füllrohrquerschnitts betragen. Sind Tanks für Brennstoffe miteinander verbunden, muss der Querschnitt der Verbindungsleitung mindestens das 1,25 fache des Füllrohrquerschnitts betragen.</i>
§ 8.05 Nr. 9 Satz 2	Ablesbarkeit der Peileinrichtungen bis zum höchsten Füllstand <i>Die Peileinrichtung muss bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein.</i>

§ 8.08 Nr. 8	<p>Unzulässigkeit einfacher Absperrorgane als Anschluss von Ballastzellen an das Lenzsystem für Laderäume, die zur Ballastaufnahme eingerichtet sind</p> <p><i>Abteilungen oder andere Räume, die als Ballastzellen ausgebildet sind, brauchen nur über ein einfaches Absperrorgan an das Lenzsystem angeschlossen zu sein. Dies gilt nicht für Laderäume, die zur Ballastaufnahme eingerichtet sind. Das Füllen solcher Laderäume mit Ballastwasser muss durch eine von der Lenzleitung getrennte, fest installierte Ballastleitung oder durch Zweigleitungen erfolgen, die als flexible Leitungen oder mittels beweglicher Zwischenstücke mit der Hauptlenzleitung verbunden werden können. Bodenventile sind hierfür nicht zulässig.</i></p>
§ 8.08 Nr. 9	<p>Peileinrichtung in Laderaumbilgen</p> <p><i>Laderaumbilgen müssen mit Peilmöglichkeiten versehen sein.</i></p>
§ 8.09 Nr. 2	<p>Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl</p> <p><i>Zum Sammeln von Altöl müssen in Maschinenräumen ein oder mehrere besondere Behälter vorhanden sein, deren Rauminhalt mindestens der 1,5 fachen Menge des Altöls aus den Ölwannen aller installierten Verbrennungsmotoren und Getriebe sowie der Menge des Hydrauliköls aus den Hydrauliköltanks entspricht.</i></p> <p><i>Anschlussstutzen zum Entleeren dieser Behälter müssen der Europäischen Norm EN 1305 : 1996 entsprechen.</i></p>

KAPITEL 9	ELEKTRISCHE ANLAGEN
§ 9.01 Nr. 2 Bst. b	Pläne der Haupt-, Not- und Verteilerschalttafeln müssen sich an Bord befinden <i>Pläne der Haupt-, Not- und Verteilerschalttafeln mit Angabe der wichtigsten technischen Daten wie über Sicherungsnennstromstärken, Schaltgeräte</i>
§ 9.01 Nr. 3	Umgebungstemperaturen im Innern und auf Deck <i>Die Anlagen müssen für ständige Neigungen des Schiffes bis zu 15°C und für Umgebungstemperaturen im Innern von 0 °C bis + 40 °C und auf Deck von - 20 °C bis + 40 °C ausgelegt sein. Sie müssen bis zu diesen Grenzwerten einwandfrei arbeiten.</i>
§ 9.02 Nr. 1 bis 3	Energieversorgungssysteme <i>1. Auf Fahrzeugen mit einer elektrischen Anlage muss deren Energieversorgung grundsätzlich aus mindestens zwei Energiequellen bestehen, so dass bei Ausfall einer Energiequelle die verbleibende Energiequelle in der Lage ist, Verbraucher, die für die sichere Fahrt erforderlich sind, für mindestens 30 Minuten zu betreiben. 2. Die ausreichende Bemessung der Energieversorgung muss durch eine Leistungsbilanz nachgewiesen werden. Dabei kann ein angemessener Gleichzeitigkeitsfaktor berücksichtigt werden. 3. Unabhängig von Nummer 1 gilt für die Energiequellen von Steuereinrichtungen (Ruderanlagen) § 6.04.</i>
§ 9.12 Nr. 3 Bst. b	Erdschlussüberwachungseinrichtung <i>Bei ungeerdeten Netzen mit einer Spannung über 50 V muss eine geeignete Erdschluss-Überwachungseinrichtung mit optischer und akustischer Warnung vorhanden sein. Für Sekundäranlagen, wie Steuerstromkreise, kann auf eine Erdschluss-Überwachungseinrichtung verzichtet werden.</i>
§ 9.13	Notabschaltvorrichtungen <i>Für Ölfeuerungsanlagen, Brennstoffpumpen, Brennstoffseparatoren und Maschinenraumlüfter müssen außerhalb der Aufstellungsräume an zentraler Stelle Notabschaltvorrichtungen vorhanden sein.</i>
§ 9.14 Nr. 3 Satz 2	Verbot einpoliger Schalter in Wasch- und Baderäumen sowie in übrigen Nasszellen <i>In nicht geerdeten Netzen sind in Beleuchtungsstromkreisen von Wohnbereichen, außer in Wasch- und Baderäumen sowie übrigen Nasszellen, einpolige Schalter zulässig.</i>
§ 9.15 Nr. 2	Mindestquerschnitt je Ader von 1,5 mm ² <i>Für Kraft- und Beleuchtungsanlagen müssen Kabel mit einem Mindestleiterquerschnitt je Ader von 1,5 mm² verwendet sein.</i>
§ 9.15 Nr. 10	Kabel zu beweglichen Steuerhäusern <i>Kabel zu beweglichen Steuerhäusern müssen ausreichend flexibel sein und eine Isolierung besitzen, die eine genügende Flexibilität bis - 20 °C aufweist und insbesondere gegen Dämpfe, UV-Strahlen und Ozon beständig ist.</i>
§ 24.04 Nr. 2	<i>Fahrzeuge, deren Kiel vor dem 1. Juli 1983 gelegt wurde, brauchen Kapitel 9 nicht zu entsprechen, müssen aber mindestens der am 31. März 1983 geltenden Fassung des Kapitels 6 entsprechen.</i>

KAPITEL 10	AUSRÜSTUNG
§ 10.01	Anker-ausrüstung
§ 10.03 Nr. 1	<p>Europäische Norm</p> <p><i>An folgenden Stellen muss je ein tragbarer Feuerlöscher entsprechend der europäischen Norm EN 3 : 1996 vorhanden sein:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>im Steuerhaus;</i> b) <i>in der Nähe eines jeden Eingangs von Deck zu Wohnräumen;</i> c) <i>in der Nähe jedes Eingangs zu nicht von Wohnräumen aus zugänglichen Betriebsräumen, in denen sich Heiz-, Koch- oder Kühleinrichtungen befinden, die feste oder flüssige Brennstoffe oder Flüssiggas verbrauchen;</i> d) <i>bei jedem Eingang zu Maschinen- und Kesselräumen;</i> e) <i>an geeigneter Stelle im Unterdecksteil der Maschinenräume bei Maschinenleistungen von zusammen mehr als 100 kW.</i>
§ 10.03 Nr. 2	<p>Eignung für Brandklassen A, B und C</p> <p><i>Für die in Nummer 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 sowie für das Löschen von Bränden in elektrischen Anlagen bis 1000 V geeignet sein.</i></p>
§ 10.03 Nr. 4	<p>Füllmasse des CO₂ und Rauminhalt</p> <p><i>Tragbare Feuerlöscher mit CO₂ als Löschmittel dürfen nur zum Löschen von Bränden in Küchen und elektrischen Einrichtungen verwendet werden. Die Füllmasse dieser Feuerlöscher darf höchstens 1 kg je 15 m³ Volumen des Raumes betragen, in dem sie vorgehalten und verwendet werden.</i></p>
§ 10.05 Nr. 2	<p>Aufblasbare Rettungswesten</p> <p><i>An Bord der Fahrzeuge muss für jede gewöhnlich an Bord befindliche Person eine persönlich zugeordnete automatisch aufblasbare Rettungsweste entsprechend den Europäischen Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006 griffbereit vorhanden sein. Für Kinder sind auch Feststoffwesten, die diesen Normen entsprechen, zulässig.</i></p>

KAPITEL 11	SICHERHEIT IM ARBEITSBEREICH
§ 11.10	<p>Lukenabdeckungen</p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. Lukenabdeckungen müssen leicht erreicht und sicher bewegt werden können. Teile von Lukenabdeckungen mit einer Masse von mehr als 40 kg müssen sich außerdem schieben oder klappen lassen oder zum mechanischen Ausheben eingerichtet sein. Lukenabdeckungen, deren Handhabung mit Hilfe von Hebezeugen erfolgt, müssen mit geeigneten und leicht zugänglichen Vorrichtungen zum Festmachen der Anschlagmittel versehen sein. Auf Lukendeckeln und Scherstöcken, die nicht auswechselbar sind, muss deutlich die Luke, zu der sie gehören, und die richtige Lage auf dieser angegeben sein.</i><i>2. Lukenabdeckungen müssen gegen Ausheben durch Wind und Ladeeinrichtungen gesichert werden können. Schiebeluken müssen mit Sperren versehen sein, die ein nicht beabsichtigtes Bewegen in Längsrichtung um mehr als 0,40 m verhindern; sie müssen in der Endstellung feststellbar sein. Zum Befestigen aufgestapelter Lukendeckel müssen geeignete Vorrichtungen vorhanden sein.</i><i>3. Bei motorisch betätigten Lukenabdeckungen muss die Energiezufuhr nach Freigeben des Fahrschalters automatisch unterbrochen werden.</i><i>4. Lukenabdeckungen müssen die zu erwartenden Belastungen, begehbare Lukenabdeckungen mindestens 75 kg als Punktlast aufnehmen können. Nicht begehbare Lukenabdeckungen müssen gekennzeichnet sein. Lukenabdeckungen, die zur Aufnahme von Deckslast bestimmt sind, müssen mit der zulässigen Belastung in t/m² gekennzeichnet sein. Sind zum Erreichen der zulässigen Belastung Abstützungen erforderlich, muss an geeigneter Stelle darauf hingewiesen sein; in diesem Fall sind entsprechende Pläne an Bord mitzuführen.</i>
§ 11.11	<p>Winden</p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. Winden müssen so beschaffen sein, dass ein sicheres Arbeiten möglich ist. Sie müssen Einrichtungen haben, die ein unbeabsichtigtes Zurücklaufen der Last verhindern. Winden, die nicht selbsthemmend sind, müssen mit einer für die Zugkraft bemessenen Bremse ausgerüstet sein.</i><i>2. Handbetriebene Winden müssen mit Einrichtungen versehen sein, die ein Rückschlagen der Kurbeln verhindern. Winden, die sowohl Kraft- als auch Handantrieb haben, müssen so beschaffen sein, dass der Kraftantrieb die Handantriebswelle nicht in Bewegung setzen kann.</i>

KAPITEL 15	SONDERBESTIMMUNGEN FÜR FAHRGASTSCHIFFE
§ 15.01 Nr. 1 Bst. d	<p>Nichtanwendung des § 9.14 Nr. 3 Satz 2 bei Nennspannungen über 50 V</p> <p><i>In nicht geerdeten Netzen sind in Beleuchtungsstromkreisen von Wohnbereichen, außer in Wasch- und Baderäumen sowie übrigen Nasszellen, einpolige Schalter zulässig.</i></p>
§ 15.01 Nr. 2 Bst. d	<p>Verbot Heizungen mit festen Brennstoffen nach § 13.07 Die Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge mit festbrennstoffbetriebenen Antriebsanlagen (Dampfmaschinen).</p>
§ 15.08 Nr. 2	<p>Anforderung an Lautsprecheranlagen im Fahrgastbereich</p> <p>Für Fahrgastschiffe mit LWL von weniger als 40 m oder für höchstens 75 Personen</p> <p><i>Alle Fahrgastbereiche müssen mit einer Lautsprecheranlage erreicht werden können. Die Anlage muss so dimensioniert sein, dass übertragene Informationen deutlich von Hintergrundgeräuschen unterschieden werden können. Sofern eine direkte Verständigung vom Steuerstand zu einem Fahrgastbereich besteht, brauchen dort keine Lautsprecher vorhanden zu sein.</i></p>
§ 15.08 Nr. 3	<p>Anforderungen an die Alarmanlage</p> <p>Für Tagesausflugsschiffe</p> <p><i>Ein Alarmsystem muss vorhanden sein. Dieses muss unterteilt sein in:</i></p> <p>a) <i>eine Alarmanlage zur Alarmierung von Schiffsführung und Besatzung durch Fahrgäste, Besatzungsmitglieder oder Bordpersonal. Dieser Alarm soll nur in den Räumen für Schiffsführung und Besatzung erfolgen und darf nur durch die Schiffsführung gelöscht werden können. Der Alarm muss mindestens an den folgenden Stellen ausgelöst werden können:</i></p> <p>aa) <i>in jeder Kabine;</i></p> <p>bb) <i>in Gängen, Aufzügen und Treppenschächten derart, dass der Weg zum nächsten Auslöser höchstens 10 m beträgt, wobei jedoch mindestens ein Auslöser je wasserdichte Abteilung vorhanden sein muss;</i></p> <p>cc) <i>in Gesellschafts-, Speise- und ähnlichen Aufenthaltsräumen;</i></p> <p>dd) <i>in Toiletten, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind;</i></p> <p>ee) <i>in Maschinenräumen, Küchen und ähnlichen feuergefährdeten Räumen;</i></p> <p>ff) <i>in Kühl- und sonstigen Vorratsräumen.</i></p> <p><i>Die Alarmauslöser sind in einer Höhe von 0,85 m bis 1,10 m über dem Boden anzubringen;</i></p> <p>b) <i>eine Alarmanlage zur Alarmierung der Fahrgäste durch die Schiffsführung.</i></p> <p><i>Dieser Alarm muss in allen für Fahrgäste zugänglichen Räumen deutlich und unverwechselbar wahrnehmbar sein. Er muss im Steuerhaus und an einer ständig von Personal besetzten Stelle ausgelöst werden können;</i></p> <p>c) <i>eine Alarmanlage zur Alarmierung der Besatzung und des Bordpersonals durch die Schiffsführung nach § 7.09 Nr. 1. Diese Alarmanlage muss auch die Aufenthaltsräume für das Bordpersonal, die Kühlräume und sonstige Vorratsräume erreichen.</i></p> <p><i>Die Alarmauslöser müssen gegen unbeabsichtigten Gebrauch geschützt sein.</i></p>

§ 15.08 Nr. 4	Niveaularm für jede wasserdichte Abteilung <i>Jede wasserdichte Abteilung muss mit einem Niveaularm ausgerüstet sein.</i>
§ 15.08 Nr. 5	Zwei motorische angetriebene Lenzpumpen <i>Es müssen zwei motorisch angetriebene Lenzpumpen vorhanden sein.</i>
§ 15.08 Nr. 8	Lüftungsanlage für CO ₂ -Schankanlagen in Räumen <i>Befinden sich Teile von CO₂-Schankanlagen in Räumen unter Deck, so müssen diese mit einer Lüftungsanlage versehen sein, die beim Öffnen der Tür oder der Luke dieses Raums automatisch einsetzt. Die Lüftungsrohre müssen bis auf 0,05 m zum Boden dieses Raums heruntergeführt sein.</i>
§ 15.09 Nr. 3	Einrichtungen für einen sicheren Übergang <i>Fahrgastschiffe müssen über geeignete Einrichtungen verfügen, die Personen einen sicheren Übergang von Bord in seichtes Wasser, an das Ufer oder an Bord eines anderen Fahrzeuges ermöglichen.</i>
§ 15.09 Nr. 4	Art der Rettungsmittel Zusätzlich zu den Rettungsmitteln nach Nummer 1 und 2 müssen für insgesamt 100 % der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste Einzelrettungsmittel nach den Europäischen Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006 vorhanden sein. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2006 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2006 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.
§ 15.09 Nr. 10	Beiboot mit Motor und Suchscheinwerfer <i>Das Beiboot muss mit einem Motor und einem Suchscheinwerfer ausgerüstet sein.</i>
§ 15.11 Nr. 9	Wände nach Nummer 2 von Deck zu Deck Auf Kabinenschiffen ohne Druckwassersprühanlage, Enden der Wände zwischen Kabinen <i>Wände nach Nummer 2 müssen von Deck zu Deck durchgehend sein oder an durchgehenden Decken, die den gleichen Anforderungen nach Nummer 2 genügen, enden.</i>
§ 15.11 Nr. 17	Feuermeldesystem Für Tagesausflugsschiffe <i>Unterkunftsräume, die nicht ständig von Bordpersonal und Besatzungsmitgliedern eingesehen werden, Küchen, Maschinenräume und sonstige gefährdete Räume müssen an ein zweckmäßiges Feuermeldesystem angeschlossen sein. Das Vorhandensein eines Brandes sowie der Brandbereich müssen selbsttätig an einer ständig von Bordpersonal oder Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle angezeigt werden.</i>

§ 15.12 Nr. 2 Bst. a	<p>Zweite Feuerlöschpumpe <i>Fahrgastschiffe müssen mit einer Hydrantenanlage versehen sein, bestehend aus: zwei Feuerlöschpumpen mit motorischem Antrieb und ausreichender Kapazität, davon eine fest installiert</i></p>
§ 15.12 Nr. 3 Bst. b und c	<p>Druck und Wasserstrahllänge <i>Die Hydrantenanlagen müssen so ausgeführt und bemessen sein, dass</i> b) <i>der Druck bei den Hydranten mindestens 300 kPa beträgt und</i> c) <i>auf allen Decks eine Wasserstrahllänge von mindestens 6 m erreicht werden kann.</i> <i>Wenn Hydrantenschränke vorhanden sind, muss an ihren Außenseiten ein Symbol für „Löschschlauch“ entsprechend Anlage I Bild 5 mit einer Kantenlänge von mindestens 10 cm angebracht sein.</i></p>
§ 15.12 Nr. 6	<p>Materialien, Schutz gegen Unwirksamwerden <i>Materialien für Einrichtungen zur Brandbekämpfung müssen hitzebeständig oder angemessen gegen ein Unwirksamwerden bei Hitze geschützt sein.</i></p>
§ 15.12 Nr. 7	<p>Vermeidung der Möglichkeit des Einfrierens von Rohren und Hydranten <i>Rohre und Hydranten müssen derart angeordnet sein, dass die Möglichkeit eines Einfrierens vermieden wird.</i></p>
§ 15.12 Nr. 8 Bst. b	<p>Unabhängiger Betrieb der Feuerlöschpumpen <i>Die beiden Feuerlöschpumpen müssen:</i> b) <i>unabhängig voneinander betrieben werden können</i></p>
§ 15.12 Nr. 8 Bst. c	<p>Wasserstrahllänge auf allen Decks <i>Die beiden Feuerlöschpumpen müssen: jede für sich auf allen Decks in der Lage sein, den erforderlichen Druck an den Hydranten aufrechtzuerhalten und die erforderliche Länge des Wasserstrahls zu erreichen</i></p>
§ 15.12 Nr. 8 Bst. d	<p>Aufstellung der Feuerlöschpumpen <i>Die beiden Feuerlöschpumpen müssen:</i> d) <i>vor dem Heckschott aufgestellt sein</i> <i>(siehe auch § 3.02 Nr. 2: für die Sicherheit des Schiffes und des Schiffsbetriebs notwendige Einrichtungen nicht vor der Ebene des Kollisionsschotts)</i></p>

<p>§ 15.15 Nr. 5</p>	<p>Vorhandensein eines Beibootes, einer Plattform oder einer vergleichbaren Einrichtung <i>Die Untersuchungskommission kann bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von höchstens 250 Fahrgästen zugelassen sind und deren L_{WL} 25 m nicht überschreitet, von der Erfüllung des § 10.04 absehen, wenn das Fahrgastschiff mit einer beidseitig erreichbaren Plattform kurz oberhalb der Schwimmwasserlinie ausgerüstet ist, die es ermöglicht, Personen aus dem Wasser zu bergen.</i> <i>Das Fahrgastschiff kann mit einer vergleichbaren Einrichtung versehen sein, wobei:</i></p> <ul style="list-style-type: none">a) für die Bedienung der Einrichtung eine Person ausreichen muss;b) mobile Einrichtungen zulässig sind;c) die Einrichtung sich außerhalb des Gefahrenbereichs der Propulsionsorgane befinden muss undd) eine effektive Kommunikation zwischen dem Schiffsführer und der die Einrichtung bedienenden Person möglich sein muss. <p>Für Fahrgastschiffe, die für höchstens 250 Fahrgäste oder 50 Betten zugelassen sind N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattests nach dem 1.1.2010</p>
<p>§ 15.15 Nr. 6</p>	<p>Vorhandensein eines Beibootes, einer Plattform oder einer vergleichbaren Einrichtung <i>Die Untersuchungskommission kann bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von höchstens 600 Fahrgästen zugelassen sind und deren Länge 45 m nicht überschreitet, von der Erfüllung des § 10.04 absehen, wenn das Fahrgastschiff mit einer Plattform nach Nummer 5 Satz 1 oder mit einer der Plattform vergleichbaren Einrichtung nach Nummer 5 Satz 2 ausgerüstet ist.</i> <i>Darüber hinaus muss das Fahrgastschiff</i></p> <ul style="list-style-type: none">a) als Hauptantrieb einen Ruderpropeller, einen Zykloidalpropeller oder einen Wasserstrahlantrieb oderb) einen Hauptantrieb mit 2 Propulsionsorganen oderc) einen Hauptantrieb und eine Bugstrahlanlage <p><i>aufweisen.</i></p> <p>Für Fahrgastschiffe, die für höchstens 250 Fahrgäste oder 50 Betten zugelassen sind. N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattests nach dem 1.1.2010</p>
