

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Binnenschiffsgüterverkehr*(Von der Kommission dem Rat vorgelegt am 17. September 1975)***DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —**

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 10 bis 13, sieht vor, daß die Unterschiede, die geeignet sind, die Wettbewerbsbedingungen im Verkehr zu verfälschen, durch die Angleichung der besonderen Vorschriften über die im Verkehr geltenden Arbeitsbedingungen auf dem Wege des Fortschritts und durch die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Zusammensetzung des Fahrpersonals sowie über die Kontrolle beseitigt werden. Zu diesem Zweck muß sowohl den Beziehungen zwischen den Verkehrsträgern als auch den Beziehungen zwischen den Unternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten innerhalb eines jeden Verkehrsträgers Rechnung getragen werden.

Im Hinblick auf den sozialen Schutz und die Verkehrssicherheit auf den Wasserstraßen müssen be-

stimmte Höchstnormen für Schichtzeiten und bestimmte für die Ruhezeit sowie die Zusammensetzung der Besatzungen und die Befähigung ihrer Mitglieder geltende Mindestnormen aufgestellt werden.

Angesichts der Bedeutung des Güterverkehrs in der gesamten Binnenschifffahrt ist es zweckmäßig, in einer ersten Phase nur diesen Verkehr zu regeln.

Aus Gründen des Wettbewerbs und der Sicherheit sowie aus sozialen Gründen ist es notwendig, eine einheitliche Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung auf die Besatzungen aller Schiffe vorzusehen, die Güter auf den Wasserstraßen der Mitgliedstaaten befördern.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind gewisse Beförderungen aus Drittländern während einer Übergangszeit von der allgemeinen Anwendung der Verordnung auf bestimmten Wasserwegen, für die andere internationale Regelungen gelten, zu befreien.

Die Mitgliedstaaten müssen Verhandlungen aufnehmen, um alle Unvereinbarkeiten, die zwischen diesen Regelungen und der Gemeinschaftsverordnung bestehen, zu beseitigen.

Zur Verwirklichung der in dieser Verordnung genannten Ziele ist es nicht erforderlich, daß die Regelung auf Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen mit geringer Tonnage oder auf solche von Fahrzeugen, die auf dem Verkehrsmarkt nicht in Erscheinung treten, angewandt wird.

Aus Gründen des Wettbewerbs, der Sicherheit und des sozialen Schutzes ist die Zusammensetzung der Besatzungen nach den verschiedenen Schiffstypen im einzelnen festzulegen und sind bestimmte Vorausset-

⁽¹⁾ ABl. Nr. 88 vom 24. 5. 1965, S. 1500/65.

zungen vorzusehen, die die Mitglieder dieser Besatzungen zu erfüllen haben.

Während einer Übergangszeit ist den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gewisser Ausnahmen von der vorgesehenen Vereinheitlichung bei der Zusammensetzung der Besatzungen einzuräumen.

Um eine Überbeanspruchung des Schiffspersonals auszuschließen, sind Schichtzeitbeschränkungen und Mindestruhezeiten vorzusehen, die den Entwicklungen im Sinne des Fortschritts auf dem Gebiet der Arbeitsbedingungen und in den Betriebsverhältnissen der Binnenschifffahrt Rechnung tragen. Aus denselben Gründen müssen die Besatzungsmitglieder auch Anspruch auf periodische Ruhezeiten, Jahresurlaub und Feiertage haben, von denen ein angemessener Teil am Wohnort muß verbracht werden können.

Mit Rücksicht auf die besonderen Merkmale der Arbeit im Hafen ist es zweckmäßig, die für die Arbeitszeiten geltenden lokalen Vorschriften anzuwenden, sofern sie günstiger als die Gemeinschaftsvorschriften sind.

Selbständige Schiffer sind von gewissen Vorschriften auszunehmen.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Bestimmungen für die Arbeitsbedingungen stellen lediglich Mindest- bzw. Höchstnormen dar. Um den sozialen Fortschritt zu fördern oder um die Sicherheit in der Schifffahrt zu verbessern, kann jeder Mitgliedstaat Maßnahmen treffen, die für die Besatzungsmitglieder günstigere Bedingungen enthalten. Die Kommission wird die Entwicklung der diesbezüglichen Lage in den Mitgliedstaaten verfolgen und dem Rat im Hinblick auf eine eventuelle Anpassung der Verordnung regelmäßig darüber berichten.

Es sind Maßnahmen vorzusehen, die eine wirksame Kontrolle über die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung in den Mitgliedstaaten gewährleisten; es ist notwendig, daß die Mitgliedstaaten sich hierbei Beistand gewähren —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT I

Definitionen

Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

1. „Schichtzeit“: der zwischen Arbeitsbeginn und -beendigung liegende Zeitraum. Er umfaßt:
 - die aufgewandte Zeit für die Arbeiten am Ruder, die Beobachtung des Radarschirms und andere Bordarbeiten;
 - die für die Vor- und Abschlußarbeiten vor und nach der Schifffahrt aufgewendete Zeit;
 - die für das Verholen aufgewendete Zeit;
 - die für Verwaltungsarbeiten aufgewendete Zeit;
 - die während Fahr-Liegetagen für Lade-, Lösch-, Unterhaltungs- und Überprüfungsarbeiten sowie Reparaturen oder die Überwachung dieser Arbeiten aufgewendete Zeit;
 - die für alle anderen in der Binnenschifffahrt üblichen Arbeiten aufgewendete Zeit;
 - die Zeit, während der die Besatzung aufgrund von Schifffahrtsregelungen an Bord sein muß, mit Ausnahme der täglichen Ruhezeit;
 - die Zeit, während der die Besatzung zur Verfügung stehen muß, um eine der vorgenannten Tätigkeiten auszuführen oder wiederaufzunehmen;
 - alle Fahrtunterbrechungen im Laufe eines Fahrtags oder eines Fahr-Liegetags mit Ausnahme der Unterbrechungen für die tägliche Ruhezeit;
 - alle Arbeitsunterbrechungen im Laufe eines Arbeitstags vor Beendigung der Lade- und Löscharbeiten;
 - die Ruhepausen;
 - alle sonstigen Unterbrechungen, einschließlich der innerhalb der Schichtzeit liegenden Ruhezeiten (Arbeitsunterbrechung oder nicht vorgeschriebene Ruhepausen);
2. „Arbeitsunterbrechung“: alle Unterbrechungen — mit Ausnahme der Ruhepausen und der täglichen Ruhezeit —, die sich zwangsläufig aus der Organisation des Verkehrs und/oder des Unternehmens ergeben;
3. „Fahr-Liegetag“: ein Tag, an dem einerseits Schifffahrtsarbeiten und andererseits Arbeiten wie Laden, Löschen, Wartung und Reparaturen durchgeführt werden;
4. „Besatzungsmitglied“: der Schiffsführer, der Steuermann, der Matrose, der Schiffsjunge, der Maschinist, der Matrosen-Motorwart und der Heizer;
5. a) „Tagesfahrt“: die Fahrt dauert höchstens 14 Stunden täglich bei einer Nachtruhe der Besatzung zwischen 18 und 8 Uhr;

- b) „halbständige Fahrt“: die Fahrt dauert höchstens 18 Stunden täglich bei einer Nachtruhe der Besatzung zwischen 19 und 7 Uhr;
- c) „ständige Fahrt“: die Fahrt dauert über 18 Stunden täglich;
- 6. „Ruhepause“: jede zwischen Arbeitsbeginn und -beendigung gelegene vorgeschriebene oder vertraglich vorgesehene Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, während der der Arbeitnehmer frei über seine Zeit verfügen kann;
- 7. „Woche“: der Zeitraum von Sonntag 0 Uhr bis Sonnabend 24 Uhr;
- 8. „Tagesruhe“:
 - in der Tages- und halbständigen Fahrt jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 10 Stunden beziehungsweise 8 Stunden, während dessen die Besatzungsmitglieder frei über ihre Zeit verfügen und sich innerhalb der von den gemeinschaftlichen und eigenstaatlichen Vorschriften hinsichtlich der Zusammensetzung und Anwesenheit der Besatzung gezogenen Grenzen frei bewegen können;
 - in der ständigen Fahrt jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 6 Stunden, während dessen die Besatzungsmitglieder frei über ihre Zeit verfügen und sich innerhalb der von den gemeinschaftlichen und eigenstaatlichen Vorschriften hinsichtlich der Zusammensetzung und Anwesenheit der Besatzung gezogenen Grenzen frei bewegen können.

ABSCHNITT II

Geltungsbereich

Artikel 2

- (1) Diese Verordnung gilt für die Besatzungsmitglieder von Schiffen, die auf den Wasserwegen der Mitgliedstaaten Güter befördern.
- (2) Während einer Übergangszeit bis zum Abschluß der in Absatz 3 vorgesehenen Verhandlungen findet die vorliegende Verordnung keine Anwendung auf Besatzungen von Schiffen, die
 - auf Wasserstraßen verkehren, die der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße vom 18. November 1947 unterliegen und Unternehmen mit Sitz auf dem Gebiet von Drittländern gehören;
 - die auf Wasserstraßen verkehren, die dem Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer vom 21. Mai 1954 unterliegen und Unternehmen mit Sitz auf dem Gebiet der Schweiz gehören.

(3) Die Mitgliedstaaten nehmen unverzüglich die notwendigen Verhandlungen auf, um möglichst bis zum (18 Monate nach Erlaß der Verordnung)

- im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Bestimmungen der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße vom 18. November 1947 zu ändern, die sich mit den Bestimmungen der vorliegenden Verordnung als unvereinbar erweisen sollten;
- alle Bestimmungen des Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer vom 21. Mai 1954 zu ändern, die sich mit den Bestimmungen der vorliegenden Verordnung als unvereinbar erweisen sollten, oder um das Abkommen gegebenenfalls zu kündigen.

Artikel 3

Die Gemeinschaft wird mit dritten Ländern die im Hinblick auf die Anwendung dieser Verordnung erforderlichen Verhandlungen aufnehmen.

Artikel 4

Diese Verordnung findet keine Anwendung auf die Besatzungsmitglieder:

- der Fähren,
- der Flöße und Wasserfahrzeuge, die mit Maschinen ausgestattet sind und keine Güter befördern,
- der Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 150 Tonnen mit Ausnahme der Schlepper und Schubboote,
- der Schiffe, die vom Meer kommen oder dorthin zurückkehren und die Wasserstraßen nur benutzen, um in einem an diesen Straßen gelegenen Hafen zu laden oder zu löschen,
- der Fischereifahrzeuge, die zu diesem Zweck benutzt werden,
- der Schiffe, die mit Rettungsmaterial oder Abschleppvorrichtungen für einen sofortigen Einsatz ausgerüstet sind,
- der Dienstschiffe der Verwaltung der Wasserstraßen, der Polizei, der Streitkräfte, der Feuerwehr und aller anderen Dienstschiffe der öffentlichen Hand,
- der Schiffe, die ausschließlich zum Schleppen in den Häfen eingesetzt werden,
- der Schubfahrzeuge, die ausschließlich zum Schieben in den Häfen verwendet werden,
- der Schiffe, die zum Schleppen in der Hochseeschifffahrt eingesetzt werden, sofern sie nicht in der Binnenschifffahrt verwendet werden.

ABSCHNITT III

Besatzung

Artikel 5

Die Besatzungsmitglieder müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

a) *der Schiffsführer*

muß mindestens 21 Jahre alt und mindestens vier Jahre in der See- oder Binnenschifffahrt tätig gewesen sein. Der Besuch einer Berufsschule für Binnenschiffer kann bei der Berechnung der in der Schifffahrt beschäftigt gewesenen Zeit ganz oder teilweise berücksichtigt werden. Diese Zeit kann auf drei Jahre herabgesetzt werden, wenn der Bewerber eine abgeschlossene Schiffsführerausbildung nachweisen kann; das Mindestniveau dieser Ausbildung wird vom Rat auf Vorschlag der Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung festgesetzt;

b) *der Steuermann*

muß mindestens ein Jahr als Matrose oder Matrosen-Motorenwärter in der Binnenschifffahrt tätig gewesen sein;

c) *der Matrose*

muß mindestens 17 Jahre alt sein und mindestens ein Jahr in der See- oder Binnenschifffahrt als Mitglied einer Deckbesatzung gearbeitet haben. Der Besuch einer Berufsschule für Binnenschiffer kann bei der Berechnung der in der Schifffahrt beschäftigt gewesenen Zeit ganz oder teilweise berücksichtigt werden;

d) *der Schiffsjunge*

muß mindestens 15 Jahre alt sein;

e) *der Maschinist*

muß zusätzlich zu Grundkenntnissen der Maschinenlehre mindestens zwei Jahre eine Tätigkeit als Matrosen-Motorenwart ausgeübt oder einen Berufsausbildungslehrgang besucht haben, dessen Mindestniveau vom Rat auf Vorschlag der Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung festgesetzt wird;

f) *der Matrosen-Motorenwart*

muß zusätzlich zu Grundkenntnissen der Maschinenlehre mindestens ein Jahr als Matrose auf einem mit eigener Triebkraft ausgestatteten Schiff in der See- oder Binnenschifffahrt tätig gewesen sein.

Artikel 6

Jedes Besatzungsmitglied kann, wenn die Sicherheit des Schiffes oder der Ladung es erfordert, zu anderen Aufgaben als zu denjenigen, für die er gewöhnlich zuständig ist, herangezogen werden, sofern er die hierzu erforderlichen geistigen und körperlichen Voraussetzungen erfüllt.

Artikel 7

(1) Für die Zusammensetzung der Besatzungen für die verschiedenen Schiffsklassen gelten die im Anhang, der Bestandteil dieser Verordnung ist, festgelegten Mindestvorschriften.

(2) Während einer Frist, die in einem vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu bestimmenden Zeitpunkt endet, kann die Kommission den Mitgliedstaaten auf deren Antrag die Genehmigung erteilen, für alle oder einen Teil von Verkehren auf Wasserstraßen ihres Hoheitsgebiets Regelungen anzuwenden, die von den in Absatz 1 vorgesehenen Bestimmungen abweichen, soweit diese Abweichungen durch die besonderen Verkehrsverhältnisse auf diesen Wasserstraßen gerechtfertigt sind und die Regelungen folgenden Bedingungen entsprechen:

- a) den Bestimmungen dieser Verordnung ist Rechnung zu tragen; insbesondere müssen die Vorschriften der Abschnitte IV und V eingehalten werden können;
- b) die Regelungen sind auf die Erfordernisse der Verkehrssicherheit auf den betroffenen Wasserstraßen und auf den technischen Stand der Ausrüstung der betroffenen Fahrzeuge auszurichten;
- c) der erreichte Stand des sozialen Fortschritts in den betroffenen Mitgliedstaaten darf nicht unterschritten werden.

Auf die Rheinschifffahrt können keine abweichenden Regelungen angewendet werden. Als Rheinschifffahrt gilt die Schifffahrt auf dem Rhein ab Mittelbrücke Basel bis in das offene Meer, einschließlich des Rheinseitenkanals, des Pannerdenschkanaal, des Nederrijn, des Lek, des Waal, der Merwede, des Noord und der Nieuwe Maas.

(3) Die Kommission trifft die nach Absatz 2 erforderlichen Entscheidungen nach Beratung mit dem auf Grund der Entscheidung der Kommission vom 28. November 1967⁽¹⁾ eingesetzten Paritätischen Beratenden Ausschusses für soziale Fragen in der Binnenschifffahrt und mit dem antragstellenden Mitgliedstaat sowie gegebenenfalls mit den von den fraglichen Regelungen betroffenen Mitgliedstaaten.

⁽¹⁾ ABl. Nr. 297 vom 7. 12. 1967, geändert durch die Entscheidung der Kommission vom 19. Juni 1970, ABl. Nr. L 140 vom 27. 6. 1970.

Die Kommission teilt ihre Entscheidungen dem antragstellenden Mitgliedstaat innerhalb einer Frist von vier Monaten nach Eingang des Antrags mit; im Fall einer Beratung mit den anderen Mitgliedstaaten wird diese Frist auf 6 Monate verlängert.

(4) Die Mitgliedstaaten können in Einzelfällen die Herabsetzung der Besatzung bestimmen, wenn ein Fahrzeug mit moderneren technischen Mitteln als den geforderten ausgerüstet ist, die geeignet sind, bestimmte Aufgaben der Besatzung zu übernehmen. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die nach dieser Vorschrift ergriffenen Maßnahmen.

Artikel 8

(1) Der Besatzung dürfen keine weiblichen Mitglieder angehören, wenn

- die Ausrüstung des Schiffes schwer zu bedienen ist;
- das Schiff bei voller Abladung nicht ohne besonderen Kraftaufwand von einer Person gesteuert werden kann;
- die Besatzung an Bord des Schiffes zu Arbeiten herangezogen wird, bei denen mit beidarmiger Kraft Lasten oder Ausrüstungsgegenstände von mehr als 15 kg bewegt oder befördert werden oder bei denen Lasten oder Ausrüstungsgegenstände von mehr als 35 kg gemeinsam mit einer anderen Person befördert werden; als Arbeiten dieser Art sind auf jeden Fall das Fieren und Einholen schwerer Schleppstränge anzusehen;
- für die weiblichen und männlichen Besatzungsmitglieder auf dem Schiff keine getrennten Unterkunftsräume, Waschgelegenheiten und Toiletten vorhanden sind. Diese Vorschrift gilt jedoch nicht, wenn alle Besatzungsmitglieder derselben Familie angehören.

(2) Die von jedem Mitgliedstaat gemäß Artikel 22 zu bestimmenden zuständigen Behörden entscheiden, ob das Schiff für Frauenarbeit geeignet ist, und vermerken dies in einer Untersuchungsbescheinigung.

(3) Eine Person, die Kinder unter sechs Jahren zu beaufsichtigen und zu pflegen hat und sich ständig an Bord befindet, kann nicht Besatzungsmitglied sein.

(4) Frauen dürfen nach dem sechsten Schwangerschaftsmonat und bis drei Monate nach ihrer Entbindung nicht beschäftigt werden.

Artikel 9

(1) Die vorgeschriebene Besatzung muß während der Fahrt ständig an Bord sein. Der Antritt einer

Fahrt ohne die vorgeschriebene Besatzung ist unzulässig.

(2) Schiffe, auf denen infolge außergewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände, wie Krankheit, Unfall oder Anordnung einer Behörde, höchstens ein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung während der Fahrt ausfällt, können dennoch abweichend von Absatz 1 ihre Fahrt bis zum ersten Platz fortsetzen, wo sie festmachen und in Sicherheit liegen können.

ABSCHNITT IV

Schichtzeit

Arbeit am Ruder und am Radarschirm

Artikel 10

(1) Bei der Tagesfahrt beträgt die Höchstdauer der Schichtzeit:

- 14 Stunden während der Zeit von März bis einschließlich Oktober;
- 12 Stunden während der Zeit von November bis einschließlich Februar.

Die auf 12 aufeinanderfolgende Wochen berechnete durchschnittliche Schichtzeit darf 12 Stunden nicht überschreiten. Bei der Berechnung dieser durchschnittlichen Schichtzeit sind nur die Fahrttage und die Fahr-Liegetage zu berücksichtigen.

(2) Bei der halbständigen Fahrt darf die Schichtzeit höchstens 12 Stunden betragen.

(3) Bei der ständigen Fahrt darf die Schichtzeit höchstens acht Stunden betragen.

Artikel 11

Die ununterbrochene Arbeitsdauer am Ruder darf höchstens vier Stunden betragen. Ihr muß eine Ruhepause folgen.

Artikel 12

Die Beobachtungszeit am Radarschirm beträgt:

- bei der Tagesfahrt und halbständigen Fahrt höchstens sieben Stunden je Schichtzeit,
- bei der ständigen Fahrt höchstens sieben Stunden innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden.

Die ununterbrochene Beobachtungszeit am Radarschirm darf höchstens zwei Stunden betragen; die Beobachtung darf erst nach einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten wieder aufgenommen werden.

Artikel 13

Von den in Artikel 10, 11, 12, 14 und 15 vorgesehenen Bestimmungen darf nur in folgenden Fällen abgewichen werden:

- a) wenn ein Besatzungsmitglied wegen Krankheit oder Unfall ausfällt und seine Arbeit von einem anderen Besatzungsmitglied übernommen werden muß; in diesem Fall ist die Abweichung nur bis zur nächsten, den Umständen angemessenen Anlegestelle zulässig, wo das betreffende Besatzungsmitglied gegebenenfalls das Schiff verlassen und ersetzt werden muß;
- b) wenn die Sicherheit des Schiffes oder seiner Ladung gefährdet ist.

ABSCHNITT V

Ruhezeiten und Ruhepausen — Urlaub und Feiertage

Artikel 14

- (1) Bei der Tagesfahrt beträgt die Minstdauer der Tagesruhe:
 - 10 aufeinanderfolgende Stunden während der Zeit von März bis einschließlich Oktober;
 - 12 aufeinanderfolgende Stunden während der Zeit von November bis einschließlich Februar.

Die auf 12 aufeinanderfolgende Wochen berechnete durchschnittliche Tagesruhe muß mindestens 12 Stunden betragen. Bei der Berechnung der durchschnittlichen Tagesruhe werden die periodischen Ruhezeiten, die Feiertage und die Urlaubstage nicht berücksichtigt.

- (2) Bei der halbständigen Fahrt muß die Tagesruhe mindestens acht aufeinanderfolgende Stunden betragen.
- (3) Bei der Tages- und halbständigen Fahrt muß die Tagesruhe einer Nachtruhe entsprechen, die bei der Tagesfahrt zwischen 18.00 und 8.00 Uhr und bei der halbständigen Fahrt zwischen 19.00 und 7.00 Uhr liegt.
- (4) Bei der ständigen Fahrt muß die Tagesruhe mindestens sechs aufeinanderfolgende Stunden betragen.

Die gesamte Minstdauer der Tagesruhe beträgt:

- 12 Stunden bei einem Zeitraum von 24 Stunden,
- 24 Stunden bei einem Zeitraum von 48 Stunden.

(5) Während der Tagesruhe kann das Besatzungsmitglied über seine Zeit frei verfügen, sofern seine Anwesenheit an Bord nicht durch eine polizeiliche Sicherheitsvorschrift vorgeschrieben ist.

Artikel 15

In der Tages- und halbständigen Fahrt haben die Besatzungsmitglieder Anspruch auf Ruhepausen; ihre Minstdauer beträgt insgesamt:

- 30 Minuten bei einer Schichtzeit von mindestens fünf Stunden bis höchstens acht Stunden;
- eine Stunde bei einer Schichtzeit von mindestens acht Stunden bis höchstens 12 Stunden;
- eine Stunde 30 Minuten bei einer Schichtzeit von mindestens 12 Stunden und mehr.

Diese Vorschriften finden auf die ständige Fahrt keine Anwendung.

Artikel 16

(1) Jedes in der Tagesfahrt beschäftigte Besatzungsmitglied hat als Ersatz für die wöchentliche Ruhe einen Anspruch auf jährlich mindestens 78 Ruhetage; von diesen muß es mindestens 39 Tage an seinem Wohnort verbringen können, und sie müssen mindestens 10 Sonntage umfassen.

(2) Jedes in der halbständigen oder ständigen Fahrt beschäftigte Besatzungsmitglied hat bei zwei Arbeitstagen Anspruch auf einen Ruhetag. Die Ruhetage sind innerhalb eines Zeitraums von höchstens sechs Wochen zu gewähren; sie werden zusammengefaßt und müssen am Wohnort des Besatzungsmitglieds verbracht werden können.

(3) In der Tages- und halbständigen Fahrt muß jede periodische Ruhezeit spätestens um 20 Uhr beginnen. Sie beträgt mindestens 36 aufeinanderfolgende Stunden. Zwischen zwei periodischen Ruhezeiten dürfen höchstens 30 Arbeitstage liegen.

Artikel 17

(1) Jedes Besatzungsmitglied hat einen Anspruch auf jährlich mindestens 30 Urlaubs- und Feiertage.

Die Ruhezeiten sind in diesen 30 Tagen nicht enthalten.

(2) Jedes Besatzungsmitglied hat Anspruch auf einen durchgehenden Jahresurlaub von mindestens zwei Wochen.

ABSCHNITT VI**Hafenarbeit***Artikel 18*

Bei Tätigkeiten der Besatzungsmitglieder in einem Hafen oder an einer sonstigen Anlegestelle gelten die bestehenden örtlichen Vorschriften über die Schichtzeit und die Ruhezeit, sofern sie im Vergleich zu den in den Abschnitten IV und V enthaltenen Bestimmungen für die Besatzungsmitglieder günstigere Mindest- bzw. Höchstnormen vorsehen.

ABSCHNITT VII**Selbständige Binnenschiffer***Artikel 19*

(1) Die Vorschriften der Artikel 16 und 17 finden nicht auf selbständige Binnenschiffer Anwendung.

(2) Selbständige Binnenschiffer müssen jährlich 78 Ruhetage nehmen.

ABSCHNITT VIII**Anwendung günstigerer Vorschriften***Artikel 20*

(1) Die in den Mitgliedstaaten geltenden Vorschriften, die im Vergleich zu dieser Verordnung höhere Mindestnormen hinsichtlich des Mindestalters, der Zusammensetzung der Besatzungen, der beruflichen Befähigung, der Ruhezeit und der Ruhepausen oder niedrigere Höchstnormen hinsichtlich der Schichtzeit, der Arbeitszeit am Ruder oder der Beobachtungszeit am Radarschirm vorsehen, bleiben anwendbar.

Die Mitgliedstaaten können höhere Mindestnormen für das Mindestalter, die Zusammensetzung der Besatzungen, die berufliche Befähigung, die Ruhezeit und die Ruhepausen oder niedrigere Höchstnormen für die Schichtzeit, die Arbeitszeit am Ruder oder die Beobachtungszeit am Radarschirm vorschreiben als diejenigen, die in dieser Verordnung festgelegt sind.

(2) Abweichend von den vorangehenden Absätzen gelten die genannten Vorschriften dieser Verordnung weiterhin für Besatzungsmitglieder von Schiffen, die in einem anderen Staat zugelassen sind und Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durchführen.

(3) Die Kommission unterbreitet dem Rat alle zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über die Entwicklung der Lage auf dem von diesem Artikel betroffenen Gebiet.

ABSCHNITT IX**Anwendung und Überwachung***Artikel 21*

Die Kommission wird im Wege der Verordnung bis zum (18 Monate nach dem Erlass der Verordnung)

a) das Muster eines Bordbuchs,

b) das Muster eines persönlichen Kontrollbuchs

sowie die für ihre Benutzung erforderlichen Vorschriften festlegen.

Artikel 22

Jeder Mitgliedstaat bestimmt die Behörden, die die Aufgabe haben, die Anwendung der im Anhang zu dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften über die Zusammensetzung der Besatzungen zu gewährleisten.

Artikel 23

(1) Die Kommission legt dem Rat und dem Europäischen Parlament alle zwei Jahre einen Gesamtbericht über die Anwendung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten vor.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle zwei Jahre die für den in Absatz 1 genannten Bericht erforderlichen Angaben nach einem Muster, das die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten ausarbeitet.

ABSCHNITT X**Schlußbestimmungen***Artikel 24*

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen bis zum (18 Monate nach Erlass der Verordnung) nach Anhörung der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Diese Vorschriften müssen sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Mittel für die

Überwachung sowie auf die Ahndung im Fall von Zuwiderhandlungen erstrecken.

(2) Die Mitgliedstaaten leisten sich bei der Anwendung der Verordnung, deren Überwachung und bei Ahndung von Verstößen gegenseitig Beistand.

(3) Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats Kenntnis von einer Zuwiderhandlung eines der Gerichtsbarkeit eines anderen Mitgliedstaats unterliegenden Besatzungsmitglieds gegen die Bestimmungen dieser Verordnung, so können sie dies den Behörden dieses Staates melden. Die zuständigen Behörden teilen sich gegenseitig alle ihnen vorliegenden

Angaben über die Ahndung dieser Zuwiderhandlungen mit.

Artikel 25

Die Artikel 2 Absatz 3, 5 Ziffern a) und c), 7 Absätze 2 und 3, 21 und 24 Absatz 1 finden unmittelbar mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung Anwendung. Die übrigen Vorschriften dieser Verordnung sind ab (18 Monate nach Erlass der Verordnung) anwendbar.

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

ANHANG

DIE ZUSAMMENSETZUNG DER BESATZUNGEN

A. DEFINITIONEN

Die Zusammensetzung der Besatzungen an Bord der im Güterverkehr verwendeten Schiffe wird nachstehend für die drei folgenden Betriebsformen festgesetzt:

- die Tagesfahrt (14 Stunden) nachstehend in den Tabellen unter (A)
- die halbständige Fahrt (18 Stunden) nachstehend in den Tabellen unter (B)
- die ständige Fahrt (24 Stunden) nachstehend in den Tabellen unter (C).

B. ZUSAMMENSETZUNG DER BESATZUNGEN DER SCHLEPPKÄHNE, DER MOTORGÜTERSCHIFFE UND DER SCHLEPPER

I. Schleppkähne

1. Sind auf einem Schiff ohne eigene Triebkraft, das dazu bestimmt ist, geschleppt zu werden, die folgenden Voraussetzungen erfüllt:
 - a) die Steuereinrichtung kann auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand bedient werden;
 - b) auf Fahrzeugen mit über 350 t Tragfähigkeit ist eine Wechselsprechanlage zwischen dem Steuerstand und dem Vorschiff vorhanden;
 - c) auf Fahrzeugen mit über 350 t Tragfähigkeit sind die Lenz- und Deckwaschpumpen motorisiert;
 - d) auf Fahrzeugen mit über 350 t Tragfähigkeit ist die Bugankerwinde und auf Fahrzeugen mit über 750 t Tragfähigkeit ist die Heckankerwinde motorisiert;
 - e) auf Fahrzeugen mit über 1 000 t Tragfähigkeit sind die Scheerstöcke verschieb- oder schwenkbar oder es sind gleichwertige Einrichtungen wie Schiebelukendächer vorhanden,

so setzt sich die Besatzung wie folgt zusammen:

Stufen	Tragfähigkeit	Besatzung	A	B	C
1	150 bis 750 t	Schiffsführer	1	2	2
		Matrosen	1	1	2
		Schiffsjungen	—	—	—
2	über 750 bis 1 400 t	Schiffsführer	1	2	2
		Matrosen	1	1	2
		Schiffsjungen	1	1	1
3	über 1 400 bis 2 500 t	Schiffsführer	1	2	2
		Matrosen	2	2	3
		Schiffsjungen	—	—	—
4	über 2 500 t	Schiffsführer	1	2	2
		Matrosen	2	2	3
		Schiffsjungen	1	1	1

2. Sind eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, erhöht sich die vorgeschriebene Besatzung bei allen Betriebsformen in den Stufen 1 und 2 um einen Schiffsjungen und in den Stufen 3 und 4 um einen Matrosen.

3. Sind alle in Absatz 1 genannten Voraussetzungen erfüllt und ist das Schiff mit Luken-
dächern ausgestattet, deren Öffnung und Schließung durch eine mechanische Vorrichtung erfolgt, oder besitzt das Schiff einen offenen Lastraum, so kann in den Stufen 1, 2, 3 und 4 die Besatzung um einen Schiffsjungen vermindert oder es kann — wenn die Besatzung keinen Schiffsjungen umfaßt — ein Matrose durch einen Schiffsjungen ersetzt werden.

II. Motorgüterschiffe

1. Sind auf einem Schiff mit eigener Triebkraft die folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- a) die Steuereinrichtung kann auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand bedient werden;
- b) Sicht- und Schallzeichen können während der Fahrt vom Steuerstand aus gegeben werden;
- c) auf Schiffen mit über 350 t Tragfähigkeit ist eine Wechselsprechanlage zwischen Steuerstand und Vorschiff vorhanden;
- d) die Antriebsanlagen können vom Steuerstand aus betrieben werden;
- e) zur Überwachung der Antriebsanlagen werden in den Gefahrenbereichen
 - der Temperatur des Kühlwassers und des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben sowie
 - des Öl- oder Luftdrucks der Anlagen, die unter Öl- oder Luftdruck arbeiten, im Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst;
- f) die unter e) genannten Geräte geben entweder durch Schall- oder Sichtzeiten Alarm; sie sind so beschaffen, daß sie während des Betriebs der Antriebsanlagen wirksam sind und in jeder Situation die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auf sich lenken;
- g) die maschinellen Anlagen sind so beschaffen, daß die regelmäßig anfallenden Wartungsarbeiten während der Fahrt jederzeit unterbrochen werden können;
- h) auf Schiffen mit über 350 t Tragfähigkeit sind die Lenz- und Deckwaschpumpen motorisiert;

- i) auf Schiffen mit über 350 t Tragfähigkeit ist die Bugankerwinde, auf Schiffen mit einer Länge von über 86 m auch die Heckankerwinde motorisiert;
- j) bei Motorgüterschiffen der Stufen 2, 3 und 4 sind die Schleppstrangwinden von einer Person zu bedienen;
- k) auf Schiffen mit über 1 000 t Tragfähigkeit sind die Scheerstöcke verschieb- oder schwenkbar oder es sind gleichwertige Einrichtungen, wie z. B. Schiebelukendächer, vorhanden,

so setzt sich die Besatzung wie folgt zusammen:

Stufen	Tragfähigkeit	Besatzung	A	B	C
1	150 bis 500 t	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	—	—	—
		Matrosen	1	1	2
		Schiffsjungen	—	—	—
2	über 500 bis 1 000 t	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	—	—	—
		Matrosen	1	1	3
		Schiffsjungen	1	1	—
3	über 1 000 bis 1 600 t	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	1	1	1
		Matrosen	2	2	3
		Schiffsjungen	—	—	1
4	über 1 600 t	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	1	1	1
		Matrosen	2	2	4
		Schiffsjungen	1	1	—

2. Auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von mehr als 800 PS muß der Matrose durch einen Matrosen-Motorwart ersetzt werden, es sei denn, daß die Maschinen versiegelt und wartungsfrei sind.
3. Auf Schiffen mit einer Maschinenleistung bis 800 PS muß ein Besatzungsmitglied den Motor soweit bedienen können, daß er ihn anzulassen und abzustellen vermag.
4. Sind eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so erhöht sich bei allen Betriebsformen die vorgeschriebene Besatzung für die Stufen 1 und 2 um einen Schiffsjungen und für die Stufen 3 und 4 um einen Matrosen.
5. Sofern der Motor nur zur Vornahme kleiner Ortsveränderungen in Häfen und an Lade- oder Löschplätzen oder zur Erhöhung der Steuerfähigkeit des Fahrzeugs im Schleppzug verwendet wird, gilt das Schiff hinsichtlich der Besatzung als Schleppkahn. Die Beschränkung der Verwendung ist in einer Untersuchungsbescheinigung einzutragen.
6. Schleppt ein Motorgüterschiff mehr als ein Fahrzeug, so erhöht sich die Besatzung in allen Stufen und bei allen Betriebsformen:
 - um einen Schiffsjungen bei zwei oder drei geschleppten Fahrzeugen,
 - um einen Matrosen bei vier oder mehr geschleppten Fahrzeugen.

Schleppt jedoch ein Motorgüterschiff in der Talfahrt nicht mehr als zwei leere Schleppkähne, die untereinander längsseits gekuppelt sind, so erhöht sich die Besatzung des Motorgüterschiffs nicht.

Schleppt ein Motorgüterschiff als Vorspann auf einem einzigen Schleppstrang, erhöht sich seine vorgeschriebene Besatzung nicht.

III. Schlepper

1. Sind auf einem Schiff mit eigener Triebkraft, das zum Schleppen bestimmt ist, folgende Bedingungen erfüllt:

- a) die Antriebsanlagen können vom Steuerhaus betrieben werden;
- b) zur Überwachung der Antriebsanlagen werden in den Gefahrenbereichen
 - der Temperatur des Kühlwassers und des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben sowie
 - des Öl- oder Luftdrucks in den unter Öldruck oder Luftdruck arbeitenden Anlagen im Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst;
- c) die unter b) genannten Geräte geben entweder durch Schall- oder durch Sichtzeichen Alarm; sie sind so beschaffen, daß sie während des Betriebs der Antriebsanlagen wirksam sind und unter allen Umständen die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auf sich lenken;
- d) die Winden zur Handhabung der Anker und die Schleppstrangwinden sind motorisiert;
- e) die Schleppstrangwinden können von einer Person bedient werden,

so setzt sich die Besatzung wie folgt zusammen:

Stufen	Maschinenleistung	Besatzung	A	B	C
1	bis 250 PS	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	—	—	—
		Matrosen	—	—	1
		Schiffsjungen	—	—	—
		Maschinisten	—	—	—
		Matrosen-Motorwarte	1	1	1
2	über 250 bis 500 PS	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	—	—	—
		Matrosen	—	—	1
		Schiffsjungen	1	1	1
		Maschinisten	—	—	—
		Matrosen-Motorwarte	1	1	1
3	über 500 bis 750 PS	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	—	—	—
		Matrosen	1	1	1
		Schiffsjungen	—	1	1
		Maschinisten	—	—	—
		Matrosen-Motorwarte	1	1	2

Stufen	Maschinenleistung	Besatzung	A	B	C
4	über 750 bis 1 000 PS	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	—	—	—
		Matrosen	1	1	2
		Schiffsjungen	1	—	1
		Maschinisten	1	1	1
		Matrosen- Motorwarte	—	1	1
5	über 1 000 bis 2 000 PS	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	1	1	1
		Matrosen	1	1	2
		Schiffsjungen	1	—	1
		Maschinisten	1	1	1
		Matrosen- Motorwarte	—	1	1
6	über 2 000 PS	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	1	1	1
		Matrosen	2	2	4
		Schiffsjungen	1	—	—
		Maschinisten	1	1	1
		Matrosen- Motorwarte	—	1	1

2. Wird bei Stufe 2 (250 PS bis 500 PS) nur ein Schleppstrang benutzt oder ist nur eine Anhänglänge vorhanden, ist der Schiffsjunge nicht erforderlich.
3. Sind eine oder mehrere der in Ziffer 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so erhöht sich die vorgeschriebene Besatzung um einen Matrosen-Motorwart.

IV. Abweichungen und zusätzliche Vorschriften zu den Regelungen unter I, II und III

1. Beträgt die Zahl der Steuerleute, Matrosen und Matrosen-Motorwarte in den oben unter I, II und III genannten Besatzungen zwei oder mehrere Personen, kann ein Matrose durch zwei Schiffsjungen ersetzt werden. Dies gilt nicht für die ständige und halbständige Fahrt.

Einer Besatzung können höchstens drei Schiffsjungen angehören.

Zwei Schiffsjungen können durch einen Matrosen ersetzt werden, wenn der Besatzung darüber hinaus ein Matrose, ein Matrosen-Motorwart oder ein Steuermann angehört.

2. Befinden sich als vorgeschriebene Besatzung mehr als sechs Mitglieder an Bord, so darf, unabhängig von der Betriebsform, kein Besatzungsmitglied zu den allgemeinen Küchenarbeiten herangezogen werden.

3. Stimmt ein Schiff nach Größe, Bauart, Einrichtung oder Zweckbestimmung nicht mit den oben unter I, II und III genannten Fahrzeugen überein, so haben die zuständigen Behör-

den des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen, das Eigentümer des Schiffes ist, seinen Sitz hat, eine stärkere Besatzung als die in den vorgenannten Bestimmungen vorgesehene Besatzung festzulegen, wenn anzunehmen ist, daß die Besatzung nach den Bestimmungen unter I, II und III nicht für die Verkehrssicherheit des Schiffes ausreicht.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten legen ferner für jedes schwimmende Gerät, sofern es nicht durch Artikel 4 vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen ist, sowie für die Dampfschlepper unter Berücksichtigung ihrer Größe, Bauart, Einrichtung und Zweckbestimmung die erforderliche Besatzung fest, die sich während der Fahrt an Bord befinden muß.

4. Auf Schiffen, deren Besatzung größer ist als ein Schiffsführer und ein Matrose, kann die Besatzung um einen Schiffsjungen herabgesetzt werden, wenn dieser eine Schifferschule besucht und dies durch eine an Bord befindliche Bescheinigung nachgewiesen wird. Diese Herabsetzung wird für eine ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten im Kalenderjahr gewährt.

5. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können die schriftliche Erlaubnis erteilen, daß auf Schiffen, die Unternehmen mit Sitz auf ihrem Hoheitsgebiet gehören und deren Besatzung aus mindestens einem Schiffsführer und zwei weiteren Mitgliedern besteht, die wenigstens die Eignung als Matrosen aufweisen, ein Matrose für drei Monate durch eine mindestens 18 Jahre alte Person ersetzt wird, die nicht die in Artikel 5 Buchstabe c) der Verordnung verlangte Fahrpraxis abgeleistet hat. Diese Erlaubnis darf jedoch nur erteilt werden, wenn der Schiffsführer nachweist, daß es ihm trotz seiner Bemühungen nicht gelungen ist, die Besatzung um den fehlenden Matrosen zu vervollständigen.

C. ZUSAMMENSETZUNG DER BESATZUNGEN VON SCHUBVERBÄNDEN

I. Schubverbände mit Standardschubbooten

1. Die Besatzung von Verbänden mit Standardschubbooten setzt sich wie folgt zusammen:

Stufen	Maschinenleistung	Zahl der Schubleichter	Besatzung	A	B	C
1	bis 500 PS	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	—	—	—
			Matrosen	1	1	2
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	—	—	—
			Matrosen	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2

Stufen	Maschinenleistung	Zahl der Schubleichter	Besatzung	A	B	C
2	über 500 bis 750 PS	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	1	1	2
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2
3	über 750 bis 1 000 PS	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	2	1	2
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	3	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1
4	über 1 000 PS	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	2	1	2
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1

Stufen	Maschinenleistung	Anzahl der Schubleichter	Besatzung	A	B	C
4	über 1 000 PS	3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	3	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1

II. Schubverbände mit schiebendem Selbstfahrer

1. Bei Schubverbänden mit schiebendem Selbstfahrer,

- deren schiebender Selbstfahrer alle unter B II Ziffer 1 genannten Bedingungen erfüllt,
- deren schiebender Selbstfahrer eine Schubplattform hat und
- die einen einzigen Schubleichter und in keinem Fall einen nicht umgerüsteten Schleppkahn umfassen, setzt sich die Besatzung wie folgt zusammen:

Stufen	Tragfähigkeit des schiebenden Selbstfahrers	Besatzung	A	B	C
1	50 bis 500 t	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	—	—	—
		Matrosen	2	2	3
		Schiffsjungen	—	—	—
2	über 500 bis 1 000 t	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	—	—	—
		Matrosen	2	2	4
		Schiffsjungen	1	1	—
3	über 1 000 bis 1 600 t	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	1	1	1
		Matrosen	2	2	3
		Schiffsjungen	—	—	1
4	über 1 600 t	Schiffsführer	1	2	2
		Steuerleute	1	1	1
		Matrosen	2	3	4
		Schiffsjungen	1	1	—

2. Auf schiebenden Selbstfahrern mit einer Maschinenleistung von mehr als 800 PS ist ein Matrose durch einen Matrosen-Motorwart zu ersetzen.

Auf schiebenden Selbstfahrern mit einer Maschinenleistung bis 800 PS muß ein Besatzungsmitglied mit der Bedienung und Bewachung der Motoren vertraut sein und ein weiteres Besatzungsmitglied den Motor soweit bedienen können, daß es ihn anzulassen und abzustellen vermag.

3. Sind eine oder mehrere der unter B II Ziffer 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so erhöht sich in allen Betriebsformen die Besatzung für die Stufen 1 und 2 um einen Schiffsjungen, für die Stufen 3 und 4 um einen Matrosen.

4. Hat der schiebende Selbstfahrer keine Schubplattform, so müssen sich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bei jedem Verband vorführen lassen, wie die Fahrzeuge miteinander gekuppelt werden.

Stellen diese dabei fest, daß zu einem ordnungsgemäßen Kupplungsmanöver auch unter ungünstigen Verhältnissen (Regen, Eis usw.) die vorgeschriebene Deckbesatzung nicht ausreicht, müssen sie die Besatzung je nach Sachlage verstärken.

III. Schubverbände mit umgebauten Schleppern

1. Bei Verbänden, die von einem umgerüsteten Schlepper bewegt werden, der nicht alle Einrichtungen eines Standardschubboots hat, und bei denen weiter

— das Schlepper-Schubboot die Bedingungen unter B III Ziffer 1 Buchstaben a), b) und c) erfüllt, und die mit motorisierten Ankerwinden ausgerüstet sind und

— in die nicht mehr als zwei Schubleichter eingestellt sind,

setzt sich die Besatzung wie folgt zusammen:

Stufen	Maschinenleistung	Anzahl der Schubleichter	Besatzung	A	B	C
1	bis zu 500 PS	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	—	—	—
			Matrosen	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2
2	über 500 bis 750 PS	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2
3	über 750 bis 1 000 PS	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	3	2	4
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1

Stufen	Maschinen- leistung	Anzahl der Schubleichter	Besatzung	A	B	C
4	über 1 000 PS	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2
			Steuerleute	1	1	1
			Matrosen	3	2	4
			Schiffsjungen	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1
			Matrosen- Motorwarte	—	1	1

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten lassen sich vorführen, wie die einzelnen Fahrzeuge des Verbands miteinander gekuppelt werden. Wird dabei festgestellt, daß zur ordnungsgemäßen Ausführung dieser Manöver, auch unter ungünstigen Verhältnissen (Regen, Eis usw.), die in der Tabelle unter 1 vorgeschriebene Besatzung nicht ausreicht, müssen sie diese je nach Sachlage verstärken.