

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2012/48/EU DER KOMMISSION

vom 10. Dezember 2012

**zur Änderung der Anhänge der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

sollten die erforderlichen Änderungen in Anhang VII der Richtlinie 2006/87/EG vorgenommen werden.

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 20 Absatz 1 Unterabsatz 1,

- (5) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr eingesetzten Ausschusses ⁽⁵⁾ —

in Erwägung nachstehender Gründe:

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2006/87/EG wird wie folgt geändert:

- (1) Seit Verabschiedung der Richtlinie 2006/87/EG im Dezember 2006 wurden gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) vereinbart. Die Richtlinie 2006/87/EG ist daher entsprechend zu ändern.
- (2) Es sollte sichergestellt werden, dass das Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe und das gemäß der RheinSchUO erteilte Schiffsattest auf der Grundlage technischer Vorschriften erteilt werden, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.
- (3) Damit Verzerrungen des Wettbewerbs und Unterschiede im Sicherheitsniveau verhindert werden, sollten die Änderungen der Richtlinie 2006/87/EG so schnell wie möglich in Kraft treten.

1. Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG wird gemäß Anhang I dieser Richtlinie geändert.
2. Anhang VII der Richtlinie 2006/87/EG wird gemäß Anhang II dieser Richtlinie geändert.
3. Anhang IX der Richtlinie 2006/87/EG wird gemäß Anhang III dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

- (4) Nach Erlass der Durchführungsbeschlüsse der Kommission 2012/64/EU ⁽²⁾, 2012/65/EU ⁽³⁾ und 2012/66/EU ⁽⁴⁾ über die Anerkennung von drei Klassifikationsgesellschaften entsprechend Artikel 10 der Richtlinie 2006/87/EG

Die Mitgliedstaaten, die über in Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 2006/87/EG genannte Binnenwasserstraßen verfügen, setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 1. Dezember 2013 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

⁽¹⁾ ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 33 vom 4.2.2012, S. 6.

⁽³⁾ ABl. L 33 vom 4.2.2012, S. 7.

⁽⁴⁾ ABl. L 33 vom 4.2.2012, S. 8.

⁽⁵⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet, die über in Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 2006/87/EG genannte Binnenwasserstraßen verfügen.

Brüssel, den 10. Dezember 2012

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO

ANHANG I

Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1.01 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 97, 97a und 97b erhalten folgende Fassung:

„97. ‚Anerkannte Klassifikationsgesellschaft‘ eine Klassifikationsgesellschaft, die nach den Kriterien und Verfahren des Anhangs VII der Richtlinie anerkannt ist;

97a. ‚Signallichter‘ Lichterscheinungen von Signalleuchten zur Bezeichnung von Fahrzeugen;

97b. ‚Lichtzeichen‘ Lichterscheinungen zur Verstärkung von Sicht- oder Schallzeichen;“

b) Folgende Nummern werden angefügt:

„106. ‚Sachverständiger‘ eine von der zuständigen Behörde oder von einer autorisierten Institution anerkannte Person, die auf Grund ihrer fachlichen Ausbildung und Erfahrung besondere Kenntnisse auf dem zu prüfenden Gebiet hat, mit den einschlägigen Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik (z. B. 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 (z. B. 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.“

2. Artikel 2.01 Nummer 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) ein Sachverständiger für Nautik mit Binnenschifferpatent, das zum Führen des zu untersuchenden Fahrzeugs berechtigt.“

3. In Artikel 3.02 Nummer 1 Buchstabe b erhält der erste Absatz folgende Fassung:

„b) Bei Untersuchungen nach Artikel 2.09 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.“

4. Die Überschrift des Artikels 6.09 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6.09

Prüfung“

5. Artikel 7.05 Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Signallichter, deren Gehäuse und Zubehör müssen das Zulassungskennzeichen tragen, das nach der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung (*) vorgeschrieben ist.

(*) ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.“

6. Artikel 7.06 Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger müssen den Anforderungen nach Anhang IX 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 nach Anhang IX Teil III müssen eingehalten sein.

Die Verzeichnisse der nach Anhang IX oder aufgrund als gleichwertig anerkannter Typgenehmigungen zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendezeiger werden von der Europäischen Kommission veröffentlicht.“

7. Artikel 8.01 Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„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 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.“

8. Artikel 10.02 Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Folgende Ausrüstungsgegenstände nach den geltenden schiffahrtspolizeilichen Vorschriften der Mitgliedstaaten 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:

- a) gekennzeichnete Behälter für Hausmüll;
- b) 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 Sonderabfälleund, sofern diese anfallen können, zur Aufnahme der
- dd) Slops,
- ee) sonstigen fetthaltigen Schiffsabfälle.“

9. Artikel 10.03 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 erhält der erste Satz folgende Fassung:

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

b) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. 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 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 1 000 V eignen.“

c) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„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.“

10. In Artikel 10.03a erhalten die Nummern 6, 7 und 8 folgende Fassung:

„6. Die Anlagen sind

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

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

7. Bei der Prüfung nach Nummer 6 hat der Sachverständige oder Sachkundige zu prüfen, ob die Anlagen den Anforderungen der vorliegenden Nummer 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.“

11. In Artikel 10.03b Nummer 9 erhalten die Buchstaben b, c und e folgende Fassung:

„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 nach Doppelbuchstabe dd können auch von einem Sachkundigen einer Fachfirma für Feuerlöschanlagen durchgeführt werden.

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

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

12. Artikel 11.02 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„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.“

- b) Folgende Nummern werden eingefügt:

„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 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.“

- c) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. Die Nummern 4, 4a und 4b sind Vorschriften vorübergehender Art nach Artikel 1.06, die bis zum 1. Dezember 2016 gelten.“

13. Artikel 11.04 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„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.“

b) Folgende Nummer 4 wird eingefügt:

„4. Nummer 2 ist eine Vorschrift vorübergehender Art nach Artikel 1.06, die bis zum 1. Dezember 2016 gilt.“

14. Artikel 11.12 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

„6. Krane sind durch einen Sachverständigen zu prüfen

a) vor der ersten Inbetriebnahme,

b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und

c) regelmäßig, mindestens jedoch alle zehn Jahre.

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

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

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

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

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

b) Nummer 8 wird gestrichen.

c) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

„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 Kranes;

d) Anleitung für Montage und Instandhaltung;

e) allgemeine technische Daten.“

15. Artikel 14.13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14.13

Prüfung

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 und

- c) bei jeder Erneuerung der Bescheinigung nach Artikel 14.15.

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

16. Die Überschrift des Artikels 14.14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14.14

Prüfbedingungen“

17. Artikel 14.15 Nummer 3 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Ausnahmsweise kann die Untersuchungskommission auf begründeten Antrag des Eigners oder seines Bevollmächtigten die Gültigkeit der Bescheinigung um höchstens drei Monate verlängern, ohne dass eine Prüfung nach Artikel 14.13 vorausgehen muss. Diese Verlängerung ist in das Gemeinschaftszeugnis einzutragen.“

18. Artikel 15.02 Nummer 8 erhält folgende Fassung:

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

19. Artikel 15.03 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„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

p_W = der spezifische Winddruck von 0,25 kN/m²;

A_W = der Lateralplan des Schiffes über der Ebene der dem betrachteten Ladefall entsprechenden Einsenkung in [m²];

l_W = der 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.“

- b) Nummer 9 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„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.“

20. Artikel 15.06 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„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,

- b) von Maschinen- und Kesselräumen gasdicht getrennt sein,
- c) so angeordnet sein, dass Sichtlinien nach Artikel 7.02 sie nicht durchqueren.

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.“

- b) Nummer 15 erhält folgende Fassung:

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

21. Artikel 15.11 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„2. Trennflächen

- a) von Räumen müssen entsprechend den folgenden Tabellen ausgeführt sein:

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

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

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

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

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

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

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

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

- bb) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen Druckwassersprühanlagen nach 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⁾

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammelflächen	Unterkunftsräume	Maschinenräume	Küchen	Vorratsräume
Unterkunftsräume				-/B15/B 0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Maschinenräume					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Küchen						—	A0/B15 ⁽⁶⁾
Vorratsräume							—

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

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

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

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

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

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

b) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. In Unterkunftsräumen angebrachte Decken und Wandverkleidungen einschließlich ihrer Unterkonstruktion müssen, sofern die Räume nicht über eine Druckwassersprühanlage nach Artikel 10.03a verfügen, aus nicht brennbaren Werkstoffen hergestellt sein mit Ausnahme ihrer Oberflächen, die zumindest schwer entflammbar sein müssen. Satz 1 gilt nicht für Saunen.“

c) Folgende Nummer 7a wird eingefügt:

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

22. Artikel 22a.04 erhält folgende Fassung:

„Artikel 22a.04

Schwimmfähigkeit und Stabilität

1. Die Nummern 2 bis 10 gelten für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m, ausgenommen Fahrgastschiffe.

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

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

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

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

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

4. Für den Leckfall sind folgende Annahmen zu berücksichtigen:

a) Ausdehnung des Schadens an einer 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 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 zu werden, d. h. Maschinenraumendschotte gelten als nicht beschädigt.

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

d) Flutbarkeiten

Die Flutbarkeit wird zu 95 % angenommen.

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

Die folgenden Werte dürfen nicht unterschritten werden:

— Maschinen- und Betriebsräume 85 %

— Laderäume 70 %

— Doppelböden, Brennstofftanks, Ballasttanks usw., je nachdem, ob sie ihrer Bestimmung entsprechend für das auf der Ebene der tiefsten Einsenkung schwimmende Fahrzeug als voll oder leer angenommen werden müssen 0 oder 95 %.

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

5. In allen Zwischenzuständen der Flutung nach Nummer 3 müssen die folgenden Kriterien eingehalten werden:

a) der Krängungswinkel ϕ der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes darf 15° (5° bei ungesicherten Containern) nicht überschreiten.

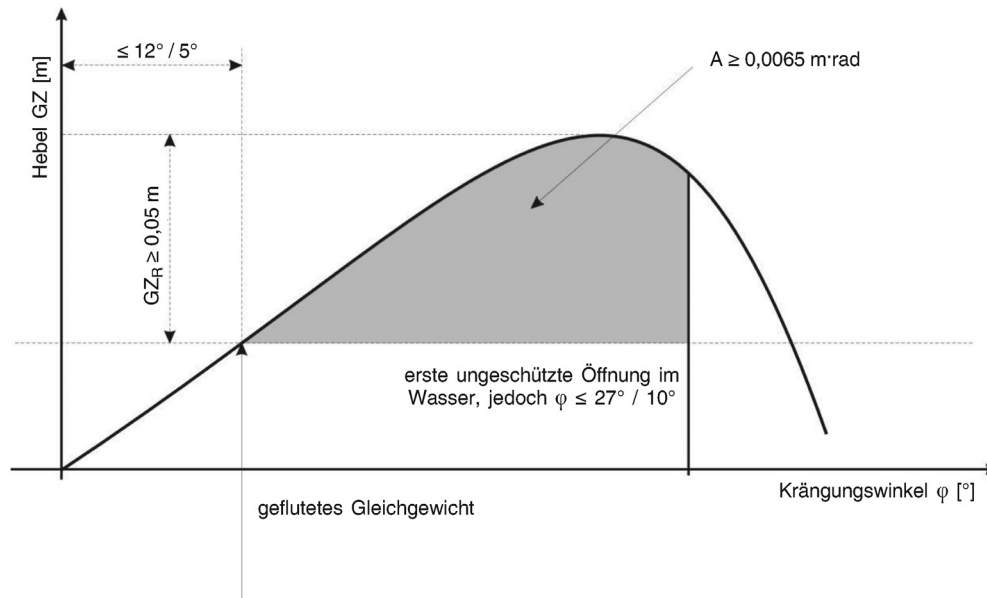
b) über die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel $GZ \geq 0,02$ m (0,03 m bei ungesicherten Containern) aufweisen, ehe die erste ungeschützte Öffnung eintaucht oder ein Krängungswinkel ϕ von 27° (15° bei ungesicherten Containern) erreicht ist.

c) Nicht wasserdichte Öffnungen dürfen nicht eintauchen bevor die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes erreicht ist.

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

a) die Unterkante von nicht wasserdicht verschließbaren Öffnungen (z. B. von Türen, Fenstern, Einstiegsluken) muss mindestens 0,10 m über der Schwimmebene liegen;

- b) der Krängungswinkel ϕ der Gleichgewichtslage darf 12° (5° bei ungesicherten Containern) nicht überschreiten.
- c) Über die Krängung in der Gleichgewichtslage hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel $GZ_R \geq 0,05$ m aufweisen und die Fläche unter der Kurve muss mindestens $0,0065$ m 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-Entscheidung 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 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 der Vorschriften in der Anlage zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (nachstehend „ADN“) mit positivem Ergebnis vorgelegt werden.

10. Soweit zur Erfüllung der Anforderung nach Nummer 3 notwendig, ist die Ebene der größten Einsenkung neu festzulegen.“

23. Artikel 22a.05 Nummer 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„als Doppelhüllenschiffe nach dem 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,“

24. In Artikel 24.02 Nummer 2 erhält die Tabelle folgende Fassung:

a) Folgender Eintrag zu Artikel 7.05 Nummer 1 wird eingefügt:

Artikel und Nummer	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
„7.05 Nummer 1	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die den Anforderungen der am 30.11.2009 geltenden Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.“

b) In Artikel 7.06 Nummer 1 werden folgende Einträge eingefügt:

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

c) Folgender Eintrag zu Artikel 10.02 Nummer 1 Satz 2 Buchstabe b wird eingefügt:

Artikel und Nummer	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
„10.02 Nummer 1 Satz 2 Buchstabe b	Behälter aus Stahl oder einem anderen stoßfesten und nicht brennbaren Werkstoff mit mindestens 10 l Inhalt	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses“

d) Die Einträge zu Artikel 11.02 Nummer 4 und Artikel 11.04 Nummer 2 erhalten folgende Fassung:

Artikel und Nummer	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
„11.02 Nummer 4 Satz 1	Einrichtung der Außenkanten von Decks, Gangborden und anderen Arbeitsbereichen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020
	Höhe von Lukensäulen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2035

Artikel und Nummer	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
11.04 Nummer 1	Lichte Breite des Gangbordes	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2035 bei Fahrzeugen mit mehr als 7,30 m Breite
Nummer 2	Gangbordgeländer auf Schiffen mit L < 55 m und Wohnungen nur auf dem Hinterschiff	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020“

e) Der Eintrag zu Artikel 11.12 erhält folgende Fassung:

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

f) Die Einträge zu Artikel 15.03 Nummern 7 bis 13 erhalten folgende Fassung:

„Nummern 7 und 8	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045
Nummer 9	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045
	Senkrechte Ausdehnung des Bodenlecks	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045 Für Schiffe mit einem wasserdichten Deck in einem Abstand von mindestens 0,50 m und weniger als 0,60 m vom Schiffsboden, die erstmals ein Gemeinschaftszeugnis oder eine andere Verkehrszulassung vor dem 31.12.2005 erhalten haben, gilt N.E.U.
	2-Abteilungsstatus	N.E.U.
Nummern 10 bis 13	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045“

g) Der Eintrag zu Artikel 15.06 Nummer 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„Artikel 15.06 Nummer 1 Unterabsatz 1	Fahrgasträume auf allen Decks hinter dem Kollisionsschott und vor dem Heckschott	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045
Artikel 15.06 Nummer 1 Unterabsatz 2	Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses“

h) Der Eintrag zu Artikel 15.06 Nummer 15 erhält folgende Fassung:

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

- i) Der folgende Eintrag zu Artikel 15.11 Nummer 7a wird eingefügt:

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

25. Die Tabelle in Artikel 24.06 Nummer 5 wird wie folgt geändert:

- a) Folgender Eintrag zu Artikel 7.05 Nummer 1 wird eingefügt:

Artikel und Nummer	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Gültig für Fahrzeuge mit Schiffsattest oder Verkehrszulassung vor
„7.05 Nummer 1	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die den Anforderungen der am 30.11.2009 geltenden Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.“	1.12.2013“

- b) Folgender Eintrag zu Artikel 7.06 Nummer 1 wird eingefügt:

„7.06 Nummer 1	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden, dürfen bis zur Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 31.12.2009, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31.12.2011 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989-II-35 vorhanden ist.	1.12.2013
	Wendeanzeiger, die vor dem 1.1.1990 zugelassen wurden	Wendeanzeiger, die vor dem 1.1.1990 zugelassen und vor dem 1.1.2000 eingebaut wurden, dürfen bis zur Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2015 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989-II-35 vorhanden ist.	1.12.2013
	Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1.1.1990 zugelassen wurden	Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1.1.1990 aufgrund der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschifffahrt bzw. der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt zugelassen wurden, dürfen weiterhin eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung gemäß dieser Richtlinie oder ZKR-Beschluss 1989-II-35 vorhanden ist.	1.12.2013“

c) Folgender Eintrag zu Artikel 10.02 Nummer 1 Satz 2 Buchstabe b wird eingefügt:

Artikel und Nummer	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Gültig für Fahrzeuge mit Schiffsattest oder Verkehrszulassung vor
„10.02 Nummer 1 Satz 2 Buchstabe b	Behälter aus Stahl oder einem anderen stoßfesten und nicht brennbaren Werkstoff mit mindestens 10 l Inhalt	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses	1.12.2013“

d) Folgende Einträge zu Artikel 11.02 Nummer 4 und Artikel 11.04 Nummer 2 werden eingefügt:

Artikel und Nummer	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Gültig für Fahrzeuge mit Schiffsattest oder Verkehrszulassung vor
„11.02 Nummer 4 Satz 1	Höhe von Schanzkleidern und Luken-säulen sowie Gangbordgeländern	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020	1.12.2013
	Höhe von Lukensäulen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2035	
11.04 Nummer 2	Gangbordgeländer auf Schiffen mit L < 55 m und Wohnungen nur auf dem Hinterschiff	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020	1.12.2013“

e) Folgender Eintrag zu Artikel 11.12 Nummer 1 wird eingefügt:

„11.12 Nummern 2, 4, 5 und 9	Fabrikschild, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2015	1.12.2013“
------------------------------	---	--	------------

f) Die Einträge zu Artikel 15.03 Nummern 7 bis 13 erhalten folgende Fassung:

„15.03 Nummern 7 und 8	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045	1.12.2013
Nummer 9	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045	1.12.2013
	Senkrechte Ausdehnung des Bodenlecks	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045 Für Schiffe mit einem wasserdichten Deck in einem Abstand von mindestens 0,50 m und weniger als 0,60 m vom Schiffsboden, die erstmals ein Gemeinschaftszeugnis oder eine andere Verkehrszulassung vor dem 31.12.2005 erhalten haben, gilt N.E.U.	1.12.2013

	2-Abteilungsstatus	N.E.U.	
Nummern 10 bis 13	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045	1.12.2013“

g) Der Eintrag zu Artikel 15.06 Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15.06 Nummer 1 Unterabsatz 1	Fahrgasträume unterhalb des Schotten-decks vor dem Heckschott	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2045	1.12.2013
Artikel 15.06 Nummer 1, Unterabsatz 2	Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses	1.12.2013“

h) Der Eintrag zu Artikel 15.06 Nummer 15 erhält folgende Fassung:

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

i) Folgender Eintrag zu Artikel 15.11 Nummer 7 wird eingefügt:

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

26. Die Tabelle zu Artikel 24a.02 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Eintrag zu Artikel 7.05 Nummer 1 wird eingefügt:

„7.05 Nummer 1	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die — den Anforderungen der am 30.11.2009 geltenden Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt oder — den am 30.11.2009 geltenden Vorschriften eines Mitgliedstaats der Union entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.“
----------------	--	--

b) Folgender Eintrag zu Artikel 7.06 Nummer 1 wird eingefügt:

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

c) Die Einträge zu Artikel 11.02 Nummer 4 und Artikel 11.04 Nummer 2 erhalten folgende Fassung:

Artikel und Nummer	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
„11.02 Nummer 4 Satz 1	Einrichtung der Außenkannten von Decks, Gangborden und anderen Arbeitsbereichen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020
	Höhe von Schanzkleidern oder Lukensüllen	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020
11.04 Nummer 1	Lichte Breite des Gangbordes	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2035 bei Fahrzeugen mit mehr als 7,30 m Breite
Nummer 2	Gangbordgeländer auf Schiffen mit L < 55 m und Wohnungen nur auf dem Hinterschiff	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Gemeinschaftszeugnisses nach dem 1.1.2020“

27. In Anlage I wird folgender Eintrag angefügt:

Bild 10
Rettungswesten tragen



Farbe: blau/weiß

28. Anlage II wird wie folgt geändert:

a) Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

i) Die Überschrift für Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„Anwendung der Übergangsbestimmungen“

ii) Die Überschrift für Nummer 6 erhält folgende Fassung: „Anwendung von Vorschriften des Kapitels 15“

iii) Folgendes wird angefügt:

„Nr. 26: Sachverständige/Sachkundige

Nr. 27: Sportfahrzeuge“

b) Die Dienstanweisung Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„DIENSTANWEISUNG Nr. 4

Anwendung der Übergangsbestimmungen

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

1. ANWENDUNG DER ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN BEIM ZUSAMMENBAU VON SCHIFFSTEILEN

1.1. Grundsätze

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

1.2. Anwendung der Übergangsbestimmungen im Einzelnen

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

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

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

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

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

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

1.3. Beispiele zur Verdeutlichung

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

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

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

2. ANWENDUNG VON ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN BEI DER ÄNDERUNG DER FAHRZEUGART (ZWECKBESTIMMUNG DES FAHRZEUGES)

2.1. Grundsätze

- 2.1.1. Bei einer Entscheidung über die Anwendung von Übergangsbestimmungen bei der Änderung der Fahrzeugart (Schiffstyp; Zweckbestimmung des Schiffes) sind im Hinblick auf Anhang II dieser Richtlinie sicherheitstechnische Aspekte maßgeblich.
- 2.1.2. Eine Änderung der Fahrzeugart liegt dann vor, wenn für die neue Art andere sicherheitstechnische Vorschriften gelten als für die alte Fahrzeugart; dies ist dann der Fall, wenn für die neue Art Sonderbestimmungen der Kapitel 15 bis 22b des Anhangs II anzuwenden sind, die für die alte Typart keine Anwendung fanden.
- 2.1.3. Bei der Änderung der Fahrzeugart sind alle Sonderbestimmungen und alle für diese Fahrzeugart spezifischen Vorschriften vollständig einzuhalten; Übergangsbestimmungen können für diese Vorschriften nicht in Anspruch genommen werden. Dies gilt auch für Fahrzeugteile, die von dem vorhandenen Fahrzeug übernommen werden und unter diese Sonderbestimmungen fallen.
- 2.1.4. Der Umbau eines Tankschiffes in ein Trockengüterschiff stellt keine Änderung der Fahrzeugart im Sinne von Nummer 2.1.2 dar.
- 2.1.5. Bei dem Umbau eines Kabinenschiffes in ein Tagesausflugsschiff müssen alle neuen Teile den aktuellen Vorschriften vollständig entsprechen.

2.2. Anwendung der Übergangsbestimmungen im Einzelnen

- 2.2.1. Artikel 24.02 Nummer 2 (N.E.U.) oder Artikel 24a.02 Nummer 2 gilt für die Teile des Fahrzeugs, die erneuert werden, so dass neue Fahrzeugteile nicht den Übergangsbestimmungen unterliegen können.
- 2.2.2. Für die Teile des Fahrzeugs, die nicht umgebaut werden, sind die Übergangsbestimmungen auch weiterhin anwendbar, mit Ausnahme der Teile nach Nummer 2.1.3 Satz 2.
- 2.2.3. Werden die Abmessungen des Fahrzeugs geändert, kommen die Übergangsbestimmungen nicht mehr auf diejenigen Fahrzeugteile zur Anwendung, die mit dieser Änderung im Zusammenhang stehen (z.B. Abstand des Kollisionsschotts, Freibord, Anker).
- 2.2.4. Bei Änderung der Fahrzeugart kommen die besonderen Vorschriften des Anhangs II zur Anwendung, die nur für die neue Fahrzeugart gelten. Alle vom Umbau des Fahrzeuges betroffenen Teile und Ausrüstungsgegenstände müssen den geltenden Anforderungen in Teil II und Teil III des Anhangs II genügen.
- 2.2.5. Dem Fahrzeug wird dann ein neues oder ein geändertes Gemeinschaftszeugnis erteilt und unter den Nummern 7 und 8 dieses Zeugnisses wird ein Vermerk sowohl über den ursprünglichen Bau als auch den Umbau aufgenommen.

2.3. Beispiele zur Verdeutlichung

- 2.3.1. Ein Güterschiff (Baujahr 1996) wird in ein Fahrgastschiff umgebaut. Kapitel 15 des Anhangs II kommt dann für das gesamte Schiff zur Anwendung, ohne Inanspruchnahme von Übergangsbestimmungen. Wenn das Vorschiff weder nach den Umbauplänen noch aufgrund von Kapitel 15 geändert wird, braucht das Schiff keine Ankernischen nach Artikel 3.03 aufzuweisen.
- 2.3.2. Ein Schleppboot (Baujahr 1970) wird in ein Schubboot umgebaut. Der materielle Umbau umfasst nur eine Veränderung der Deckausrüstung und die Installation einer Schubvorrichtung. Alle Übergangsbestimmungen für ein Schiff mit Baujahr 1970 bleiben anwendbar, mit Ausnahme von Kapitel 5, Kapitel 7 (teilweise), Artikel 10.01 und Artikel 16.01.
- 2.3.3. Ein Tankmotorschiff (Baujahr 1970) wird in ein Schubboot umgebaut. Der materielle Umbau umfasst die Abtrennung des Vorschiffs und des Ladungsteils sowie eine Veränderung der Deckausrüstung und die Installation einer Schubvorrichtung. Alle Übergangsbestimmungen für ein Schiff mit Baujahr 1970 bleiben anwendbar, mit Ausnahme der Bestimmungen aus Kapitel 5, Kapitel 7 (teilweise), Artikel 10.01 und Artikel 16.01.
- 2.3.4. Ein Tankmotorschiff wird zu einem Gütermotorschiff umgebaut. Das Gütermotorschiff muss den geltenden Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit am Arbeitsplatz entsprechen, die insbesondere in Artikel 11.04 des Kapitels 11 von Anhangs II genannt sind.

3. ANWENDUNG DER ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN BEIM UMBAU VON FAHRGASTSCHIFFEN
- 3.1. **Anwendung der Übergangsbestimmungen**
 - 3.1.1. Umbaumaßnahmen, die für die Erfüllung von Vorschriften des Kapitels 15 erforderlich sind, bedeuten — unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Durchführung — keinen Umbau „U“ im Sinne von Artikel 24.02 Nummer 2, Artikel 24.03 Nummer 1, Artikel 24.06 Nummer 5 oder Artikel 24a.02 oder 24a.03 des Anhangs II.
 - 3.1.2. Bei dem Umbau eines Kabinenschiffes in ein Tagesausflugsschiff müssen alle neuen Teile den aktuellen Vorschriften vollständig entsprechen.
- 3.2. **Beispiele zur Verdeutlichung**
 - 3.2.1. Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1995) muss spätestens nach dem 1.1.2015 einen zweiten unabhängigen Antrieb installiert haben. Sofern an diesem Fahrgastschiff keine anderen freiwilligen Umbauten vorgenommen werden, muss dafür keine Stabilitätsberechnung nach den neuen Vorschriften vorgenommen werden, sondern es kann, sofern dies sachlich notwendig ist, eine Stabilitätsberechnung nach den Vorschriften eines Mitgliedstaats, nach denen letztmalig die Stabilität berechnet wurde, durchgeführt werden.
 - 3.2.2. Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1994, letzte Erneuerung des Schiffszeugnisses 2012) wird im Jahr 2016 um 10 m verlängert. Dieses Fahrzeug muss zudem einen zweiten unabhängigen Antrieb erhalten. Außerdem wird eine neue Stabilitätsrechnung notwendig, die nach dem Kapitel 15 für den Ein- und Zweiabteilungsstatus durchgeführt werden muss.
 - 3.2.3. Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1988) erhält einen stärkeren Antrieb inklusive Propeller. Dieser Umbau ist so gravierend, dass eine Stabilitätsberechnung notwendig wird. Diese muss nach den geltenden Vorschriften erfolgen.“

c) Die Dienstanweisung Nr. 6 erhält folgende Fassung:

„DIENSTANWEISUNG Nr. 6

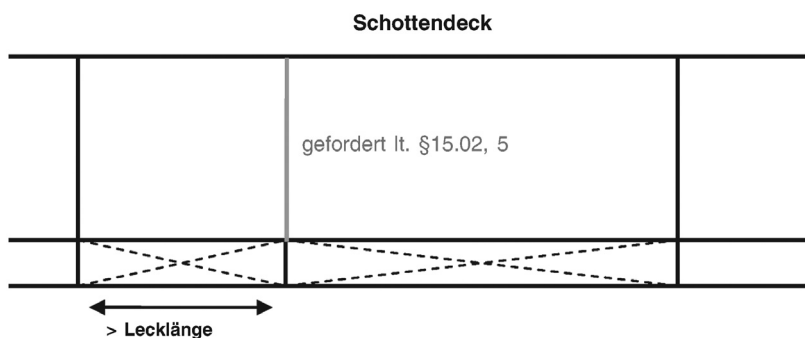
Anwendung von Vorschriften des Kapitels 15 Örtliche Unterteilungen

Übergangsvorschrift für Einhausungen durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen

(Artikel 15.02 Nummer 5, 15.03 Nummer 4, 15.03 Nummer 9 des Anhangs II)

1. ÖRTLICHE UNTERTEILUNGEN (ARTIKEL 15.02 NUMMER 5)

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



Auslegung der Vorschrift:

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

2. ÜBERGANGSVORSCHRIFT FÜR EINHAUSUNGEN DURCH PLANEN ODER ÄHNLICHE MOBILE EINRICHTUNGEN HINSICHTLICH DER STABILITÄT (ARTIKEL 15.03 NUMMER 5)

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

Auslegung der Vorschrift:

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

d) In der Dienstanweisung Nr. 7 erhält Teil 1 folgende Fassung:

„TEIL 1

Zugelassene Spezialanker

Die von den zuständigen Behörden zugelassenen Spezialanker mit verminderter Ankermasse nach Artikel 10.01 Nummer 5 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Nr. Anker	Zugelassene Verminderung der Ankermasse in %	Zuständige Behörde
1. HA-DU	30 %	Deutschland
2. D'Hone Spezial	30 %	Deutschland
3. Pool 1 (hohl)	35 %	Deutschland
4. Pool 2 (voll)	40 %	Deutschland
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Deutschland
6. Vicinay-Danforth	50 %	Frankreich
7. Vicinay AC 14	25 %	Frankreich
8. Vicinay Typ 1	45 %	Frankreich
9. Vicinay Typ 2	45 %	Frankreich
10. Vicinay Typ 3	40 %	Frankreich
11. Stockes	35 %	Frankreich
12. D'Hone-Danforth	50 %	Deutschland
13. Schmitt high holding anchor	40 %	Niederlande
14. SHI high holding anchor, type ST (standard)	30 %	Niederlande
15. SHI high holding anchor, type FB (fully balanced)	30 %	Niederlande
16. Klinsmann anchor	30 %	Niederlande
17. HA-DU-POWER Anker	50 %	Deutschland“

e) In Dienstanweisung Nr. 11 Punkt 4 wird nach der Erläuterung zu Punkt 2 des Gemeinschaftszeugnisses die folgende Erläuterung zu Punkt 10 des Gemeinschaftszeugnisses eingefügt:

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

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

- b) Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Kapitels 24a sowie die gemäß Anhang IV zulässigen Erleichterungen nicht in Anspruch nehmen,

ist unter dem Gedankenstrich „— auf den Wasserstraßen der Gemeinschaft der Zone(n)“ einzutragen:

„a) Rhein oder

b) Zone R.“

In Punkt 4 wird die Erläuterung zu Punkt 43 des Gemeinschaftszeugnisses wie folgt geändert:

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

- f) In der Dienstanweisung Nr. 17 erhält Abschnitt 3 folgende Fassung:

„3. PRÜFUNG

3.1. Feuermeldesysteme müssen

a) vor der ersten Inbetriebnahme,

b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und

c) regelmäßig, mindestens jedoch alle zwei Jahre

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

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

- g) In der Dienstanweisung Nr. 18 erhält Nummer 4 folgende Fassung:

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

- h) In der Dienstanweisung Nr. 21 erhält Nummer 8 folgende Fassung:

„8. Prüfung

8.1. Die Leuchtdichte der LLL muss

a) vor der ersten Inbetriebnahme,

b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und

c) regelmäßig, mindestens alle fünf Jahre

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

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

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

i) In der Dienstanweisung Nr. 24 erhält Nummer 4 folgende Fassung:

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

4.1. Gaswarneinrichtungen sind nach den Herstellerangaben

a) vor der ersten Inbetriebnahme,

b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und

c) regelmäßig

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

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

j) Die folgenden Dienstanweisungen Nr. 26 und 27 werden angefügt:

„DIENSTANWEISUNG Nr. 26

Sachverständige, Sachkundige

(Artikel 1.01 Nummern 106 und 107 des Anhangs II)

Sachverständige

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

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

Sachkundige

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

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

Terminologie

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

Prüfungen

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

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

DIENSTANWEISUNG Nr. 27**Sportfahrzeuge**

(Artikel 21.02 Nummer 2 in Verbindung mit Artikel 7.02, Artikel 8.05 Nummer 5, Artikel 8.08 Nummer 2 und Artikel 8.10 des Anhangs II)

1. Allgemeine Ausführungen

Für das Inverkehrbringen eines Sportfahrzeugs mit einer Länge bis zu 24 m muss dieses den Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) in ihrer durch die Richtlinie 2003/44/EG (**) geänderten Fassung entsprechen. Gemäß Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 2 dieser

Richtlinie müssen Sportfahrzeuge mit einer Länge von 20 m und mehr ein Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe besitzen, das bestätigt, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften von Anhang II entspricht. Da eine Doppeluntersuchung bzw. Doppelbescheinigung für bestimmte Ausrüstungen, Einrichtungen und Anlagen von Sportfahrzeug-Neubauten, zu der es aufgrund verschiedener Bestimmungen in Artikel 21.02 von Anhang II kommen kann, vermieden werden sollte, wird in der vorliegenden Dienstanweisung auf diejenigen der in Artikel 21.02 aufgeführten Bestimmungen hingewiesen, die bereits durch die Richtlinie 94/25/EG hinreichend abgedeckt sind.

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

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

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

(*) ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15.

(**) ABl. L 214 vom 26.8.2003, S. 18.“

ANHANG II

Anhang VII wird wie folgt geändert:

— **In Teil I Nummer 1 erhalten die beiden ersten Sätze folgende Fassung:**

„Die Klassifikationsgesellschaft kann umfassende Erfahrungen in der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Binnenschiffen belegen. Die Klassifikationsgesellschaft verfügt über ein umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Binnenschiffen, insbesondere für die Berechnung der Stabilität entsprechend Teil 9 der Vorschriften in der Anlage zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen (ADN), auf die in Artikel 22a.04 und Artikel 22a.05 des Anhangs II verwiesen wird; dieses Vorschriftenwerk wird mindestens in deutscher, englischer, französischer oder niederländischer Sprache veröffentlicht und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert.“

— **In Teil I Nummer 11 erhält der erste Satz folgende Fassung:**

„Die Klassifikationsgesellschaft hat ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt und schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen und steht mit der Norm EN ISO/IEC 17020: 2004 — in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen — im Einklang.“

— **Teil II Nummer 4 erhält folgende Fassung:**

„4. Vor Erteilung der Anerkennung einer Klassifikationsgesellschaft, die im Rahmen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung nicht von allen Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt anerkannt ist, konsultiert die Kommission das Sekretariat der Zentralkommission.“

— **Teil III erhält folgende Fassung:**

„Teil III

Liste der anerkannten Klassifikationsgesellschaften

Auf der Grundlage der Kriterien der Teile I und II sind zurzeit die folgenden Klassifikationsgesellschaften gemäß Artikel 10 Absatz 1 dieser Richtlinie anerkannt:

- (1) Bureau Veritas
- (2) Germanischer Lloyd
- (3) Lloyd's Register of Shipping
- (4) Polski Rejestr Statków S.A. (Polnisches Schiffsregister)
- (5) RINA s.p.a (Italienisches Schiffsregister)
- (6) Russisches Seeschiffsregister

Bis zu ihrer Anerkennung nach den Teilen I und II sind Klassifikationsgesellschaften, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (*) anerkannt und genehmigt sind, zurzeit gemäß Artikel 10 der vorliegenden Richtlinie nur für Fahrzeuge anerkannt, die ausschließlich auf Wasserstraßen dieses Mitgliedstaats verkehren.

(*) ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20.“

ANHANG III

Anhang IX wird wie folgt geändert:

„ANHANG IX

NAVIGATIONSRADARANLAGEN UND WENDEANZEIGER IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

INHALT

Begriffsbestimmungen

- TEIL I Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Binnenschiffahrt
- TEIL II Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Binnenschiffahrt
- TEIL III Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Binnenschiffahrt
- TEIL IV Bescheinigung über Einbau und Funktion von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Binnenschiffahrt
- TEIL V Verzeichnisse der zuständigen Behörden, Prüfstellen, zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger und anerkannten Fachfirmen
- TEIL VI Gleichwertige Anlagen

Begriffsbestimmungen:

1. ‚Typprüfung‘ ist das Testverfahren nach Teil I Artikel 4 oder Teil II Artikel 1.03, mit dem die Prüfstelle die Einhaltung der Anforderungen nach diesem Anhang prüft. Die Typprüfung ist Bestandteil der Typgenehmigung.
2. ‚Typgenehmigung‘ ist das Verwaltungsverfahren, durch das ein Mitgliedstaat bestätigt, dass ein Gerät den Anforderungen dieses Anhangs genügt.

Für Navigationsradaranlagen umfasst dieses Verfahren die Bestimmungen nach Teil I Artikel 5 bis 7 und Artikel 9. Für Wendeanzeiger umfasst das Verfahren die Bestimmungen nach Teil II Artikel 1.04 bis 1.06 und Artikel 1.08.

3. ‚Prüfbescheinigung‘ ist das Dokument, in dem die Ergebnisse der Typprüfung aufgeführt werden.
4. ‚Antragsteller‘ oder ‚Hersteller‘ ist eine juristische oder natürliche Person, unter deren Namen, Handelsmarke oder sonstiger charakteristischer Bezeichnung die zur Typprüfung angemeldete Anlage hergestellt oder gewerblich vertrieben wird und die gegenüber der Prüfstelle und der Genehmigungsbehörde für alle Belange der Typprüfung und des Typgenehmigungsverfahrens verantwortlich ist.
5. ‚Prüfstelle‘ ist die Institution, Behörde oder Einrichtung, die die Typprüfung durchführt.
6. ‚Erklärung des Herstellers‘ ist die Erklärung, in der der Hersteller zusichert, dass die Anlage die bestehenden Mindestanforderungen erfüllt und ohne Einschränkungen dem bei der Prüfung vorgestellten Typ baugleich ist.
7. ‚Konformitätserklärung nach der Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität‘ (*) ist die Erklärung nach Richtlinie 1999/5/EG Anhang II Absatz 1, mit der der Hersteller bestätigt, dass die betreffenden Produkte die für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen.
8. ‚Zuständige Behörde‘ ist die amtliche Behörde, die die Typgenehmigung erteilt.

(*) ABl. L 91 vom 7.4.1999, S. 10.

TEIL I

Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Binnenschifffahrt*Inhaltsverzeichnis*

- Artikel 1 — Anwendungsbereich
- Artikel 2 — Aufgabe der Navigationsradaranlage
- Artikel 3 — Mindestanforderungen
- Artikel 4 — Typprüfung
- Artikel 5 — Antrag auf Typprüfung
- Artikel 6 — Typgenehmigung
- Artikel 7 — Kennzeichnung der Geräte, Typgenehmigungsnummer
- Artikel 8 — Erklärung des Herstellers
- Artikel 9 — Änderungen an typgenehmigten Anlagen

*Artikel 1***Anwendungsbereich**

Diese Vorschriften legen die Mindestanforderungen an Navigationsradaranlagen der Binnenschifffahrt fest sowie die Bedingungen, unter denen die Erfüllung der Mindestanforderungen geprüft wird.

*Artikel 2***Aufgabe der Navigationsradaranlage**

Die Navigationsradaranlage muss ein für die Führung des Schiffes verwertbares Bild über seine Position in Bezug auf die Betonung, die Uferkonturen und die für die Schifffahrt wesentlichen Bauwerke geben sowie andere Schiffe und über die Wasseroberfläche hinausragende Hindernisse im Fahrwasser sicher und rechtzeitig erkennen lassen.

*Artikel 3***Mindestanforderungen**

1. Unbeschadet der Anforderungen in Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit (Artikel 3.1.b der Richtlinie 1999/5/EG) und auf die effektive Nutzung des Spektrums, so dass keine funktechnischen Störungen auftreten (Artikel 3.2 der Richtlinie 1999/5/EG), müssen Navigationsradaranlagen für die Binnenschifffahrt die Anforderungen der Europäischen Norm EN 302194-1: 2006 erfüllen.
2. Nummer 1 gilt für Inland-ECDIS-Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können. Diese Geräte müssen zusätzlich die Anforderungen des Inland-ECDIS-Standards in der am Tag der Erteilung der Typgenehmigung gültigen Fassung erfüllen.

*Artikel 4***Typprüfung**

1. Die Einhaltung der Mindestanforderungen des Artikels 3 Nummer 1 wird bei einer Typprüfung nachgewiesen.
2. Nach einer erfolgreichen Typprüfung stellt die Prüfstelle eine Prüfbescheinigung aus. Bei Nichterfüllung der Mindestanforderungen werden dem Antragsteller die Ablehnungsgründe schriftlich mitgeteilt.

*Artikel 5***Antrag auf Typprüfung**

1. Der Antrag auf Typprüfung einer Navigationsradaranlage ist bei einer Prüfstelle zu stellen.

Die Prüfstellen sind der Europäischen Kommission bekanntzugeben.

2. Mit dem Antrag sind folgende Unterlagen einzureichen:

- a) ausführliche technische Beschreibungen;
- b) kompletter Satz der Schaltungs- und Service-Unterlagen;
- c) ausführliche Bedienungsanleitungen;
- d) Kurzbedienungsanleitung und
- e) gegebenenfalls Nachweise über bereits durchgeführte Prüfungen.

3. Sofern seitens des Antragsstellers nicht beabsichtigt ist, die Konformitätserklärung nach Richtlinie 1999/5/EG im Zusammenhang mit der Typgenehmigung erstellen zu lassen, ist eine Konformitätserklärung mit dem Antrag auf Typprüfung einzureichen.

Artikel 6

Typgenehmigung

1. Die Typgenehmigung wird auf Basis der Prüfbescheinigung von der zuständigen Behörde erteilt. Die zuständige Behörde teilt die von ihr typgenehmigten Geräte der Europäischen Kommission mit. Die Mitteilung umfasst die erteilte Typgenehmigungsnummer sowie die Bezeichnung des Typs, den Namen des Herstellers, den Namen des Inhabers der Typgenehmigung und den Tag der Typgenehmigung.

2. Die zuständige Behörde oder die von der zuständigen Behörde beauftragte Prüfstelle ist berechtigt, jederzeit eine Anlage aus der Serie zur Kontrollprüfung zu entnehmen.

Ergeben sich bei dieser Prüfung Mängel, kann die Typgenehmigung entzogen werden.

Für die Entziehung ist die Behörde zuständig, die die Typgenehmigung erteilt hat.

Artikel 7

Kennzeichnung der Geräte, Typgenehmigungsnummer

1. Die einzelnen Geräte der Anlage sind auf dauerhafte Art und Weise mit

- a) dem Namen des Herstellers,
- b) der Bezeichnung der Anlage,
- c) dem Typ des Gerätes und
- d) der Seriennummer zu versehen.

2. Die von der zuständigen Behörde erteilte Typgenehmigungsnummer ist dauerhaft am Sichtgerät der Anlage anzubringen, so dass sie auch nach dem Einbau deutlich sichtbar ist.

Zusammensetzung der Typgenehmigungsnummer: e-NN-NNN

e = Europäische Union

NN = Nummer des Staates der Typgenehmigung entsprechend folgender Liste:

01	=	Deutschland	08	=	Tschechische Republik
02	=	Frankreich	09	=	Spanien
03	=	Italien	11	=	Vereinigtes Königreich
04	=	Niederlande	12	=	Österreich
05	=	Schweden	13	=	Luxemburg
06	=	Belgien	14	=	Schweiz
07	=	Ungarn	17	=	Finnland

18	=	Dänemark	27	=	Slowakei
19	=	Rumänien	29	=	Estland
20	=	Polen	32	=	Lettland
21	=	Portugal	34	=	Bulgarien
23	=	Griechenland	36	=	Litauen
24	=	Irland	49	=	Zypern
26	=	Slowenien	50	=	Malta

NNN = dreistellige Nummer, die von der zuständigen Behörde festzulegen ist.

3. Die Typgenehmigungsnummer darf nur im Zusammenhang mit der zugehörigen Typgenehmigung verwendet werden.

Für die Anfertigung und das Anbringen der Typgenehmigungsnummer hat der Antragsteller zu sorgen.

Artikel 8

Erklärung des Herstellers

Zu jeder Anlage muss eine Erklärung des Herstellers mitgeliefert werden.

Artikel 9

Änderungen an zugelassenen Anlagen

1. Änderungen an zugelassenen Anlagen führen zum Erlöschen der Typgenehmigung. Falls Änderungen beabsichtigt sind, sind diese der Prüfstelle schriftlich mitzuteilen.

2. Die zuständige Behörde entscheidet nach Anhörung der Prüfstelle, ob die Typgenehmigung weiterhin bestehen bleibt oder ob eine Nachprüfung oder eine erneute Typprüfung notwendig ist.

Im Falle einer neuen Typprüfung wird eine neue Typgenehmigungsnummer erteilt.

TEIL II

Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Binnenschifffahrt

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL 1

Allgemeines

Artikel 1.01 — Anwendungsbereich

Artikel 1.02 — Aufgabe des Wendeanzeigers

Artikel 1.03 — Typprüfung

Artikel 1.04 — Antrag auf Typprüfung

Artikel 1.05 — Typgenehmigung

Artikel 1.06 — Kennzeichnung der Geräte, Typgenehmigungsnummer

Artikel 1.07 — Erklärung des Herstellers

Artikel 1.08 — Änderungen an typgenehmigten Anlagen

KAPITEL 2

Allgemeine Mindestanforderungen an Wendeanzeiger

Artikel 2.01 — Konstruktion, Ausführung

Artikel 2.02 — Abgestrahlte Funkstörungen und elektromagnetische Verträglichkeit

Artikel 2.03 — Bedienung

Artikel 2.04 — Bedienungsanleitungen

Artikel 2.05 — Einbau des Sensors

KAPITEL 3

Operationelle Mindestanforderungen an Wendeanzeiger

Artikel 3.01 — Zugriff auf den Wendeanzeiger

Artikel 3.02 — Anzeige der Wendegeschwindigkeit

Artikel 3.03 — Messbereiche

Artikel 3.04 — Genauigkeit der angezeigten Wendegeschwindigkeit

Artikel 3.05 — Empfindlichkeit

Artikel 3.06 — Funktionsüberwachung

Artikel 3.07 — Unempfindlichkeit gegen andere typische Schiffsbewegungen

Artikel 3.08 — Unempfindlichkeit gegen magnetische Felder

Artikel 3.09 — Tochtergeräte

KAPITEL 4

Technische Mindestanforderungen an Wendeanzeiger

Artikel 4.01 — Bedienung

Artikel 4.02 — Dämpfungseinrichtungen

Artikel 4.03 — Anschluss von Zusatzgeräten

KAPITEL 5

Prüfbedingungen und Prüfverfahren für Wendeanzeiger

Artikel 5.01 — Sicherheit, Belastungsfähigkeit und elektromagnetische Verträglichkeit

Artikel 5.02 — Abgestrahlte Funkstörungen

Artikel 5.03 — Prüfverfahren

Anhang: Fehlergrenzen für Wendeanzeiger

KAPITEL 1

Allgemeines

Artikel 1.01

Anwendungsbereich

Diese Vorschriften legen die Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit (Wendeanzeiger) in der Binnenschifffahrt fest sowie die Bedingungen, unter denen die Erfüllung der Mindestanforderungen geprüft wird.

Artikel 1.02

Aufgabe des Wendeanzeigers

Der Wendeanzeiger hat die Aufgabe, zur Unterstützung der Radarnavigation die Wendegeschwindigkeit des Schiffes nach Backbord und Steuerbord zu messen und anzuzeigen.

Artikel 1.03

Typprüfung

1. Die Einhaltung der Mindestanforderungen für Wendeanzeiger nach Kapitel 2 bis 4 wird bei einer Typprüfung nachgewiesen.

2. Nach einer erfolgreichen Typprüfung stellt die Prüfstelle eine Prüfbescheinigung aus. Bei Nichterfüllung der Mindestanforderungen werden dem Antragsteller die Ablehnungsgründe schriftlich mitgeteilt.

*Artikel 1.04***Antrag auf Typprüfung**

1. Der Antrag auf Typprüfung eines Wendeanzeigers ist bei einer Prüfstelle zu stellen.

Die Prüfstellen sind der Europäischen Kommission bekanntzugeben.

2. Mit dem Antrag sind folgende Unterlagen einzureichen:

- a) ausführliche technische Beschreibungen;
- b) kompletter Satz der Schaltungs- und Service-Unterlagen;
- c) Bedienungsanleitungen.

3. Der Antragsteller ist verpflichtet, selbst zu prüfen oder prüfen zu lassen, dass die in diesen Vorschriften aufgestellten Mindestanforderungen erfüllt sind.

Der Ergebnisbericht dieser Prüfung und die Messprotokolle sind dem Antrag beizufügen.

Diese Unterlagen und die bei der Typprüfung ermittelten Daten werden bei der Prüfstelle aufbewahrt.

*Artikel 1.05***Typgenehmigung**

1. Die Typgenehmigung wird auf Basis der Prüfbescheinigung von der zuständigen Behörde erteilt.

Die zuständige Behörde teilt die von ihr zugelassenen Geräte der Europäischen Kommission mit. Die Mitteilung umfasst die erteilte Typgenehmigungsnummer sowie die Bezeichnung des Typs, den Namen des Herstellers, den Namen des Inhabers der Typgenehmigung und den Tag der Typgenehmigung.

2. Die zuständige Behörde oder die von der zuständigen Behörde beauftragte Prüfstelle ist berechtigt, jederzeit eine Anlage aus der Serie zur Kontrollprüfung zu entnehmen.

Ergeben sich bei dieser Prüfung Mängel, kann die Typgenehmigung entzogen werden.

Für die Entziehung ist die Behörde zuständig, die die Typgenehmigung erteilt hat.

*Artikel 1.06***Kennzeichnung der Geräte, Typgenehmigungsnummer**

1. Die einzelnen Geräte der Anlage sind auf dauerhafte Art und Weise mit

- a) dem Namen des Herstellers,
- b) der Bezeichnung der Anlage,
- c) dem Typ des Gerätes und
- d) der Seriennummer zu versehen.

2. Die von der zuständigen Behörde erteilte Typgenehmigungsnummer ist dauerhaft am Bedienteil der Anlage anzubringen, so dass sie auch nach dem Einbau deutlich sichtbar ist.

Zusammensetzung der Typgenehmigungsnummer: e-NN-NNN

e = Europäische Union

NN = Nummer des Staates der Typgenehmigung.

01	=	Deutschland	18	=	Dänemark
02	=	Frankreich	19	=	Rumänien
03	=	Italien	20	=	Polen
04	=	Niederlande	21	=	Portugal
05	=	Schweden	23	=	Griechenland
06	=	Belgien	24	=	Irland
07	=	Ungarn	26	=	Slowenien
08	=	Tschechische Republik	27	=	Slowakei
09	=	Spanien	29	=	Estland
11	=	Vereinigtes Königreich	32	=	Lettland
12	=	Österreich	34	=	Bulgarien
13	=	Luxemburg	36	=	Litauen
14	=	Schweiz	49	=	Zypern
17	=	Finnland	50	=	Malta

NNN = dreistellige Nummer, die von der zuständigen Behörde festzulegen ist.

3. Die Typgenehmigungsnummer darf nur im Zusammenhang mit der zugehörigen Typgenehmigung verwendet werden.

Für die Anfertigung und das Anbringen der Typgenehmigungsnummer hat der Antragsteller zu sorgen.

Artikel 1.07

Erklärung des Herstellers

Zu jeder Anlage muss eine Erklärung des Herstellers mitgeliefert werden.

Artikel 1.08

Änderungen an zugelassenen Anlagen

1. Änderungen an zugelassenen Anlagen führen zum Erlöschen der Typgenehmigung.

Falls Änderungen beabsichtigt sind, sind diese der Prüfstelle schriftlich mitzuteilen.

2. Die zuständige Behörde entscheidet nach Anhörung der Prüfstelle, ob die Typgenehmigung weiterhin bestehen bleibt oder ob eine Nachprüfung oder eine erneute Typprüfung notwendig ist.

Im Falle einer neuen Typprüfung wird eine neue Typgenehmigungsnummer erteilt.

KAPITEL 2

Allgemeine Mindestanforderungen an Wendeanzeiger

Artikel 2.01

Konstruktion, Ausführung

1. Wendeanzeiger müssen für den Betrieb an Bord von Schiffen, die in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden, geeignet sein.

2. Konstruktion und Ausführung der Anlagen müssen in mechanischer und elektrischer Hinsicht dem Stand der Technik entsprechen.

3. Soweit in Anhang II oder in diesem Anhang nicht besonders vorgeschrieben, gelten für die Anforderungen an die Stromversorgung, die Sicherheit, die gegenseitige Beeinflussung von Bordgeräten, den Kompassschutzabstand, die klimatische Belastbarkeit, die mechanische Belastbarkeit, die Umweltbelastbarkeit, die Lärmemission und die Gerätekennzeichnung die in der Europäischen Norm EN 60945: 2002 festgelegten Anforderungen und Messmethoden.

Alle Anforderungen dieses Anhangs müssen bei Umgebungstemperaturen der Anlagen von 0 °C bis 40 °C erfüllt werden.

Artikel 2.02

Abgestrahlte Funkstörungen und elektromagnetische Verträglichkeit

1. Allgemeine Anforderungen:

Wendeanzeiger müssen den Anforderungen der Richtlinie 2004/108/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) vom 15. Dezember 2004 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit und zur Aufhebung der Richtlinie 89/336/EWG entsprechen.

2. Abgestrahlte Funkstörungen:

In den Frequenzbereichen 156-165 MHz, 450-470 MHz und 1,53-1,544 GHz darf die Feldstärke den Wert von 15 µV/m nicht überschreiten. Diese Feldstärke gilt für eine Messdistanz von 3 m zum untersuchten Gerät.

Artikel 2.03

Bedienung

1. Es sollen nicht mehr Bedienorgane vorhanden sein, als zur ordnungsgemäßen Bedienung erforderlich sind.

Ihre Ausführung, Bezeichnung und Betätigung müssen eine einfache, eindeutige und schnelle Bedienung ermöglichen. Sie sind so anzuordnen, dass Bedienungsfehler nach Möglichkeit vermieden werden.

Bedienorgane, die für den Normalbetrieb nicht notwendig sind, dürfen nicht unmittelbar zugänglich sein.

2. Alle Bedienorgane und Anzeigen müssen mit Symbolen bezeichnet oder in englischer Sprache beschriftet sein. Symbole müssen den in der Europäischen Norm EN 60417: 1998 enthaltenen Bestimmungen entsprechen.

Ziffern und Buchstaben müssen mindestens 4 mm hoch sein. Wenn aus technischen Gründen eine Schriftgröße von 4 mm für bestimmte Bezeichnungen nachweisbar nicht möglich und aus operationeller Sicht eine kleinere Schrift akzeptabel ist, ist eine Reduzierung auf 3 mm erlaubt.

3. Die Anlage muss so ausgeführt sein, dass Bedienungsfehler nicht zum Ausfall der Anlage führen.

4. Funktionen, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, sowie Anschlussmöglichkeiten für externe Geräte müssen so beschaffen sein, dass die Anlage unter allen Bedingungen die Mindestanforderungen erfüllt.

Artikel 2.04

Bedienungsanleitungen

Zu jeder Anlage muss eine ausführliche Bedienungsanleitung geliefert werden. Diese muss in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache erhältlich sein und mindestens folgende Informationen enthalten:

- a) Inbetriebnahme und Bedienung;
- b) Wartung und Pflege;
- c) allgemeine Sicherheitsvorschriften.

Artikel 2.05

Einbau des Sensors

Auf dem Sensorteil des Wendeanzeigers ist die Einbaurichtung bezogen auf die Kiellinie anzugeben. Einbauhinweise zur Erzielung einer möglichst geringen Empfindlichkeit gegen andere typische Schiffsbewegungen sind mitzuliefern.

(*) ABl. L 390 vom 31.12.2004, S. 24.

KAPITEL 3

Operationelle Mindestanforderungen an Wendeanzeiger

Artikel 3.01

Zugriff auf den Wendeanzeiger

1. Der Wendeanzeiger muss spätestens 4 Minuten nach dem Einschalten betriebsbereit sein und innerhalb der geforderten Genauigkeitsgrenzen arbeiten.
2. Die Einschaltung ist optisch anzuzeigen. Die Beobachtung und die Bedienung des Wendeanzeigers müssen gleichzeitig möglich sein.
3. Drahtlose Fernbedienungen sind nicht erlaubt.

Artikel 3.02

Anzeige der Wendegeschwindigkeit

1. Die Anzeige der Wendegeschwindigkeit muss auf einer linear geteilten Skala mit dem Nullpunkt in der Mitte erfolgen. Die Wendegeschwindigkeit muss nach Richtung und Größe mit der erforderlichen Genauigkeit abgelesen werden können. Andere Anzeigen als Zeiger und Balkendarstellungen (Bar-Graphs) sind nicht erlaubt.
2. Die Anzeigeskala muss mindestens 20 cm lang sein und kann entweder kreisförmig oder gestreckt ausgeführt sein.

Gestreckte Skalen dürfen nur horizontal angeordnet sein.
3. Ausschließlich numerische Anzeigen sind nicht erlaubt.

Artikel 3.03

Messbereiche

Wendeanzeiger können mit nur einem oder mit mehreren Messbereichen ausgestattet sein. Folgende Messbereiche werden empfohlen:

- 30 °/min
- 60 °/min
- 90 °/min
- 180 °/min
- 300 °/min.

Artikel 3.04

Genauigkeit der angezeigten Wendegeschwindigkeit

Der angezeigte Wert darf nicht mehr als 2 % des Bereichsendwertes oder nicht mehr als 10 % vom wahren Wert abweichen. Der jeweils größere Wert ist zulässig (s. Anhang zu diesem Teil II).

Artikel 3.05

Empfindlichkeit

Die Ansprechschwelle darf eine Winkelgeschwindigkeitsänderung von 1 % des eingestellten Bereiches nicht überschreiten.

Artikel 3.06

Funktionsüberwachung

1. Wenn der Wendeanzeiger nicht innerhalb der geforderten Genauigkeitsgrenzen arbeitet, muss dies angezeigt werden.
2. Wenn ein Kreisel benutzt wird, muss die kritische Änderung der Kreisdrehzahl mit einer Anzeige signalisiert werden. Kritisch ist eine Änderung der Kreisdrehzahl, die 10 % Rückgang der Genauigkeit bewirkt.

*Artikel 3.07***Unempfindlichkeit gegen andere typische Schiffsbewegungen**

1. Rollbewegungen mit Neigungswinkeln bis zu 10° bei Winkelgeschwindigkeiten bis zu 4°/s dürfen keine über die Toleranzgrenzen hinausgehenden Messfehler verursachen.
2. Stoßförmige Belastungen, wie sie zum Beispiel beim Anlegen auftreten können, dürfen keine bleibenden, über die Toleranzgrenzen hinausgehenden, Anzeigefehler verursachen.

*Artikel 3.08***Unempfindlichkeit gegen magnetische Felder**

Der Wendeanzeiger muss unempfindlich sein gegen Magnetfelder, die üblicherweise an Bord von Schiffen auftreten können.

*Artikel 3.09***Tochtergeräte**

Tochtergeräte müssen alle Anforderungen erfüllen, die an Wendeanzeiger gestellt werden.

*KAPITEL 4***Technische Mindestanforderungen an Wendeanzeiger***Artikel 4.01***Bedienung**

1. Alle Bedienorgane müssen so angebracht sein, dass während ihrer Betätigung keine korrespondierende Anzeige abgedeckt wird und die Radarnavigation ohne Einschränkung möglich bleibt.
2. Alle Bedienorgane und Anzeigen müssen mit einer blendungsfreien, für alle Lichtverhältnisse geeigneten Beleuchtung ausgerüstet sein, die mit einem unabhängigen Einsteller bis auf Null eingestellt werden kann.
3. Der Betätigungssinn von Bedienorganen muss so sein, dass Betätigungen nach rechts oder nach oben eine positive und Betätigungen nach links oder nach unten eine negative Auswirkung auf die Stellgröße haben.
4. Wenn Drucktasten benutzt werden, müssen diese so gestaltet sein, dass sie auch durch Ertasten gefunden und betätigt werden können. Außerdem müssen sie einen deutlich spürbaren Druckpunkt haben. Bei Mehrfachbelegung von Drucktasten muss deutlich erkennbar sein, welche hierarchische Ebene aktiv ist.

*Artikel 4.02***Dämpfungseinrichtungen**

1. Das Sensorsystem soll kritisch bedämpft sein. Die Dämpfungszeitkonstante (63 % des Endwertes) darf 0,4 s nicht überschreiten.
2. Die Anzeige muss kritisch bedämpft sein.

Es darf ein Bedienorgan zur zusätzlichen Vergrößerung der Anzeigebedämpfung vorhanden sein.

Keinesfalls darf die Dämpfungszeitkonstante 5 s überschreiten.

*Artikel 4.03***Anschluss von Zusatzgeräten**

1. Wenn der Wendeanzeiger eine Möglichkeit zum Anschluss von Tochteranzeigen oder ähnlichem besitzt, muss das Wendegeschwindigkeitssignal als analoges elektrisches Signal zur Verfügung stehen. Darüber hinaus kann der Wendeanzeiger eine digitale Schnittstelle nach Nummer 2 besitzen.

Das Signal muss galvanisch von Masse getrennt und als proportionale Analogspannung mit 20 mV/°/min $\pm$ 5 % und einem Innenwiderstand von maximal 100 Ω verfügbar sein.

Die Polarität muss positiv für Steuerborddrehung und negativ für Backborddrehung des Schiffes sein.

Die Ansprechschwelle darf einen Wert von 0,3°/min nicht überschreiten.

Der Nullpunktfehler darf im Temperaturbereich von 0 °C bis 40 °C einen Wert von 1°/min nicht überschreiten.

Bei eingeschaltetem Wendeanzeiger und bewegungsloser Aufstellung des Sensors darf die Störspannung im Ausgangssignal, gemessen hinter einem Tiefpassfilter erster Ordnung mit 10 Hz Bandbreite, 10 mV nicht überschreiten.

Das Wendegeschwindigkeitssignal muss mit einer nicht über die Grenzen nach Artikel 4.02 Nummer 1 hinausgehenden Bedämpfung verfügbar sein.

2. Eine digitale Schnittstelle muss nach Europäischen Normen EN 61162-1: 2008, EN 61162-2: 1998 und EN 61162-3: 2008 ausgeführt sein.

3. Zum Schalten eines externen Alarms muss ein Schaltkontakt vorhanden sein. Dieser Schaltkontakt muss galvanisch vom Wendeanzeiger getrennt sein.

Der externe Alarm muss durch Schließen des Schaltkontaktes jeweils aktiviert werden, wenn

- a) der Wendeanzeiger ausgeschaltet ist, oder
- b) der Wendeanzeiger nicht betriebsbereit ist, oder
- c) die Funktionsüberwachung wegen eines unzulässig hohen Fehlers (Artikel 3.06) angesprochen hat.

KAPITEL 5

Prüfbedingungen und Prüfverfahren für Wendeanzeiger

Artikel 5.01

Sicherheit, Belastungsfähigkeit und elektromagnetische Verträglichkeit

Die Prüfung der Stromversorgung, der Sicherheit, der gegenseitigen Beeinflussung von Bordgeräten, des Kompassschuttabstandes, der klimatischen Belastbarkeit, der mechanischen Belastbarkeit, der Umweltbelastbarkeit, der Lärmemission und der elektromagnetischen Verträglichkeit erfolgt entsprechend der Europäischen Norm EN 60945: 2002.

Artikel 5.02

Abgestrahlte Funkstörungen

Die Messungen der abgestrahlten Funkstörungen werden entsprechend der Europäischen Norm EN 60945: 2002 im Frequenzbereich von 30 MHz bis 2000 MHz durchgeführt.

Die Anforderungen nach Artikel 2.02 Nummer 2 müssen erfüllt sein.

Artikel 5.03

Prüfverfahren

1. Der Wendeanzeiger wird unter Nennbedingungen und unter Extrembedingungen geprüft. Dabei werden die Betriebsspannung und die Umgebungstemperatur bis zu den vorgeschriebenen Grenzen verändert.

Außerdem werden Funksender zur Erzeugung der Grenzfeldstärken in der Umgebung des Wendeanzeigers betrieben.

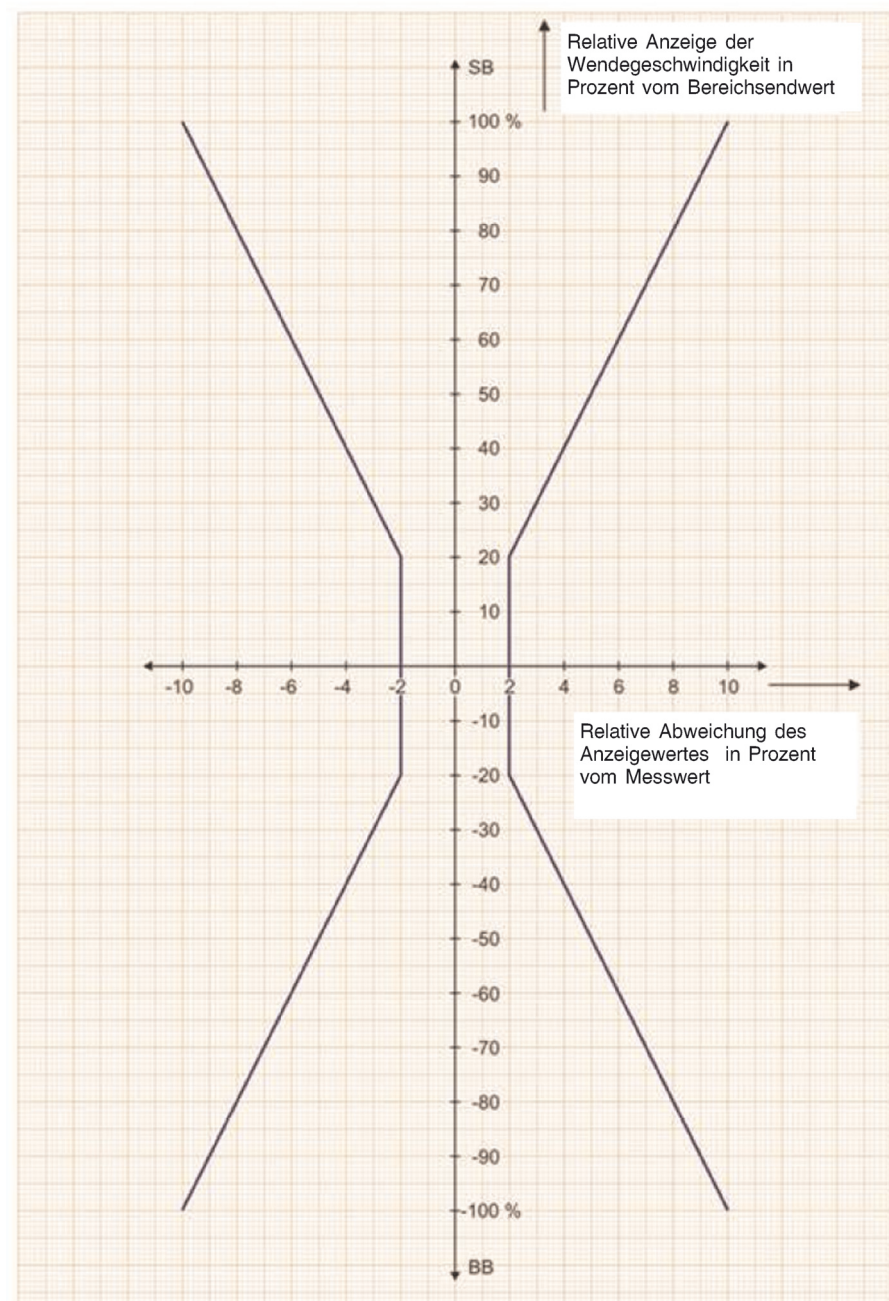
2. Unter den Bedingungen nach Nummer 1 muss der Anzeigefehler innerhalb der in dem Anhang dargestellten Toleranzgrenzen liegen.

3. Alle Mindestanforderungen der Kapitel 2 bis 4 müssen erfüllt sein.

Anhang

Bild 1

Fehlergrenzen für Wendeanzeiger



TEIL III

Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Binnenschifffahrt*Inhaltsverzeichnis*

- Artikel 1 — Allgemeines
- Artikel 2 — Anerkannte Fachfirmen
- Artikel 3 — Anforderungen an die Bordstromversorgung
- Artikel 4 — Einbau der Radarantenne
- Artikel 5 — Einbau des Radarsichtgeräts und des Bedienteils
- Artikel 6 — Einbau des Wendeanzeigers
- Artikel 7 — Einbau des Positionssensors
- Artikel 8 — Einbau- und Funktionsprüfung
- Artikel 9 — Bescheinigung über Einbau und Funktion

*Artikel 1***Allgemeines**

1. Der Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradar- und Wendeanzeigeranlagen muss nach den folgenden Bestimmungen erfolgen.
2. Es dürfen nur Geräte eingebaut werden, die
 - a) eine Typgenehmigung nach
 - aa) Teil I Artikel 6 oder
 - bb) Teil II Artikel 1.05 oder
 - b) eine nach Teil VI als gleichwertig anerkannte Typgenehmigung besitzen und die
 - c) eine entsprechende Typgenehmigungsnummer tragen.

*Artikel 2***Anerkannte Fachfirmen**

1. Der Einbau oder Austausch sowie die Reparatur oder Wartung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern darf nur von Fachfirmen, die von der zuständigen Behörde anerkannt sind, durchgeführt werden.

Die für die Anerkennung zuständigen Behörden sind der Europäischen Kommission bekannt zu geben.
2. Die Anerkennung kann von der zuständigen Behörde widerrufen werden.
3. Die zuständige Behörde teilt der Europäischen Kommission die von ihr anerkannten Fachfirmen umgehend mit.

*Artikel 3***Anforderungen an die Bordstromversorgung**

Die Stromzuführungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger müssen jeweils eine eigene Absicherung haben und möglichst ausfallsicher sein.

*Artikel 4***Einbau der Radarantenne**

1. Die Radarantenne soll so nahe wie möglich über der Mittellängsachse des Schiffes eingebaut werden. Im Strahlungsbereich der Antenne soll sich kein Hindernis befinden, das Fehlechos oder unerwünschte Abschattungen verursachen kann; gegebenenfalls muss die Antenne auf dem Vorschiff installiert werden. Die Aufstellung und die Befestigung der Radarantenne in der Betriebsposition müssen so stabil sein, dass die Navigationsradaranlage mit der geforderten Genauigkeit arbeiten kann.
2. Nachdem der Einbauwinkelfehler korrigiert worden ist, darf nach dem Einstellen des Radarbildes die Abweichung zwischen Vorauslinie und Schiffslängsachse nicht größer als 1° sein.

*Artikel 5***Einbau des Radarsichtgeräts und des Bedienteils**

1. Radarsichtgerät und Bedienteil müssen im Steuerhaus so eingebaut werden, dass die Auswertung des Radarbildes und die Bedienung der Navigationsradaranlage mühelos möglich sind. Die azimutale Anordnung des Radarbildes muss mit der natürlichen Lage der Umgebung übereinstimmen. Halterungen und verstellbare Konsolen sind so zu konstruieren, dass sie in jeder Lage ohne Eigenschwingung arretiert werden können.
2. Während der Radarfahrt darf künstliches Licht keine Reflexionen in Richtung des Radarbeobachters hervorrufen.
3. Wenn die Bedienteile nicht im Sichtgerät eingebaut sind, müssen sie sich in einem Gehäuse befinden, das nicht mehr als 1 m vom Bildschirm entfernt angeordnet sein darf. Drahtlose Fernbedienungen sind nicht erlaubt.
4. Falls Tochtergeräte eingebaut werden, unterliegen sie den Vorschriften, die für Navigationsradaranlagen gelten.

*Artikel 6***Einbau des Wendeanzeigers**

1. Der Wendeanzeiger muss vor dem Rudergänger in dessen Blickfeld angebracht sein.
2. Das Sensorteil ist möglichst mittschiffs, horizontal und auf die Längsachse des Schiffes ausgerichtet einzubauen. Der Einbauort soll möglichst schwingungsfrei sein und nur geringen Temperaturschwankungen unterliegen. Das Anzeigergerät ist möglichst über dem Radarsichtgerät einzubauen.
3. Falls Tochtergeräte eingebaut werden, unterliegen sie den Vorschriften, die für Wendeanzeiger gelten.

*Artikel 7***Einbau des Positionssensors**

Für Inland-ECDIS-Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden, muss der Positionssensor (z. B. DGPS-Antenne) so eingebaut werden, dass er die bestmögliche Genauigkeit erzielt und durch Aufbauten und Sendeanlagen an Bord möglichst wenig beeinträchtigt wird.

*Artikel 8***Einbau- und Funktionsprüfung**

Vor der ersten Inbetriebnahme nach dem Einbau, bei Erneuerungen oder Verlängerungen des Gemeinschaftszeugnisses (ausgenommen nach Artikel 2.09 Nummer 2 des Anhangs II) sowie nach jedem Umbau am Schiff, der die Betriebsverhältnisse dieser Anlagen beeinträchtigen könnte, muss von der zuständigen Behörde oder der von ihr beauftragten Prüfstelle oder von einer nach Artikel 2 anerkannten Fachfirma eine Einbau- und Funktionsprüfung durchgeführt werden. Dabei müssen die folgenden Bedingungen erfüllt sein:

- a) Die Stromversorgung ist mit einer eigenen Absicherung versehen;
- b) die Betriebsspannung liegt innerhalb der Toleranz;
- c) die Kabel und deren Verlegung entsprechen den Vorschriften des Anhangs II und gegebenenfalls des ADN;
- d) die Antennendrehzahl beträgt mindestens 24 U/min;
- e) im Strahlungsbereich der Antenne ist an Bord kein Hindernis vorhanden, das die Navigation beeinträchtigt;
- f) der Sicherheitsschalter für die Antenne, sofern vorhanden, ist betriebsbereit;
- g) Sichtgeräte, Wendeanzeiger und Bedienteile sind ergonomisch günstig angeordnet;
- h) die Vorauslinie der Navigationsradaranlage weicht höchstens 1° von der Schiffslängsachse ab;

- i) die Entfernungs- und Azimutdarstellungsgenauigkeit erfüllen die Anforderungen (Messung anhand von bekannten Zielen);
- j) die Linearität im Nahbereich (Pushing und Pulling) ist in Ordnung;
- k) die darstellbare Mindestentfernung beträgt ≤ 15 m;
- l) der Bildmittelpunkt ist sichtbar und nicht größer im Durchmesser als 1 mm;
- m) Fehlechos durch Reflexionen und unerwünschte Abschattungen im Vorausbereich sind nicht vorhanden oder beeinträchtigen die sichere Fahrt nicht;
- n) Seegangecho- und Regenechounterdrückung (STC- und FTC-Preset) und ihre Einstellmöglichkeiten sind in Ordnung;
- o) die Einstellbarkeit der Verstärkung ist in Ordnung;
- p) Bildschärfe und Auflösung sind in Ordnung;
- q) die Wenderichtung des Schiffes entspricht der Anzeige auf dem Wendeanzeiger und die Nullstellung bei Geradeausfahrt ist in Ordnung;
- r) eine Empfindlichkeit der Navigationsradaranlage gegen Aussendungen der Bordfunkanlage oder Störungen von anderen Verursachern an Bord liegt nicht vor;
- s) eine Beeinträchtigung anderer Bordgeräte durch die Navigationsradaranlage oder den Wendeanzeiger ist nicht gegeben.

Zusätzlich für Inland-ECDIS-Geräte:

- t) Der statistische Positionsfehler der Karte darf 2 m nicht überschreiten;
- u) der statische Winkelfehler der Karte darf 1° nicht überschreiten.

Artikel 9

Bescheinigung über Einbau und Funktion

Nach erfolgreicher Prüfung gemäß Artikel 8 stellt die zuständige Behörde, die Prüfstelle oder die anerkannte Fachfirma eine Bescheinigung nach dem Muster in Teil IV aus. Diese Bescheinigung ist ständig an Bord mitzuführen.

Bei Nichterfüllung der Prüfbedingungen wird eine Mängelliste ausgestellt. Eine eventuell noch vorhandene Bescheinigung wird eingezogen oder durch die Prüfstelle oder die anerkannte Fachfirma der zuständigen Behörde übersandt.

TEIL IV

(MUSTER)

Bescheinigung über Einbau und Funktion von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Binnenschifffahrt

Art/Name des Schiffes:

Einheitliche Europäische Schiffsnummer:

Schiffseigner:

Name:

Anschrift:

Navigationsradaranlagen

Anzahl:

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Typgenehmigungsnummer	Seriennummer

Wendeanzeiger

Anzahl:

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Typgenehmigungsnummer	Seriennummer

Hiermit wird bescheinigt, dass die Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger dieses Schiffes den Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG Anhang IX Teil III für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Binnenschifffahrt entsprechen.

Anerkannte Fachfirma/Prüfstelle/zuständige Behörde (*)

Name:

Anschrift:

Stempel/Siegel Ort Datum

Unterschrift

(*) Nicht Zutreffendes streichen

TEIL V

(MUSTER)

1. Verzeichnis der für die Typgenehmigung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern zuständigen Behörden

Staat	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse
Belgien				
Bulgarien				
Dänemark				
Deutschland				
Estland				
Finnland				
Frankreich				
Griechenland				
Italien				
Irland				
Lettland				
Litauen				
Luxemburg				
Malta				
Niederlande				
Österreich				
Polen				

Staat	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse
Portugal				
Rumänien				
Schweden				
Schweiz				
Spanien				
Slowakei				
Slowenien				
Tschechische Republik				
Ungarn				
Vereinigtes Königreich				
Zypern				

Ist keine Behörde angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates keine zuständige Behörde benannt.

2. Verzeichnis der zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Datum der Typgenehmigung	Zuständige Behörde	Typgenehmigungs-Nr.

3. Verzeichnis der aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Datum der Typgenehmigung	Zuständige Behörde	Typgenehmigungs-Nr.

4. Verzeichnis der für den Einbau oder Austausch von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern anerkannten Fachfirmen

Belgien

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Bulgarien

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Dänemark

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Estland

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Finnland

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Frankreich

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Griechenland

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Italien

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Irland

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Lettland

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Litauen

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Luxemburg

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Malta

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Österreich

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Polen

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Portugal

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Rumänien

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Schweden

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Schweiz

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Spanien

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Slowakei

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Slowenien

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Tschechische Republik

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Ungarn

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Vereinigtes Königreich

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

Zypern

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Staat keine Anerkennung ausgesprochen.

5. Verzeichnis der für die Typprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern benannten Prüfstellen

lfd. Nr.	Name	Anschrift	Telefonnummer	E-Mail-Adresse	Staat

TEIL VI

Gleichwertige Anlagen

1. Navigationsradaranlagen: Typgenehmigungen nach Beschluss 1989-II-33 der Zentralkommission der Rheinschifffahrt vom 19. Mai 1989, zuletzt geändert nach Beschluss 2008-II-11 vom 27. November 2008 (*)
2. Wendegeschwindigkeitsanzeiger: Typgenehmigungen nach Beschluss 1989-II-34 der Zentralkommission der Rheinschifffahrt vom 19. Mai 1989, zuletzt geändert nach Beschluss 2008-II-11 vom 27. November 2008 (*)
3. Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, deren Einbau und Funktion dem Beschluss 1989-II-35 der Zentralkommission der Rheinschifffahrt vom 19. Mai 1989, zuletzt geändert nach Beschluss 2008-II-11 vom 27. November 2008 (*), entsprechen (*)

(*) Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschifffahrt.“