

1977	Ausgegeben zu Bonn am 19. Januar 1977	Nr. 3
------	---------------------------------------	-------

Tag	Inhalt	Seite
11. 1. 77	Verordnung über die Vergütungsstufen des Arbeitsentgelts und der Ausbildungsbeihilfe nach dem Strafvollzugsgesetz — Strafvollzugsvergütungsordnung (StVollzVergO)	57
14. 1. 77	Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt (Binnenschiffs-Untersuchungsordnung — BinSchUO)	59
	9502-7, 9502-16-1, 9501-11, 9501-16, 9514-1-3, 9502-6, 9501-17	
29. 12. 76	Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (zu § 4 Nr. 14 Satz 2 des Umsatzsteuergesetzes in der Fassung vom 16. November 1973)	100
	611-10	

Hinweis auf andere Verkündungsblätter

Bundesgesetzblatt Teil II Nr. 1	101
Verkündungen im Bundesanzeiger	102
Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaften	102

Verordnung über die Vergütungsstufen des Arbeitsentgelts und der Ausbildungsbeihilfe nach dem Strafvollzugsgesetz — Strafvollzugsvergütungsordnung (StVollzVergO) —

Vom 11. Januar 1977

Auf Grund des § 48 des Gesetzes über den Vollzug der Freiheitsstrafe und der freiheitsentziehenden Maßregeln der Besserung und Sicherung — Strafvollzugsgesetz (StVollzG) — vom 16. März 1976 (BGBl. I S. 581, 2088), geändert durch Gesetz vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2181), wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

Grundlohn

(1) Der Grundlohn des Arbeitsentgelts (§ 43 Abs. 1 des Strafvollzugsgesetzes) wird nach folgenden Vergütungsstufen festgesetzt:

Vergütungsstufe I == Arbeiten einfacher Art, die keine Vorkenntnisse und nur eine kurze Einweisungszeit erfordern und die nur geringe Anforderungen an die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit oder an die Geschicklichkeit stellen.

Vergütungsstufe II == Arbeiten der Stufe I, die eine Einarbeitungszeit erfordern.

Vergütungsstufe III = Arbeiten, die eine Anlernzeit erfordern und durchschnittliche Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und die Geschicklichkeit stellen.

Vergütungsstufe IV = Arbeiten, die die Kenntnisse und Fähigkeiten eines Facharbeiters erfordern oder gleichwertige Kenntnisse und Fähigkeiten voraussetzen.

Vergütungsstufe V = Arbeiten, die über die Anforderungen der Stufe IV hinaus ein besonderes Maß an Können, Einsatz und Verantwortung erfordern.

(2) Der Grundlohn beträgt in der

Vergütungsstufe I 75 vom Hundert,
Vergütungsstufe II 88 vom Hundert,
Vergütungsstufe III 100 vom Hundert,
Vergütungsstufe IV 112 vom Hundert,
Vergütungsstufe V 125 vom Hundert

der Eckvergütung nach § 43 Abs. 1 Satz 2 des Strafvollzugsgesetzes.

(3) Der Grundlohn nach Absatz 2 kann unterschritten werden, wenn die Arbeitsleistung den Anforderungen der jeweiligen Vergütungsstufe nicht genügt. Während einer Einarbeitungs- oder Anlernzeit darf der Grundlohn um höchstens 20 vom Hundert verringert werden. § 43 Abs. 2 Satz 2 des Strafvollzugsgesetzes bleibt unberührt.

§ 2

Zulagen

(1) Zum Grundlohn können Zulagen gewährt werden

1. für Arbeiten unter arbeitserschwerenden Umgebungseinflüssen, die das übliche Maß erheblich übersteigen, bis zu fünf vom Hundert des Grundlohnes,
2. für Arbeiten zu ungünstigen Zeiten bis zu fünf vom Hundert des Grundlohnes,
3. für Zeiten, die über die festgesetzte Arbeitszeit hinausgehen, bis zu 25 vom Hundert des Grundlohnes.

(2) Eine Leistungszulage kann im Zeitlohn bis zu 30 vom Hundert, im Leistungslohn bis zu 15 vom Hundert des Grundlohnes gewährt werden, wenn die individuelle Arbeitsleistung dies rechtfertigt. Bei der Bemessung der Leistungszulage können berücksichtigt werden:

1. Im Zeitlohn die Arbeitsmenge, die Arbeitsgüte, der Umgang mit Betriebsmitteln und Arbeitsmaterialien, die Leistungsbereitschaft und keine oder nur geringe Fehlzeiten,
2. im Leistungslohn die Arbeitsgüte sowie der Umgang mit Betriebsmitteln und Arbeitsmaterialien.

§ 3

Arbeitsentgelt für arbeitstherapeutische Beschäftigung

Soweit ein Arbeitsentgelt nach § 43 Abs. 3 des Strafvollzugsgesetzes zu zahlen ist, beträgt es in der Regel 75 vom Hundert des Grundlohnes der Vergütungsstufe I.

§ 4

Ausbildungsbeihilfe

(1) Die Ausbildungsbeihilfe (§ 44 Abs. 1 des Strafvollzugsgesetzes) wird vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 nach der Vergütungsstufe III gewährt.

(2) Nach der Hälfte der Gesamtdauer der Maßnahme kann die Ausbildungsbeihilfe nach der Vergütungsstufe IV gewährt werden, wenn der Ausbildungsstand des Gefangenen dies rechtfertigt.

(3) Für die Teilnahme an einem Unterricht nach § 38 Abs. 1 Satz 1 des Strafvollzugsgesetzes oder an Maßnahmen der Berufsfindung kann die Ausbildungsbeihilfe nach der Vergütungsstufe II gewährt werden, wenn dies wegen der Kürze oder des Ziels der Maßnahmen gerechtfertigt ist.

(4) Für die Gewährung von besonderen Zulagen gilt § 2 entsprechend.

§ 5

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (BGBl. I S. 1) in Verbindung mit § 197 des Strafvollzugsgesetzes auch im Land Berlin.

§ 6

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Februar 1977 in Kraft.

Bonn, den 11. Januar 1977

Der Bundesminister der Justiz
Dr. Vogel

**Verordnung
über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt
(Binnenschiffs-Untersuchungsordnung — BinSchUO)**

Vom 14. Januar 1977

Inhaltsübersicht

	§		§
Kapitel 1		Kapitel 4	
Allgemeine Bestimmungen		Zusätzliche Anforderungen im Fahrtbereich 1	
Anwendungsbereich	1.01	Allgemeines	4.01
Fahrtbereiche	1.02	Schiffbauliche Anforderungen	4.02
Anwendung der Rheinschiffs-Untersuchungs- ordnung	1.03	Ausrüstung	4.03
Abweichungen von der Rheinschiffs-Untersuchungs- ordnung	1.04	Kapitel 5	
Fahrten über See	1.05	Abweichungen in den Fahrtbereichen	
Bedingungen und Auflagen	1.06	3-See und 3-Binnen	
Vorübergehende Anordnungen	1.07	Sicherheitsabstand bei offenen Ladeluken	5.01
Pflichten des Eigentümers, Ausrüsters und Schiffs- führers	1.08	Ausrüstung	5.02
Anerkennung anderer Fahrtauglichkeitsbescheini- gungen	1.09	Kapitel 6	
Kapitel 2		Erleichterungen im Fahrtbereich 4	
Verfahren		Freibord und Einsenkungsmarken	6.01
Abweichungen von der Rheinschiffs-Untersuchungs- ordnung	2.01	Sicherheitsabstand	6.02
Schiffsuntersuchungskommissionen	2.02	Ankerausrüstung	6.03
Besondere Antragsunterlagen	2.03	Rettungsmittel	6.04
Untersuchung von Amts wegen	2.04	Kapitel 7	
Kapitel 3		Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe	
Zusätzliche Anforderungen im Fahrtbereich 2		Berechnung der sich aus der freien Decksfläche ergebenden höchstzulässigen Fahrgastzahl	7.01
Begriffsbestimmungen	3.01	Freibord, Sicherheitsabstand und Einsenkungsmar- ken	7.02
Aufbauten, Deckshäuser, Luken	3.02	Schiffskörper	7.03
Fenster und Oberlichter	3.03	Fenster	7.04
Lüfter und sonstige offene Stützen	3.04	Steuerkompaß	7.05
Luftrohre	3.05	Rettungsmittel	7.06
Ein- und Austrittsöffnungen von Rohrleitungen ...	3.06	Befreiung von der Schotteinteilung	7.07
Speigatte, Wasserpforten	3.07	Zusätzliche Anforderungen und Erleichterungen ..	7.08
Sicherheitsabstand	3.08	Anforderungen im Fahrtbereich 1	7.09
Freibord	3.09	Kapitel 8	
Freibordberichtigung	3.10	Erleichterungen für Barkassen und Schiffe	
Mindestfreibord	3.11	auf kurzen Strecken	
Sicherheitsabstand bei offenen Ladeluken	3.12	Erster Abschnitt	
Kennzeichnung der Ebene der zulässigen größten Einsenkung	3.13	Barkassen	
Ankerausrüstung	3.14	Begriffsbestimmung	8.01
Sonstige Ausrüstung	3.15	Schiffskörper	8.02
Rettungsmittel	3.16	Stabilität und höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste	8.03
		Freibord, Sicherheitsabstand und Einsenkungs- marken	8.04

	§		§
Rettungsmittel	8.05	Festigkeit des Wagendecks	9.15
Anker	8.06	Einsenkungsmarken	9.16
Ausrüstung	8.07	Anker	9.17
Zusätzliche Anforderungen	8.08	Eintragung der Fährstelle	9.18
		Seil- und Nachenfähren	9.19
Zweiter Abschnitt			
Schiffe auf kurzen Strecken			
Bau und Ausrüstung	8.09	Kapitel 10	
Kapitel 9			
Sonderbestimmungen für Fähren			
Erster Abschnitt			
Freifahrende Fähren			
Begriffsbestimmungen	9.01	Kapitel 11	
Allgemeines	9.02	Ordnungswidrigkeits-, Übergangs- und	
Querschotte und Unterteilung	9.03	Schlußbestimmungen	
Nachweis der Stabilität	9.04	Ordnungswidrigkeiten	11.01
Berechnung der sich aus der freien Decksfläche ergebenden Anzahl der Fahrgäste	9.05	Weitergeltung bisheriger Fahrtauglichkeitsbescheinigungen	11.02
Freibord, Sicherheitsabstand und Einsenkungsmarken	9.06	Übergangsfristen	11.03
Festigkeit des Wagendecks	9.07	Änderung der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung von 1956	11.04
Kennzeichnung der Fähren	9.08	Änderung der Einführungsverordnung zur Rheinschiffs-Untersuchungsordnung	11.05
Absperrvorrichtungen	9.09	Änderung von Fährvorschriften	11.06
Rettungsmittel	9.10	Änderung der Grenze der Seefahrt	11.07
Anker	9.11	Arbeitsschutzvorschriften	11.08
		Berlin-Klausel	11.09
		Inkrafttreten	11.10
Zweiter Abschnitt			
Seilgebundene Fähren			
Begriffsbestimmungen	9.12	Anlage 1 Besatzungsvorschrift für die Binnenschiffahrt	
Allgemeines	9.13	Anlage 2 Anhang BinSchUO	
Nachweis der Stabilität	9.14	Anlage 3 Fährzeugnis	

Auf Grund des § 3 Abs. 1, 1 a Satz 1 Nr. 1 und Absatz 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9500-01, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch § 13 des Gesetzes vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), und des § 22 Abs. 1 Nr. 1 des Flaggenrechtsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9514-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, wird vom Bundesminister für Verkehr und auf Grund des § 3 Abs. 1 a Satz 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt, vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern verordnet:

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

§ 1.01

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung und ihre Anlagen gelten auf den Bundeswasserstraßen mit Ausnahme des Rheins und der Donau (räumlicher Anwendungsbereich) für

1. See- und Binnenschiffe mit eigener Triebkraft, die zur Beförderung von Fahrgästen gebaut und eingerichtet sind, und der gewerbsmäßigen oder gelegentlichen Beförderung von Personen gegen Entgelt dienen (Fahrgastschiffe),
2. Schleppboote und Schubboote jeder Größe,
3. sonstige See- und Binnenschiffe mit einer Tragfähigkeit von 15 und mehr Tonnen oder, soweit sie nicht zur Güterbeförderung bestimmt sind, mit einer Wasserverdrängung von 15 m³ und mehr,
4. Fahrzeuge, die dem Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen dienen (Fähren), und
 - a) bei höchstzulässiger Einsenkung eine Wasserverdrängung von 15 m³ und mehr haben oder
 - b) der Beförderung von Personen oder von Kraftfahrzeugen, Pferdefuhrwerken oder fahrbaren Geräten (Landfahrzeuge) dienen und
 - im Rahmen eines Gewerbebetriebes oder
 - vom Bund, einem Land oder einer anderen Gebietskörperschaft oder in deren Auftrag verwendet werden,
5. schwimmende Geräte,

6. schwimmende Anlagen und Schwimmkörper, wenn sie fortbewegt werden sollen und hierzu als Sondertransport eine besondere schiffahrtspolizeiliche Erlaubnis erforderlich ist.

Darüber hinaus gelten diese Verordnung und ihre Anlagen auf der Bundeswasserstraße Rhein für Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von zwölf oder weniger Fahrgästen gebaut und eingerichtet sind, sowie für Fähren.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für

1. Seeschiffe, schwimmende Anlagen und Schwimmkörper im räumlichen Anwendungsbereich der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vom 3. Mai 1971 (BGBl. I S. 641) in der jeweils geltenden Fassung und auf der Elbe innerhalb des Hamburger Hafens,
2. Schiffe, Fähren, schwimmende Geräte, schwimmende Anlagen und Schwimmkörper, die ausschließlich im Hamburger Hafen verwendet werden,
3. Schiffe, Fähren, schwimmende Geräte, schwimmende Anlagen und Schwimmkörper der Bundeswehr.

§ 1.02

Fahrtbereiche

(1) Die Bundeswasserstraßen im räumlichen Geltungsbereich dieser Verordnung — mit Ausnahme des Küstenmeeres — werden in Fahrtbereiche eingeteilt.

(2) Der Fahrtbereich 1 umfaßt die Bundeswasserstraße

Ems von der Verbindungslinie zwischen den Leuchttürmen Delfzyl und Knock bis zur Breite 53°30' N und östlich einer von dieser Breite in südwestlicher Richtung über die westlichen Begrenzungstonnen des Umschlagplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems zur niederländischen Küste verlaufenden Geraden.

(3) Der Fahrtbereich 2 umfaßt die Bundeswasserstraßen

Ems von der Hafeneinfahrt Emden bis zur Verbindungslinie zwischen den Leuchttürmen Delfzyl und Knock,

Jade binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Oberfeuer Schillighörn und dem Kirchturm Langwarden,

Weser	von Brake (Unterweser-km 43) bis zur Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Kappel mit dem Nebenarm Schweiburg,	Freiburger Hafenspriel	von den Schleusen bei Freiburg/Elbe bis zur Mündung,
Elbe	von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) mit den Nebenflüssen Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückkau und Stör (jeweils vom Sperrwerk bis zur Mündung) und einschließlich der Nebeneiben,	Oste	vom Mühlenwehr Bremervörde bis zum Oste-Sperrwerk,
Meldorfer Bucht	binnenwärts der Verbindungslinie von der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum,	Pinnau	von der Eisenbahnbrücke in Pinneberg bis zum Pinnau-Sperrwerk,
Flensburger Förde	binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Kekenis-Leuchtturm und Birknak,	Krückkau	von der Wassermühle in Elmshorn bis zum Krückkau-Sperrwerk,
Eckernförder Bucht	binnenwärts der Verbindungslinie von Bokuis-Eck zur Nordostspitze des Festlandes bei Dänisch Nienhof,	Stör	vom Pegel Rensing bis zum Stör-Sperrwerk,
Kieler Förde	von dem durch das nördliche Einfahrtsfeuer zum Nord-Ostsee-Kanal gelegten Breitengrad bis zur Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe.	Eider	vom Gieselaukanal bis zum Eider-Sperrwerk,
		Nord-Ostsee-Kanal	von der Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel bis zu der Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau mit Schirnauer See, Bergstedter See, Aadorfer See, Obereidersee mit Enge, Achterwehler Schiffahrtskanal und Flemhuder See,
(4) Der Fahrtbereich 3-See umfaßt die Bundeswasserstraßen		Kieler Förde	binnenwärts des durch das nördliche Einfahrtsfeuer zum Nord-Ostsee-Kanal gelegten Breitengrades,
Ems	von der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlaß bei Halte bis zur Hafeneinfahrt Emden,	Trave	von der Eisenbahnbrücke und Holstenbrücke (Stadttrave) in Lübeck bis zur Verbindungslinie der beiden äußeren Molenköpfe bei Travemünde mit dem Pötenitzer Wiek und dem Dassower See,
Weser	von der Eisenbahnbrücke in Bremen bis Brake (Unterweser-km 43) einschließlich der Nebenarme Kleine Weser, Rekumer-Loch, Westergate und Rechter Nebenarm,	Schlei	binnenwärts der Verbindungslinie der Molenköpfe Schleimünde.
Leda	von der Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer bis zur Mündung,	(5) Der Fahrtbereich 3-Binnen umfaßt die Bundeswasserstraße	
Hunte	vom Hafen Oldenburg und von 200 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zur Mündung,	Elbe	von der Einmündung des Elbe-Seitenkanals bis zur unteren Grenze des Hamburger Hafens.
Lesum	von der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur Mündung,	(6) Der Fahrtbereich 4 umfaßt die übrigen Bundeswasserstraßen im räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung mit Ausnahme des Küstenmeeres.	
Este	vom Sperrtor bei Buxtehude bis zum Este-Sperrwerk,	(7) Schiffe und schwimmende Geräte werden für einen oder mehrere Fahrtbereiche oder Teile von ihnen zugelassen. Hinsichtlich der Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von zwölf oder weniger Fahrgästen gebaut und eingerichtet sind, wird die Bundeswasserstraße Rhein dem Fahrtbereich 3-Binnen zugerechnet. Eine Fähre wird zum Verkehr zwischen jeweils bestimmten Landstellen nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zugelassen.	
Lühe	von der Mühle 250 m oberhalb der Straßenbrücke am Marschdamm in Horneburg bis zum Lühe-Sperrwerk,		
Schwinge	von der Fußgängerbrücke unterhalb der Güldensternbastion in Stade bis zum Schwinge-Sperrwerk,		

§ 1.03

Anwendung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung

(1) See- und Binnenschiffe sowie schwimmende Geräte müssen im Verkehr den Anforderungen an Bau, Einrichtung und Ausrüstung genügen, wie sie in den Kapiteln 3 bis 12 der Rheinschiffs-Unter-

suchungsordnung (RheinSchUO) — Anlage zur Verordnung zur Einführung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 26. März 1976 — (BGBl. I S. 773) in ihrer jeweils geltenden Fassung festgelegt sind, soweit nicht diese Verordnung etwas anderes bestimmt. Der Nachweis hierüber ist durch das Schiffsattest, vorläufige Attest oder Sonderattest (Anlagen B und D zur RheinSchUO) zu erbringen. In den Fahrtbereichen 3-Binnen und 4 reicht das Schiffsattest aus, wenn es auf der gesamten Bundeswasserstraße Rhein gilt; Fahren benötigen jedoch stets ein Fährzeugnis.

(2) Für Binnenschiffe und schwimmende Geräte, die nicht den Anforderungen genügen, wie sie in der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung, jedoch den hiervon abweichenden Anforderungen genügen, wie sie in dieser Verordnung festgelegt sind, wird das Schiffsattest, vorläufige Attest oder Sonderattest nur für den Verkehr im Geltungsbereich dieser Verordnung außerhalb des Rheins oder auf bestimmten Bundeswasserstraßen (beschränkter Verwendungsbereich) erteilt.

(3) Fahren müssen im Verkehr den Anforderungen an Bau, Einrichtung und Ausrüstung genügen, wie sie in der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung für Fahrgastschiffe festgelegt sind, soweit nicht Kapitel 9 dieser Verordnung etwas anderes bestimmt. Der Nachweis hierüber ist durch das Fährzeugnis (Anlage 3) zu erbringen. Wird die Fähre auch zum sonstigen Schiffsverkehr verwendet, so ist neben dem Fährzeugnis das Schiffsattest erforderlich.

(4) Für schwimmende Anlagen und Schwimmkörper erteilt die Schiffsuntersuchungskommission ein Sonderattest unter den Voraussetzungen, wie sie in der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung festgelegt sind.

§ 1.04

Abweichungen von der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung

(1) In den Fahrtbereichen 1 und 2 müssen Binnenschiffe und schwimmende Geräte im Verkehr zusätzlichen Anforderungen an Bau, Einrichtung und Ausrüstung gegenüber der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung genügen (Kapitel 3 und 4). Der Nachweis hierüber ist durch den besonderen Anhang BinSchUO zum Schiffsattest (Anlage 2) oder durch einen Vermerk im vorläufigen Attest oder Sonderattest zu erbringen. Fahrgastschiffe müssen den zusätzlichen Anforderungen nur insoweit genügen, als Kapitel 7 auf Kapitel 3 oder 4 verweist.

(2) Im Fahrtbereich 3-See müssen Fahrgastschiffe hinsichtlich Fahrgastzahl, Restsicherheitsabstand, Fenster, Rettungsmittel und Ankerausrüstung den in § 7.01 Abs. 1 Nr. 2, § 7.02, § 7.04 Abs. 1 bis 3, § 7.06 und § 7.08 Abs. 2 aufgeführten erhöhten Anforderungen genügen; der Nachweis hierüber ist durch den besonderen Anhang BinSchUO zum Schiffsattest oder durch einen Vermerk im vorläufigen

Attest oder Sonderattest zu erbringen. Für Binnenschiffe mit offenen Ladeluken gilt der nach § 5.01 erhöhte Sicherheitsabstand.

(3) Im Fahrtbereich 4 gelten für Binnenschiffe — ausgenommen Fahrgastschiffe — und schwimmende Geräte gegenüber den Anforderungen der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung die Erleichterungen des Kapitels 6.

(4) Auf Binnenschiffe, die nur im beschränkten Verwendungsbereich zugelassen sind, ist in Abweichung von den jeweils genannten Bestimmungen der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung folgende Regelung anzuwenden:

1. In den Fahrtbereichen 3-See und 3-Binnen gelten die besonderen Anforderungen des Kapitels 5, ausgenommen für Fahrgastschiffe.
2. In allen Fahrtbereichen
 - sind auf Fahrgastschiffe die Sonderbestimmungen des Kapitels 7 anzuwenden,
 - brauchen Binnenschiffe, die ausweislich des Schiffsattestes, vorläufigen Attestes oder Sonderattestes nur auf kurzen Strecken verkehren, und Barkassen nur den geringeren Anforderungen des Kapitels 8 zu genügen,
 - brauchen Schubboote und Schlepp-Schubboote sowie bei Erteilung des Schubvermerks auch Motorschiffe und Schleppboote den Geschwindigkeitsanforderungen des § 10.04 Nr. 2 Buchstabe c RheinSchUO nicht zu genügen; dies gilt auch bei einer weitergeltenden Fahrtauglichkeitsbescheinigung (§ 11.02 Abs. 1).
3. Wo die Rheinschiffs-Untersuchungsordnung auf Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 5. August 1970 (BGBl. I S. 1305 — Anlageband) Bezug nimmt, sind an deren Stelle in ihrer jeweiligen Fassung die entsprechenden Bestimmungen der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 3. März 1971 (BGBl. I S. 178 — Anlageband) oder der Moselschiffahrtspolizeiverordnung vom 8. Juni 1971 (BGBl. I S. 833 — Anlageband) anzuwenden.

(5) Die Sonderbestimmungen des Kapitels 7 sind in Abweichung von den jeweils genannten Bestimmungen der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung auch auf Fahrgastschiffe anzuwenden, die auf dem Rhein zugelassen sind und zur Beförderung von zwölf oder weniger Personen gebaut und eingerichtet sind.

§ 1.05

Fahrten über See

Binnenschiffe und schwimmende Geräte mit Heimortort im Geltungsbereich dieser Verordnung benötigen außerhalb der Fahrtbereiche 1 bis 4 zusätzlich zu Schiffsattest, vorläufigem Attest, Sonderattest oder einer nach § 11.02 Abs. 1 weitergeltenden Fahrtauglichkeitsbescheinigung ein von der See-Berufsgenossenschaft erteiltes Zeugnis. Die See-Berufsgenossenschaft kann Auflagen für Bau, Einrichtung, Ausrüstung und Betrieb machen, die aus Gründen der Schiffssicherheit erforderlich sind.

§ 1.06

Bedingungen und Auflagen

Die Schiffsuntersuchungskommission kann das Schiffsattest und das Fährzeugnis unter Bedingungen erteilen und mit Auflagen versehen; nachträgliche Auflagen sind zulässig.

§ 1.07

Vorübergehende Anordnungen

(1) Anordnungen vorübergehender Art, welche die für den Rhein zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen auf Grund der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung gleichlautend erlassen haben (§ 1.08 RheinSchUO), gelten auch im räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung.

(2) Zu anderen Anordnungen vorübergehender Art ist die für die jeweilige Bundeswasserstraße zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion ermächtigt. Die Anordnungen beschränken sich auf Maßnahmen zur Anpassung an die Entwicklung der Binnenschifffahrt, die bis zu einer Änderung dieser Verordnung oder zu Versuchszwecken erforderlich sind. Sie gelten höchstens drei Jahre.

§ 1.08

Pflichten des Eigentümers, Ausrüsters und Schiffsführers

(1) Der Eigentümer oder, falls ein Ausrüsterverhältnis besteht, der Ausrüster und der Schiffsführer haben das Schiff, die Fähre oder das schwimmende Gerät in einem den Bau-, Einrichtungs- und Ausrüstungsvorschriften (Kapitel 3 bis 12 der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung, Kapitel 3 bis 10 dieser Verordnung) entsprechenden Zustand zu erhalten. Die im Schiffsattest, Fährzeugnis oder der nach §§ 1.09 oder 11.02 Abs. 1 anerkannten oder weitergeltenden Fahrtauglichkeitsbescheinigung eingetragenen Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände müssen sich an Bord befinden.

(2) Der Eigentümer, Ausrüster und Schiffsführer haben dafür zu sorgen, daß

1. die im Schiffsattest oder Fährzeugnis oder in einer sonstigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung (§ 1.09 oder § 11.02 Abs. 1) eingetragene und zusätzlich vermerkte Besatzung während der Fahrt an Bord ist und die in § 66 Abs. 1 letzter Satz der Anlage 1 genannte besondere Anschreibung geführt wird,
2. die Vorschriften über die Beschäftigung von Frauen in der Besatzung (§ 67 der Anlage 1) eingehalten werden.

(3) Der Schiffsführer hat

1. die Vorschriften über die Höchstdauer der Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung während der Fahrt (§ 67 a der Anlage 1) einzuhalten,
2. die jährliche Prüfung der Warnanlage einer fest eingebauten CO₂-Feuerlöschanlage (§ 7.03 Nr. 5 Buchstabe f RheinSchUO) vorzunehmen und diese Prüfungen nachzuweisen; als Nachweis genügt die Eintragung im Schiffstagebuch.

§ 1.09

Anerkennung**anderer Fahrtauglichkeitsbescheinigungen**

(1) Bei Seeschiffen, die keine gefährlichen Güter nach dem ADNR (Anlage zur Verordnung vom 23. November 1971 — BGBl. I S. 1851 —, zuletzt geändert durch die ADNR-Umstellungs- und Änderungsverordnung vom 16. Dezember 1976 — BGBl. I S. 3477 —), befördern und

- die Bundesflagge führen, ersetzt das Sicherheitszeugnis der See-Berufsgenossenschaft, sofern sie
- eine andere Flagge führen, ersetzt ein amtliches Zeugnis, das die Tauglichkeit zur Seefahrt bescheinigt,

das Schiffsattest. Die Anker der Seeschiffe müssen jedoch den Anforderungen des § 7.01 RheinSchUO oder des § 3.14 dieser Verordnung genügen.

(2) Soweit ein Staatsvertrag ein amtliches Zeugnis über die Fahrtauglichkeit eines Binnenschiffs als ausreichend zum Befahren der Bundeswasserstraßen im räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung anerkennt, tritt dieses Zeugnis an die Stelle des Schiffsattestes. Auf der Elbe kann die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord das Zeugnis eines ausländischen Staates auch dann als ausreichend anerkennen, wenn ein Staatsvertrag nicht geschlossen ist.

Kapitel 2**Verfahren**

§ 2.01

Abweichungen von der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung

Für das Verfahren hinsichtlich des Schiffsattestes sind die §§ 2.01 bis 2.18 RheinSchUO anzuwenden; für das Verfahren hinsichtlich des besonderen Anhangs BinSchUO zum Schiffsattest und des Fährzeugnisses sind die §§ 2.01 bis 2.18 RheinSchUO sinngemäß anzuwenden. Es gelten jedoch folgende Abweichungen:

1. Die Schiffsuntersuchungskommission erkennt eine Bescheinigung an, die eine in allen Rheinuferstaaten und Belgien anerkannte Klassifikationsgesellschaft im Rahmen des § 2.12 RheinSchUO erteilt hat. Bei Schiffen und schwimmenden Geräten, die nur im beschränkten Verwendungsbereich zugelassen sind, sowie bei Fähren erkennt die Schiffsuntersuchungskommission nur eine entsprechende Bescheinigung des Germanischen Lloyd an.
2. Die nach § 2.16 RheinSchUO erforderliche Empfehlung der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens
 - a) zur Anerkennung der Gleichwertigkeit anderer als der vorgeschriebenen Werkstoffe, Einrichtungen oder Ausrüstungen,
 - b) über zugelassene technische Neuerungen, die zu Versuchszwecken und für einen begrenzten Zeitraum von den Bestimmungen der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung abweichen,

ist nicht erforderlich, wenn das Binnenschiff oder schwimmende Gerät ausweislich des Schiffsattestes nur zum Verkehr außerhalb des Rheins zugelassen ist; bei Fahren ist die Empfehlung in keinem Fall erforderlich. Im Fall des Buchsaben b ist jedoch die Erlaubnis des Bundesministers für Verkehr erforderlich.

3. Ein Schiffsattest, das auf Grund einer Bescheinigung nach § 4.02 Abs. 1 erteilt ist, gilt höchstens drei Jahre.
4. Der besondere Anhang BinSchUO zum Schiffsattest
 - ist mit einer laufenden Nummer zu versehen,
 - wird in ein Verzeichnis eingetragen,
 - gilt nicht länger als das Schiffsattest.
5. Das Fährzeugnis gilt höchstens fünf Jahre.

§ 2.02

Schiffsuntersuchungskommissionen

(1) Die im Rahmen der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung zuständigen Schiffsuntersuchungskommissionen bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern Hamburg, Bremen, Emden, Minden, Duisburg-Rhein, Koblenz-Rhein, Mannheim und Würzburg sowie beim zuständigen Fachsenator in Berlin sind entsprechend auch im Rahmen dieser Verordnung zuständig.

(2) Anstelle des Schiffers mit Rheinschifferpatent kann bei der Erteilung

— eines Schiffsattestes, das nur im beschränkten Verwendungsbereich gilt, der Inhaber eines Befähigungszeugnisses zum Befahren einer anderen Bundeswasserstraße,

— eines Fährzeugnisses der Inhaber eines Fährführerscheins

als Sachverständiger an der Untersuchung teilnehmen.

§ 2.03

Besondere Antragsunterlagen

(1) Der Eigentümer oder Ausrüster hat alle nach § 2.03 Nr. 2 RheinSchUO erforderlichen zeichnerischen und rechnerischen Unterlagen sowie die Unterlagen für Freibord und Sicherheitsabstand, den Schaltplan für die elektrische Anlage und gegebenenfalls den Nachweis ausreichender Festigkeit und Stabilität rechtzeitig vorzulegen.

(2) Die Schiffsuntersuchungskommission prüft die Stabilitätsrechnung oder läßt sie durch Sachverständige überprüfen. Prüfstellen sind auch das Bundesamt für Schiffsvermessung und der Germanische Lloyd. Die Kosten trägt der Antragsteller.

§ 2.04

Untersuchung von Amts wegen

Untersuchungen von Amts wegen (§ 2.11 RheinSchUO) kann jede Wasser- und Schifffahrtsdirektion anordnen.

Kapitel 3

Zusätzliche Anforderungen im Fahrtbereich 2

§ 3.01

Begriffsbestimmungen

In diesem Kapitel bedeutet

- a) „Spül- und Klappschute“ ein Schiff, das als Spül- und Klappschute verwendet wird und das mit seitlichen Luftkästen von solcher Größe versehen ist, daß es bei einer homogenen Füllung des Laderaums bis zur Oberkante des Laderaumsülls mit einem Füllgut von 2,2 t/m³ Schüttgewicht nicht tiefer als bis zu der in den einzelnen Fahrtbereichen zulässigen Ebene der größten Einsenkung eintaucht;
- b) „Freiborddeck“ in der Regel das oberste, dem Wetter und der See ausgesetzte durchlaufende Deck, bis zu dem die wasserdichten Schotten hochgeführt sind, unter dem alle Öffnungen in der Außenhaut mit wasserdichten Verschlüssen versehen sind und von dem aus die Freiborde zu messen sind; bei Schiffen mit unterbrochenem Freiborddeck gelten die niedrigste Linie des freiliegenden Decks und ihre Verlängerung parallel zum oberen Teil des Decks als Freiborddeck;
- c) „Sicherheitsabstand“ allgemein der Abstand nach § 1.01 Buchstabe y RheinSchUO; sofern jedoch in dieser Verordnung der Sicherheitsabstand in Verbindung mit einem bestimmten Bauteil des Fahrzeugs genannt wird, bezieht sich der Sicherheitsabstand auf den tiefsten nicht mehr wasserdichten Punkt an diesem Bauteil;
- d) „Sprungkurve“ der Verlauf der Schnittlinie des Decks oder des Gangbords mit der Außenhaut;
- e) „Sprunghöhe“ der an den Schiffsenden gemessene senkrechte Abstand des Sprungs von einer Ebene, die parallel zur Ebene der größten Einsenkung liegt und mittschiffs die Sprungkurve berührt oder schneidet.

§ 3.02

Aufbauten, Deckshäuser, Luken

(1) Aufbauten, Deckshäuser und Luken, die bei der Berichtigung des Grundfreibords berücksichtigt werden oder die im wellenschlaggefährdeten Bereich des Fahrzeugs über süllosen Decksöffnungen errichtet sind, müssen als geschlossene Aufbauten nach § 4.01 Buchstabe d RheinSchUO ausgeführt sein. Ihre Türen und sonstigen Öffnungen — ausgenommen Fenster — müssen mit Süllen von mindestens 15 cm Höhe versehen sein. Die gleiche Süllhöhe ist auch für Einstiegluken und Mannlöcher auf dem Freiborddeck vorzusehen. Die Süllhöhe kann geringer sein, wenn die Türen und sonstigen Öffnungen wasserdicht verschließbar sind und wenn die Benutzung während der Fahrt ausgeschlossen ist.

(2) Alle äußeren Türen von Aufbauten und Deckshäusern nach Absatz 1 sowie von Niedergängen und Einstiegluken, die Zugang zu Räumen unter

dem Freiborddeck gewähren, müssen sprühwasser- und wetterdicht verschließbar sein und aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff oder aus Holz bestehen. Die Türen und ihre Rahmen müssen von ausreichender Festigkeit sein.

(3) Der Sicherheitsabstand bis zum tiefsten nicht mehr wasserdichten Punkt an Türen und sonstigen verschließbaren Öffnungen muß mindestens dem Sicherheitsabstand für sprühwasser- und wetterdichte Luken (60 cm) entsprechen.

(4) Der Sicherheitsabstand bis zum tiefsten nicht mehr wasserdichten Punkt an nicht verschließbaren Öffnungen muß mindestens dem für offene Luken vorgeschriebenen Sicherheitsabstand (1,00 m) entsprechen.

(5) Die Abdeckung wasserdichter Luken muß folgenden Anforderungen genügen:

1. Die tragenden Einzelteile müssen aus Stahl oder einem anderen, gleichwertigen Werkstoff hergestellt sein.
2. Die Festigkeit und Konstruktion der Einzelteile muß
 - einer Belastung durch Wasser von 1,00-h t/m² zuzüglich Eigengewicht der Deckel mindestens jedoch 0,15 t/m² zuzüglich Eigengewicht der Deckel,
 - einer Belastung durch Personen von 0,075 t als Punktlast

standhalten. Dabei ist „h“ der in Metern gemessene Abstand des tiefsten Punkts der Lukenabdeckung von der Ebene der zulässigen größten Einsenkung.

Darüber hinaus ist bei Tankschiffen mindestens der Prüfdruck der Tanks zu berücksichtigen.

(6) Die wasserdichte Abdichtung der Lukendeckel muß durch Schraubverschlüsse oder Vorreiber erfolgen; dies gilt bei seemäßig verschalkten Luken als erfüllt.

(7) Die Abdichtung sprühwasser- und wetterdichter Luken muß folgenden Anforderungen genügen:

1. Die tragenden Einzelteile müssen aus Holz, Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff hergestellt sein.
2. Die Festigkeit und Konstruktion der Einzelteile muß den Anforderungen des Absatzes 5 Nr. 2 entsprechen.
3. Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, mit denen die Lukenabdeckungen und ihre Einzelteile gegen Abheben durch Wind oder Wellenschlag gesichert werden können.

(8) Sprühwasser- und wetterdichte Lukendeckel brauchen nicht besonders abgedichtet zu werden, wenn das Eigengewicht der Deckel und die Form der Lukenverschlüsse eine ausreichende Abdichtung bewirken.

(9) Sofern Deckel von Einstiegluken und Mannlöchern nicht durch Verschraubungen gesichert sind, müssen sie durch Scharniere fest mit dem Schiff verbunden sein.

§ 3.03

Fenster und Oberlichter

(1) Fenster und Oberlichter gelten als

1. wasserdicht, wenn sie nicht geöffnet werden können und ihre Ausführung mindestens der Baureihe B der Norm ISO/R 1751 *) entspricht. Dies gilt auch für Klappfenster;
2. sprühwasser- und wetterdicht, wenn sie geöffnet werden können, ihr Sicherheitsabstand mindestens dem sprühwasser- und wetterdichter Luken (60 cm) und ihre Ausführung als runde Fenster mindestens der Baureihe C der Norm ISO/R 1751, und als rechteckige Fenster mindestens der Baureihe D der Norm ISO/R 3903 *) entsprechen;
3. offen, wenn ihre Ausführung nicht den unter a) oder b) angegebenen Normen entspricht — ihr Sicherheitsabstand muß mindestens dem für offene Luken (1,00 m) entsprechen.

(2) Unterhalb des Freiborddecks angeordnete zu öffnende Fenster müssen folgenden Anforderungen genügen:

1. Sie müssen wasserdicht verschließbar und mit einer Seeschlagblende versehen sein.
2. Der Sicherheitsabstand muß mindestens 30 cm betragen.

(3) Oberhalb des Freiborddecks liegende Fenster und Oberlichter müssen folgenden Anforderungen genügen:

1. Sie müssen wasserdicht verschließbar sein.
2. Liegt die Unterkante von Fenstern mindestens 5 cm, die Unterkante von Oberlichtern mindestens 15 cm oberhalb des Freiborddecks, so dürfen sie sprühwasser- und wetterdicht sein. Liegt hierbei die Unterkante von Fenstern und Oberlichtern unterhalb des Sicherheitsabstands nach Absatz 1 Nummer 2, müssen sie mit Blenden versehen sein.
3. Offene Fenster dürfen nur oberhalb des Sicherheitsabstandes für offene Luken (1 m) liegen.
4. Sind Blenden nicht erforderlich, muß für jede Fenstergröße eine lose Blende mitgeführt werden.

(4) Anstelle von Fenstern des ISO-Typs können Fenster verwendet werden, die einer entsprechenden nationalen Norm entsprechen.

§ 3.04

Lüfter und sonstige offene Stützen

(1) Freiliegende Lüfter und sonstige offene Stützen, die nicht durch geschlossene Aufbauten geschützt sind, müssen mit wasserdichten Säulen aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff versehen sein. Die Säule müssen kräftig gebaut und fest mit dem Deck verbunden sein.

(2) Die Höhe der Säule über dem Freiborddeck muß mindestens 45 cm betragen.

*) zu beziehen durch DIN-Deutsches Institut für Normung, Burggrafenstraße 4-7, 1000 Berlin 30

(3) Der Sicherheitsabstand bis zur Oberkante der Sülle muß mindestens dem für offene Luken (1,00 m) entsprechen.

(4) Es müssen Vorrichtungen zum Verschließen der Lüfter vorhanden sein, die eine sprühwasser- und wetterdichte Abdichtung gewährleisten.

§ 3.05

Luftrohre

(1) Die über das Freiborddeck hinausführenden Luftrohre müssen aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff gefertigt sein. Die Rohre müssen starkwandig sein; sie müssen wasserdicht und fest mit dem Deck verbunden sein. Sie sind mit Verschlusseinrichtungen zu versehen, die das Eindringen von Wasser für kurze Zeit verhindern können.

(2) Die Höhe des Überlaufpunkts der Luftrohre über dem Freiborddeck muß mindestens 45 cm betragen.

(3) Der Sicherheitsabstand bis zum Überlaufpunkt der Luftrohre muß mindestens dem für geschlossene Luken (60 cm) entsprechen.

§ 3.06

Ein- und Austrittsöffnungen von Rohrleitungen

(1) Alle nach diesen Paragraphen erforderlichen Außenhautarmaturen müssen aus einem für den Schiffbau zugelassenen Norm-Werkstoff bestehen. Bei Grauguß muß mindestens GG 20 oder eine Sorte mit höherer Zugfestigkeit verwendet werden. Alle unter diesen Paragraphen fallenden Rohre müssen aus Stahl oder einem anderen zugelassenen gleichwertigen Werkstoff von ausreichender Dicke sein.

(2) Jeder mit dem Betrieb der Haupt- und Hilfsmaschinenanlage in Verbindung stehende Einlaß und Ausguß ist an der Außenhaut mit einer Absperrarmatur zu versehen. Auslässe von Lenzpumpen müssen an der Außenhaut mit absperrbaren Rückschlagventilen versehen sein.

(3) Bei Sanitär- und sonstigen Ausgüssen ohne Verschlusarmatur aus Räumen unterhalb des Freiborddecks oder aus sprühwasser- und wetterdicht geschlossenen Aufbauten oder Deckshäusern auf dem Freiborddeck muß der Sicherheitsabstand bis zur Oberkante des Abort-Fallrohres oder der Ausgußleitung mindestens dem Sicherheitsabstand für sprühwasser- und wetterdichte Luken (60 cm) entsprechen. Falls das Abort- oder Ausgußbecken aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff besteht und das Abort-Fallrohr oder das Ausgußbecken fest und wasserdicht mit diesem Becken verbunden ist, kann der Sicherheitsabstand bis zur Oberkante des Beckens gemessen werden.

(4) Der Sicherheitsabstand nach Absatz 3 kann auf 30 cm verringert werden, wenn die Rohre mit einem Absperrschieber oder Absperrventil versehen sind, dessen Bedienungsvorrichtung in unmittelbarer Nähe des Abort- oder Ausgußbeckens angebracht und leicht zugänglich ist. Der Absperrschieber oder das Absperrventil braucht dabei nicht am unteren Ende der Rohre angebracht zu sein.

(5) Bei Aborten und Ausgüssen, die für den Gebrauch unterhalb der Ebene der größten Einsenkung geeignet sind, z. B. Pumpklosetts, braucht ein Sicherheitsabstand nicht eingehalten zu werden. Die nach außenbords gehenden Rohre dieser Einrichtungen müssen jedoch mit einem Absperrschieber versehen sein, dessen Bedienungseinrichtung in unmittelbarer Nähe des Abort- und Ausgußbeckens angebracht und leicht zugänglich sein muß.

(6) Abgasleitungen, die in der Nähe der Ebene der größten Einsenkung enden, sind durch hochgeführte Rohrbogen oder Einrichtungen gleicher Wirkung gegen das Eindringen von Wasser zu schützen.

(7) Alle Armaturen an der Außenhaut bzw. deren Fernbedienstellen sollen leicht erreichbar sein. Wasser-Ein- und Auslaßarmaturen müssen von oberhalb der Flurplatten betätigt werden können. Hähne an der Außenhaut sind so einzurichten, daß der Hahnschlüssel nur abgenommen werden kann, wenn der Hahn geschlossen ist. Für den Öffnungszustand der Absperr-Armaturen sind Anzeigevorrichtungen vorzusehen, wenn die Stellung anders nicht zu erkennen ist.

(8) Sofern Rohrleitungen ohne Absperrorgan unterhalb des Freiborddecks durch die Außenhaut des Schiffes geführt werden dürfen, müssen die Rohre bis zum nächsten Absperrorgan mit einer Wanddicke gleich der Außenhautbeplattung an den Schiffsenden ausgeführt werden; eine größere Wanddicke als 8 mm ist nicht erforderlich.

(9) Die in den Absätzen 2 bis 6 genannten Armaturen dürfen nur mit Hilfe von Verstärkungsflanschen oder dickwandigen Stützen an der Bordwand befestigt werden.

§ 3.07

Speigatte, Wasserpforten

(1) Sofern ein Fahrzeug mit einem durchgehenden Schanzkleid versehen ist, muß überkommenes Wasser schnell ablaufen können. Es müssen Speigatte in genügender Anzahl und Größe vorhanden sein. Speigatte aus Aufbauten oder Deckshäusern, die nicht wetterdicht geschlossen sind, müssen nach außenbords führen. Speigatte von freiliegenden Decks müssen aus Stahlrohr sein, dessen Wandstärke der Stärke der Außenhautplatten an den Schiffsenden entspricht; sie braucht jedoch nicht mehr als 8 mm zu betragen.

(2) Wasserpforten sind dann erforderlich, wenn auf dem Freiborddeck ein durchgehendes Schanzkleid vorhanden ist.

(3) Der erforderliche Mindestquerschnitt F von Wasserpforten auf jeder Schiffseite beträgt bei einer Länge l des durchlaufenden Schanzkleids in m^2

$$F = 0,1 \cdot l$$

Bei Schanzkleidhöhen über 1,2 m ist der errechnete Querschnitt um $0,004 m^2$ pro Meter Schanzkleidlänge und je 0,1 m Differenz der Schanzkleidhöhe zu vergrößern. Bei Schanzkleidhöhen unter 0,9 m darf der Querschnitt sinngemäß im gleichen Verhältnis vermindert werden.

(4) Bei Schiffen mit durchlaufenden Lukenlängssäulen sind die errechneten Querschnitte von Wasserpforten wie folgt zu vergrößern:

Verhältnis $\frac{\text{Lukenbreite}}{\text{Schiffsbreite}}$	Verhältnis $\frac{\text{Querschnitt F}}{\text{Schanzkleidfläche}}$
0,40	0,20
0,75	0,10

(5) Die Wasserpforten sollen möglichst gleichmäßig verteilt und dicht über Deck angeordnet werden.

(6) Die Öffnungen im Schanzkleid sind durch Riegel oder Stangen zu sichern, deren maximaler Abstand nicht größer als 23 cm sein darf. Werden Klappen angeordnet, sind nichtrostende Bolzen und Lager zu verwenden; die Gangbarkeit der Klappen muß sichergestellt sein.

(7) Bei den Schiffen mit offenen Aufbauten sind größere Querschnitte als nach den Absätzen 1 bis 6 vorgeschrieben vorzusehen; sie müssen eine einwandfreie Entwässerung gewährleisten.

(8) Im Bereich von Trunks auf freiliegenden Teilen des Freiborddecks ist mindestens über die halbe Trunklänge eine offene Reling anzubringen. Es kann jedoch ein freier Wasserpfortenquerschnitt von 33 vom Hundert der gesamten Schanzkleidfläche im unteren Bereich des Schanzkleids angebracht werden.

§ 3.08

Sicherheitsabstand

(1) Der Sicherheitsabstand von der Ebene der größten Einsenkung bis zum tiefsten nicht mehr wasserdichten Punkt an den einzelnen Bauteilen muß mindestens betragen:

1. bei ausreichend starken, sprühwasser- und wetterdicht abgeschlossenen Luken und sonstigen Öffnungen: 60 cm,
2. bei nicht ausreichend starken Abdeckungen oder nicht sprühwasser- und wetterdicht abgeschlossenen Luken und sonstigen Öffnungen: 1,00 m.

(2) Die Voraussetzungen nach Absatz 1 Nr. 1 sind als gegeben anzusehen, wenn die Lukenabdeckungen dem § 3.02 Abs. 5 bis 8 entsprechen.

(3) Bei einem Schiff, das als Spül- oder Klappschute gebaut ist und bei dem das Produkt aus dem Laderauminhalt bis Oberkante-Süll in Kubikmetern multipliziert mit dem Wert 2,2 t/m³ nicht größer ist als die Tragfähigkeit des Schiffes bei der durch Einsenkungsmarken gekennzeichneten größten Einsenkung, muß der Sicherheitsabstand bis zur Oberkante des Ladelukensülls mindestens 60 cm betragen. Wird das Schiff nicht als Spül- oder Klappschute verwendet, gilt der Sicherheitsabstand nach Absatz 1 Nr. 2.

§ 3.09

Freibord

Für Güterschiffe mit durchlaufendem Deck, ohne Sprung und ohne Aufbauten, Deckshäuser oder Lukenschächte beträgt der Freibord 30 cm. Dieser

Wert gilt für Güterschiffe mit Sprung und Aufbauten als Grundfreibord, der nach § 3.10 berichtigt wird.

§ 3.10

Freibordberichtigung

(1) Bei Güterschiffen mit wirksamen Sprung und geschlossenen Aufbauten, Deckshäusern oder Lukenschächten kann der Freibord nach § 4.03 Nr. 2 bis 4 RheinSchUO berichtigt werden. Dabei wird für

- a) den Grundfreibord F_0 , der Wert 300 mm nach § 3.09,
- b) den tatsächlichen Sprung S vorn kein größerer Wert als 2 000 mm und für
- c) den tatsächlichen Sprung S hinten kein größerer Wert als 1 000 mm eingesetzt.

(2) Die Sprunghöhe an den Fahrzeugenden darf die Höhe bis zum Fahrzeugende reichender Aufbauten nicht einschließen.

(3) Bei Berechnungen nach Absatz 1 wird die wirksame Länge des Aufbaus nach folgender Formel berechnet:

$$l_e = l \left(2,5 \frac{b}{B'} - 1,5 \right) \frac{h}{0,6 \cdot 1,2}$$

In dieser Formel bedeutet:

- l_e die wirksame Länge eines Aufbaus in m unabhängig von seiner Lage bezogen auf h ,
- l die tatsächliche Länge des betreffenden Aufbaus in m,
- b die Breite des betreffenden Aufbaus in m,
- B' die Breite des Schiffes gemessen auf der Hälfte der Länge des Aufbaus, Deckshauses oder Lukenschachts in m,
- h die an der Aufbau-, Deckshaus- oder Luken- seite gemessene Höhe des betreffenden Aufbaus in m unter Berücksichtigung der Bestimmung in § 4.01 Buchstabe d RheinSchUO; für Luken ergibt sich h jedoch, indem die Höhe der Sülle um den halben Sicherheitsabstand nach § 3.08 Abs. 1 unter Berücksichtigung der Art der Lukenabdeckung vermindert wird. Für h darf kein größerer Wert eingesetzt werden als $0,6 \times 1,2$ m (d. h. 0,72 m).

Wenn $\frac{b}{B'}$ kleiner ist als 0,6, ist der Wert in der Klammer gleich Null zu setzen (d. h. die wirksame Aufbaulänge l_e wird gleich Null).

§ 3.11

Mindestfreibord

(1) Unter Berücksichtigung der Freibordberichtigung nach § 3.10 darf der Mindestfreibord nicht geringer als 10 cm sein.

(2) Die Schiffsuntersuchungskommission kann jedoch einen Mindestfreibord bis zu 5 cm zulassen, wenn

1. die Freibordberichtigung nach § 3.10 einen geringeren Mindestfreibord ergibt und

2. der Sicherheitsabstand mindestens beträgt:
- bei wasserdicht abgeschlossenen Ladeluken nach § 3.02 Abs. 5 und 6 von Schiffen, die zur Fahrt auf Seeschiffahrtstraßen besonders gebaut sind, 45 cm bis Oberkante Ladelukensüll,
 - bei sprühwasser- und wetterdicht abgeschlossenen Ladeluken nach § 3.02 Abs. 7 und 8 und sonstigen Öffnungen 75 cm,
 - bei nicht ausreichend starken und nicht sprühwasser- und wetterdicht abgeschlossenen Ladeluken und sonstigen Öffnungen 1,20 m,
3. die durchschnittliche Breite des Gangbords höchstens 0,125 B beträgt und
4. das Schiff so gebaut oder eingerichtet ist, daß die Wohnungen und Arbeitsplätze auf dem Vor- und Achterschiff jederzeit gefahrlos erreicht werden können.

§ 3.12

Sicherheitsabstand bei offenen Ladeluken

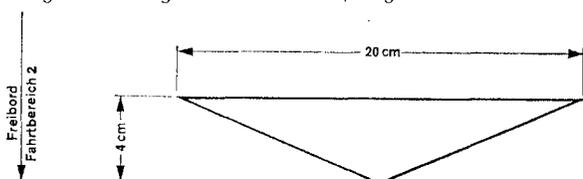
Wenn während einer Fahrt bei einem Fahrzeug, dessen Freibord nur unter Berücksichtigung einer wasserdichten oder sprühwasser- und wetterdichten Lukenabdeckung festgesetzt worden ist, die Ladeluken wegen der Art der Ladung ganz oder teilweise nicht verschlossen werden können, darf im Fahrtbereich 2 mit offenen Luken gefahren werden, sofern mindestens ein Sicherheitsabstand von 1,3 m — gemessen von der Wasserfläche bis zum tiefsten nicht mehr wasserdichten Punkt des Lukensülls — eingehalten wird und von der Schiffsuntersuchungskommission kein größerer Sicherheitsabstand für das Fahrzeug für den betreffenden Fahrtbereich vorgeschrieben worden ist.

§ 3.13

Kennzeichnung der Ebene der zulässigen größten Einsenkung

(1) Die Ebene der zulässigen größten Einsenkung ist für den Fahrtbereich 2 durch besondere Einsenkungsmarken zu kennzeichnen.

(2) Abweichend von § 4.05 Nr. 3 RheinSchUO sind die Einsenkungsmarken als ein gut sichtbares, auf der Spitze stehendes, gleichschenkliges, 4 cm hohes Dreieck mit einer Grundlinie von 20 cm nach der nachstehenden Abbildung auf beiden Seiten des Fahrzeugs so anzubringen, daß die untere Spitze bei der tiefsten zulässigen Einsenkung in der Wasserlinie liegt. Die Markenränder sind auf dem Schiffsrumpf unaustilgbar zu bezeichnen. Es müssen je zwei Marken auf jeder Seite etwa am Ende des ersten und des zweiten Drittels der Länge, oder bei Fahrzeugen von mehr als 40 m Länge je drei auf jeder Seite, und zwar eine mittschiffs und die beiden anderen je im Abstand von etwa einem Sechstel der Länge vom Bug und vom Heck, angebracht sein.



(3) Freibordmarken, die auf Grund anderer Vorschriften amtlich angebracht sind, ersetzen die Einsenkungsmarken nach Absatz 2, sofern sie mindestens den dort vorgeschriebenen Freibord anzeigen.

§ 3.14

Anker-ausrüstung

(1) Abweichend von § 7.01 Nr. 1 RheinSchUO ist für Buganker nur zwei Drittel des danach errechneten Gesamtgewichts erforderlich.

(2) Für die Berechnung des Gesamtgewichts der Heckanker nach § 7.01 Nr. 2 RheinSchUO bleibt Absatz 1 unberücksichtigt.

(3) Jede Bugankerkette muß mindestens 60 m lang sein.

(4) Jede Heckankerkette muß mindestens 50 m lang sein.

§ 3.15

Sonstige Ausrüstung

An sonstigen Ausrüstungsgegenständen müssen vorhanden sein

- die in § 7.02 Nr. 1 RheinSchUO aufgeführten Ausrüstungsgegenstände, ausgenommen die in § 7.02 Nr. 1 Buchstaben a und b RheinSchUO verlangten Geräte, Vorrichtungen und Ersatzlichter,
- die Geräte und Vorrichtungen, die zum Geben der in der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung und Seestraßenordnung vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen sowie zur Bezeichnung der Fahrzeuge erforderlich sind, jedoch genügen als Schallsignalgeräte die in den Fahrtbereichen 3-Binnen und 4 zugelassenen Geräte,
- vom Bordnetz unabhängige Ersatzlichter für
 - die Nachtbezeichnung der Schiffe und schwimmenden Geräte beim Stilliegen,
 - die Nachtbezeichnung manövrierunfähiger Schiffe und schwimmender Geräte,
 - die Nachtbezeichnung stillliegender Schiffe mit bestimmten gefährlichen Gütern.

§ 3.16

Rettungsmittel

(1) Einzel- und Sammelrettungsmittel nach § 7.04 dieser Verordnung und nach § 11.09 Nrn. 3 bis 5 RheinSchUO müssen aus seewasserbeständigen Werkstoffen bestehen. Weichlötungen, die der Abdichtung dienen oder die auf Festigkeit beansprucht werden können, sind nicht erlaubt.

(2) Hohlkörper nicht aufblasbarer Rettungsmittel müssen zur Durchführung von Dichtheitsprüfungen mit einem Schraubverschluß versehen sein.

(3) Ein Drittel der vorgeschriebenen Rettungsringe müssen mit je einer 28 m langen, schwimmfähigen Rettungsleine sowie ein weiteres Drittel mit je einem selbstzündenden, im Wasser nicht verlöschenden Licht versehen sein.

(4) Als Sammelrettungsmittel sind auch Mehrkammer-Schlauchboote zugelassen. Diese müssen mindestens den Anforderungen des § 11.09 Nr. 5 RheinSchUO genügen. Schlauchboote müssen an Bord stets aufgeblasen und einsatzbereit gelagert sein.

(5) Für den Gebrauch in der Seeschifffahrt zugelassene Rettungsmittel werden Rettungsmitteln nach Absatz 1 gleichgestellt. Die Prüfbestimmungen für Rettungsmittel sind einzuhalten.

(6) Für jede an Bord befindliche Person muß ein Platz in einem Sammelrettungsmittel vorhanden sein.

Kapitel 4

Zusätzliche Anforderungen im Fahrtbereich 1

§ 4.01

Allgemeines

Im Fahrtbereich 1 gelten zusätzlich zu den Anforderungen im Fahrtbereich 2 (Kapitel 3) die Anforderungen dieses Kapitels.

§ 4.02

Schiffbauliche Anforderungen

(1) Für Binnenschiffe und schwimmende Geräte muß eine Bescheinigung des Germanischen Lloyd vorgelegt werden, daß das Schiff oder schwimmende Gerät für den Einsatz im Fahrtbereich 1 ausreichende Festigkeit, genügende Stabilität und einen angemessenen Freibord und Verschluszustand hat. Die Bescheinigung muß ausweisen, ob das Fahrzeug ganzjährig oder nur im Sommer (1. April bis 30. September) eingesetzt werden darf.

(2) Offene Binnenschiffe werden für den Fahrtbereich 1 nicht zugelassen. Es können jedoch unter Festsetzung eines besonderen Freibords und eines besonderen Sicherheitsabstands unter bestimmten Auflagen und Bedingungen, insbesondere Wind- und Seegangsbegrenzungen, offene Binnenschiffe auf bestimmten Wasserstraßen zugelassen werden. Auf der Ems zum niederländischen „Nieuwe Eemshaven“ und zur Umschlagreed „Mövensteert“ genügen ein Mindestfreibord von 0,5 m und ein Mindestsicherheitsabstand von 1,2 m.

(3) Außer den nach § 3.13 Abs. 2 erforderlichen Einsenkungsmarken müssen Binnenschiffe und schwimmende Geräte mit zusätzlichen Einsenkungsmarken gleicher Anzahl, Art und Größe versehen sein. Rechts neben jeder zusätzlichen Einsenkungsmarke muß eine 6 cm hohe Kennzahl „1“ angebracht sein.

§ 4.03

Ausrüstung

(1) Binnenschiffe und schwimmende Geräte müssen mit Sprechfunk im beweglichen Seefunkdienst auf UKW für die Sprechwege 1 bis einschließlich 28 ausgerüstet sein.

(2) Als sonstige Ausrüstung ist mindestens erforderlich:

eine elektrische Tagessignallampe,
ein ortsfester geprüfter und kompensierter Magnet-Standardkompaß, mit dem sowohl gepeilt als auch gesteuert werden kann,
ein Handlot,
eine Uhr mit ausreichender Ganggenauigkeit,
ein Doppelglas (mindestens 7 × 50),
sechs rote Fallschirmsignale, amtlich zugelassen,
vier Rettungsringe; von diesen Rettungsringen müssen zwei mit einem Nachtlicht und zwei mit einer 28 m langen Leine ausgestattet sein,
ein amtlich zugelassenes Rettungsfloß,
eine Rettungssignaltafel,
Handbuch „Suche und Rettung“,
amtliche Seekarten für das betreffende Gebiet,
Gezeitenkalender,
Seestraßenordnung und Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (Textausgaben).

Zusätzliche Ausrüstung des Beibootes:

eine Laterne,
eine wasserdichte Blechdose mit 6 Rotfeuern.

(3) Schubleichter brauchen anstelle der Ausrüstung nach Absatz 1 und 2 nur die Einrichtungen, die zur Abgabe der auf Seeschiffahrtsstraßen vorgeschriebenen Sichtzeichen und Schallsignale erforderlich sind.

Kapitel 5

Abweichungen in den Fahrtbereichen 3-See und 3-Binnen

§ 5.01

Sicherheitsabstand bei offenen Ladeluken

Wenn während der Fahrt bei einem Fahrzeug, dessen Freibord nur unter Berücksichtigung einer wasserdichten oder sprühwasser- und wetterdichten Lukenabdeckung festgesetzt worden ist, die Ladeluken wegen der Art der Ladung ganz oder teilweise nicht geschlossen werden können, darf im Fahrtbereich 3-See mit offenen Ladeluken gefahren werden, sofern mindestens ein Sicherheitsabstand von 0,8 m — gemessen von der Wasserfläche bis zum tiefsten nicht mehr wasserdichten Punkt des Lukensülls — eingehalten wird und von der Schiffsuntersuchungskommission kein größerer Sicherheitsabstand für diesen Fahrtbereich vorgeschrieben worden ist.

§ 5.02

Ausrüstung

(1) § 3.14 Abs. 1 und 2 ist anzuwenden.
(2) § 3.15 ist auch im Fahrtbereich 3-See anzuwenden.
(3) Rettungsmittel nach § 3.16 Abs. 4 und 5 sind zugelassen.

Kapitel 6**Erleichterungen im Fahrbereich 4**

§ 6.01

Freibord und Einsenkungsmarken

(1) Die §§ 4.03 und 4.04 RheinSchUO sind nicht anzuwenden.

(2) Die Unterkante der Einsenkungsmarken darf in der Ebene des tiefsten Punkts des Gangbords liegen.

(3) Abweichend von § 4.05 Nr. 3 RheinSchUO bestehen die Einsenkungsmarken aus je einem Rechteck von 30 cm Länge und 2,5 cm Höhe.

§ 6.02

Sicherheitsabstand

(1) Der Sicherheitsabstand sprühwasser- und wetterdichter Türen und sonstiger Öffnungen, ausgenommen Ladeluken, beträgt 15 cm.

(2) Der Sicherheitsabstand nach Absatz 1 ist um 5 cm zu erhöhen, wenn die Öffnungen nicht sprühwasser- und wetterdicht geschlossen werden können.

(3) Bezüglich des Sicherheitsabstands der Ladeluken ist § 4.02 RheinSchUO anzuwenden.

§ 6.03

Ankerrüstung

§ 3.14 Abs. 1 und 2 ist anzuwenden. Binnenschiffe und schwimmende Geräte, die nur zur Fahrt auf Kanälen — nicht auch auf kanalisierten Flußstrecken — zugelassen werden, bedürfen keiner Anker.

§ 6.04

Reittungsmittel

Reittungsmittel nach § 3.16 Abs. 4 und 5 sind zugelassen.

Kapitel 7**Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe**

§ 7.01

Berechnung der sich aus der freien Decksfläche ergebenden höchstzulässigen Fahrgastzahl

(1) Abweichend von § 11.06 Nr. 1 Buchstabe c RheinSchUO setzt die Schiffsuntersuchungskommission die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste wie folgt fest:

1. Im Fahrbereich 1 sowie im Fahrbereich 2 der Elbe unterhalb Glückstadt werden auf den freien Decksflächen auf dem Hauptdeck 1,6 Fahrgäste und auf jedem höher gelegenen Deck oder Decksteil 1,5 Fahrgäste je Quadratmeter gerechnet.
2. Im übrigen Fahrbereich 2 und im Fahrbereich 3-See werden auf den freien Decksflächen auf dem Hauptdeck 2,2 Fahrgäste und auf jedem

höher gelegenen Deck oder Decksteil 1,8 Fahrgäste je Quadratmeter gerechnet.

3. Abweichend von Nummer 2 werden bei Fahrgastschiffen mit einer Länge von weniger als 25 m auf dem Hauptdeck 2,5 Fahrgäste und auf jedem höher gelegenen Deck 2,0 Fahrgäste je Quadratmeter gerechnet.

4. Im Fahrbereich 4 sind die Bestimmungen des § 11.06 RheinSchUO anzuwenden.

(2) Für Schiffe, bei denen ein Hauptdeck ganz oder teilweise fehlt oder bei denen die Außenhaut über ein versenktes Deck wie ein Schanzkleid hinausgeführt ist, gelten die in Absatz 2 für das Hauptdeck angegebenen Werte.

(3) Die nach Absatz 1 und 2 errechnete Anzahl der Fahrgäste ist nur dann die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste, wenn sich nicht aus der Stabilitätsrechnung (§ 11.05 RheinSchUO) und den Vorschriften über Freibord und Sicherheitsabstand (§ 7.02) eine niedrigere Anzahl ergibt.

§ 7.02

Freibord, Sicherheitsabstand und Einsenkungsmarken

(1) In der durch Krängungskräfte nach § 11.05 Nr. 2 Buchstaben a, b und c RheinSchUO hervorgerufenen Lage des Schiffes müssen in den Fahrbereichen 2 bis 4 folgender Restfreibord und Restsicherheitsabstand verbleiben:

1. Bei Schiffen, deren Seitenfenster und deren sonstige Öffnungen in der Außenhaut gegen unbeabsichtigtes Eindringen von Wasser gesichert sind, muß der Restfreibord mindestens 0,20 m betragen. Für die Beschaffenheit der Fenster gilt in den Fahrbereichen 3 und 4 § 11.04 Nr. 2 Satz 2 RheinSchUO, für den Fahrbereich 2 ist § 7.04 dieser Verordnung anzuwenden.

2. Bei Schiffen, deren Seitenfenster geöffnet werden können, oder bei denen sonstige ungesicherte Öffnungen in der Außenhaut vorhanden sind, muß der Restsicherheitsabstand mindestens 0,10 m, der Restfreibord jedoch mindestens 0,20 m betragen.

Bei Schiffen nach § 7.01 Abs. 2 mit einer Wasserverdrängung bis zu 15 m³ in den Fahrbereichen 3-Binnen und 4 sowie bei allen Schiffen dieser Art in den Fahrbereichen 2 und 3-See muß der Restsicherheitsabstand jedoch 0,30 m betragen.

(2) In den Fahrbereichen 2 bis 4 muß der Freibord mindestens der Summe entsprechen

- aus der zusätzlichen seitlichen Eintauchung, die sich, gemessen an der Außenhaut, durch die nach § 11.05 Nr. 2 RheinSchUO errechnete Krängung ergibt und
- aus dem Restfreibord nach Absatz 1.

Der Freibord muß im Fahrbereich 2 mindestens 0,50 m, im Fahrbereich 3-See mindestens 0,30 m und im Fahrbereich 4 mindestens 0,20 m betragen.

(3) In den Fahrtbereichen 2 bis 4 muß der Sicherheitsabstand mindestens der Summe entsprechen

- aus der zusätzlichen seitlichen Eintauchung nach Absatz 2 und
- aus dem Restsicherheitsabstand nach Absatz 1 Nr. 2.

Bei Schiffen ohne durchgehendes Schottendeck muß der Sicherheitsabstand im Fahrtbereich 2 mindestens 1,00 m, im Fahrtbereich 3-See mindestens 0,80 m, im Fahrtbereich 3-Binnen mindestens 0,50 m und im Fahrtbereich 4 mindestens 0,25 m betragen.

(4) Die Ebene der größten Einsenkung ist so festzusetzen, daß sowohl der Freibord nach Absatz 2 als auch der Sicherheitsabstand nach Absatz 3 und die aus §§ 11.03, 11.04 und 11.05 RheinSchUO abgeleiteten Anforderungen eingehalten sind.

(5) An jeder Seite des Schiffes sind etwa in der Mitte der Länge je nach Anzahl der Fahrtbereiche, für die das Schiff zugelassen ist, eine oder mehrere Einsenkungsmarkenpaare (§ 4.05 Nr. 3 RheinSchUO, §§ 3.13, 6.01 dieser Verordnung) anzubringen. Die Lage aller Marken muß im Schiffsattest bezeichnet sein.

§ 7.03

Schiffskörper

Im Fahrtbereich 2 muß der Schiffskörper den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Wattfahrt entsprechen.

§ 7.04

Fenster

(1) In den Fahrtbereichen 2 und 3-See dürfen wasserdichte Fenster unterhalb der Tauchgrenze liegen, wenn sie sich nicht öffnen lassen und wenn sie den Anforderungen für Schiffsfenster der Baureihe B (mittelschwer) der Norm ISO/R 1751 entsprechen. Seeschlagblenden sind nicht erforderlich, wenn die Fenster über der Tauchgrenze liegen. In den Fahrtbereichen 3-Binnen und 4 genügen Schiffsfenster der Baureihe C (leicht) nach der Norm ISO/R 1751.

(2) Soweit runde Fenster als Notausstieg vorgesehen sind, müssen sie der Nenngröße 400 entsprechen.

(3) In den Fahrtbereichen 2 und 3-See sollen rechteckige Fenster den Empfehlungen der Norm ISO/R 3903 Baureihe D entsprechen, soweit sie dem Seeschlag ausgesetzt sein können. Sie dürfen nicht unterhalb der Leckwasserlinie angeordnet sein. Die dafür maßgebende Leckwasserlinie ist die bezüglich der Eintauchung ungünstigste Schwimmwasserlinie, die sich aus den gerechneten Leckfällen ergibt. Sie ist für die Fahrtbereiche 2 und 3-See unter zusätzlicher Berücksichtigung des Moments aus der Verschiebung der Personen nach § 11.05 Nr. 7 RheinSchUO zu ermitteln. Im Fahrtbereich 3-Binnen außerhalb des Rheins kann dieses Personenmoment unberücksichtigt bleiben.

(4) Anstelle von Fenstern des ISO-Typs können Fenster verwendet werden, die einer entsprechenden nationalen Norm entsprechen.

§ 7.05

Steuerkompaß

Für Fahrten im Fahrtbereich 2 muß im Steuerhaus ein geprüfter und kompensierter Steuerkompaß fest eingebaut sein.

§ 7.06

Rettungsmittel

(1) In den Fahrtbereichen 2 und 3-See müssen zusätzlich zu den in § 11.09 Nr. 1 und § 7.04 Nr. 1 RheinSchUO vorgeschriebenen Rettungsmitteln für die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste sowie für das zum Schiff gehörende Bedienungspersonal Einzel- oder Sammelrettungsmittel vorhanden sein, die den Anforderungen des § 11.09 Nr. 3 bis 5 RheinSchUO, des § 3.16 dieser Verordnung und den der nachfolgenden Absätze 2 bis 4 genügen.

(2) Abweichend von § 11.09 Nr. 4 und 5 RheinSchUO müssen Sammelrettungsmittel mit Haltevorrichtungen versehen sein. Diese müssen bei voller Belastung noch oberhalb der Wasserlinie liegen; Greifleinen müssen aus reck- und schrumpffestem Material hergestellt sein und einen Durchmesser von 8—10 mm haben. Die Greifleinen müssen in Abständen von ca. 33 cm befestigt sein, und zwar so, daß gleichmäßig durchhängende Buchten entstehen, die bei Belastung nebenliegender Buchten nicht straffgezogen werden können. Der Durchhang der einzelnen Bucht darf nicht weniger als 15 cm betragen, und es muß in jedem Fall gewährleistet sein, daß der bekleidete Arm einer Person hindurchgesteckt werden kann. Wenn als Haltevorrichtung eine Griffstange verwendet wird, muß ihr Durchmesser 2 bis 3 cm und der lichte Abstand vom Rettungsmittel mindestens 11 cm betragen.

(3) Über die Anforderungen des § 11.09 Nr. 4 und 5 RheinSchUO hinaus müssen

- Sammelrettungsmittel mit einer Fangleine von 28 m Länge versehen sein;
- die sichtbaren Teile der Sammelrettungsmittel in einer gut sichtbaren Farbe, möglichst orange, gehalten sein;
- die für ein Sammelrettungsmittel von der Schiffsuntersuchungskommission festgestellte, höchstzulässige Personenzahl gut sichtbar und dauerhaft an dem Rettungsmittel angegeben sein.

(4) Sind nur Einzelrettungsmittel vorhanden, müssen davon 10 vom Hundert besondere Kinderrettungswesten sein.

§ 7.07

Befreiung von der Schotteinteilung

(1) Die Schiffsuntersuchungskommission kann Fahrgastschiffe, die geschlossene Räume, aber keine Schlafräume für Fahrgäste haben, im Fahrtbereich 4 von der in § 11.04 Nr. 1 RheinSchUO vorgeschriebenen Schotteinteilung des Schiffskörpers befreien,

wenn mindestens folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Ein Kollisionsschott und ein Heckschott sind vorhanden.
2. Bei Fahrzeugen, deren Schiffskörper zwischen den äußersten Punkten der Ebene der größten Einsenkung eine Länge L von mehr als 20 m hat,
 - a) beträgt der Abstand des Kollisionsschotts vom vorderen Lot dieser Ebene mindestens 4 vom Hundert der Länge L und überschreitet das Mindestmaß höchstens um 2 m,
 - b) ist der Maschinenraum von den Fahrgasträumen gasdicht getrennt.
3. Für jeden an Bord befindlichen Fahrgast sind Einzel- oder Sammelrettungsmittel nach § 11.09 Nr. 3 und 4 RheinSchUO an Bord und griffbereit gelagert.
4. Die Lautsprecheranlage nach § 11.11 Nr. 3 RheinSchUO ist vorhanden.

(2) Die Befreiung wird in das Schiffsattest in Verbindung mit der Verpflichtung eingetragen, eine Betriebsanweisung für den Leckfall aufzustellen; diese muß in dauerhafter Ausführung und gut sichtbar an Bord ausgehängt sein.

§ 7.08

Zusätzliche Anforderungen und Erleichterungen

(1) Im Fahrtbereich 2 gelten §§ 3.04 bis 3.07, § 3.14 und § 3.15 mit Ausnahme des § 3.06 Abs. 2 und 4, des § 3.07 Abs. 8 und des § 3.15 Nr. 3 Buchstabe c.

(2) Hinsichtlich der Anker ist § 7.01 Nr. 6 RheinSchUO in allen Fahrtbereichen anzuwenden. Die Berücksichtigung der Windangriffsfläche ist jedoch nur in den Fahrtbereichen 1, 2 und 3-See erforderlich. Auf Kanälen — nicht jedoch auf kanalisiertem Flußstrecken — sind Anker nicht erforderlich.

(3) Die Schiffsuntersuchungskommission kann bestimmen, daß ein Fahrgastschiff weiteren Anforderungen genügen muß, die im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrgäste zu stellen sind.

§ 7.09

Anforderungen im Fahrtbereich 1

(1) Im Fahrtbereich 1 gelten die Vorschriften dieses Kapitels mit Ausnahme der §§ 7.02 und 7.07.

(2) Für Fahrgastschiffe muß eine Bescheinigung des Germanischen Lloyd vorliegen, daß das Schiff für den Einsatz im Fahrtbereich 1 genügende Stabilität und einen ausreichenden Freibord hat. Die Bescheinigung muß ausweisen, ob das Fahrzeug ganzjährig oder nur im Sommer (1. April bis 30. September) im Fahrtbereich 1 verwendet werden darf.

(3) Bezüglich der Ausrüstung ist § 4.03 Abs. 1 und 2 anzuwenden. Für die Anzahl der Rettungsmittel ist dabei jedoch § 7.06 maßgebend.

(4) § 4.02 Abs. 3 ist in Verbindung mit § 7.02 Abs. 5 anzuwenden.

Kapitel 8

Erleichterungen für Barkassen und Schiffe auf kurzen Strecken

Erster Abschnitt

Barkassen

§ 8.01

Begriffsbestimmung

Barkassen sind für die Beförderung von Personen oder zum Schleppen gebaute und eingerichtete Binnenschiffe ohne durchlaufendes festes Deck mit einer Länge bis zu 25 m. Sie gelten nicht als Schlepper und nicht als Fahrgastschiffe.

§ 8.02

Schiffskörper

(1) Die Vorschriften des § 3.02 Nr. 4 und 6 Satz 2 und 3 RheinSchUO gelten nicht für Barkassen.

(2) In einer offenen Plicht aufgestellte Motoren müssen vollständig mit Blechen verkleidet und so schallgeschützt sein, daß am Steuerstand in Kopfhöhe des Rudergängers der Geräuschpegel den Wert von 70 dB(A) nicht überschreitet. Die Verkleidung der Motoren muß ausreichend wärmeisoliert sein.

(3) Die Schiffsuntersuchungskommission kann weitere Erleichterungen zulassen.

§ 8.03

Stabilität und höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste

(1) Für die Ermittlung der sich aus der freien Decksfläche ergebenden Fahrgastzahl ist § 11.06 RheinSchUO anzuwenden.

(2) Bei Belegung der Decksfläche mit nicht mehr als 1,6 Personen je m² der Nutzfläche ist für Fahrten in den Fahrtbereichen 3 und 4 ein Stabilitätsnachweis nicht erforderlich.

(3) Im Fahrtbereich 2 gilt Absatz 2 nur für Fahrten im örtlichen Verkehr auf Entfernungen bis zu 5 km. Sofern durch eine Stabilitätsrechnung nachgewiesen wird, daß bei einer dichteren Belegung der Nutzfläche noch ausreichende Stabilität vorhanden ist, können bis zu 2,5 Personen je m² ohne örtliche Begrenzung des Einsatzbereichs der Barkasse zugelassen werden.

(4) Die Schiffsuntersuchungskommission kann mit der Festlegung der höchstzulässigen Personenzahl Auflagen, wie Fahrtgrenzen und Wetterbedingungen verbinden. Diese Auflagen sind in das Schiffsattest einzutragen.

(5) Stabilitätsrechnungen nach Absatz 3 können durch einen Belastungsversuch nach § 11.05 Nr. 1 Satz 2 bis 4 RheinSchUO ersetzt werden, wenn dieser unter Aufsicht eines von der Schiffsuntersuchungskommission bestimmten Schiffbauschverständigen durchgeführt wird.

§ 8.04

Freibord,**Sicherheitsabstand und Einsenkungsmarken**

(1) Für die Berechnung des Freibords, die Überprüfung des Sicherheitsabstands und für die Festsetzung der Ebene der größten Einsenkung ist § 7.02 sinngemäß anzuwenden.

(2) Ist ein Stabilitätsnachweis auf Grund der Bestimmungen des § 8.03 Abs. 2 und des § 8.03 Abs. 3 Satz 1 nicht aufgestellt worden, so ist für die Berechnung der zusätzlichen seitlichen Eintauchung nach § 7.02 Abs. 2 und 3 ein Krängungswinkel von 12° zugrunde zu legen.

(3) Abweichend von § 7.02 Abs. 2 und 3 kann die Schiffsuntersuchungskommission aus Sicherheitsgründen einen größeren Mindestfreibord und einen größeren Restsicherheitsabstand festlegen.

(4) Abweichend von § 7.02 Abs. 3 Satz 2 kann der Sicherheitsabstand bis zum tiefsten nicht mehr wasserdichten Punkt an der Oberkante einer offenen Plicht im Fahrbereich 2 auf 0,80 m und im Fahrbereich 3-See auf 0,60 m und im Fahrbereich 3-Binnen auf 0,40 m verringert werden.

§ 8.05

Rettungsmittel

(1) Zwei Rettungsringe (§ 7.05 Nr. 1 RheinSchUO) müssen ständig an Bord mitgeführt werden.

(2) Zusätzlich zu den Rettungsmitteln nach Absatz 1 müssen Einzel- oder Sammelrettungsmittel (§ 11.09 Nr. 3 bis 5 RheinSchUO) für die jeweilig zu befördernde Anzahl von Personen an Bord sein. Die Eintragung in Nummer 44 des Schiffsattests ist durch einen entsprechenden Vermerk zu ersetzen.

§ 8.06

Anker

(1) Für Barkassen unter 25 m Länge ist nur 1 Buganker erforderlich.

(2) Bei der Berechnung des Ankergewichts nach § 7.01 Nr. 1 RheinSchUO ist die Erfahrungszahl mit $k = 7$ einzusetzen. Das Ankergewicht darf jedoch 25 kg nicht unterschreiten.

(3) Auf Kanälen -- nicht jedoch auf kanalisierten Flußstrecken -- sind Anker nicht erforderlich.

§ 8.07

Ausrüstung

(1) Die Ausrüstungsgegenstände nach § 7.02 Nr. 1 Buchstabe d (Leckkleid), f (Landsteg) und h (Peilstange) RheinSchUO sind nicht erforderlich.

(2) Zur Brandbekämpfung muß mindestens 1 Handfeuerlöscher nach § 7.03 Nr. 2 RheinSchUO im Steuerstand oder an einer anderen leicht zugänglichen Stelle vorhanden sein.

§ 8.08

Zusätzliche Anforderungen

Personen dürfen nicht befördert werden, wenn gleichzeitig geschleppt wird.

Zweiter Abschnitt

Schiffe auf kurzen Strecken

§ 8.09

Bau und Ausrüstung

Die Schiffsuntersuchungskommission kann bei Schiffen, die nur auf kurzen Strecken verkehren, folgende Erleichterungen zulassen:

1. Auf die Steuereinrichtung oder die Ruderanlage nach § 3.04 RheinSchUO kann verzichtet werden, wenn die Schiffe längsseits eines Schleppers fortbewegt oder so kurz hinter einem Schlepper geschleppt werden, daß sie auf Kurs gehalten werden können.
2. Auf die Ankereinrichtung nach § 7.01 RheinSchUO kann verzichtet werden, wenn die Fahrzeuge nur auf eng begrenzten Stellen längsseits eines mit ausreichender Ankereinrichtung und Schleppkraft versehenen Schleppers fortbewegt werden.
3. Bei Inspektionsfahrzeugen, Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Ausrüstung nach § 7.02 Nr. 1 Buchstabe f (Landsteg) und Buchstabe h (Peilstange) RheinSchUO verzichtet werden.
4. Kleine Bau- und Arbeitsfahrzeuge brauchen nicht mit einem Abort versehen zu sein.
5. Auf die Einrichtung von Schlafräumen kann verzichtet werden.
6. Auf ein Beiboot kann verzichtet werden.

Kapitel 9**Sonderbestimmungen für Fähren**

Erster Abschnitt

Freifahrende Fähren

§ 9.01

Begriffsbestimmungen

In diesem Abschnitt bedeutet:

- a) „Personenfähre“ eine nur zur Beförderung von Personen gebaute Fähre mit einer zulässigen Fahrgastzahl von mehr als 12 Personen,
- b) „Wagenfähre“ eine zur Beförderung von Landfahrzeugen, Personen und sonstigen Lasten gebaute und eingerichtete Fähre,
- c) „Landfahrzeuge“ Kraftfahrzeuge, Pferdefuhrwerke und fahrbare Geräte; Zugfahrzeuge gelten hierbei zusammen mit ihren Anhängern als ein Landfahrzeug,
- d) „Tragfähigkeit“ die Gesamtzuladefähigkeit einer Wagenfähre in Tonnen mit homogener oder gemischter Last,
- e) „Zulässiges Gesamtgewicht eines Fahrzeugs“ das Gewicht eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das in beliebiger Anzahl bis zum Erreichen der Tragfähigkeit auf der verfügbaren Ladefläche des Fährdecks in beliebiger Anordnung aufgestellt werden kann,

- f) „Zulässiges Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs“ das Gewicht eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das allein und ohne gleichzeitige Beförderung weiterer Nutzlasten bei ausschließlich mittlerer Aufstellung auf dem Fährdeck einer Wagenfähre befördert werden kann, ohne daß während der Fahrt und beim Be- und Entladen der Fähre der zulässige Krängungswinkel nach § 11.05 Nr. 2 RheinSchUO überschritten und der für den jeweiligen Fahrtbereich zulässige Restfreibord unterschritten wird,
- g) „Länge“ (L_{WL}) die in der Ebene der größten Einsenkung gemessene Länge des Fährkörpers ohne Berücksichtigung der Landeklappen.

§ 9.02

Allgemeines

(1) § 3.02 Nr. 8, §§ 4.02, 4.03, 4.04 und 5.06 Nr. 7 RheinSchUO sind nicht anzuwenden.

(2) In den Fahrtbereichen 2 und 3-See sind die §§ 3.04 bis 3.06, 3.07 Abs. 1 bis 3, §§ 3.15, 7.03 bis 7.05 und § 7.06 Abs. 2 bis 4 mit Ausnahme des § 3.15 Nr. 3 Buchstabe c anzuwenden.

(3) Für Personenfähren mit einer L_{WL} von 25 m oder mehr und für Wagenfähren mit einer Tragfähigkeit von mehr als 30 t muß der Nachweis der Schwimmfähigkeit im Leckfall nach § 11.04 Nr. 1 der RheinSchUO für alle vorgesehenen Beladungszustände erbracht werden.

(4) Für offene Nachenfähren sind §§ 9.17 und 9.19 anzuwenden.

§ 9.03

Querschotte und Unterteilung

(1) Soweit nachstehende Absätze 2 bis 5 nichts anderes bestimmen, sind §§ 11.03 und 11.04 RheinSchUO auch für Personen- und Wagenfähren sinngemäß anzuwenden.

(2) An beiden Enden des Fährkörpers muß je ein Kollisionsschott vorhanden sein.

(3) Bei Fähren in Pontonform darf der Abstand der Kollisionsschotten vom vorderen bzw. hinteren Lot 4 vom Hundert der L_{WL} , nicht unterschreiten und 4 vom Hundert der $L_{WL} + 1$ m nicht überschreiten.

(4) Bei Fähren in Pontonform ist die Flutbarkeit der Räume unter dem Fährdeck, soweit sie nicht als Maschinen-, Lade-, Gepäck- oder Vorratsräume verwendet werden, und sofern die Flutbarkeit nicht durch andere Maßnahmen herabgesetzt ist, mit 95 vom Hundert anzunehmen.

(5) Sind Fähren in Pontonform mit wasserdichten Längsschotten versehen, so darf die durch Volllaufen einer Seitenabteilung hervorgerufene Krängung einen Winkel von 12° nicht überschreiten. Leckwasser darf nicht über das Schottendeck in benachbarte Abteilungen gelangen können.

§ 9.04

Nachweis der Stabilität

(1) Der Antragsteller hat den Nachweis der hinreichenden Intakstabilität durch eine Berechnung nach § 11.05 Nummer 2 bis 5 RheinSchUO in Verbindung mit § 7.02 dieser Verordnung zu erbringen.

(2) Bei Fähren in Pontonform können dabei die Koordinaten des Gewichtsschwerpunkts durch eine Gewichtsberechnung ermittelt werden. Ein Krängungsversuch ist dann nicht erforderlich.

(3) In der Berechnung sind für Personen, Landfahrzeuge und Großvieh folgende Maßannahmen zu verwenden:

Nutzlast	mittlere Höhe der Ladung über Deck m	mittlere Höhe des Gewichtsschwerpunktes über Deck m	mittlere Höhe des Schwerpunktes der Windangriffsfläche der Ladung über Deck m
Personen	1,7	1,0	0,85
Lastkraftwagen mit Ladung	2,5	1,6	1,25
Personenkraftwagen ohne Personen	1,7	0,8	0,75
Großvieh	1,7	1,0	0,85

Die mittlere Höhe des Gewichtsschwerpunkts der Ladung und des Schwerpunkts der Windangriffsfläche der Ladung ist auf den tiefsten Punkt des Fährdecks auf halber Länge der Fähre, bei nicht durchgehenden, höher gelegenen Decks auf die halbe Länge des betreffenden Decks, zu beziehen.

(4) Die Berechnung muß mindestens folgende Ladefälle erfassen:

- a) Fähre ausschließlich mit Personen beladen unter Annahme einer seitlichen Verschiebung des Gesamtgewichts aller Fahrgäste um $0,15 \cdot b$, wobei b die größte nutzbare Breite des Fährdecks in m ist; über dem Fährdeck ausmittig angeordnete Teildecks sind dabei mit 3,75 Personen je Quadratmeter besetzt anzunehmen,
- b) Fähre einseitig mit Landfahrzeugen beladen, wobei der noch zur Verfügung stehende Platz mit kleineren Landfahrzeugen und Fahrgästen aufzufüllen ist. Die Landfahrzeuge sind dabei auf einspurigen Fährdecks mit einer Verschiebung um $0,15 \cdot b$, jedoch höchstens bis zum Schrammbord anzunehmen und bei zweiseitigen Fährdecks einseitig in der Achse der belasteten Fahrbahn anzuordnen. Dabei ist b die mittlere Decksbreite des Fährdecks in m,
- c) Fähre ausschließlich mit Landfahrzeugen in ungünstigster Aufstellung beladen,

- d) Fähre mit dem schwersten Landfahrzeug nach § 9.01 Buchstabe f beladen,
 e) Fähre bis an die Grenze der Tragfähigkeit beladen.

Die Erfüllung der Voraussetzungen in § 11.05 Nr. 2 bis 6 RheinSchUO ist für jeden Ladefall nachzuweisen. Soweit in Einzelfällen erforderlich, sind weitere Ladefälle zu untersuchen.

(5) Als Ergebnis der Berechnung sind festzulegen:

- a) die höchstzulässige Fahrgastzahl bei Belastung der Fähre ausschließlich mit Personen,
 b) die Tragfähigkeit in Tonnen (t),
 c) das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs in Tonnen (t),
 d) das zulässige Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs in Tonnen (t),
 e) die zulässige Achslast einer Einzelachse und einer Doppelachse von Landfahrzeugen in Tonnen (t).

Die Angaben sind im Schiffsattest und Fährzeugnis einzutragen und an Bord der Fähre an auffälliger Stelle deutlich sichtbar anzubringen.

(6) Der rechnerische Nachweis der genügenden Leckstabilität gilt als erbracht, wenn die Voraussetzungen des § 11.05 Nr. 7 RheinSchUO erfüllt sind.

§ 9.05

Berechnung der sich aus der freien Decksfläche ergebenden Anzahl der Fahrgäste

Über § 11.06 RheinSchUO hinaus gilt § 7.01 dieser Verordnung auch für freifahrende Fährten.

§ 9.06

Freibord, Sicherheitsabstand und Einsenkungsmarken

An Stelle des § 11.07 RheinSchUO ist § 7.02 dieser Verordnung auch für freifahrende Fährten anzuwenden; jedoch müssen mindestens zwei Einsenkungsmarkenpaare auf je einem Drittel der Länge vorhanden sein.

§ 9.07

Festigkeit des Wagendecks

(1) Bei Wagenfährten muß ein Festigkeitsnachweis für Belastung des Wagendecks mit Landfahrzeugen nach § 9.04 Abs. 5 Buchstaben c und d erbracht werden. Ist die Wagenfähre unter Aufsicht des Germanischen Lloyd gebaut worden, so ist ein besonderer Nachweis nicht erforderlich.

(2) Entsprechend dem Ergebnis der Berechnung nach Absatz 1 ist die größte zulässige Einzel- und Doppelachslast in Kilogramm festzulegen.

§ 9.08

Kennzeichnung der Fährten

An allen Fährten muß als Kennzeichen auf beiden Längsseiten ein mindestens 30 cm hohes F mit heller Farbe auf dunklem Grund oder mit dunkler Farbe auf hellem Grund gut sichtbar angebracht sein.

§ 9.09

Absperrvorrichtungen

Die bordseitigen, dem Zu- und Abgang dienenden Öffnungen von Personen- und Wagenfährten müssen durch Absperrvorrichtungen wie Schwenkbalken und Absperrketten gesichert sein. Die Absperrvorrichtungen sind auffällig sichtbar zu kennzeichnen.

§ 9.10

Rettungsmittel

(1) Auf allen Fährten in den Fahrtbereichen 2 und 3-See sowie auf Personenfährten mit einer L_{WL} von weniger als 25 m und von Wagenfährten mit einer Tragfähigkeit von weniger als 30 t müssen abweichend von § 11.09 Nr. 2 RheinSchUO zusätzlich zu den in § 11.09 Nr. 1 RheinSchUO vorgeschriebenen Rettungsmitteln Einzelrettungsmittel nach § 11.09 Nr. 3 RheinSchUO oder Sammelrettungsmittel nach § 11.09 Nr. 4 und 5 RheinSchUO für die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste vorhanden sein.

(2) Personen- und Wagenfährten müssen mit einem Beiboot ausgerüstet sein, wenn ihre Wasserverdrängung im Leerzustand mehr als 75 m³ beträgt oder wenn sie für mehr als 300 Fahrgäste zugelassen sind.

§ 9.11

Anker

(1) Bei Personen- und Wagenfährten ist das Bugankergewicht nach § 7.01 Nr. 1 RheinSchUO zu bestimmen. Wenn diese Fährten in den Fahrtbereichen 2 und 3-See verkehren, ist das Gesamtgewicht (P) der Buganker nach § 3.14 Abs. 1 und das Gewicht der Heckanker nach § 3.14 Abs. 2 zu bestimmen. § 7.08 Abs. 2 ist anzuwenden.

(2) Bei Fährten, die ausschließlich auf dem Rhein verkehren, ist die Anker-ausrüstung nach § 7.01 Nr. 1 und 2 RheinSchUO zu bestimmen.

(3) Fährten, die mindestens zwei voneinander unabhängige in jeder Richtung vollwirksame Antriebe besitzen, brauchen nicht mit einem Heckanker ausgerüstet zu sein. Jedoch ist in diesem Fall an jedem Schiffsende ein Anker betriebsbereit zu führen, dessen Gewicht mindestens die Hälfte des Gesamtgewichts der Buganker betragen muß.

Zweiter Abschnitt

Seilgebundene Fährten

§ 9.12

Begriffsbestimmungen

(1) Die Begriffsbestimmungen des § 9.01 Buchstaben a, b, c, e und g gelten auch für diesen Abschnitt.

(2) In diesem Abschnitt bedeutet:

- a) „Gierseilfähre“ eine Personen- oder Wagenfähre, die ausschließlich durch Einnehmen einer Gierstellung an einem festen Seil geführt quer zur Strömungsrichtung eines Flusses fortbewegt wird,

- b) „Gierseilfähre mit Hilfsantrieb“ eine Fähre nach Buchstabe a, die zusätzlich mit eigenem Antrieb versehen ist,
- c) „Seilfähre“ eine Personenfähre, die an einem Seil quer zur Strömungsrichtung eines Flusses durch eine Seilwinde fortbewegt wird,
- d) „Tragfähigkeit“ die Gesamtzuladefähigkeit mit homogener oder gemischter Last in Tonnen einschließlich höchstens 45 Personen in Abhängigkeit von bestimmten Wasserständen,
- e) „Zulässiges Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs“ das Gewicht eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das in Abhängigkeit von bestimmten Wasserständen allein und ohne gleichzeitige Beförderung weiterer Nutzlasten bei ausschließlich mittiger Aufstellung auf dem Fährdeck befördert werden kann, ohne daß während der Fahrt und beim Be- und Entladen der Fähre der höchstzulässige Krängungswinkel nach § 9.14 Abs. 3 über- und der Restfreibord nach § 9.14 Abs. 7 unterschritten wird,
- f) „Aufstau“ den Verlauf der Wasseroberfläche an der oberstromseitigen Bordwand,
- g) „Restfreibord“ den senkrechten Abstand zwischen dem tiefsten Punkt des wasserdichten Decks oder des wasserdichten Decksaufsatzes — bei Gierseilfähren ohne wasserdichtes Deck zwischen dem tiefsten Punkt der Bordwand — und der gedachten Wasserlinie, die bei Neigungen nach oberstrom durch den höchsten Punkt des Aufstaus verläuft.
- h) „Deckaufsatz“ ein nur bei Gierseilfähren üblicher, nicht von Bord zu Bord gehender Aufbau von geringer Höhe, der die Fahrbahnbreite des Fährdecks einseitig einschränkt, die Seitenhöhe auf einer Seite vergrößert und sich über die Länge des ganzen Fährdecks erstreckt.

§ 9.13

Allgemeines

(1) Die Bestimmungen dieses Abschnitts sind nur in den Fahrtbereichen 3-Binnen und 4 anzuwenden.

(2) § 9.02 Abs. 1, §§ 9.03, 9.04 Abs. 1 bis 3, § 9.08 und 9.09 sind auch auf Gierseilfähren und Gierseilfähren mit Hilfsantrieb anzuwenden. § 9.02 Abs. 1 gilt auch für Seilfähren.

§ 9.14

Nachweis der Stabilität

(1) Der Nachweis ausreichender Stabilität muß sich auf Berechnungen für Neigungen der Fähre nach oberstrom und nach unterstrom erstrecken.

(2) Der Nachweis ausreichender Stabilität bei Neigungen nach oberstrom ist als erbracht anzusehen, wenn die Krängung der Gierseilfähre nach oberstrom bei einer Beladung nach Absatz 4 und voller Ausrüstung und bei Einhaltung eines Restfreibords nach Absatz 7 unter gleichzeitiger Einwirkung

- a) einer seitlichen Verschiebung der Landfahrzeuge und Personen nach Absatz 5,
- b) des Winddrucks nach § 11.05 Nr. 4 RheinSchUO,
- c) einer seitlichen Anströmung und
- d) eines Restwasserstandes auf dem Boden des Fährkörpers nach Absatz 8

einen Winkel von 5° nicht überschreitet.

Gierseilfähren mit Hilfsantrieb sind mit halbgefüllten Brennstofftanks zu rechnen.

Der Nachweis ist in Form einer graphischen Hebelarmbilanz zu erbringen. Dabei sind für mindestens drei angenommene Beladungszustände nach Absatz 4 und mindestens drei Strömungsgeschwindigkeiten nach Absatz 6 die krängenden Hebelarme in Meter nach der Formel

$$h_{kr} = \frac{1}{D} \left[(W_q + W_G - W_w) (H_T - B_T \cdot \tan \alpha) + M_w + M_Z \right]$$

und die aufrichtenden Hebelarme in Meter nach der Formel

$$h_a = (\mu \cdot MF + MG) \cdot \sin \varphi - \Delta h_q$$

zu ermitteln.

Bei Gierseilfähren, deren Gierseil auf der Sohle des flußbettes verlegt ist (Grundseilfähren), lautet die Formel für die krängenden Hebelarme in m:

$$h_{kr} = \frac{1}{D} \left[(W_q + W_G - W_w) (H_T + B_T \cdot \tan \alpha) + M_w + M_Z \right]$$

In diesen Formeln bedeutet:

- W_q der Widerstand aus Queranströmung bei Neigungswinkeln von 0° bis 11° in t,
- W_G der Gefällewiderstand in t,
- W_w der Windwiderstand in t = M_w nach § 11.05 Nr. 4 RheinSchUO dividiert durch D,
- H_T der vertikale Abstand des Angriffspunktes des Gierseils von der Wasserlinie im Ausgangszustand in m,
- B_T der horizontale Abstand des Angriffspunktes des Gierseils von Mitte Schiff in m,
- α der Winkel des Gierseils am Schiff gegen die Horizontale,
- M_w das Winddruckmoment nach § 11.05 Nr. 4 RheinSchUO in mt,
- M_Z das Moment aus der Verschiebung der Zuladung nach Abs. 5 in mt,
- D die Wasserverdrängung in m³,
- $\mu \cdot MF$ die vertikale Auswanderung des Formschwerpunktes in m,
- MG die metazentrische Höhe, verringert um den Abzug für freie Oberflächen entsprechend Nummer 8,
- φ der Krängungswinkel der Fähre und
- Δh_q die direkte Verminderung der Stabilitätshebelarme durch Queranströmung in m.

Zur Ermittlung der Werte W_q , W_G , $\mu \cdot MF$ und Δh_q wird eine besondere Richtlinie erlassen.

(3) Der Nachweis ausreichender Stabilität bei Neigungen nach unterstrom ist erbracht, wenn die Krängung der Gierseilfähre unter Berücksichtigung der Beladungszustände und der krängenden Einflüsse nach Absatz 2 Satz 1 einen Winkel φ , der sich aus der Beziehung $\tan \varphi_{zul} = \frac{H-T}{B}$ ergibt, nicht überschreitet.

Darin ist:

- φ_{zul} der Grenzwinkel,
 H der Abstand des tiefsten Punkts des Fährdecks bis zur Wasserlinie bei $\varphi = 0^\circ$, der bei Krängung der Fähre nach unterstrom zuerst zu Wasser kommt in m,
 T der Tiefgang bei dem zu untersuchenden Beladungsfall in m und
 B die Breite der Fähre in Höhe des Decks an der Stelle, wo das Maß H angenommen wurde, in m.

Der Grenzwinkel φ darf 10° nicht überschreiten.

Der Nachweis ist in Form eines graphischen Vergleichs der sich einstellenden Endneigungswinkel mit dem Grenzwinkel für mindestens drei Beladungszustände nach Absatz 4 und mindestens 3 Strömungsgeschwindigkeiten nach Absatz 6 zu erbringen.

Dabei sind die Endneigungswinkel nach der Formel:

$$\varphi_{end} = \frac{h_{kr}}{h_a} \cdot \varphi_{zul}$$

zu errechnen.

In dieser Formel bedeutet:

- h_{kr} die Summe der krängenden Hebelarme in m,
 φ_{zul} der Grenzwinkel nach obiger Beziehung und
 h_a der aufrichtende Hebelarm in m.

Die krängenden Hebelarme in Meter sind dabei nach der Formel

$$h_{kr} = \frac{1}{D} \left[(W_q + W_G + W_W) (B_T \cdot \tan \alpha - H_T) + M_W + M_Z \right]$$

und die aufrichtenden Hebelarme nach der Formel

$$h_a = \frac{MG}{57,3} \cdot \varphi_{zul}$$

zu berechnen. Die Definition der einzelnen Summanden und Faktoren entspricht der Definition in Absatz 2; für W_q ist jedoch nur der Wert für Null Grad Neigung einzusetzen.

(4) Für die Berechnung nach Absatz 2 und 3 ist eine gemischte Beladung Z aus Landfahrzeugen und 45 Personen in homogener Verteilung anzunehmen. Sie ist für jeweils einen Rechengang

$$\begin{aligned} \text{in } Z_1 &= 0 \cdot P_F + 0 P_P \quad (\text{Fähre leer}), \\ Z_2 &= 1/2 \cdot P_F + 1/1 P_P \quad (\text{halbe Zuladung}), \\ Z_3 &= 1/1 \cdot P_F + 1/1 P_P \quad (\text{ganze Zuladung}) \end{aligned}$$

aufzuteilen, wobei Z das Gewicht der Zuladung in Tonnen, P_F das Gewicht der Landfahrzeuge in Tonnen und P_P das Gewicht von 45 Personen in Tonnen ist.

(5) Das Moment aus der seitlichen Verschiebung der Zuladung ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$M_Z = Z_n \cdot e$$

In dieser Formel bedeutet:

- Z_n das Gewicht der Zuladung Z_2 oder Z_3 in t,
 e den größten seitlichen Verschiebungsweg der Zuladung aus der Mittellängsachse der Fähre in m.

Sind die Schrammborde so gesetzt, daß eine seitliche Verschiebung der Landfahrzeuge nicht möglich ist, so ist nur die seitliche Verschiebung der Personen nach der Formel $M_Z = P_p \cdot e$ in die Rechnung einzusetzen.

(6) In den Berechnungen nach Absatz 2 und 3 ist die mittlere Strömungsgeschwindigkeit des Wassers bei Hochwasser (HW), Mittelwasser (MW) und Niedrigwasser (NW) zu berücksichtigen. Die Werte müssen sich nachweisbar auf die Fährstelle beziehen und müssen vom zuständigen Wasser- und Schiffsamt bestätigt sein. Eine Querprofilzeichnung der Fährstelle ist der Rechnung beizufügen.

(7) Bei Neigungen der Fähre nach oberstrom entsprechend Absatz 2 muß der Restfreibord auf der Oberstromseite bei

- geschlossenen Fahren mit wasserdichtem Fährdeck mindestens 5 cm,
- Fahren nach Buchstabe a mit zusätzlichem wasserdichten Deckaufsatz auf der Oberstromseite mindestens 5 cm, jedoch nicht weniger als die größte Höhe des Deckaufsatzes über dem Fährdeck,
- offenen Fahren mit nicht wasserdichtem Fährdeck mindestens 20 cm

betragen.

Für den Restfreibord gilt folgende Beziehung:

$$H - T_S = F_R$$

In dieser Formel bedeutet:

- H die Seitenhöhe bis zum tiefsten Punkt des Fährdecks in m,
 T_S die Aufstauhöhe in m,
 F_R der Restfreibord in m.

Bei der Berechnung der Aufstauhöhe ist die in Absatz 2 genannte Richtlinie anzuwenden.

(8) In den Berechnungen nach Absatz 2 und 3 sind folgende Restwasserstände im Fährkörper anzunehmen:

- geschlossene Gierseilfähre mit wasserdichtem Fährdeck 2 cm,
- offene Gierseilfähre mit nicht wasserdichtem Fährdeck 5 cm.

Gierseilfähren mit voll ausgeschäumtem Fährkörper sind davon ausgenommen.

(9) Als Ergebnisse der Berechnung sind festzulegen:

- a) für Gierseilfähren, die ausschließlich zur Beförderung von Personen bestimmt sind, die zulässige Fahrgastzahl bei Niedrigwasser, Mittelwasser und Hochwasser,
- b) die Tragfähigkeit in Tonnen bei Niedrigwasser, Mittelwasser und Hochwasser einschließlich 45 Personen,
- c) das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs in Tonnen,
- d) das zulässige Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs in Tonnen bei Niedrigwasser, Mittelwasser und Hochwasser und
- e) die zulässige Achslast einer Einzelachse und einer Doppelachse von Landfahrzeugen in Tonnen.

Die Angaben sind im Fährzeugnis einzutragen und an Bord der Fähre an auffälliger Stelle deutlich sichtbar anzubringen.

§ 9.15

Festigkeit des Wagendecks

Für Gierseilfähren muß ein Festigkeitsnachweis für Belastung des Wagendecks mit Landfahrzeugen nach § 9.14 Abs. 9 Buchstaben c und d erbracht werden. § 9.07 Abs. 1 Satz 2 und Absatz 2 gilt sinngemäß.

§ 9.16

Einsenkungsmarken

(1) An beiden Längsseiten der Fähren ist je eine Einsenkungsmarke für die Tiefgänge anzubringen, die den Tragfähigkeiten nach § 9.14 Abs. 9 Buchstabe b entsprechen.

(2) Die Einsenkungsmarken sind in der senkrechten Querschnittsebene anzubringen, die durch den gemittelten Schwerpunkt der Wasserlinienflächen in den Schwimmemebenen bei Niedrig-, Mittel- und Hochwasser verläuft.

§ 9.17

Anker

Fähren nach § 9.12 Abs. 2 Buchstaben a bis c sowie offene Nachenfähren nach § 9.19 Abs. 1 brauchen keine Ankerausrüstung.

§ 9.18

Eintragung der Fährstelle

Die Fährstelle, der die in die Stabilitätsrechnung eingesetzten Strömungsgeschwindigkeiten nach § 9.14 Abs. 6 entsprechen, ist unter Angabe des Stromkilometers in das Fährzeugnis einzutragen.

§ 9.19

Seil- und Nachenfähren

(1) Für Seilfähren nach § 9.12 Buchstabe c und offene Nachenfähren genügt als Stabilitätsnachweis eine Belastungsprobe nach § 11.05 Nr. 1 RheinSchUO.

(2) Seilfähren müssen zusätzlich mit einem Paar Ruder ausgerüstet sein.

(3) Offene Nachenfähren müssen mit Luftkästen oder anderen Auftriebskörpern versehen sein, die bei voller Beladung und Vollsclagen der Fähre einen ausreichenden Reserveauftrieb und eine stabile aufrechte Schwimmlage gewährleisten. Luftkästen müssen zur Durchführung von Dichtheitsprüfungen mit einem Schraubverschluß versehen sein.

(4) Für die zugelassene Anzahl der Fahrgäste müssen Einzelrettungsmittel nach § 11.09 Nr. 3 RheinSchUO mitgeführt werden.

Kapitel 10

Sonderbestimmungen für schwimmende Geräte

(bleibt vorbehalten)

Kapitel 11

Ordnungswidrigkeits-, Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 11.01

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Schiffsführer

a) ein Schiff oder schwimmendes Gerät ohne Schiffsattest (§§ 1.03 bis 1.06 RheinSchUO in Verbindung mit § 1.03 Abs. 1 Satz 2 dieser Verordnung) oder ohne sonstige Fahrtauglichkeitsbescheinigung (§§ 1.05, 1.09 oder 11.02 Abs. 1) führt,

b) eine Fähre ohne Fährzeugnis (§ 1.03 Abs. 3 Satz 2) oder ohne Fährzusatzzeugnis (§ 11.02 Abs. 1 Nr. 2) oder im sonstigen Schiffsverkehr ohne Schiffsattest (§ 1.03 Abs. 3 Satz 3) führt,

c) ein Schiff oder schwimmendes Gerät führt, das sich nicht in dem vorgeschriebenen Zustand befindet oder an Bord dessen sich nicht die im Schiffsattest oder in einer sonstigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung eingetragenen Einrichtungen oder Ausrüstungsgegenstände befinden (§ 1.08 Abs. 1),

d) eine Fähre führt, die sich nicht in dem vorgeschriebenen Zustand befindet oder an Bord deren sich nicht die im Fährzeugnis oder Schiffsattest oder in einer sonstigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung eingetragenen Einrichtungen oder Ausrüstungsgegenstände befinden (§ 1.08 Abs. 1),

e) entgegen § 1.08 Abs. 2 Nr. 1 ein Schiff oder schwimmendes Gerät oder eine Fähre ohne die im Schiffsattest oder Fährzeugnis oder in einer sonstigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung eingetragene oder zusätzlich vermerkte Besatzung führt,

- f) entgegen § 1.08 Abs. 2 Nr. 2 nicht dafür sorgt, daß die Vorschriften über die Beschäftigung von Frauen eingehalten werden,
 - g) entgegen § 1.08 Abs. 3 Nr. 1 die Vorschriften über die Höchstdauer der Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung nicht einhält,
 - h) ein Schiff, ein schwimmendes Gerät oder eine Fähre führt, ohne daß sich der Schalt- und Installationsplan oder die Bedienungsanweisung (§ 6.01 Nr. 2 RheinSchUO in Verbindung mit § 1.03 dieser Verordnung), die Prüfbescheinigung für Feuerlöschgeräte (§ 7.03 Nr. 3 RheinSchUO in Verbindung mit § 1.03 dieser Verordnung) oder die Bescheinigung für Flüssiggasanlagen (§ 13.04 RheinSchUO in Verbindung mit § 1.03 dieser Verordnung) an Bord befindet,
 - i) einer vollziehbaren Auflage oder festgesetzten Bedingung nach § 1.06 zuwiderhandelt,
 - k) einer vollziehbaren Anordnung nach § 1.07 Abs. 1 oder 2 zuwiderhandelt,
 - l) auf einem Schiff, einem schwimmenden Gerät oder einer Fähre eine nicht abgenommene Flüssiggasanlage betreibt, deren Betrieb anordnet oder zuläßt (§§ 8.13, 13.04 RheinSchUO in Verbindung mit § 1.03 dieser Verordnung),
 - m) entgegen § 1.08 Abs. 3 Nr. 2 die CO₂-Warnanlage (§ 7.03 Nr. 5 Buchstabe f RheinSchUO in Verbindung mit § 1.03 dieser Verordnung) nicht überprüft oder die Prüfung nicht nachweist,
 - n) entgegen § 67 a Abs. 3 der Anlage 1 das Fahrtenbuch nicht mitführt, nicht ordnungsgemäß führt oder nicht aufbewahrt;
2. als Eigentümer oder Ausrüster
- a) entgegen § 1.08 Abs. 1 das Schiff, das schwimmende Gerät oder die Fähre nicht in dem vorgeschriebenen Zustand erhält oder nicht dafür sorgt, daß sich die im Schiffsattest oder Fahrzeugnis oder in einer sonstigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung eingetragenen Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände an Bord befinden,
 - b) entgegen § 1.08 Abs. 2 nicht dafür sorgt, daß die dort bezeichneten Vorschriften über die Besatzung eingehalten werden,
 - c) eine der in Nummer 1 Buchstaben a bis h bezeichneten Handlungen anordnet oder zuläßt,
 - d) einer vollziehbaren Auflage oder festgesetzten Bedingung nach § 1.06 zuwiderhandelt,
 - e) einer vollziehbaren Anordnung nach § 1.07 Abs. 1 oder 2 zuwiderhandelt,
 - f) anordnet oder zuläßt, daß ein Schiff, ein schwimmendes Gerät oder eine Fähre nach einer wesentlichen Änderung oder einer Instandsetzung ohne vorherige Sonderuntersuchung in Fahrt gesetzt wird (§ 2.08 RheinSchUO in Verbindung mit § 2.01 dieser Verordnung),
 - g) das Schiffsattest oder Fahrzeugnis nicht der Schiffsuntersuchungskommission vorlegt

(§ 2.07 Nr. 1 RheinSchUO in Verbindung mit § 2.01 dieser Verordnung) oder nicht zurückgibt (§ 2.09 Nr. 4, § 2.13 Nr. 3, § 2.14 Nr. 2 RheinSchUO in Verbindung mit § 2.01 dieser Verordnung),

h) eine nach § 11.02 weitergeltende Fahrtauglichkeitsbescheinigung nicht in den Fällen der Schiffsuntersuchungskommission vorlegt oder zurückgibt, in denen dies nach bisher geltendem Recht geboten ist (§ 11.04 Abs. 2 Satz 1, § 11.10 Abs. 2 Satz 2),

i) nicht dafür sorgt, daß sich das Schiffsattest oder Fahrzeugnis oder die anerkannte oder weitergeltende Fahrtauglichkeitsbescheinigung (§§ 1.09 oder 11.02) oder die in Nummer 1 Buchstabe h bezeichneten Pläne, Bedienungsanweisungen oder Bescheinigungen an Bord befinden.

(2) Bei Zuwiderhandlungen ist für die Höhe der Geldbuße der Rahmen des § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten auch anzuwenden, soweit diese Verordnung die Anwendung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vorschreibt.

§ 11.02

Weitergeltung bisheriger Fahrtauglichkeitsbescheinigungen

(1) Es gelten in ihrem bisherigen räumlichen, sachlichen und zeitlichen Rahmen weiter

1. Schiffszeugnisse, die auf Grund der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 18. Juli 1956 in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9502-7, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Verordnung vom 26. Mai 1975 (BGBl. I S. 1294), erteilt sind,
2. Fahrzeugnisse und Fährzusatzzeugnisse, die auf Grund der Rheinfährenordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9501-11, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2113), erteilt sind,
3. Zulassungscheine und Kleinfahrgastschiffzusatzzeugnisse, die auf Grund der Kleinfahrgastschiffverordnung vom 21. Oktober 1967 (BGBl. II S. 2393), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2064), erteilt sind, längstens jedoch bis zum 31. März 1981.

(2) Für Binnenschiffe und schwimmende Geräte, die ein weitergeltendes Schiffszeugnis besitzen, muß bis zum Ablauf des 31. Dezember 1977 eine nach § 2.05 RheinSchUO vorgeschriebene amtliche Schiffsnummer beantragt sein.

(3) Der auf Grund des § 21 Abs. 2 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 18. Juli 1956 erteilte Vermerk über Flüssiggasanlagen gilt bis zu seinem Ablauf weiter, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1980.

(4) Schiffsatteste, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung auf Grund der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung erteilt sind oder weitergelten, gelten in ihrem zeitlichen Rahmen auch im räumlichen An-

wendungsbereich dieser Verordnung. In den Fahrtbereichen 1 und 2 ist jedoch stets eine Eintragung im besonderen Anhang BinSchUO zum Schiffsattest (§ 1.04 Abs. 1 Satz 2) erforderlich, im Fahrtbereich 3-See nur bei Fahrgastschiffen.

§ 11.03

Übergangsfristen

(1) Binnenschiffe, schwimmende Geräte und Fähren, die eine nach § 11.02 weitergeltende Fahrtauglichkeitsbescheinigung besitzen, müssen den Anforderungen dieser Verordnung spätestens am 31. Dezember 1977 genügen, soweit in den Absätzen 2 bis 5 nichts anderes bestimmt und soweit dies ohne Umbau möglich ist. Im Fahrtbereich 3-Binnen können Binnenschiffe und Fähren, die ein weitergeltendes Schiffszeugnis besitzen, die für die Elbe festgesetzte zulässige tiefste Einsenkung beibehalten.

(2) Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sowie Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände, die neu beschafft werden, müssen dieser Verordnung entsprechen.

(3) Auf Binnenschiffen, schwimmenden Geräten und Fähren nach Absatz 1 gelten beim Inkrafttreten dieser Verordnung vorhandene Fenster und Oberlichter auch dann als sprühwasser- und wetterdicht im Sinne des § 3.03, wenn diese dem § 4.01 Buchstabe f RheinSchUO entsprechen.

(4) Für See- und Binnenschiffe, schwimmende Geräte und Fähren, die am 31. März 1976 bereits ein Schiffsattest besaßen oder sich zu diesem Zeitpunkt im Bau oder Umbau befanden, gelten die in § 15.02 RheinSchUO aufgeführten Erleichterungen und Übergangsfristen nur in den Fahrtbereichen 3-Binnen und 4.

(5) Binnenschiffe, schwimmende Geräte und Fähren nach Absatz 1, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung nicht auf Seeschiffahrtstraßen (Fahrtbereiche 1, 2 und 3-See) zugelassen sind, müssen bei Zulassung für die Fahrtbereiche 2 oder 3-See den Anforderungen der §§ 3.09 bis 3.13, für den Fahrtbereich 1 auch den Anforderungen des Kapitels 4 genügen. Bei Binnenschiffen, schwimmenden Geräten und Fähren nach Absatz 1, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung auf Seeschiffahrtstraßen zugelassen sind, wird der bisherige Freibord in den besonderen Anhang BinSchUO oder in das Fahrzeugnis übernommen.

§ 11.04

Anderung der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung von 1956

(1) Die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 18. Juli 1956 in der im Bundesgesetzblatt III, Gliederungsnummer 9502-7, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Verordnung vom 26. Mai 1975 (BGBl. I S. 1294), wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift erhält die Fassung:

„Besatzungsvorschrift für die Binnenschiffahrt (BinSchBV)“.

2. Die §§ 1, 3 bis 65, 76 Abs. 2 und 78 bis 94 und die Anlagen werden aufgehoben.

3. In § 2 werden die Nummern 1 bis 7 aufgehoben.

4. In § 2 erhält die Nummer 9 folgende Fassung:

„9. Schiffsjungen

Angehörige der Decksmannschaft, die mindestens 14 Jahre alt sind, nicht mehr der Vollzeitschulpflicht unterliegen und nachweislich in einem ordnungsmäßigen Berufsausbildungsverhältnis stehen;“.

5. In § 2 Nr. 12 wird die Zahl „17“ durch die Zahl „18“ ersetzt.

6. In § 2 Nr. 14 wird die Zahl „14“ durch die Zahl „15“ ersetzt.

7. In § 66 Abs. 1, § 67 Abs. 2, § 69 Abs. 8, §§ 74, 75 Abs. 2 und 3, §§ 76 und 77 Abs. 4 werden die Worte „Untersuchungsbehörde“ und „Schiffsuntersuchungsbehörde“ jeweils durch das Wort „Schiffsuntersuchungskommission“ ersetzt.

8. Dem § 66 Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Wechselt die Besatzung während der Fahrt, so ist die Zahl der Stunden maßgebend, während der sich die jeweilige Besatzung an Bord befindet, sofern nicht die Besatzung auf einem anderen Schiff weiterfährt. Bei Schiffen mit wechselnder Besatzung hat der Eigentümer oder Ausrüster den Nachweis über die Arbeitszeit des einzelnen Besatzungsmitglieds durch besondere Anschreibung außerhalb des Fahrtenbuchs zu erbringen.“

9. Nach § 66 Abs. 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Auf Schiffen und schwimmenden Geräten, die ein auf Grund der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 26. März 1976 (BGBl. I S. 773, 777) erteiltes oder weitergeltendes Schiffsattest besitzen, muß — unbeschadet einer abweichenden Eintragung im Schiffsattest — die für den Rhein vorgeschriebene Besatzung während der Fahrt an Bord sein, soweit nicht im besonderen Anhang BinSchUO zum Schiffsattest auch die nach dieser Besatzungsvorschrift erforderliche Besatzung eingetragen ist.“

10. In § 67 Abs. 2, § 69 Abs. 6 und § 75 Abs. 3 wird das Wort „Schiffszeugnis“ jeweils durch das Wort „Schiffsattest“ ersetzt.

11. In § 67 a Abs. 2 Unterabs. 3 werden die Worte „des Absatzes 1“ durch die Worte „des Unterabsatzes 1“ ersetzt. In Absatz 3 entfällt der letzte Satz.

12. In § 68 wird Absatz 6 durch folgende Absätze 6 und 7 ersetzt:

„(6) Auf Strecken bis 20 km gelten für Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 150 t in der Betriebsform A im Pendelverkehr folgende Erleichterungen, die nicht in das Schiffsattest einzutragen sind:

- a) Es genügt die Besetzung mit dem Schiffsführer;
- b) für je zwei längsseits gekuppelte Anhänger hinter dem Schlepper genügt die Besetzung mit einem gemeinsamen Schiffsführer;
- c) längsseits des Schleppers gekuppelte Anhänger bedürfen keiner Besetzung.

Auf Antrag wird gestattet, daß Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 500 t, die zwischen der Eisenbahnbrücke in Bremen und den Mittelsbürener Häfen verkehren und nicht bereits unter die Regelung nach Satz 1 fallen, in der Betriebsform A nur mit einem Schiffsführer besetzt sind.

(7) Die Schiffsuntersuchungskommission kann auf Antrag zulassen, daß Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 300 t auf Strecken bis 20 km in der Betriebsform A im Pendelverkehr nur mit dem Schiffsführer besetzt sind. Diese Zulassung ist an Bord mitzuführen.“

(2) Die durch Absatz 1 Nr. 2 aufgehobenen Bestimmungen — ausgenommen § 76 Abs. 2 und § 87 — sind jedoch auf erteilte Schiffszeugnisse weiterhin anzuwenden, bis deren Geltung nach § 11.02 Abs. 1 Nr. 1 endet. Das in der aufgehobenen Anlage 5 vorgeschriebene Fahrtenbuch wird durch das in der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vorgeschriebene Fahrtenbuch ersetzt; bisherige Fahrtenbücher dürfen jedoch aufgebraucht werden. Die auf Grund des § 12 a der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung erlassenen vorübergehenden Anordnungen bleiben in Kraft, bis die Wasser- und Schifffahrtsdirektion sie aufhebt oder bis ihre Geltung durch Zeitablauf endet.

(3) Die Besatzungsvorschrift für die Binnenschifffahrt wird in ihrer geänderten Fassung als Anlage 1 bekanntgegeben. Sie ist Bestandteil dieser Verordnung.

§ 11.05

Anderung der Einführungsverordnung zur Rheinschiffs-Untersuchungsordnung

Die Verordnung zur Einführung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 26. März 1976 (BGBl. I S. 773) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Untersuchungskommissionen (§ 2.01) sind die Schiffsuntersuchungskommissionen bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern Hamburg, Bremen, Emden, Minden, Duisburg-Rhein, Koblenz-Rhein, Mannheim und Würzburg sowie beim zuständigen Fachsenator in Berlin. Die Fachaufsicht über die

bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern gebildeten Schiffsuntersuchungskommissionen obliegt der jeweiligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion.“

2. Artikel 5 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Im Rahmen des § 2.03 Nr. 2 hat der Eigentümer oder Ausrüster alle erforderlichen zeichnerischen und rechnerischen Unterlagen sowie die Unterlagen für Freibord und Sicherheitsabstand, den Schaltplan für die elektrische Anlage und gegebenenfalls den Nachweis ausreichender Festigkeit und Stabilität rechtzeitig vorzulegen.“

3. Dem Artikel 5 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Schiffsuntersuchungskommission prüft die Stabilitätsrechnung oder läßt sie durch Sachverständige überprüfen. Prüfstellen sind auch das Bundesamt für Schiffsvermessung und der Germanische Lloyd. Die Kosten trägt der Antragsteller.“

4. § 14.02 Nr. 2 Buchstabe b der Anlage (Rheinschiffs-Untersuchungsordnung) erhält folgende Fassung:

„b) die Frau an Bord mit Arbeiten beschäftigt werden muß, bei denen mit beidarmiger Kraft Lasten oder Ausrüstungsgegenstände von mehr als 15 kg bewegt oder befördert werden oder bei denen Lasten oder Ausrüstungsgegenstände von mehr als 35 kg gemeinsam mit einer anderen Person befördert werden; als Arbeiten dieser Art sind in jedem Falle das Fieren und Einholen schwerer Schleppstränge anzusehen;“.

5. In § 14.08 Nr. 1 Doppelbuchstabe bb der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung erhält die Stufe 2 folgende Fassung:

Stufen	Anzahl der Betten	Besatzung	A B C D			
			A	B	C	D
		Motor vom Steuerstand aus bedient				
2	über 40 bis 80 Betten	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	1	2
		Schiffsjungen	1	—	1	—
		Maschinisten	—	1	1	1
		Matrosen-Motorwarte	1	—	—	—
		Motor nicht vom Steuerstand aus bedient				
		Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	1	2
		Schiffsjungen	1	—	1	—
		Maschinisten	1	2	2	2
		Matrosen-Motorwarte	—	—	—	—

6. § 15.02 der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung wird wie folgt geändert:

- a) Der Nummer 3 wird folgender Satz angefügt:
„Für Schiffe, die dem ADNR unterliegen und für welche dieses ein Zulassungszeugnis vorschreibt, sind die §§ 6.01 und 6.07 Nr. 1 und 2 bereits mit Wirkung vom 1. Januar 1977 anzuwenden.“
- b) Der Nummer 5 wird folgender Satz angefügt:
„Für Schiffe, die dem ADNR unterliegen und für welche dieses ein Zulassungszeugnis vorschreibt, sind die §§ 3.08 und 5.05 Nr. 4 und 5 bereits ab 1. April 1977 anzuwenden.“

7. Im Anhang zur Rheinschiffs-Untersuchungsordnung (Einheiten im Meßwesen) wird in Zeile 8 der Tabelle (erste Spalte) das Wort „Masse“ durch das Wort „Kraft“ ersetzt.

§ 11.06

Änderung von Fährvorschriften

(1) Die Verordnung über den Verkehr und den Betrieb der Fähren auf dem Rhein (Rheinfährenordnung) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9501-11, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2113), wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 2 und 3 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Betrieb der Fähren wird mindestens alle zweieinhalb Jahre von der Aufsichtsbehörde überprüft. Die Fähre ist ausgerüstet, gereinigt und unbeladen zur Überprüfung vorzuführen. Der Fährinhaber oder Fährführer hat bei der Überprüfung Hilfe zu leisten und auf Verlangen der Aufsichtsbehörde einen Nachen mit der erforderlichen Besatzung bereitzustellen. Ferner sind auf Verlangen Probefahrten auszuführen. Das Ergebnis der Prüfungen wird in einem Fährprüfungsbuch vermerkt, das der Fährinhaber nach dem Muster der Anlage 1 zu führen hat. Der Fährinhaber ist verpflichtet, die Beseitigung vorgefundener Mängel nach Weisung der Aufsichtsbehörde unverzüglich zu veranlassen.“

(3) Die Aufsichtsbehörde kann den Betrieb der Fähren auch außerhalb der Prüfungen nach Absatz 2 jederzeit überprüfen und die Vorlage des Fährprüfungsbuches verlangen. Sie kann die höchste Lastenklasse festsetzen, die von der Fähre befördert werden darf.“

2. Die §§ 4 bis 22 werden aufgehoben.

(2) § 4 der Verordnung über den Verkehr und den Betrieb der Fähren auf Bundeswasserstraßen vom 8. März 1967 (BGBl. II S. 1141), geändert durch Artikel 150 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Mai 1968 (BGBl. I S. 503), erhält folgende Fassung:

„§ 4

Überprüfung der Fähren

(1) Der Betrieb der Fähren wird mindestens alle zweieinhalb Jahre von der Aufsichtsbehörde überprüft. Die Fähre ist ausgerüstet, gereinigt und unbeladen zur Überprüfung vorzuführen. Der Fährinhaber oder Fährführer hat bei der Überprüfung Hilfe zu leisten und auf Verlangen der Aufsichtsbehörde einen Nachen mit der erforderlichen Besatzung bereitzustellen. Ferner sind auf Verlangen Probefahrten auszuführen. Die Aufsichtsbehörde kann verlangen, daß der Fährinhaber ein Fährprüfungsbuch nach dem Muster der Anlage 1 führt, in dem das Ergebnis der Überprüfungen vermerkt wird. Der Fährinhaber ist verpflichtet, die Beseitigung vorgefundener Mängel nach Weisung der Aufsichtsbehörde unverzüglich zu veranlassen.

(2) Die Aufsichtsbehörde kann den Betrieb der Fähren auch außerhalb der Prüfungen nach Absatz 1 jederzeit überprüfen und gegebenenfalls die Vorlage des Fährprüfungsbuches verlangen. Sie kann die höchste Lastenklasse festsetzen, die von der Fähre befördert werden darf.“

§ 11.07

Änderung der Grenze der Seefahrt

§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Grenze der Seefahrt; Anbringung der Schiffsnamen) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9514-1-3, veröffentlichten bereinigten Fassung erhält folgende Fassung:

„1. bei der Emsmündung auf der Breite 53° 30' N bis zum Schnittpunkt mit einer über die westlichen Begrenzungenstonnen des Umschlagplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems in nordöstlicher Richtung verlaufenden Geraden und auf dieser Geraden bis zur niederländischen Küste,“.

§ 11.08

Arbeitsschutzvorschriften

Die im Geltungsbereich dieser Verordnung erlassenen Arbeitsschutzvorschriften bleiben unberührt.

§ 11.09

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 603-5, veröffentlichten bereinigten Fassung in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt auch im Land Berlin.

§ 11.10

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 20. Januar 1977 in Kraft.

- (2) Gleichzeitig treten außer Kraft
- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. die Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtstraßen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9502-6, veröffentlichten bereinigten Fassung,2. §§ 2 bis 32 der Kleinfahrgastschiffverordnung vom 21. Oktober 1967 (BGBl. II S. 2393), zuletzt | <p>geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2064).</p> <p>Die außer Kraft tretenden Bestimmungen sind jedoch auf erteilte Zulassungsscheine und Kleinfahrgastschiffzusatzzeugnisse weiterhin anzuwenden, bis deren Geltung nach § 11.02 Abs. 1 Nr. 3 endet.</p> |
|--|--|

Bonn, den 14. Januar 1977

Der Bundesminister für Verkehr
K. Gscheidle

Der Bundesminister des Innern
In Vertretung
Günter Hartkopf

**Besatzungsvorschrift
für die Binnenschifffahrt (BinSchBV)**

§ 1

(bleibt frei)

§ 2

Begriffsbestimmungen
(Nummern 1 bis 7 bleiben frei)

In dieser Verordnung gelten als

8. Matrosen

Angehörige der Decksmannschaft, die entweder die Lehrabschlußprüfung für Binnenschiffer bestanden haben oder die nach vollendetem 14. Lebensjahr mindestens drei Jahre in der Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffs gefahren sind, davon mindestens sechs Monate auf Binnengewässern; Fahrzeiten nach vollendetem 20. Lebensjahr werden auf die dreijährige Fahrzeit doppelt angerechnet, jedoch nicht auf die sechsmonatige Fahrzeit auf Binnengewässern;

9. Schiffsjungen

Angehörige der Decksmannschaft, die mindestens 14 Jahre alt sind, nicht mehr der Vollzeitschulpflicht unterliegen und nachweislich in einem ordnungsmäßigen Berufsausbildungsverhältnis stehen;

10. Maschinisten

Angehörige des Maschinenpersonals, die mindestens 18 Jahre alt sind und die zur Bedienung der Maschinenanlage erforderlichen Kenntnisse besitzen;

11. Heizer

Angehörige des Maschinenpersonals, die mindestens 18 Jahre alt sind;

12. Flößer

floßfahrtkundige Männer, die mindestens 18 Jahre alt sind;

13. Fährgehilfen

Angehörige der Fährbesatzung, die mindestens 17 Jahre alt sind und nach vollendetem 14. Lebensjahr mindestens zwei Jahre entweder im Fährdienst tätig gewesen sind oder der Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffs angehört haben;

14. Fährjungen

Angehörige der Fährbesatzung, die mindestens 15 Jahre alt sind.

§§ 3 bis 65

(bleiben frei)

§ 66

(1) Die Besatzung, die sich während der Fahrt im Geltungsbereich dieser Verordnung an Bord zu befinden hat, wird von der Schiffsuntersuchungskommission nach Maßgabe der §§ 68 bis 75 festgesetzt und muß in allen Betriebsformen den nachfolgenden Vorschriften entsprechen. § 1.08 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung vom 3. März 1971 (Anlage zu BGBl. I S. 178) bleibt unberührt.

Es werden folgende Betriebsformen unterschieden:

- | | |
|--|---|
| A: Tagesfahrt von höchstens 16 Stunden | } jeweils innerhalb eines Zeitraums
von 24 Stunden |
| B: Verkürzte halbständige Fahrt von höchstens 18 Stunden | |
| C: Halbständige Fahrt von höchstens 20 Stunden | |
| D: Ständige Fahrt von höchstens 24 Stunden | |

Wechselt die Besatzung während der Fahrt, so ist die Zahl der Stunden maßgebend, während der sich die jeweilige Besatzung an Bord befindet, sofern nicht die Besatzung auf einem anderen Schiff weiterfährt. Bei Schiffen mit wechselnder Besatzung hat der Eigentümer oder Ausrüster den Nachweis über die Arbeitszeit des einzelnen Besatzungsmitglieds durch besondere Anschreibung außerhalb des Fahrtenbuchs zu erbringen.

(2) Die Mitglieder der Besatzung müssen in der Lage sein, ihre Aufgaben an Bord unter Bedingungen zu erfüllen, die eine Übermüdung ausschließen.

(3) Neben dem Schiffsführer und den in § 2 genannten Besatzungsmitgliedern (Matrosen, Schiffsjungen, Maschinisten und Heizer) können zur Besatzung gehören:

a) Der Steuermann

Der Steuermann muß mindestens zwei Jahre als Matrose oder Matrosen-Motorwart in der Binnenschifffahrt gefahren sein.

b) Der Matrosen-Motorwart

Der Matrosen-Motorwart muß Grundkenntnisse in der Motorenkunde besitzen sowie mindestens ein Jahr als Matrose und mindestens ein Jahr auf Fahrzeugen mit eigener Triebkraft zur See oder in der Binnenschifffahrt gefahren sein.

(4) Jedes Besatzungsmitglied kann, wenn es die Umstände erfordern, im Rahmen des Betriebs des Fahrzeugs auch für solche Arbeiten eingeteilt werden, die außerhalb seines eigentlichen Aufgabenbereichs liegen.

(5) Wem die Betreuung ständig an Bord lebender Kinder unter 10 Jahren obliegt, darf nicht Mitglied der Besatzung sein.

(6) Der nach § 2 Nr. 9 erforderliche Nachweis, daß der Schiffsjunge in einem ordnungsmäßigen Berufsausbildungsverhältnis steht, ist vom Schiffsführer an Bord mitzuführen und den Dienstkräften der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde und der Wasserschutzpolizei auf Verlangen vorzulegen. Schiffsjungen können durch Angehörige der Decksmannschaft ersetzt werden, die mindestens 17 Jahre alt sind.

(7) Auf Schiffen und schwimmenden Geräten, die ein auf Grund der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 26. März 1976 (BGBl. I S. 773, 776) erteiltes oder weitergeltendes Schiffsattest besitzen, muß — unbeschadet einer abweichenden Eintragung im Schiffsattest — die für den Rhein vorgeschriebene Besatzung während der Fahrt an Bord sein, soweit nicht im besonderen Anhang BinSchUO zum Schiffsattest auch die nach dieser Besatzungsvorschrift erforderliche Besatzung eingetragen ist.

§ 67

Beschäftigung von Frauen in der Besatzung

(1) Eine Frau darf der Besatzung — ausgenommen als Schiffsführer — nicht angehören, wenn das Fahrzeug nicht zur Beschäftigung von Frauen geeignet ist.

Ein Fahrzeug ist nicht geeignet, wenn

- die Frau an Bord mit Arbeiten beschäftigt werden muß, bei denen Lasten oder Ausrüstungsgegenstände von mehr als 10 kg Gewicht ohne mechanische Hilfsmittel nicht nur gelegentlich gehoben oder getragen werden müssen oder bei denen Lasten oder Ausrüstungsgegenstände von mehr als 20 kg gemeinsam mit einer anderen Person ohne mechanische Hilfsmittel nicht nur gelegentlich gehoben oder getragen werden müssen; als Arbeiten dieser Art sind in jedem Falle das Fieren und Einholen schwerer Schleppstränge anzusehen;
- keine getrennten Unterkunftsräume, Waschgelegenheiten und Toiletten für weibliche und männliche Besatzungsmitglieder vorhanden sind. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht, wenn alle Mitglieder der Besatzung derselben Familie angehören.

(2) Die Schiffsuntersuchungskommission entscheidet, ob das Fahrzeug für Frauenarbeit geeignet ist, und vermerkt dies im Schiffsattest.

(3) Für eine Frau, die der Besatzung angehört, gelten die Bestimmungen der §§ 2 und 66. Sie muß abweichend von § 2 Nr. 8 und 9 mindestens 18 Jahre alt sein. Gehören alle Mitglieder der Besatzung derselben Familie an und ist die Frau nicht der einzige Gehilfe des Schiffsführers, so braucht sie, um einen Schiffsjungen ersetzen zu können, nur 15 Jahre alt zu sein.

(4) Die Frau muß während der Arbeit eng anliegende Kleidung tragen.

(5) Die für Frauen erlassenen Arbeitsschutzvorschriften bleiben unberührt.

§ 67 a

Höchstdauer der Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung während der Fahrt

(1) Kein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung darf während der Fahrt mehr als 16 aufeinanderfolgende Stunden Dienst tun.

(2) Vorbehaltlich der Sonderbestimmungen des Absatzes 4 müssen innerhalb von jeweils 24 Stunden, die mit dem Ende jeder Ruhezeit zu laufen beginnen, mindestens 8 Stunden ununterbrochener Ruhezeit liegen.

Hat ein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung Arbeit beim Laden oder Löschen geleistet, so verkürzt sich seine Dienstzeit während der Fahrt innerhalb des gleichen Zeitraums von 24 Stunden um die Zeit, in der es hierbei gearbeitet hat. Als Arbeit gilt auch der Zeitraum, in welchem ein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung zur Aufnahme der Fahrt oder der Lade- oder Löschfähigkeit zur Verfügung stehen muß.

In Ausnahmefällen, die sich aus der Lade- oder Löschtätigkeit ergeben, genügt es zur Erfüllung der Vorschriften des Unterabsatzes 1, wenn innerhalb eines Zeitraums von 48 Stunden, der mit dem Ende einer ununterbrochenen Ruhezeit von 8 Stunden zu laufen beginnt, 16 Ruhestunden liegen, von denen 8 Stunden ununterbrochen sein müssen.

Abweichende Regelungen arbeitsrechtlicher Art, insbesondere tarifvertragliche Beschränkungen auf eine zwölf- oder vierzehnstündige Fahrzeit, bleiben unberührt.

(3) Auf jedem Fahrzeug hat der Schiffsführer ein Fahrtenbuch zu führen. Es sind täglich in das Fahrtenbuch einzutragen:

- die Betriebsform,
- die Besatzung und
- für jedes Besatzungsmitglied die Dienstzeit während der Fahrt.

Es sind sofort in das Fahrtenbuch einzutragen:

- Ort und Zeit des täglichen Beginns und der täglichen Beendigung der Fahrt,
- für jedes Besatzungsmitglied die in Absatz 2 Satz 2 und 3 genannten Arbeitszeiten,
- Änderungen während der Fahrt.

Jedes Fahrtenbuch, dessen Seiten numeriert sind, muß mit einer fortlaufenden Nummer versehen werden. Das Fahrtenbuch ist noch sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

(4) Bei den Betriebsformen B, C und D gelten die Bedingungen des Absatzes 2 Satz 1 als erfüllt, wenn die nach §§ 68 bis 75 für diese Betriebsformen jeweils vorgeschriebene Besatzung von Beginn der Fahrt an Bord ist. In diesen Fällen ist der Nachweis der Dienstzeit während der Fahrt nach Absatz 3 nur für die Schiffsführer, nicht für die übrigen Besatzungsmitglieder erforderlich.

Arbeitszeiten nach Absatz 2 Satz 2 und 3 sind stets für jedes Besatzungsmitglied einzutragen.

(5) In der Betriebsform A soll die Ruhezeit nach Absatz 2 Satz 1 zwischen 20 und 6 Uhr liegen. In der Betriebsform B soll die Ruhezeit die Zeit zwischen 22 und 5 Uhr einschließen.

In der Betriebsform C soll die Ruhezeit die Zeit zwischen 23 und 3 Uhr einschließen.

§ 68

Besatzung der Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft

(1) Wenn auf einem Fahrzeug ohne eigene Triebkraft, ausgenommen Fähren,

- a) die Steuereinrichtung auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden kann,
- b) mit über 40 m Länge eine Wechselsprechanlage zwischen Steuerstand und Vorschiff vorhanden ist,

- c) mit über 350 t Tragfähigkeit die Lenz- und Deckwaschpumpen motorisiert sind,
 d) mit über 350 t Tragfähigkeit die Bugankerwinde, auf Fahrzeugen mit über 750 t Tragfähigkeit auch die Heckankerwinde motorisiert ist,
 e) mit über 1 000 t Tragfähigkeit die Scheerstöcke schwenk- oder verschiebbar sind oder gleichwertige Einrichtungen, wie z. B. Schiebe-Lukendächer, vorhanden sind,

so beträgt die Besetzung:

Stufen	Tragfähigkeit	Besetzung	A	B	C	D
1	von 15 bis 250 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	—	—	1	1
		Schiffsjungen	1	1	—	—
2	über 250 bis 500 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	—	—	1	1
		Schiffsjungen	1	1	—	—
3	über 500 bis 750 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	1	1
		Schiffsjungen	—	—	—	—
4	über 750 bis 1 400 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	2	2
		Schiffsjungen	1	1	—	1
5	über 1 400 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	2	2	2	3
		Schiffsjungen	—	—	1	—

(2) Sind eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so erhöht sich in allen Betriebsformen die Besetzung für die Stufen 1 bis 4 um einen Schiffsjungen, für die Stufe 5 um einen Matrosen.

(3) In der Stufe 2 müssen die Schiffsjungen eine Fahrzeit von mindestens 2 Jahren haben und mindestens 17 Jahre alt sein.

(4) In den Stufen 1 bis 3 müssen die Matrosen mindestens 18 Jahre alt sein, es sei denn, sie haben die Lehrabschlussprüfung für Binnenschiffer bestanden.

(5) Auf der Elbe unterhalb der oberen Grenze des Hamburger Hafens (Elbe-km 607,50) mit ihren Nebenflüssen, auf der Trave, der Eider und der Kieler Förde bis Laboe brauchen Schuten und Leichter, ausgenommen Tankleichter, bis 300 t Tragfähigkeit in der Betriebsform A nur mit dem Schiffsführer besetzt zu sein.

(6) Auf Strecken bis 20 km gelten für Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 150 t in der Betriebsform A im Pendelverkehr folgende Erleichterungen, die nicht in das Schiffsattest einzutragen sind:

- a) Es genügt die Besetzung mit dem Schiffsführer;
 b) für je zwei längsseits gekuppelte Anhänger hinter dem Schlepper genügt die Besetzung mit einem gemeinsamen Schiffsführer;
 c) längsseits des Schleppers gekuppelte Anhänger bedürfen keiner Besetzung.

Auf Antrag wird gestattet, daß Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 500 t, die zwischen der Eisenbahnbrücke in Bremen und den Mittelsbürener Häfen verkehren und nicht bereits unter die Regelung nach Satz 1 fallen, in der Betriebsform A nur mit einem Schiffsführer besetzt sind.

(7) Die Schiffsuntersuchungskommission kann auf Antrag zulassen, daß Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 300 t auf Strecken bis 20 km in der Betriebsform A im Pendelverkehr nur mit dem Schiffsführer besetzt sind. Diese Zulassung ist an Bord mitzuführen.

§ 69

Besatzung der Motorgüterschiffe

(1) Wenn auf einem Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist (Motorgüterschiff),

- a) die Steuereinrichtung auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden kann,
- b) Sicht- und Schallzeichen während der Fahrt vom Steuerstand aus gegeben werden können,
- c) mit über 40 m Länge eine Wechselsprechanlage zwischen Steuerstand und Vorschiff vorhanden ist,
- d) die Antriebsanlagen vom Steuerstand aus bedient werden können,
- e) zur Überwachung der Antriebsanlagen in den Gefahrenbereichen
 - der Temperatur des Kühlwassers und des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben sowie
 - des Öl- oder Luftdrucks der Umsteueranlage des Antriebs oder der Schraube im Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst werden,
- f) die Geräte nach Buchstabe e entweder durch Schall- oder durch Sichtzeichen Alarm geben und so beschaffen sind, daß sie während des Betriebes der Antriebsanlage wirksam sind und unter allen Umständen die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auf sich lenken,
- g) die maschinellen Anlagen so eingerichtet sind, daß die regelmäßig anfallenden Wartungsarbeiten während der Fahrt jederzeit unterbrochen werden können,
- h) mit über 350 t Tragfähigkeit die Lenz- und Deckwaschpumpen motorisiert sind,
- i) mit über 350 t Tragfähigkeit die Bugankerwinde, auf Fahrzeugen mit einer Länge über 86 m auch die Heckankerwinde motorisiert ist,
- k) der Stufen 3 und 4 die Schleppstrangwinden motorisiert und von einer Person zu handhaben sind,
- l) der Stufe 4 die Scheerstöcke schwenk- oder verschiebbar oder gleichwertige Einrichtungen, wie z. B. Schiebe-Lukendächer, vorhanden sind,

so beträgt die Besatzung:

Stufen	Tragfähigkeit	Besatzung	A	B	C	D
1	von 15 bis 500 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	—	—	1	1
		Schiffsjungen	1	1	—	—
2	über 500 bis 750 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	2	3
		Schiffsjungen	—	—	—	—
3	über 750 bis 1 000 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	2	3
		Schiffsjungen	1	1	—	—
4	über 1 000 bis 1 350 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	—	—	—	—
		Matrosen	1	1	2	3
		Schiffsjungen	1	1	1	—
5	über 1 350 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	1	1	2	2
		Schiffsjungen	—	—	—	1

(2) Auf Fahrzeugen der Stufe 1 mit mehr als 300 t Tragfähigkeit und auf Fahrzeugen der Stufe 4 müssen die Schiffsjungen eine Fahrzeit von mindestens 2 Jahren haben und mindestens 17 Jahre alt sein.

(3) Auf Fahrzeugen mit einer Maschinenleistung von mehr als 800 PSe ist ein Matrose durch einen Matrosen-Motorwart zu ersetzen.

(4) Auf Fahrzeugen mit einer Maschinenleistung bis 800 PSe muß ein Besatzungsmitglied mit der Bedienung und Überwachung der Motoren vertraut sein und ein weiteres Besatzungsmitglied den Motor soweit bedienen können, daß es ihn anzulassen und abzustellen vermag.

(5) Sind eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so erhöht sich in allen Betriebsformen die Besatzung für die Stufen 1 bis 3 um einen Schiffsjungen, für die Stufen 4 und 5 um einen Matrosen.

(6) Sofern der Motor nur zur Vornahme kleinerer Ortsveränderungen in Häfen und an Lade- oder Löschplätzen oder zur Erhöhung der Steuerfähigkeit des Fahrzeugs im Schleppverband verwendet wird, gilt das Fahrzeug hinsichtlich der Besatzung als Fahrzeug ohne eigene Triebkraft. Die Beschränkung der Verwendung ist in das Schiffsattest einzutragen.

(7) Schleppt ein Motorgüterschiff mehr als ein Fahrzeug, so erhöht sich die Besatzung des Motorgüterschiffes in allen Stufen und Betriebsformen

bei 2 oder 3 geschleppten Fahrzeugen um 1 Schiffsjungen,

bei 4 oder mehr geschleppten Fahrzeugen um 1 Matrosen.

Schleppt jedoch ein Motorgüterschiff in der Talfahrt nicht mehr als zwei leere Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, die untereinander längsseits gekuppelt sind, so erhöht sich die Besatzung des Motorgüterschiffes nicht.

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

(8) Auf der Elbe und ihren Nebenflüssen kann die Schiffsuntersuchungskommission auf Antrag zulassen, daß auf Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit bis 120 t der Schiffsjunge entfällt, wenn in der Betriebsform A

1. der Schiffsführer geistig und körperlich geeignet ist, die Mehrverantwortung zu tragen und
2. das Fahrzeug
 - a) nur bei Tag fährt,
 - b) keine explosions- oder feuergefährlichen Güter befördert und
 - c) nur im Nahverkehr eingesetzt ist. Als Nahverkehr gilt auf der Unterelbe der Verkehr vom Hamburger Hafen abwärts bis zur Linie Freiburg-Störmündung.

§ 70

Besatzung der Schlepper

(1) Wenn auf einem Schlepper

- a) die Antriebsanlagen vom Steuerstand aus bedient werden können,
- b) zur Überwachung der Antriebsanlage in den Gefahrenbereichen
 - der Temperatur des Kühlwassers und des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben sowie
 - des Öl- oder Luftdrucks der Umsteueranlage des Antriebs oder der Schraube im Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst werden,
- c) die Geräte nach Buchstabe b entweder durch Schall- oder durch Sichtzeichen Alarm geben und so beschaffen sind, daß sie während des Betriebes der Antriebsanlagen wirksam sind und unter allen Umständen die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auf sich lenken,
- d) die Winden zur Handhabung der Schleppstränge und der Anker mit mehr als 300 kg Normalgewicht motorisiert sind,
- e) die Schleppstrangwinden von einer Person bedient werden können,

so beträgt die Besatzung:

Stufen	Maschinenleistung	Besatzung	A	B	C	D
1	bis 200 PSe	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	—	1
		Schiffsjungen	—	—	—	—
		Maschinisten	—	—	—	—
		Matrosen-Motorwarte	—	—	1	1
2	über 200 bis 400 PSe	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	—	—	—	1
		Schiffsjungen	—	—	1	—
		Maschinisten	—	—	—	—
		Matrosen-Motorwarte	1	1	1	1
3	über 400 bis 600 PSe	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	2	2
		Schiffsjungen	—	—	1	1
		Maschinisten	—	—	1	1
		Matrosen-Motorwarte	1	1	—	—
4	über 600 PSe	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	2	2	2	2
		Schiffsjungen	—	—	—	—
		Maschinisten	1	1	1	1
		Matrosen-Motorwarte	—	—	1	1

(2) Sind eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so erhöht sich die Besatzung um einen Matrosen-Motorwart.

§ 71

(bleibt frei)

§ 72

(bleibt frei)

§ 73

Besatzung der Fahrgastschiffe

(1) Wenn auf einem Fahrgastschiff, ausgenommen Fähren,

- a) die Steuereinrichtung auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen **Kraftaufwand** gehandhabt werden kann,
- b) Sicht- und Schallzeichen während der Fahrt vom Steuerstand aus gegeben werden können,
- c) der Stufen 3 bis 7 der nachstehenden Tabelle eine Wechselsprechanlage zwischen Steuerstand und Vorschiff sowie eine Lautsprechanlage, mit welcher der Schiffsführer den Fahrgästen Weisungen erteilen kann, vorhanden sind,
- d) die Antriebsanlagen vom Steuerstand aus bedient werden können,
- e) zur Überwachung der Antriebsanlagen in den Gefahrenbereichen
 - der Temperatur des Kühlwassers und des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben sowie
 - des Öl- oder Luftdrucks der Umsteueranlage des Antriebs oder der Schraube
 im Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst werden,
- f) die Geräte nach Buchstabe e entweder durch Schall- oder Sichtzeichen Alarm geben und so beschaffen sind, daß sie während des Betriebes der Antriebsanlagen wirksam sind und unter allen Umständen die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auf sich lenken,
- g) die maschinellen Anlagen so eingerichtet sind, daß die regelmäßig anfallenden Wartungsarbeiten während der Fahrt jederzeit unterbrochen werden können,

- h) die Lenz- und Deckwaschpumpen motorisiert sind,
 i) die Bugankerwinde der in nachstehender Tabelle in den Stufen 4 bis 7 aufgeführten Fahrzeuge motorisiert ist,
 k) Ankerwinden vorhanden sind,

so beträgt die Besatzung:

Stufen	Zulässige Anzahl der Fahrgäste	Besatzung	A	B	C	D
1	bis 75 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	1	2
		Schiffsjungen	—	—	1	—
		Maschinisten	—	—	—	—
		Matrosen-Motorwarte	—	—	—	—
2	von 76 bis 300 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	—	—	—	1
		Schiffsjungen	—	—	1	—
		Maschinisten	—	—	—	—
		Matrosen-Motorwarte	1	1	1	1
3	von 301 bis 400 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	—	—	1	2
		Schiffsjungen	1	1	—	—
		Maschinisten	—	—	—	1
		Matrosen-Motorwarte	1	1	1	—
4	von 401 bis 700 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	1	1	1	1
		Schiffsjungen	—	—	—	—
		Maschinisten	—	—	—	1
		Matrosen-Motorwarte	—	—	1	—
5	von 701 bis 1 100 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	1	1	1	1
		Schiffsjungen	1	1	—	—
		Maschinisten	—	—	—	1
		Matrosen-Motorwarte	—	—	1	1
6	von 1 101 bis 1 600 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	2	2	2	2
		Schiffsjungen	—	—	—	—
		Maschinisten	—	—	—	1
		Matrosen-Motorwarte	—	—	1	1
7	über 1 600 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	3	3	3	3
		Schiffsjungen	—	—	—	—
		Maschinisten	—	—	—	1
		Matrosen-Motorwarte	—	—	1	2

(2) Ein Matrosen-Motorwart kann durch einen Maschinisten ersetzt werden, sofern wenigstens ein Matrose zur Besatzung gehört.

(3) Bei einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von mehr als 500 Personen muß in der Betriebsform A auf der Elbe unterhalb der oberen Grenze des Hamburger Hafens und auf der Weser unterhalb der Eisenbahnbrücke in Bremen außer dem Schiffsführer der Steuermann oder ein Matrose das für die jeweilige Strecke notwendige Schifferpatent besitzen.

(4) Sind eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so erhöht sich in allen Betriebsformen die Besatzung in den Stufen 1 bis 3 um einen Schiffsjungen, in den Stufen 4 bis 7 um einen Matrosen.

§ 74

Sonstige Fahrzeuge

Für Fahrzeuge, die nicht unter die §§ 68 bis 73 fallen (z. B. Fähren, schwimmende Geräte), setzt die Schiffsuntersuchungskommission Art und Umfang der Besatzung jeweils entsprechend der Größe, Bauart und Ausrüstung des Fahrzeugs fest.

§ 75

Abweichungen

(1) Bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft und Motorgüterschiffen, die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen ausgerüstet sind und deren Tragfähigkeit 750 t übersteigt, ist die Besatzung, wenn sie nur aus Matrosen besteht, in der Betriebsform A um einen Schiffsjungen, in den Betriebsformen B, C und D um einen Matrosen zu verstärken; gehört in der Betriebsform A bereits ein Schiffsjunge zur Besatzung, so ist er durch einen Matrosen zu ersetzen.

(2) Bei allen Fahrzeugen kann die Schiffsuntersuchungskommission eine höhere Besatzungsstärke festsetzen, wenn nach Größe, Bauart, Ausrüstung und Zweckbestimmung des Fahrzeugs anzunehmen ist, daß die Besatzung nach den §§ 68 bis 73 nicht unter allen Umständen zu seinem sicheren Betrieb ausreicht.

(3) Bei Schleppern, die nach dem Schiffsattest nur zur Fahrt in Häfen, auf Reeden oder auf kurzen Strecken bestimmt sind, kann die Schiffsuntersuchungskommission eine andere Besatzung festsetzen, wenn die Umstände dies erfordern oder zulassen.

§ 76

Ausnahmebewilligung

Die Schiffsuntersuchungskommission kann für die Betriebsform A die Besatzung eines Fahrzeugs auf Antrag durch schriftliche Ausnahmebewilligung für eine Fahrt zum Bestimmungsort um eine Person, die nicht der Schiffsführer sein darf, herabsetzen, wenn es dem Schiffsführer trotz nachgewiesener Bemühungen nicht möglich ist, die Besatzung zu vervollständigen, und wenn auf dem Fahrzeug neben dem Schiffsführer noch ein Matrose vorhanden ist.

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

§ 77

Zusätzliche Vorschriften zu den §§ 66 bis 76

(1) Beträgt die Zahl der Steuermänner, Matrosen und Matrosen-Motorwarte in der Besatzung zwei oder mehr männliche Personen, kann ein Matrose durch zwei Schiffsjungen ersetzt werden. Dies gilt nicht für die Fahrt in den Betriebsformen B, C und D.

Der Besatzung können nicht mehr als zwei Schiffsjungen angehören.

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

(2) Befinden sich als vorgeschriebene Besatzung eines Fahrzeugs unabhängig von der Betriebsform mehr als 6 Mitglieder an Bord, so darf kein Besatzungsmitglied mit den allgemeinen Küchenarbeiten beauftragt werden.

(3) Die für die jeweilige Betriebsform vorgeschriebene Besatzung muß während der Fahrt ständig an Bord sein. Der Antritt einer Fahrt ohne die vorgeschriebene Besatzung ist nicht zulässig, es sei denn, die Ausnahmegewilligung nach § 76 liegt vor.

Fahrzeuge, auf denen durch unvorhergesehene Umstände (z. B. Krankheit, Unfall, behördliche Anordnung) höchstens ein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung während der Fahrt ausfällt, können ihre Fahrt bis zum nächsten Lade- oder Löschplatz — Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen bis zur Tagesendstation — fortsetzen, wenn auf dem Fahrzeug neben einem Inhaber des Schifferpatents für die betreffende Strecke noch ein weiteres Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung vorhanden ist.

(4) Alle Fahrzeuge müssen zur Überprüfung und etwaigen Neufestsetzung der Besatzung einer Schiffsuntersuchungskommission vorgeführt werden, und zwar vor Ablauf folgender Fristen:

- bis spätestens 1. Januar 1974 die Fahrzeuge, deren Schiffszeugnis spätestens am 31. Dezember 1977 abläuft,
- bis spätestens 1. Oktober 1974 die Fahrzeuge, deren Schiffszeugnis spätestens am 30. September 1982 abläuft.

Die Fahrzeuge können früher als zu den oben festgesetzten Daten einer Schiffsuntersuchungskommission vorgeführt werden.

Anlage 2

Anhang BinSchUO Nr.

zum Schiffsattest Nr. vom 19 der SUK

Das Fahrzeug wird zur Fahrt auf den Bundeswasserstraßen der nachstehenden Fahrtbereiche zugelassen

	Fahrtbereiche*)				
	1	2	3 See	Binnen	4
60. Freibord bei sprühwasser- und wetterdicht abgeschlossenen Laderäumen in cm					
61. Freibord bei ungedeckten Laderäumen in cm					
62. Freibord bei wasserdicht abgeschlossenen Laderäumen in cm					
63.					

64. zur Fahrt auf *)

65. Die Einsenkungsmarken sind für den/die Fahrtbereich/e 1; 2; 3-See; 3-Binnen; 4;*) für das Fahrzeug mit Verschlüssen entsprechend Nr. 60/61/62*) angemarkt.

Besatzung	Betriebsform			
	A	B	C	D
Schiffsführer				
Steuermann				
Matrose				
Schiffsjunge				
Maschinist				
Matrosen-Motorwart				
Heizer				
Insgesamt				

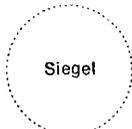
67. Erhöhung der Besatzung gemäß § ... Abs. ... der Besatzungsvorschrift für die Binnenschifffahrt um
 Schiffsjunge/
 Matrose/
 Matrosen-Motorwart,
 weil die Voraussetzung/en des/der §§ nicht gegeben ist/sind.

68. Sonstige Eintragungen

69. Die Gültigkeit dieses Anhangs erlischt am

70. Ort, Datum

Schiffsuntersuchungskommission

71. 

.....

 (Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

(Rückseite des Anhangs BinSchUO)

Bemerkungen

1. Der Anhang zum Schiffsattest ist nur gültig im Zusammenhang mit einem gültigen Schiffsattest.
2. Für Fahrzeuge mit sprühwasser- und wetterdicht abgeschlossenen Laderäumen ist auch der Freibord bei ungedeckten Laderäumen festzulegen. Liegt eine Freibordberechnung hierfür nicht vor, so ist der Freibord über die Anforderungen des erhöhten Sicherheitsabstandes zum tiefsten nicht mehr wasserdichten Punkt des Lukensülls
- im Fahrbereich 2 1,3 m
 - im Fahrbereich 3-See 0,8 m
- maßgebend.
3. Der **Fahrbereich 1** umfaßt die Bundeswasserstraße
- Ems** von der Verbindungslinie zwischen den Leuchttürmen Delfzyl und Knock bis zur Breite 53°30' N und östlich einer von dieser Breite in südwestlicher Richtung über die westlichen Begrenzungstonnen des Umschlagplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems zur niederländischen Küste verlaufenden Geraden.
- Der Fahrbereich 2** umfaßt die Bundeswasserstraßen
- Ems** von der Hafeneinfahrt Emden bis zur Verbindungslinie zwischen den Leuchttürmen Delfzyl und Knock,
- Jade** binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Oberfeuer Schillighörn und dem Kirchturm Langwarden,
- Weser** von Brake (Unterweser-km 43) bis zur Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Kappel mit dem Nebenarm Schweiburg,
- Elbe** von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) mit den Nebenflüssen Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau und Stör (jeweils vom Sperrwerk bis zur Mündung) und einschließlich der Nebenelben,
- Meldorfer Bucht** binnenwärts der Verbindungslinie von der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum,
- Flensburger Förde** binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Kekenis-Leuchtturm und Birknak,
- Eckernförder Bucht** binnenwärts der Verbindungslinie von Bokuis-Eck zur Nordostspitze des Festlandes bei Dänisch Nienhof,
- Kieler Förde** von dem durch das nördliche Einfahrtsfeuer zum Nord-Ostsee-Kanal gelegten Breitengrad bis zur Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe.
- Der Fahrbereich 3-See** umfaßt die Bundeswasserstraßen
- Ems** von der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlaß bei Halte bis zur Hafeneinfahrt Emden,
- Weser** von der Eisenbahnbrücke in Bremen bis Brake (Unterweser-km 43) einschließlich der Nebenarme Kleine Weser, Rekumer-Loch, Westergate und Rechter Nebenarm,
- Leda** von der Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer bis zur Mündung,
- Hunte** vom Hafen Oldenburg und von 200 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zur Mündung,
- Lesum** von der Eisenbahnbrücke in Bremen-Burg bis zur Mündung,
- Este** vom Sperrtor bei Buxtehude bis zum Este-Sperrwerk,
- Lühe** von der Mühle 250 m oberhalb der Straßenbrücke am Marschdamm in Horneburg bis zum Lühe-Sperrwerk,
- Schwinge** von der Fußgängerbrücke unterhalb der Guldenssternbastion in Stade bis zum Schwinge-Sperrwerk,
- Freiburger Hafenspriel** von den Schleusen bei Freiburg/Elbe bis zur Mündung,
- Oste** vom Mühlenwehr Bremervörde bis zum Oste-Sperrwerk,
- Pinnau** von der Eisenbahnbrücke in Pinneberg bis zum Pinnau-Sperrwerk,
- Krückau** von der Wassermühle in Elmshorn bis zum Krückau-Sperrwerk,
- Stör** vom Pegel Rensing bis zum Stör-Sperrwerk,
- Eider** vom Gieselaukanal bis zum Eider-Sperrwerk,
- Nord-Ostsee-Kanal** von der Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel bis zu der Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtensau mit Schirnauer See, Bergstedter See, Audorfer See, Obereidersee mit Enge, Achterwehler Schifffahrtskanal und Flemhuder See,
- Kieler Förde** binnenwärts des durch das nördliche Einfahrtsfeuer zum Nord-Ostsee-Kanal gelegten Breitengrades,
- Trave** von der Eisenbahnbrücke und Holstenbrücke (Stadttrave) in Lübeck bis zur Verbindungslinie der beiden äußeren Molenköpfe bei Travemünde mit dem Pötenitzer Wiek und dem Dassower See,
- Schlei** binnenwärts der Verbindungslinie der Molenköpfe Schleimünde.
- Der Fahrbereich 3-Binnen** umfaßt die Bundeswasserstraße
- Elbe** von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Einmündung des Elbe-Seitenkanals.
- Der Fahrbereich 4** umfaßt die übrigen Bundeswasserstraßen im räumlichen Anwendungsbereich der BinSchUO mit Ausnahme des Küstenmeeres.

Bundesrepublik Deutschland



Fährzeugnis

Nr.

der Schiffsuntersuchungskommission

1. Name und Adresse des Eigentümers				
2. Name und Adresse des Fährinhabers				
3. Name der Fähre			4. Art der Fähre	
5. Ort und Nummer der Registrierung				
6. Baujahr		7. Name und Ort der Bauwerft		
8. Größte Länge m	9. Größte Breite m	10. Ladefläche/ Ladehöhe m ² m	11. Hauptantriebsleistung PS/KW*)	12. Anzahl Hauptpropeller
			Niedrigwasser*)	Mittelwasser*)
13. Freibord		(m)		Hochwasser*)
14. Anzahl Fahrgäste				
15. Tragfähigkeit		(t)		
16. zulässiges Gesamtgewicht eines Fahrzeugs		(t)		
17. zulässiges Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs		(t)		
18. zulässige Einzel-/Doppelachslast		(t)		
19. Die Fähre wird zum Verkehr auf zwischen und zugelassen.				
20. Das Fährzeugnis gilt bis zum				

21. Ort, Datum

Schiffsuntersuchungskommission

22.



.....
.....
(Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

Seite 2

Fahrzeugnis Nr.	der SUK						
23. Besatzung <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Fährführer</td></tr> <tr><td>Fährgehilfen</td></tr> <tr><td>Fährjungen</td></tr> <tr><td>Maschinisten</td></tr> <tr><td>Heizer</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">Insgesamt</td></tr> </table>	Fährführer	Fährgehilfen	Fährjungen	Maschinisten	Heizer	Insgesamt	24. Die Fähre ist zur Beschäftigung einer Frau in der Besatzung – geeignet – nicht geeignet*)
Fährführer							
Fährgehilfen							
Fährjungen							
Maschinisten							
Heizer							
Insgesamt							
25. Einrichtung zum Sammeln von gebrauchtem Öl	26. Anzahl der wasserdichten Abteilungen						
27. Buganker Totalgewicht kg	28. Heckanker Totalgewicht kg						
29. Bugankerkette/draht Länge m Bruchlast kg	30. Heckankerkette/draht Länge m Bruchlast kg						
31. Sonstige Ausrüstung *) 1 Megaphon 1 Landsteg mit Geländer 1 Handlenzpumpe Fender, Bundhaken Feuerlöschgerät 1 Beiboot Rettungsmittel	1 Wurfleine 1 Verbandskasten 1 Plakat betr. die Rettung Ertrinkender						
32. Sonstige Eintragungen 							

*) Nichtzutreffendes streichen

Fährzeugnis Nr.

der SUK

Verlängerung der Gültigkeit des Fährzeugnisses *)

Bescheinigung einer Nach-/Sonderuntersuchung *)

Die Schiffsuntersuchungskommission

hat die Fähre

am untersucht.

Anlaß der Untersuchung/Bescheinigung *)

Auf Grund des Untersuchungsergebnisses/der Bescheinigung *) bleibt die Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses Nr.

bestehen/wird diese verlängert *) bis zum

Sonstige Eintragungen:

Ort, Datum

Schiffsuntersuchungskommission



(Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts

Aus dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 26. Oktober 1976 — 1 BvR 191/74 —, ergangen auf Verfassungsbeschwerde, wird nachfolgender Entscheidungssatz veröffentlicht:

§ 4 Nr. 14 Satz 2 des Umsatzsteuergesetzes (UStG 1973) in der Fassung vom 16. November 1973 (BGBl. I S. 1682) ist insofern mit Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes unvereinbar, als einerseits allen dort bezeichneten Gemeinschaften Steuerfreiheit für Leistungen an ihre ärztlichen Mitglieder gewährt wird, andererseits entsprechende Leistungen gewerblicher Analyseunternehmen an Ärzte der Steuerpflicht unterliegen.

Der vorstehende Entscheidungssatz hat gemäß § 31 Abs. 2 des Gesetzes über das Bundesverfassungsgericht Gesetzeskraft.

Bonn, den 29. Dezember 1976

Der Bundesminister der Justiz
In Vertretung
Dr. Erkel

Bundesgesetzblatt Teil II

Nr. 1, ausgegeben am 14. Januar 1977

Tag	Inhalt	Seite
27. 11. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954	1
27. 11. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Verträge des Weltpostvereins (Lausanne 1974)	3
2. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Abkommens über das Verbot der Verwendung von weißem (gelbem) Phosphor zur Anfertigung von Zündhölzern ..	5
7. 12. 76	Bekanntmachung der Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kolumbien über Kapitalhilfe	6
16. 12. 76	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik Bulgarien über kulturelle Zusammenarbeit ...	8
17. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls zur Änderung des Übereinkommens über die Sklaverei	11
17. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP)	11
17. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 120 der Internationalen Arbeitsorganisation über den Gesundheitsschutz im Handel und in Büros	12
17. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 121 der Internationalen Arbeitsorganisation über Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten ...	12
17. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 122 der Internationalen Arbeitsorganisation über die Beschäftigungspolitik	13
17. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 128 der Internationalen Arbeitsorganisation über Leistungen bei Invalidität und Alter und an Hinterbliebene	14
21. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 134 der Internationalen Arbeitsorganisation über den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle	14
22. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 129 der Internationalen Arbeitsorganisation über die Arbeitsaufsicht in der Landwirtschaft	15
22. 12. 76	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 130 der Internationalen Arbeitsorganisation über ärztliche Betreuung und Krankengeld	15
22. 12. 76	Bekanntmachung über das Außerkrafttreten des Internationalen Vertrages betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer	16

Verkündungen im Bundesanzeiger

Gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen vom 30. Januar 1950 (BGBl. S. 23) wird auf folgende im Bundesanzeiger verkündete Rechtsverordnungen nachrichtlich hingewiesen:

Datum und Bezeichnung der Verordnung	Verkündet im Bundesanzeiger Nr. vom	Tag des Inkrafttretens
5. 1. 77 Verordnung über die Verlängerung der Frist für den Bezug des Kurzarbeitergeldes	7 12. 1. 77	siehe § 4

Hinweis auf Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaften,

die mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften unmittelbare Rechtswirksamkeit in der Bundesrepublik Deutschland erlangt haben

Datum und Bezeichnung der Rechtsvorschrift	Veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften — Ausgabe in deutscher Sprache —	
	vom	Nr./Seite
Vorschriften für die Agrarwirtschaft		
23. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3156/76 der Kommission zur Änderung der Währungsausgleichsbeträge	27. 12. 76	L 355/1
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3157/76 des Rates über die Lieferung von Butteroil an das Internationale Komitee vom Roten Kreuz als Nahrungsmittelforthilfe zugunsten Libanons im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 695/76	28. 12. 76	L 356/1
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3158/76 des Rates über die Lieferung von Butteroil als Nahrungsmittelforthilfe zugunsten Libanons im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 695/76	28. 12. 76	L 356/2
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3159/76 des Rates über die Lieferung von Magermilchpulver als Nahrungsmittelforthilfe zugunsten Libanons im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 2018/76	28. 12. 76	L 356/3
22. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3161/76 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1624/76 hinsichtlich des Vorschusses auf die Zahlung der Beihilfe für Magermilchpulver, das im Hochsitzgebiet eines anderen Mitgliedstaats denaturiert oder zu Mischfutter verarbeitet wird	28. 12. 76	L 356/13
22. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3162/76 der Kommission über die statistische Schwelle in der Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten	28. 12. 76	L 356/14
22. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3163/76 der Kommission über das Länderverzeichnis für die Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten	28. 12. 76	L 356/15
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3166/76 des Rates zur Verlängerung der Geltungsdauer der Verordnung (EWG) Nr. 3310/75 über die Landwirtschaft des Großherzogtums Luxemburg	29. 12. 76	L 357/13
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3168/76 des Rates zur Festlegung der Bedingungen für den Verschnitt und die Verarbeitung von Erzeugnissen des Weinssektors mit Ursprung in Drittländern in den Freizonen im Gebiet der Gemeinschaft	29. 12. 76	L 357/16

Datum und Bezeichnung der Rechtsvorschrift	Veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften	
	— Ausgabe in deutscher Sprache —	
	vom	Nr./Seite
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3169/76 des Rates zur Verlängerung der Antragsfrist für Zuschüsse aus dem Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft, Abteilung Ausrichtung, für das Jahr 1977	29. 12. 76	L 357/19
23. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3171/76 der Kommission zur Festsetzung der Beträge zur Senkung der Einfuhrabgaben bei Rindfleisch aus den Staaten in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean	29. 12. 76	L 357/21
28. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3172/76 der Kommission zur Festsetzung der auf Getreide, Mehle, Grobgrieß und Feingrieß von Weizen oder Roggen anwendbaren Abschöpfungen bei der Einfuhr	29. 12. 76	L 357/23
Andere Vorschriften		
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3042/76 des Rates über die Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für synthetische und künstliche Spinnfasern der Tarifnummer 56.04 des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Malta (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/53
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3043/76 des Rates über die Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für Oberkleidung der Tarifnummer 60.05 des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Malta (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/57
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3044/76 des Rates über die Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für Oberkleidung für Männer und Knaben der Tarifnummer 61.01 des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Malta (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/61
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3045/76 des Rates zur vollständigen Aussetzung der Zollsätze für bestimmte industrielle Waren mit Ursprung in Malta (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/65
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3046/76 des Rates zur vollständigen oder teilweisen Aussetzung der Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Erzeugnisse der Kapitel 1 bis 24 des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Malta (1977)	20. 12. 76	L 350/66
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3047/76 des Rates zur Festsetzung von Plafonds und zur Einrichtung einer gemeinschaftlichen Überwachung der Einfuhren bestimmter Waren mit Ursprung in Algerien, Marokko und Tunesien (1977)	20. 12. 76	L 350/76
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3048/76 des Rates zur Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für Aprikosenpülpe der Tarifstelle ex 20.06 B II c) 1 aa) des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Marokko (1977)	20. 12. 76	L 350/84
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3049/76 des Rates zur Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für Aprikosenpülpe der Tarifstelle ex 20.06 B II c) 1 aa) des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Tunesien (1977)	20. 12. 76	L 350/88
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3050/76 des Rates zur Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für bestimmte Spinnfasern der Tarifnummer 56.04 des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Zypern (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/92
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3051/76 des Rates zur Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für Oberkleidung für Männer und Knaben der Tarifnummer 61.01 des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Zypern (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/96
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3052/76 des Rates zur Eröffnung eines Zollkontingents für Frühkartoffeln der Tarifstelle 07.01 A II des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in Zypern (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/100
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3053/76 des Rates über die Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für bestimmte in der Türkei raffinierte Erdölerzeugnisse des Kapitels 27 des Gemeinsamen Zolltarifs (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/101

Datum und Bezeichnung der Rechtsvorschrift	Veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften	
	— Ausgabe in deutscher Sprache —	
	vom	Nr./Seite
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3054/76 des Rates über die Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung von Gemeinschaftszollkontingenten für bestimmte Textilerzeugnisse der Tarifnummern 55.05 und 55.09 und der Tarifstelle ex 58.01 A des Gemeinsamen Zolltarifs mit Herkunft aus der Türkei (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/106
9. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3055/76 des Rates zur Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für Haselnüsse, frisch oder getrocknet, auch ohne äußere Schalen oder enthäutet, der Tarifstelle ex 08.05 G des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in der Türkei (für das Jahr 1977)	20. 12. 76	L 350/111
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3160/76 des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 495/76 über die Einfuhrregelung für bestimmte Textilerzeugnisse mit Ursprung in Hongkong	28. 12. 76	L 356/4
16. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten	29. 12. 76	L 357/1
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3165/76 des Rates zur Festsetzung der mengenmäßigen Ausfuhrkontingente der Gemeinschaft für bestimmte Aschen und Rückstände von Kupfer sowie für bestimmte Bearbeitungsabfälle und bestimmten Schrott aus Kupfer, Aluminium und Blei für das Jahr 1977	29. 12. 76	L 357/11
21. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3167/76 des Rates zur Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung eines Gemeinschaftszollkontingents für gefrorenes Rindfleisch der Tarifstelle 02.01 A II a) 2 des Gemeinsamen Zolltarifs (Jahr 1977)	29. 12. 76	L 357/14
22. 12. 76 Verordnung (EWG) Nr. 3170/76 der Kommission zur Verlängerung von Eilmaßnahmen für die Einfuhr von Baumwollgarnen mit Ursprung in Spanien in das Vereinigte Königreich	29. 12. 76	L 357/20

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz

Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. — Druck: Bundesdruckerei Bonn

Im Bundesgesetzblatt Teil I werden Gesetze, Verordnungen, Anordnungen und damit im Zusammenhang stehende Bekanntmachungen veröffentlicht. Im Bundesgesetzblatt Teil II werden völkerrechtliche Vereinbarungen, Verträge mit der DDR und die dazu gehörenden Rechtsvorschriften und Bekanntmachungen sowie Zolltarifverordnungen veröffentlicht.

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Postabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (0 22 21) 23 80 67 bis 69.

Bezugspreis: Für Teil I und Teil II halbjährlich je 40,— DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,10 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1975 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 3,70 DM (3,30 DM zuzüglich —,40 DM Versandkosten) bei Lieferung gegen Vorausrechnung 4,10 DM. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 5,5%.