

Bundesgesetzblatt¹⁰³³

Teil II

G 1998

2005 **Ausgegeben zu Bonn am 26. September 2005** **Nr. 22**

Tag	Inhalt	Seite
13. 9. 2005	Siebzehnte Verordnung über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (17. SOLAS-Änderungsverordnung – 17. SOLAS-ÄndV)	1034
19. 9. 2005	Fünfte Verordnung zur Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung FNA: 9502-16-3	1044
5. 8. 2005	Bekanntmachung der deutsch-amerikanischen Vereinbarung über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Resource Consultants, Inc.“ (Nr. DOCPER-TC-05-03)	1080
5. 8. 2005	Bekanntmachung der deutsch-amerikanischen Vereinbarung über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Electronic Data Systems Corporation“ (Nr. DOCPER-IT-02-06)	1082
9. 8. 2005	Bekanntmachung des deutsch-kirgisischen Abkommens über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität sowie des Terrorismus und anderer Straftaten von erheblicher Bedeutung sowie über das Außerkrafttreten des früheren Abkommens vom 13. Juni 1989	1084

**Siebzehnte Verordnung
über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum
Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen
(17. SOLAS-Änderungsverordnung – 17. SOLAS-ÄndV)**

Vom 13. September 2005

Auf Grund

- des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4, 5 und 7 sowie Abs. 2 Nr. 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und 7 geändert durch Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzes vom 25. Juni 2004 (BGBl. I S. 1389), und
- des § 3 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. September 1998 (BGBl. I S. 3114), der zuletzt durch Artikel 250 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Die in London am 12. Dezember 2002 vom Schiffs-sicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene EntschlieÙung MSC.134(76) zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch Entschlie-

ßung 1 der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 12. Dezember 2002 (BGBl. 2003 II S. 2018), wird hiermit in Kraft gesetzt. Die EntschlieÙung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Die EntschlieÙung MSC.134(76) ist für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Juli 2004 in Kraft getreten.

Berlin, den 13. September 2005

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

EntschlieÙung MSC.134(76)
(angenommen am 12. Dezember 2002)

Beschlussfassung
über Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
in seiner zuletzt geänderten Fassung

Resolution MSC.134(76)
(adopted on 12 December 2002)

Adoption of Amendments
to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,
as amended

Résolution MSC.134(76)
(adoptée le 12 décembre 2002)

Adoption d'amendements
à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
telle que modifiée

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

Le Comité de la sécurité maritime,

Der Schiffssicherheitsausschuss –

recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

rappelant l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

in Anbetracht des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses

recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

rappelant en outre l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), ci-après dénommée «la Convention», relatif à la procédure d'amendement applicable à l'Annexe de la Convention, à l'exclusion des dispositions du chapitre I,

sowie in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) betreffend das Verfahren zur Änderung der Anlage des Übereinkommens mit Ausnahme von deren Kapitel I;

having considered, at its seventy-sixth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

ayant examiné, à sa soixante-seizième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de cette convention,

nach der auf seiner sechsundsiebzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach dessen Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1. adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

1. adopte, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;

2. determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross

2. décide, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 2004 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte

2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Januar 2004 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Brutto-

tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. invites SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. further requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;

3. invite les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2004 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joints en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
5. prie en outre le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.

raumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. fordert die SOLAS-Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Juli 2004 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der Entschließung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Annex

Amendments
to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as amended

Chapter II-1

**Construction – structure,
subdivision and stability,
machinery and electrical
installations**

Part A-1

Structure of ships

1 The following new regulation 3-6 is added after existing regulation 3-5:

“Regulation 3-6

**Access to and within
spaces in the cargo area
of oil tankers and bulk carriers**

1 Application

1.1 Except as provided for in paragraph 1.2, this regulation applies to oil tankers of 500 gross tonnage and over and bulk carriers, as defined in regulation IX/1, of 20,000 gross tonnage and over, constructed on or after 1 January 2005.

Annexe

Amendements
à la Convention internationale
de 1974
pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer,
telle que modifiée

Chapitre II-1

**Construction – Structure,
compartimentage et stabilité,
machines et installations
électriques**

Partie A-1

Structure des navires

1 Après l'actuelle règle 3-5, ajouter la nouvelle règle 3-6 ci-après:

«Règle 3-6

**Accès aux espaces
de la tranche de la cargaison
des pétroliers et des vraquiers
et à l'intérieur de ces espaces**

1 Application

1.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 1.2, la présente règle s'applique aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et aux vraquiers, tels que définis à la règle IX-1, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, construits le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date.

Anlage

Änderungen des
Internationalen Übereinkommens
von 1974
zum Schutz des menschlichen
Lebens auf See
in seiner zuletzt geänderten Fassung

Kapitel II-1

**Bauart – Bauweise, Unter-
teilung und Stabilität,
Maschinen und elektrische
Anlagen**

Teil A-1

Bauweise der Schiffe

1 Nach Regel 3-5 wird folgende neue Regel 3-6 angefügt:

„Regel 3-6

**Zugang zu und innerhalb von
Räumen im Ladungsbereich von
Öltankschiffen und Massengutschiffen**

1 Anwendung

1.1 Mit Ausnahme der in Absatz 1.2 geregelten Fälle findet diese Regel Anwendung auf Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr sowie auf Massengutschiffe im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel IX/1 mit einer Bruttoreumzahl von 20 000 und mehr, die am oder nach dem 1. Januar 2005 gebaut sind.

1.2 Oil tankers of 500 gross tonnage and over constructed on or after 1 October 1994 but before 1 January 2005 shall comply with the provisions of regulation II-1/12-2 adopted by resolution MSC.27(61).

1.2 Les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, construits le 1^{er} octobre 1994 ou après cette date mais avant le 1^{er} janvier 2005, doivent satisfaire aux dispositions de la règle II-1/12-2 adoptées par la résolution MSC.27(61).

1.2 Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr, die am oder nach dem 1. Oktober 1994, aber vor dem 1. Januar 2005 gebaut sind, müssen der mit Entschließung MSC.27(61) angenommenen Regel II-1/12-2 entsprechen.

2 Means of access to cargo and other spaces

2 Moyens d'accès aux espaces à cargaison et autres espaces

2 Zugang zu Lade- und anderen Räumen

2.1 Each space within the cargo area shall be provided with a permanent means of access to enable, throughout the life of a ship, overall and close-up inspections and thickness measurements of the ship's structures to be carried out by the Administration, the company, as defined in regulation IX/1, and the ship's personnel and others as necessary. Such means of access shall comply with the requirements of paragraph 5 and with the Technical provisions for means of access for inspections, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.133(76), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2.1 Chaque espace de la tranche de la cargaison doit être pourvu d'un moyen d'accès permanent permettant à l'Administration, à la compagnie, telle que définie à la règle IX/1 et au personnel du navire ainsi qu'à d'autres personnes, selon qu'il convient, d'effectuer, pendant toute la durée de vie du navire, des inspections générales et de près et des mesures d'épaisseur. Ces moyens d'accès doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 et aux Dispositions techniques applicables aux moyens d'accès prévus pour les inspections, adoptées par le Comité de la sécurité maritime par la résolution MSC.133(76), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, entrent en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.

2.1 Jeder Raum innerhalb des Ladungsbereichs muss mit einer festen Zugangsmöglichkeit versehen sein, damit während der gesamten Lebensdauer des Schiffes die Verwaltung, das Unternehmen im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel IX/1 und die auf dem Schiff tätigen Personen sowie sonstige Personen, soweit erforderlich, allgemeine und Nahbereichs-Überprüfungen der schiffbaulichen Verbände und Dickenmessungen an diesen durchführen können. Solche Zugangsmöglichkeiten müssen den Anforderungen des Absatzes 5 und den vom Schiffssicherheitsausschuss mit Entschließung MSC.133(76) angenommenen Technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungs-zwecken in der jeweils von der Organisation geänderten Fassung entsprechen, sofern diese Änderungen nach Maßgabe des Artikels VIII dieses Übereinkommens betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage mit Ausnahme ihres Kapitels I beschlossen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.

2.2 Where a permanent means of access may be susceptible to damage during normal cargo loading and unloading operations or where it is impracticable to fit permanent means of access, the Administration may allow, in lieu thereof, the provision of movable or portable means of access, as specified in the Technical provisions, provided that the means of attaching, rigging, suspending or supporting the portable means of access forms a permanent part of the ship's structure. All portable equipment shall be capable of being readily erected or deployed by ship's personnel.

2.2 Si un moyen d'accès permanent est susceptible d'être endommagé au cours des opérations normales de chargement et de déchargement ou s'il n'est pas possible dans la pratique d'installer des moyens d'accès permanents, l'Administration peut autoriser, à la place, l'utilisation de moyens d'accès amovibles ou portatifs tels que spécifiés dans les Dispositions techniques, à condition que les dispositifs permettant de fixer, d'installer, de suspendre ou de soutenir les moyens d'accès portatifs fassent partie de façon permanente de la structure du navire. L'ensemble du matériel portatif doit pouvoir être aisément installé ou déployé par le personnel du navire.

2.2 Könnte eine feste Zugangsmöglichkeit bei normalen Lade- und Löschvorgängen beschädigt werden oder ist es aus praktischen Gründen nicht möglich, eine feste Zugangsmöglichkeit einzubauen, so kann die Verwaltung gestatten, stattdessen bewegliche oder tragbare Zugangsmittel nach Maßgabe der Technischen Vorschriften vorzusehen, sofern die Vorrichtung für das Anbringen, Befestigen, Einhängen oder Abstützen der tragbaren Zugangsmittel einen festen Bestandteil des Schiffskörpers bildet. Alle tragbaren Ausrüstungsgegenstände müssen leicht von den auf dem Schiff tätigen Personen aufgestellt oder eingesetzt werden können.

2.3 The construction and materials of all means of access and their attachment to the ship's structure shall be to the satisfaction of the Administration. The means of access shall be subject to survey prior to, or in conjunction with, its use in carrying out surveys in accordance with regulation I/10.

2.3 La construction et les matériaux de tous les moyens d'accès et des dispositifs permettant de les fixer à la structure du navire doivent être jugés satisfaisants par l'Administration. Les moyens d'accès doivent être inspectés avant d'être utilisés pour effectuer les visites en conformité avec la règle I/10, ou parallèlement à ces visites.

2.3 Bauart und Werkstoffe aller Zugangsmittel und -möglichkeiten sowie ihrer Befestigungen am Schiffskörper müssen den Anforderungen der Verwaltung genügen. Die Zugangsmittel und -möglichkeiten unterliegen der Besichtigung vor oder in Verbindung mit ihrem Gebrauch bei der Durchführung der Besichtigungen nach Regel I/10.

3 Safe access to cargo holds, cargo tanks, ballast tanks and other spaces

3 Accès en toute sécurité aux cales à cargaison, citernes à cargaison, citernes de ballast et autres espaces

3 Sicherer Zugang zu Laderäumen, Lade-tanks, Ballasttanks und anderen Räumen

3.1 Safe access*) to cargo holds, cofferdams, ballast tanks, cargo tanks and other spaces in the cargo area shall be direct from the open deck and such as to ensure their complete inspection. Safe access*) to double bottom spaces may be from a pump-room, deep cofferdam, pipe tunnel, cargo hold, double hull space or similar compartment not intended for the carriage of oil or hazardous cargoes.

3.2 Tanks, and subdivisions of tanks, having a length of 35 m or more, shall be fitted with at least two access hatchways and ladders, as far apart as practicable. Tanks less than 35 m in length shall be served by at least one access hatchway and ladder. When a tank is subdivided by one or more swash bulkheads or similar obstructions which do not allow ready means of access to the other parts of the tank, at least two hatchways and ladders shall be fitted.

3.3 Each cargo hold shall be provided with at least two means of access as far apart as practicable. In general, these accesses should be arranged diagonally, for example one access near the forward bulkhead on the port side, the other one near the aft bulkhead on the starboard side.

4 Ship structure access manual

4.1 A ship's means of access to carry out overall and close-up inspections and thickness measurements shall be described in a Ship structure access manual approved by the Administration, an updated copy of which shall be kept on board. The Ship structure access manual shall include the following for each space in the cargo area:

- .1 plans showing the means of access to the space, with appropriate technical specifications and dimensions;
- .2 plans showing the means of access within each space to enable an overall inspection to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate from where each area in the space can be inspected;

3.1 L'accès en toute sécurité*) aux cales à cargaison, aux cofferdams, aux citernes de ballast, aux citernes à cargaison et aux autres espaces de la tranche de la cargaison doit se faire directement à partir du pont découvert et permettre l'inspection complète de ces espaces. L'accès en toute sécurité*) aux espaces de double fond peut se faire par une chambre des pompes, un cofferdam profond, un tunnel de tuyautages, une cale à cargaison, un espace de double coque ou un compartiment analogue qui n'est pas destiné au transport d'hydrocarbures ou de cargaisons dangereuses.

3.2 Les citernes et leurs cloisonnements, d'une longueur égale ou supérieure à 35 m doivent être munis d'au moins deux écoutilles et échelles d'accès, aussi éloignées que possible l'une de l'autre. Les citernes d'une longueur inférieure à 35 m doivent être desservies par au moins une écoutille et échelle d'accès. Lorsqu'une citerne est compartimentée par une ou plusieurs cloisons évidées ou des obstructions analogues qui empêchent d'accéder facilement aux autres parties de la citerne, au moins deux écoutilles d'accès et échelles doivent être installées.

3.3 Chaque cale à cargaison doit être pourvue d'au moins deux moyens d'accès aussi éloignés que possible l'un de l'autre. En général, ces moyens d'accès devraient être disposés en diagonale, l'un se trouvant par exemple près de la cloison avant sur bâbord, et l'autre près de la cloison arrière sur tribord.

4 Manuel d'accès à la structure du navire

4.1 Les moyens d'accès d'un navire permettant d'effectuer les inspections générales et de près et les mesures d'épaisseur doivent être décrits dans un manuel d'accès à la structure du navire approuvé par l'Administration, dont un exemplaire à jour doit se trouver à bord. Le manuel d'accès à la structure du navire doit inclure, pour chaque espace de la tranche de la cargaison:

- .1 des plans illustrant les moyens d'accès à l'espace, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées;
- .2 des plans illustrant les moyens d'accès à l'intérieur de chaque espace qui permettent d'effectuer une inspection générale, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées. Ces plans doivent indiquer à partir de quel emplacement chaque zone de l'espace peut être inspectée;

3.1 Der sichere Zugang*) zu Laderäumen, Kofferdämmen, Ballasttanks, Ladetanks und anderen Räumen muss unmittelbar vom offenen Deck aus möglich sein, und zwar derart, dass ihre vollständige Überprüfung sichergestellt ist. Der sichere Zugang*) zu Doppelbodenräumen darf von einem Pumpenraum, tiefliegenden Kofferdamm, Rohrtunnel, Laderaum, Doppelhüllenraum oder von einer ähnlichen Abteilung aus, die nicht für die Beförderung von Öl oder Gefahrgut vorgesehen ist, erfolgen.

3.2 Tanks und Unterteilungen von Tanks mit einer Länge von 35 m oder mehr müssen mit mindestens zwei Zugangsluken und -leitern versehen sein, die so weit voneinander entfernt sein müssen, wie dies praktisch möglich ist. Tanks mit einer Länge von weniger als 35 m müssen über mindestens eine Zugangsluke und -leiter zugänglich sein. Ist ein Tank durch ein Schlagschott oder mehrere Schlagschotten oder ähnliche Einbauten unterteilt, die keinen leichten Zugang zu den anderen Teilen des Tanks gestatten, so müssen mindestens zwei Zugangsluken und -leitern vorhanden sein.

3.3 Jeder Laderaum muss mit mindestens zwei Zugangsmöglichkeiten versehen sein, die so weit voneinander entfernt sein müssen, wie dies praktisch möglich ist. In der Regel sollen sie diagonal zueinander angeordnet sein, zum Beispiel ein Zugang nahe dem vorderen Schott backbords, der andere Zugang nahe dem achteren Schott steuerbords.

4 Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden

4.1 Die Zugangsmittel und -möglichkeiten zur Durchführung von allgemeinen und Nahbereichs-Überprüfungen sowie von Dickenmessungen sind in einem von der Verwaltung genehmigten „Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden“ zu beschreiben, von dem eine aktuelle Ausgabe an Bord mitzuführen ist. Das Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden muss für jeden Raum im Ladungsbereich Nachstehendes enthalten:

- .1 Pläne, auf denen die Zugangsmöglichkeiten zu dem betreffenden Raum samt den entsprechenden technischen Angaben und Abmessungen dargestellt sind;
- .2 Pläne, auf denen die Zugangsmöglichkeiten innerhalb jedes Raumes für die Durchführung einer allgemeinen Überprüfung samt den entsprechenden technischen Angaben und Abmessungen dargestellt sind. Auf den Plänen muss angegeben sein, von wo aus jeder einzelne Bereich in dem betreffenden Raum überprüft werden kann;

*) Refer to the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships, adopted by the Organization by resolution A.864(20).

*) Se reporter aux Recommandations concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.864(20).

*) Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.864(20) angenommenen Empfehlungen für das Betreten geschlossener Räume an Bord von Schiffen verwiesen.

.3 plans showing the means of access within the space to enable close-up inspections to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate the positions of critical structural areas, whether the means of access is permanent or portable and from where each area can be inspected;

.4 instructions for inspecting and maintaining the structural strength of all means of access and means of attachment, taking into account any corrosive atmosphere that may be within the space;

.5 instructions for safety guidance when rafting is used for close-up inspections and thickness measurements;

.6 instructions for the rigging and use of any portable means of access in a safe manner;

.7 an inventory of all portable means of access; and

.8 records of periodical inspections and maintenance of the ship's means of access.

4.2 For the purpose of this regulation "critical structural areas" are locations which have been identified from calculations to require monitoring or from the service history of similar or sister ships to be sensitive to cracking, buckling, deformation or corrosion which would impair the structural integrity of the ship.

5 General technical specifications

5.1 For access through horizontal openings, hatches or manholes, the dimensions shall be sufficient to allow a person wearing a self-contained air-breathing apparatus and protective equipment to ascend or descend any ladder without obstruction and also provide a clear opening to facilitate the hoisting of an injured person from the bottom of the space. The minimum clear opening shall not be less than 600 mm x 600 mm. When access to a cargo hold is arranged through the cargo hatch, the top of the ladder shall be placed as close as possible to the hatch coaming. Access hatch coamings having a height greater than 900 mm shall also have steps on the outside in conjunction with the ladder.

5.2 For access through vertical openings, or manholes, in swash bulkheads, floors, girders and web frames providing passage through the length and breadth of the

.3 des plans illustrant les moyens d'accès à l'intérieur de l'espace qui permettent d'effectuer les inspections de près, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées. Ces plans doivent montrer où se trouvent les zones critiques de la structure, préciser si le moyen d'accès est permanent ou portatif, et indiquer l'emplacement à partir duquel chaque zone peut être inspectée;

.4 des instructions pour inspecter et maintenir la résistance structurale de tous les moyens d'accès et des dispositifs de fixation, compte tenu de la présence éventuelle d'une atmosphère corrosive dans l'espace en question;

.5 des consignes de sécurité lorsqu'un canot pneumatique est utilisé pour les inspections de près et les mesures d'épaisseur;

.6 des instructions concernant l'installation et l'utilisation en toute sécurité des moyens d'accès portatifs;

.7 un inventaire de tous les moyens d'accès portatifs; et

.8 des registres des inspections et opérations d'entretien périodiques des moyens d'accès.

4.2 Aux fins de la présente règle, l'expression «zones critiques de la structure» désigne les zones qui ont été identifiées, à la suite de calculs, comme nécessitant une surveillance continue ou, du fait des antécédents de service de navires analogues ou jumeaux, comme étant des zones sujettes à des phénomènes de fissuration, de flambement, de déformation ou de corrosion qui risquent de porter atteinte à l'intégrité de la structure du navire.

5 Spécifications techniques d'ordre général

5.1 Pour l'accès par les ouvertures horizontales, les écoutilles ou les trous d'homme, les dimensions doivent être suffisantes pour permettre à une personne portant un appareil respiratoire autonome et un équipement de protection de monter ou descendre une échelle sans être gênée, et permettre aussi de hisser facilement un blessé à partir du fond de l'espace considéré. Le clair minimal de ces ouvertures ne doit pas être inférieur à 600 mm sur 600 mm. Lorsque l'accès à une cale à cargaison s'effectue par le panneau de chargement, le haut de l'échelle doit être placé le plus près possible du surbau d'écoutille. Les surbaux d'écoutille d'accès qui ont plus de 900 mm de haut doivent aussi avoir, à l'extérieur, des marches en liaison avec l'échelle.

5.2 Pour l'accès par les ouvertures verticales, ou les trous d'homme dans les cloisons évidées, les varangues, les carlinques et les porques, permettant de traverser

.3 Pläne, auf denen die Zugangsmöglichkeiten innerhalb des betreffenden Raumes für die Durchführung einer Nahbereichs-Überprüfung samt den entsprechenden technischen Angaben und Abmessungen dargestellt sind. Auf den Plänen muss verzeichnet sein, wo die kritischen Bereiche der schiffbaulichen Verbände liegen, ob die Zugangsmittel und -möglichkeiten fest oder tragbar sind und von wo aus jeder einzelne Bereich überprüft werden kann;

.4 Anweisungen für die Überprüfung und Erhaltung der baulichen Festigkeit aller Zugangsmittel und -möglichkeiten und aller Befestigungsmittel unter Berücksichtigung einer möglicherweise in dem betreffenden Raum herrschenden korrosionsfördernden Atmosphäre;

.5 Sicherheitsanweisungen für die Fälle, in denen Flöße für Nahbereichs-Überprüfungen und Dickenmessungen verwendet werden;

.6 Anweisungen für das sichere Befestigen und Benutzen tragbarer Zugangsmittel;

.7 ein Verzeichnis aller tragbaren Zugangsmittel;

.8 Aufzeichnungen über die regelmäßigen Überprüfungen und die regelmäßige Instandhaltung der Zugangsmittel und -möglichkeiten des Schiffes.

4.2 Im Sinne dieser Regel bezeichnet der Ausdruck „kritische Bereiche der schiffbaulichen Verbände“ Stellen, von denen durch Berechnungen bekannt ist, dass sie der Überwachung bedürfen, oder von denen aus der Wartungs-Historie ähnlicher Schiffe oder von Schwesterschiffen bekannt ist, dass sie für das Auftreten von Rissen, Beulen, Verformungen oder Korrosion anfällig sind, das die Festigkeit der schiffbaulichen Verbände beeinträchtigen würde.

5 Allgemeine technische Festlegungen

5.1 Für den Zugang durch waagerechte Öffnungen, Luken oder Mannlöcher müssen die Abmessungen ausreichen, damit eine Person, die ein unabhängiges Atemschutzgerät und Schutzkleidung trägt, jede Leiter ohne Behinderung hinauf- oder hinabsteigen kann, und außerdem eine lichte Öffnung bieten, die es ermöglicht, eine verletzte Person vom Boden des Raumes aufzuheben. Die lichte Mindestöffnung darf nicht weniger als 600 mm mal 600 mm betragen. Erfolgt der Zugang zu einem Laderaum durch die Ladeluke, so muss das obere Ende der Leiter so nahe wie möglich am Lukensüll angeordnet sein. Als Zugang dienende Luken mit einer Süll-Höhe von mehr als 900 mm müssen außerdem an der Außenseite Stufen haben, die in Verbindung mit der Leiter stehen.

5.2 Für den Zugang durch senkrechte Öffnungen oder Mannlöcher in Schlagschotten, Böden, Trägern und Spanten, die einen Durchgang durch die gesamte

space, the minimum opening shall be not less than 600 mm x 800 mm at a height of not more than 600 mm from the bottom shell plating unless gratings or other foot holds are provided.

5.3 For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight, the Administration may approve, in special circumstances, smaller dimensions for the openings referred to in paragraphs 5.1 and 5.2, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration."

ser l'espace sur toute sa longueur et toute sa largeur, l'ouverture minimale ne doit pas être inférieure à 600 mm sur 800 mm et doit être située à une hauteur ne dépassant pas 600 mm à partir du bordé de fond, sauf s'il existe un caillebotis ou d'autres points d'appui pour les pieds.

5.3 Dans le cas des pétroliers d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes, l'Administration peut accepter des dimensions inférieures dans des cas particuliers, pour les ouvertures mentionnées aux paragraphes 5.1 et 5.2 ci-dessus, si l'on peut démontrer, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est possible de passer par ces ouvertures ou d'évacuer un blessé."

Länge und Breite des Raumes ermöglichen, darf die lichte Mindestöffnung nicht weniger als 600 mm mal 800 mm betragen und nicht mehr als 600 mm über den Flurplatten liegen, es sei denn, dass Gitterroste oder sonstige Standmöglichkeiten vorhanden sind.

5.3 Bei Öltankschiffen mit einer Tragfähigkeit von weniger als 5 000 Tonnen kann die Verwaltung unter besonderen Umständen geringere Abmessungen für die Öffnungen nach den Absätzen 5.1 und 5.2 zulassen, sofern entsprechend den Anforderungen der Verwaltung nachgewiesen werden kann, dass sich diese Öffnungen durchqueren lassen und eine verletzte Person durch sie hindurch geborgen werden kann."

Part B

Subdivision and stability

Regulation 12-2

Access to spaces in the cargo area of oil tankers

2 The existing regulation 12-2 is deleted.

Part C

Machinery installations

Regulation 31

Machinery control

3 The following new subparagraph .10 is added to paragraph 2 of the regulation:

„.10 automation systems shall be designed in a manner which ensures that threshold warning of impending or imminent slowdown or shutdown of the propulsion system is given to the officer in charge of the navigational watch in time to assess navigational circumstances in an emergency. In particular, the systems shall control, monitor, report, alert and take safety action to slow down or stop propulsion while providing the officer in charge of the navigational watch an opportunity to manually intervene, except for those cases where manual intervention will result in total failure of the engine and/or propulsion equipment within a short time, for example in the case of overspeed."

Partie B

Compartimentage et stabilité

Règle 12-2

Accès aux espaces de la tranche de la cargaison des pétroliers

2 Supprimer l'actuelle règle 12-2.

Partie C

Installations de machines

Règle 31

Commande des machines

3 À l'actuel paragraphe 2 de cette règle, ajouter le nouvel alinéa .10 ci-après:

«.10 Les systèmes automatisés doivent être conçus de telle sorte qu'un signal d'alarme, en cas de ralentissement ou d'arrêt inéluctable ou imminent du système de propulsion, soit donné à temps à l'officier de quart à la passerelle pour lui permettre d'évaluer les conditions de navigation en cas d'urgence. En particulier, les systèmes doivent avoir une fonction de contrôle, de surveillance, d'information et d'alarme et doivent, pour les besoins de la sécurité, ralentir ou arrêter la propulsion tout en donnant à l'officier de quart à la passerelle la possibilité d'intervenir manuellement, sauf dans les cas où une intervention manuelle entraînerait rapidement la défaillance totale de la machine et/ou de l'appareil de propulsion, comme par exemple en cas de survitesse».

Teil B

Unterteilung und Stabilität

Regel 12-2

Zugang zu Räumen im Ladungsbereich von Öltankschiffen

2 Regel 12-2 wird gestrichen.

Teil C

Maschinenanlagen

Regel 31

Steuerung der Maschinen

3 Der folgende neue Unterabsatz .10 wird an Absatz 2 der Regel angefügt:

„.10 selbsttätige Systeme müssen so konstruiert sein, dass sichergestellt ist, dass bei Erreichen eines Grenzwertes eine Warnung vor einem demnächst oder unmittelbar drohenden Leistungsabfall oder Ausfall des Antriebssystems so zeitig an den nautischen Wachoffizier ergeht, dass dieser in einem Notfall die für die Schiffsführung erheblichen Umstände einschätzen kann. Insbesondere müssen die Systeme eine Steuerungs-, Überwachungs-, Melde- und Alarmfunktion haben sowie Sicherheitsmaßnahmen zum Drosseln oder Stoppen des Antriebs ausführen und gleichzeitig dem nautischen Wachoffizier Gelegenheit geben, von Hand einzugreifen; dies gilt jedoch nicht in Fällen, in denen ein Eingreifen von Hand zu einem Totalausfall der Maschine und/oder Antriebsanlage innerhalb kurzer Zeit führen würde, zum Beispiel bei Überdrehzahl.“

Chapter II-2**Construction – fire protection,
fire detection and fire extinction****Regulation 3****Definitions**

4 In paragraph 20, the words “regulation VII/2” are replaced by the words “the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1”.

Regulation 19**Carriage of dangerous goods**

5 In table 19.3, in vertical columns 7 and 8 (concerning flashpoints of class 3), the numbers “3.1, 3.2 and 3.3”, respectively, are replaced by the number “3”.

6 In table 19.3, in vertical column 13 (concerning class 5.2), the character “X” in rows 15 (concerning paragraph 3.10.1) and 16 (concerning paragraph 3.10.2) is replaced by the character “X¹⁶” and a new note 16 is added as follows:

“¹⁶ Under the provisions of the IMDG Code, as amended, stowage of class 5.2 dangerous goods under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited.”

Chapter III**Life-saving
appliances and arrangements****Regulation 26****Additional requirements
for ro-ro passenger ships**

7 The following new subparagraph .4 is added at the end of paragraph 1:

“4 before 1 July 2004 shall comply with the requirements of paragraph 2.5 not later than the first survey on or after that date.”

8 The following new subparagraph .5 is added at the end of paragraph 2:

“5 Liferafts carried on ro-ro passenger ships shall be fitted with a radar transponder*) in the ratio of one transponder for every four liferafts. The transponder shall be mounted inside the liferaft so its antenna is more than one metre above the sea level when the liferaft is deployed, except that for canopied reversible liferafts the transponder shall be so arranged as to be

Chapitre II-2**Construction – Prévention,
détection et extinction de l'incendie****Règle 3****Définitions**

4 Au paragraphe 20, remplacer les mots «à la règle VII/2» par les mots «par le Code IMDG, tel que défini à la règle VII/1.1».

Règle 19**Transport des
marchandises dangereuses**

5 Dans les colonnes 7 et 8 (concernant les points d'éclair pour la classe 3) du tableau 19.3, remplacer les numéros «3.1», «3.2» et «3.3», respectivement par le numéro «3».

6 Dans la colonne 13 (concernant la classe 5.2) du tableau 19.3, ajouter «¹⁶» après le «X» des lignes 15 (concernant le paragraphe 3.10.1) et 16 (concernant le paragraphe 3.10.2), ainsi qu'une nouvelle note 16 ainsi libellée:

«¹⁶ En vertu des dispositions du Code IMDG, tel que modifié, l'arrimage de marchandises dangereuses de la classe 5.2 sous pont ou dans des espaces rouliers fermés est interdit.»

Chapitre III**Engins et dispositifs de sauvetage****Règle 26****Prescriptions supplémentaires
applicables aux navires
rouliers à passagers**

7 À la fin du paragraphe 1, ajouter le nouvel alinéa .4 ci-après:

«4 avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.5 au plus tard à la date de la première visite ou après cette date.»

8 À la fin du paragraphe 2, ajouter le nouvel alinéa .5 ci-après:

«5 Les radeaux de sauvetage à bord des navires rouliers à passagers doivent être équipés d'un répondeur radar*), à raison d'un répondeur pour quatre radeaux. Le répondeur doit être monté à l'intérieur du radeau de sauvetage de manière à ce que son antenne se trouve à plus d'un mètre au-dessus du niveau de la mer lorsque le radeau est déployé, sauf lorsqu'il

Kapitel II-2**Bauart – Brandschutz,
Feueranzeige und Feuerlöschung****Regel 3****Begriffsbestimmungen**

4 In Absatz 20 werden die Wörter „in Regel VII/2“ durch die Wörter „dem IMDG-Code im Sinne der Regel VII/1.1“ ersetzt.

Regel 19**Beförderung gefährlicher Güter**

5 In Tabelle 19.3 werden in den Spalten 7 beziehungsweise 8 (betreffend Flammpunkte der Klasse 3) die Ordnungsnummern „3.1“, „3.2“ beziehungsweise „3.3“ durch die Nummer „3“ ersetzt.

6 In Tabelle 19.3 wird in Spalte 13 (betreffend die Klasse 5.2) das „X“ in Reihe 15 (betreffend Absatz 3.10.1) und Reihe 16 (betreffend Absatz 3.10.2) durch „X¹⁶“ ersetzt, und folgende neue Anmerkung 16 wird angefügt:

„¹⁶ Die Stauung gefährlicher Güter der Klasse 5.2 unter Deck oder in geschlossenen Ro-Ro-Laderäumen ist nach dem IMDG-Code in der jeweils gültigen Fassung verboten.“

Kapitel III**Rettungsmittel und -vorrichtungen****Regel 26****Zusätzliche Anforderungen
an Ro-Ro-Fahrgastschiffe**

7 Am Ende des Absatzes 1 wird der folgende neue Unterabsatz .4 angefügt:

„4 die vor dem 1. Juli 2004 gebaut sind, müssen Absatz 2.5 spätestens bei der ersten Besichtigung zu oder nach diesem Zeitpunkt entsprechen.“

8 Am Ende des Absatzes 2 wird der folgende neue Unterabsatz .5 angefügt:

„5 Rettungsflöße, die auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen mitgeführt werden, müssen mit Radartranspondern*) in einem Verhältnis von einem Transponder je vier Rettungsflößen ausgerüstet sein. Der Transponder muss so an der Innenseite des Rettungsfloßes montiert sein, dass sich die Antenne bei ausgesetztem Rettungsfloß mehr als einen Meter über dem Meeresspiegel

*) Refer to the Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations, adopted by the Organization by resolution A.802(19).

*) Se reporter aux Normes de fonctionnement des répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage, qui ont été adoptées par l'Organisation par la résolution A.802(19).

*) Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.802(19) angenommenen Leistungsanforderungen für Radartransponder auf Überlebensfahrzeugen für den Gebrauch bei Such- und Rettungseinsätzen verwiesen.

readily accessed and erected by survivors. Each transponder shall be arranged to be manually erected when the liferaft is deployed. Containers of liferafts fitted with transponders shall be clearly marked."

s'agit de radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, auquel cas le répondeur doit être disposé de manière à ce que les survivants puissent y accéder et le monter facilement. Chaque répondeur doit être disposé de manière à pouvoir être monté manuellement lorsque le radeau de sauvetage est déployé. Il doit être clairement indiqué sur les enveloppes des radeaux de sauvetage que ceux-ci sont équipés de répondeurs."

befindet; abweichend hiervon gilt, dass bei einem beidseitig verwendbaren Rettungsfloß mit Schutzdach der Transponder so angeordnet sein muss, dass er für die Überlebenden leicht zugänglich ist und von ihnen leicht in Betrieb genommen werden kann. Jeder Transponder muss so angeordnet sein, dass er bei ausgesetztem Rettungsfloß von Hand in Betrieb genommen werden kann. Die Behälter von Rettungsflößen, die mit einem Transponder ausgerüstet sind, sind deutlich zu kennzeichnen."

Chapter XII

Additional safety measures for bulk carriers

9 The following new regulations 12 and 13 are added after existing regulation 11:

"Regulation 12

Hold, ballast and dry space water level detectors

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 Bulk carriers shall be fitted with water level detectors:

.1 in each cargo hold, giving audible and visual alarms, one when the water level above the inner bottom in any hold reaches a height of 0.5 m and another at a height not less than 15% of the depth of the cargo hold but not more than 2 m. On bulk carriers to which regulation 9.2 applies, detectors with only the latter alarm need be installed. The water level detectors shall be fitted in the aft end of the cargo holds. For cargo holds which are used for water ballast, an alarm overriding device may be installed. The visual alarms shall clearly discriminate between the two different water levels detected in each hold;

.2 in any ballast tank forward of the collision bulkhead required by regulation II-1/11, giving an audible and visual alarm when the liquid in the tank reaches a level not exceeding 10% of the tank capacity. An alarm overriding device may be installed to be activated when the tank is in use; and

Chapitre XII

Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers

9 Après l'actuelle règle 11, ajouter les nouvelles règles 12 et 13 ci-après:

«Règle 12

Détecteurs de niveau d'eau dans les cales, les espaces à ballast et les espaces secs

(La présente règle s'applique aux vraquiers, quelle que soit leur date de construction.)

1 Les vraquiers doivent être équipés de détecteurs de niveau d'eau comme suit:

.1 chaque cale à cargaison doit être pourvue de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent des alarmes sonores et visuelles, l'une lorsque le niveau d'eau au-dessus du plafond de double fond dans une cale quelconque atteint une hauteur de 0,5 m, et l'autre dans le cas d'une hauteur qui ne soit pas inférieure à 15 % de la profondeur de la cale à cargaison mais qui ne soit pas supérieure à 2 m. À bord des vraquiers auxquels la règle 9.2 s'applique, il est nécessaire d'installer des détecteurs déclenchant seulement cette dernière alarme. Les détecteurs de niveau d'eau doivent être installés à l'extrémité arrière des cales à cargaison. Dans le cas des cales à cargaison qui sont utilisées pour l'eau de ballastage, un dispositif de neutralisation de l'alarme peut être installé. Les alarmes visuelles doivent faire clairement la distinction entre les deux niveaux d'eau différents détectés dans chaque cale;

.2 toute citerne à ballast située en avant de la cloison d'abordage prescrite par la règle II-1/11 doit être pourvue de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent une alarme sonore et visuelle lorsque le liquide dans la citerne atteint un niveau qui ne dépasse pas 10 % de la capacité de la citerne. On peut installer un dispositif de neutralisation de l'alarme qui sera activé lorsque la citerne est utilisée; et

Kapitel XII

Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für Massengutschiffe

9 Nach Regel 11 werden die folgenden neuen Regeln 12 und 13 angefügt:

„Regel 12

Wasserstandsmelder für Laderäume, Ballasttanks und trockene Räume

(Diese Regel gilt für Massengutschiffe unabhängig vom Baudatum.)

1 Massengutschiffe sind wie folgt mit Wasserstandsmeldern auszurüsten:

.1 jeder einzelne Laderaum mit einem Wasserstandsmelder, der einen akustischen und optischen Alarm auslöst, zum einen, wenn der Wasserstand über dem Innenboden in einem beliebigen Laderaum eine Höhe von 0,5 m erreicht, und zum anderen bei einem Wasserstand von nicht weniger als 15 % der Höhe des Laderaums, spätestens jedoch bei einem Wasserstand von 2 m. Auf Massengutschiffen, auf die Regel 9.2 Anwendung findet, brauchen nur Melder mit der zuletzt genannten Alarmfunktion eingebaut zu werden. Die Wasserstandsmelder sind am achteren Ende der Laderäume anzubringen. Bei Laderäumen, die für die Aufnahme von Ballastwasser genutzt werden, darf eine Vorrichtung zur Überbrückung der Alarmeinrichtung eingebaut sein. Der optische Alarm muss zwischen den zwei verschiedenen in jedem einzelnen Laderaum erfassten Wasserständen deutlich unterscheiden;

.2 jeder Ballasttank, der vor dem nach Regel II-1/11 vorgeschriebenen Kollisionsschott gelegen ist, mit einem Wasserstandsmelder, der einen akustischen und optischen Alarm auslöst, wenn die Flüssigkeit im Tank eine Höhe von höchstens 10 % des Fassungsvermögens des Tanks erreicht. Es darf eine Vorrichtung zur Überbrückung der Alarmeinrichtung eingebaut werden, die bei Benutzung des Tanks eingeschaltet wird;

.3 in any dry or void space other than a chain cable locker, any part of which extends forward of the foremost cargo hold, giving an audible and visual alarm at a water level of 0.1 m above the deck. Such alarms need not be provided in enclosed spaces the volume of which does not exceed 0.1% of the ship's maximum displacement volume.

2 The audible and visual alarms specified in paragraph 1 shall be located on the navigation bridge.

3 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, whichever comes first.

Regulation 13

Availability of pumping systems

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 On bulk carriers, the means for draining and pumping ballast tanks forward of the collision bulkhead and bilges of dry spaces any part of which extends forward of the foremost cargo hold shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space, the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. Where pipes serving such tanks or bilges pierce the collision bulkhead, valve operation by means of remotely operated actuators may be accepted, as an alternative to the valve control specified in regulation II-1/11.4, provided that the location of such valve controls complies with this regulation.

2 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, but in no case later than 1 July 2007."

.3 tout espace sec ou vide autre qu'un puits aux chaînes, dont une partie quelconque se prolonge à l'avant de la cale à cargaison extrême avant doit être pourvu de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent une alarme sonore et visuelle à un niveau d'eau de 0,1 m au-dessus du pont. Il n'est pas nécessaire de prévoir de telles alarmes dans des espaces fermés dont le volume ne dépasse pas 0,1 % du volume de carène maximal du navire.

2 Les alarmes sonores et visuelles mentionnées au paragraphe 1 doivent être situées sur la passerelle de navigation.

3 Les vraquiers construits avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la visite annuelle, de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement du navire postérieure au 1^{er} juillet 2004, selon celle qui intervient en premier.

Règle 13

Disponibilité des systèmes d'assèchement

(La présente règle s'applique aux vraquiers, quelle que soit leur date de construction.)

1 À bord des vraquiers, les dispositifs prévus pour vidanger et assécher les citernes à ballast situées à l'avant de la cloison d'abordage et les puisards des espaces secs dont une partie quelconque se prolonge à l'avant de la cale à cargaison extrême avant doivent pouvoir être mis en marche à partir d'un local fermé facilement accessible, auquel il soit possible d'accéder depuis la passerelle de navigation ou le poste de commande des machines de propulsion sans avoir à traverser le pont de franc-bord exposé ou des ponts de superstructures. Lorsque des tuyautages desservant de tels puisards ou citernes traversent la cloison d'abordage, on peut accepter que les sectionnements soient manœuvrés au moyen de commandes à distance à la place des commandes prescrites à la règle II-1/11.4, à condition que l'emplacement de ces commandes satisfasse à la présente règle.

2 Les vraquiers construits avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement du navire qui doit être effectuée après le 1^{er} juillet 2004, mais dans tous les cas au plus tard le 1^{er} juillet 2007."

.3 jeder trockene Raum oder Leerraum mit Ausnahme der Kettenkästen, von dem sich mindestens ein Teil vor den vordersten Laderaum erstreckt, mit einem Wasserstandsmelder, der einen akustischen und optischen Alarm bei einem Wasserstand von 0,1 m über Deckshöhe auslöst. Derartige Alarmeinrichtungen brauchen in geschlossenen Räumen, deren Rauminhalt 0,1 % des maximalen Wasserverdrängungsvolumens des Schiffes nicht überschreitet, nicht vorgesehen zu sein.

2 Die akustischen und optischen Alarme nach Absatz 1 müssen auf der Kommandobrücke gegeben werden.

3 Vor dem 1. Juli 2004 gebaute Massengutschiffe müssen spätestens bei der ersten jährlichen Besichtigung, Zwischenbesichtigung oder Erneuerungsbesichtigung des Schiffes nach dem 1. Juli 2004 den Anforderungen dieser Regel entsprechen, je nachdem, welche Besichtigung zuerst fällig ist.

Regel 13

Verfügbarkeit von Pumpenanlagen

(Diese Regel gilt für Massengutschiffe unabhängig vom Baudatum.)

1 Auf Massengutschiffen müssen die Vorrichtungen für das Lenzen und Befüllen von vor dem Kollisionsschott gelegenen Ballasttanks und von Bilgen von trockenen Räumen, von denen sich mindestens ein Teil vor den vordersten Laderaum erstreckt, von einem leicht zugänglichen geschlossenen Raum aus in Gang gesetzt werden können, der von der Kommandobrücke oder von der Stelle aus, von der aus die Antriebsanlage gefahren wird, zugänglich ist, ohne dass dem Wetter ausgesetzte Freiborddecks oder Aufbaudecks überquert werden müssen. Werden zu diesen Tanks oder Bilgen führende Rohrleitungen durch das Kollisionsschott geführt, so kann eine fernbetätigte Bedienung der Ventile anstelle der Bedienung nach Regel II-1/11.4 akzeptiert werden, sofern die Anordnung dieser Ventilbedienungs-elemente der vorliegenden Regel entspricht.

2 Vor dem 1. Juli 2004 gebaute Massengutschiffe müssen spätestens bei der ersten Zwischen- oder Erneuerungsbesichtigung des Schiffes nach dem 1. Juli 2004 den Anforderungen dieser Regel entsprechen, spätestens jedoch ab dem 1. Juli 2007."

Fünfte Verordnung zur Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Vom 19. September 2005

Es verordnen auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit Abs. 5 Satz 1 und 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), der zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gemeinsam und im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit:

Artikel 1

Folgende mit Beschluss vom 25. November 2004 von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg angenommenen Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (BGBl. 1994 II S. 3822), zuletzt geändert durch die Beschlüsse vom 26. und 27. November 2003 (BGBl. 2004 II S. 1240), über Sicherheitsanforderungen an Fahrgastschiffe (Anlage 1 zu Protokoll 22) werden hiermit auf dem Rhein in Kraft gesetzt. Der Beschluss wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Die Verordnung zur Einführung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. 1994 II S. 3822), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 19. Dezember 2003 (BGBl. 2003 II S. 2132), wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 4 Abs. 5 werden die Wörter „des Arbeitsmedizinischen Dienstes der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft oder der See-Berufsgenossenschaft“ durch die Wörter „des Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienstes der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen oder des Arbeitsmedizinischen Dienstes der See-Berufsgenossenschaft“ ersetzt.
2. In Artikel 5 Abs. 3 Satz 2 werden die Wörter „durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder“ gestrichen.
3. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. folgende Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände an Bord vorhanden und funktionsfähig sind:

- a) die Steuereinrichtungen nach den §§ 6.01 bis 6.09 der Anlage,
- b) die Bedienungs-, Anzeige- und Überwachungseinrichtungen nach den §§ 7.03, 7.04, 9.17 Nr. 3 und 4 und § 10.03b Nr. 3 und 5 Buchstabe c Satz 1 der Anlage,
- c) die Sprechverbindungen nach § 7.08 der Anlage,
- d) die Alarm- und Warnanlagen, Alarmsysteme und -auslöser nach den §§ 7.09, 10.03b

Nr. 6 Buchstabe a und § 15.08 Nr. 3 und 4 der Anlage,

- e) die Lenzeinrichtungen nach den §§ 8.06 und 15.08 Nr. 5 der Anlage,
- f) die nach § 8.07 Nr. 2 der Anlage vorgeschriebenen Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl,
- g) die zusätzliche Sicherheitsausrüstung für Kabinenschiffe nach § 15.12 Nr. 10 der Anlage,
- h) die Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen nach § 15.14 Nr. 1 der Anlage,“.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummern 1 bis 7 werden wie folgt gefasst:

- „1. sich die tragbaren Feuerlöscher an den in § 10.03 Nr. 1 der Anlage vorgeschriebenen Stellen befinden,
2. die Abdeckung der tragbaren Feuerlöscher nach § 10.03 Nr. 6 der Anlage und der Auslöseinrichtungen von fest installierten Feuerlöschanlagen nach § 10.03b Nr. 5 Buchstabe c Satz 6 der Anlage gekennzeichnet ist,
3. die Fluchtwege und Notausgänge nach § 15.06 Nr. 6 Buchstabe f der Anlage deutlich markiert und beleuchtet sind,
4. nach § 15.06 Nr. 11 der Anlage die nicht für Fahrgäste bestimmten Teile der Fahrzeuge gegen Zutritt Unbefugter gesichert und die dort genannten Symbole angebracht sind,
5. die vorgeschriebenen Rettungsmittel nach § 15.09 Nr. 8 der Anlage untergebracht und gekennzeichnet sind,
6. die Bestimmungen des § 15.12 Nr. 4, 8 Satz 1 der Anlage über Hydrantenanlagen und Feuerlöschpumpen eingehalten werden,
7. die Sicherheitsrolle und der Sicherheitsplan nach § 15.13 Nr. 3 Buchstabe b der Anlage an geeigneten Stellen deutlich sichtbar aufgehängt sind,“.

bb) Nummer 8 wird gestrichen.

cc) Nummer 9 wird Nummer 8 und wie folgt gefasst:

- „8. sich nach § 15.13 Nr. 4 Satz 1 und 3 der Anlage in jeder Kabine Angaben für das Verhalten der Fahrgäste in den dort genannten Fällen sowie Angaben über den Aufstellungsort der Rettungsmittel befinden,“.

- dd) Die Nummern 10 bis 12 werden die Nummern 9 bis 11.
- c) Absatz 4 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:
- „5. folgende Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände an Bord vorhanden und funktionsfähig sind:
- a) die Steuereinrichtungen nach den §§ 6.01 bis 6.09 der Anlage,
 - b) die Bedienungs-, Anzeige- und Überwachungseinrichtungen nach den §§ 7.03, 7.04, 9.17 Nr. 3 und 4 und § 10.03b Nr. 3 und 5 Buchstabe c Satz 1 der Anlage,
 - c) die Sprechverbindungen nach § 7.08 der Anlage,
 - d) die Alarm- und Warnanlagen, Alarmsysteme und -auslöser nach den §§ 7.09, 10.03b Nr. 6 Buchstabe a und § 15.08 Nr. 3 und 4 der Anlage,
 - e) die Lenzeinrichtungen nach den §§ 8.06 und 15.08 Nr. 5 der Anlage,
 - f) die nach § 8.07 Nr. 2 der Anlage vorgeschriebenen Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl,
 - g) die zusätzliche Sicherheitsausrüstung für Kabinenschiffe nach § 15.12 Nr. 10 der Anlage,
 - h) die Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen nach § 15.14 Nr. 1 der Anlage,“.
- d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„1. hat die Prüfungen von tragbaren Feuerlöschern und fest installierten Feuerlöschanlagen (§ 10.03 Nr. 5, § 10.03a Nr. 6, § 10.03b Nr. 9 Buchstabe b der Anlage), Kranen (§ 11.12 Nr. 6 Satz 1 und 3, Nr. 7 und 8 der Anlage) und Flüssiggasanlagen (§ 14.13 Satz 1 und 2 der Anlage) zu veranlassen,“.
 - bb) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. hat dafür zu sorgen, dass tragbare Feuerlöscher mit CO₂ als Löschmittel nur zum Löschen von Bränden in Küchen und elektrischen Einrichtungen verwendet werden (§ 10.03 Nr. 4 Satz 1 der Anlage),“.
4. Artikel 8 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 2 wird die Angabe „Feuerlöschgeräten, fest eingebauten CO₂-Feuerlöschanlagen“ durch die Angabe „tragbaren Feuerlöschern, fest installierten Feuerlöschanlagen“ ersetzt.
 - bb) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. entgegen Artikel 7 Abs. 5 Nr. 1a nicht dafür sorgt, dass tragbare Feuerlöscher mit CO₂ als Löschmittel nur zum Löschen von Bränden in Küchen und elektrischen Einrichtungen verwendet werden,“.
 - b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird das Wort „Handfeuerlöscher“ durch die Wörter „tragbaren Feuerlöscher“ ersetzt.
 - bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. entgegen Artikel 7 Abs. 3 Nr. 1 nicht dafür sorgt, dass sich die Abdeckung der tragbaren Feuerlöscher oder der Auslöseinrichtungen von fest installierten Feuerlöschanlagen an den vorgeschriebenen Stellen befinden,“.
 - cc) In Nummer 3 wird die Angabe „-ausgänge“ durch das Wort „Notausgänge“ ersetzt.
 - dd) In Nummer 4 wird das Wort „Beschriftungen“ durch das Wort „Symbole“ ersetzt.
 - ee) In Nummer 6 werden die Wörter „Feuerlöscher oder Feuerlöschpumpen“ durch die Wörter „Hydrantenanlagen oder Feuerlöschpumpen“ ersetzt.
 - ff) Nummer 8 wird gestrichen.
 - gg) Die Nummern 9 bis 12 werden die Nummern 8 bis 11.
- Artikel 3**
- Diese Verordnung und der in Artikel 1 genannte Beschluss treten am 1. Januar 2006 in Kraft.

Berlin, den 19. September 2005

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Jürgen Trittin

Protokoll 22

Sicherheit der Fahrgastschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2004-I-20,

I.

stellt fest, dass ihr Untersuchungsausschuss den Entwurf für ein revidiertes Kapitel 15 – Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechend ihrem Auftrag abschließend geprüft und fertiggestellt hat und dass dazu ihre Gremien zusätzliche Anmerkungen der internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes und der Schiffbauindustrie, der anerkannten Klassifikationsgesellschaften und der gemeinsamen Expertengruppe mit der Europäischen Gemeinschaft berücksichtigt haben,

beschließt die in der Anlage aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, insbesondere eine Neufassung des Kapitels 15 und der dazugehörigen Übergangsbestimmungen,

beauftragt ihre betroffenen Ausschüsse, die Vorschläge der internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes für Maßnahmen, die es ermöglichen, aufgrund organisatorischer Vorkehrungen oder vorteilhafter regionaler Bedingungen auf bestimmte technische Ausrüstungen vorhandener Schiffe zu verzichten, zu prüfen und diese zur Übernahme in die Verordnungen der Zentralkommissionen vorzuschlagen,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss zu prüfen, inwieweit die Sicherheit von Fahrgästen auf Schiffen, auf die Übergangsvorschriften Anwendung finden, gewährleistet ist und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen vorzuschlagen,

fordert die internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes auf, ihre Vorschläge für derartige Maßnahmen weiter zu konkretisieren und zu ergänzen.

Die Änderungen, die in der Anlage 1 zu diesem Beschluss aufgeführt sind, gelten ab dem 1. Januar 2006. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage 1 aufgeführten Bestimmungen, die vor dem 25. November 2004 beschlossen wurden und zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage 1 zu Protokoll 22

1. § 1.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 18 wird wie folgt gefasst:

„18. „Fahrgastschiff“ ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Tagesausflugs- oder Kabinenschiff;“.

b) Nach Nummer 23 wird folgende Nummer 23a eingefügt:

„23a. „Beiboot“ ein Boot zum Transport-, Rettungs-, Berge- und Arbeitseinsatz;“.

c) Nach Nummer 37 werden die folgenden Nummern 37a bis 37f eingefügt:

„37a. „Fahrgastraum“ für Fahrgäste an Bord bestimmte Räume und geschlossene Bereiche wie Gesellschaftsräume, Büros, Verkaufsräume, Friseurläden, Trockenräume, Wäschereien, Saunas, Toiletten, Waschräume, Gänge, Verbindungsgänge und nicht eingeschachtete Treppen;

37b. „Kontrollstation“ ein Steuerhaus, ein Raum, der eine Notstromanlage oder Teile davon enthält oder ein Raum mit einer ständig von Bordpersonal oder Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle, wie für Feuermeldeanlagen, Fernbedienungen von Türen oder Feuerklappen;

37c. „Treppenschacht“ ein Schacht einer Innentreppe oder eines Aufzuges;

37d. „Unterkunftsraum“ ein Raum einer Wohnung oder ein Fahrgastraum. Auf Fahrgastschiffen sind Küchen keine Unterkunftsräume;

37e. „Küche“ ein Raum mit einem Herd oder einer ähnlichen Kochstelle;

37f. „Vorratsraum“ ein Raum zur Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten oder ein Raum mit einer Grundfläche von mehr als 4 m² zur Lagerung von Vorräten;“.

d) Nach Nummer 41 werden die folgenden Nummern 41a bis 41c eingefügt:

„41a. „sicherer Bereich“ der Bereich, der nach außen durch eine senkrechte Fläche begrenzt wird, die im Abstand von 1/5 B_{WL} parallel zum Verlauf der Außenhaut in der Linie der größten Einsenkung verläuft;

41b. „Sammelflächen“ Flächen des Schiffes, die besonders geschützt sind und auf denen sich Personen im Gefahrenfall aufhalten sollen;

- 41c. „Evakuierungsflächen“ Teil der Sammelflächen des Schiffes, von denen eine Evakuierung von Personen durchgeführt werden kann;“.
- e) Nach Nummer 43 wird folgende Nummer 43a eingefügt:
- „43a. „Restsicherheitsabstand“ der bei der Krängung des Fahrzeugs vorhandene senkrechte Abstand zwischen dem Wasserspiegel und dem tiefsten Punkt der eingetauchten Seite, über dem das Fahrzeug nicht mehr als wasserdicht angesehen wird;“.
- f) Nach Nummer 44 wird folgende Nummer 44a eingefügt:
- „44a. „Restfreibord“ der bei der Krängung des Fahrzeugs vorhandene senkrechte Abstand zwischen dem Wasserspiegel und der Oberkante des Decks am tiefsten Punkt der eingetauchten Seite oder, wenn kein Deck vorhanden ist, dem tiefsten Punkt der Oberkante der festen Bordwand;“.
- g) Nummer 48 wird wie folgt gefasst:
- „48. „Völligkeitsgrad der Verdrängung“ oder „ C_B “ Verhältnis der Wasserverdrängung zum Produkt aus Länge L_{WL} · Breite B_{WL} · Tiefgang T ;“.
- h) Die Nummern 79 bis 81 werden wie folgt gefasst und folgende Nummer 81a angefügt:
- „79. „nicht brennbar“ ein Werkstoff, der weder brennt noch entzündbare Dämpfe in solcher Menge entwickelt, dass sie sich bei einer Erhitzung auf etwa 750 °C selbst entzünden;
80. „schwer entflammbar“ ein Werkstoff, der selbst oder bei dem zumindest dessen Oberfläche die Ausbreitung von Flammen entsprechend dem Prüfverfahren nach § 15.11 Nr. 1 Buchstabe c einschränkt;
81. „Feuerwiderstandsfähigkeit“ die Eigenschaft von Bauteilen oder Vorrichtungen, die durch die Prüfverfahren nach § 15.11 Nr. 1 Buchstabe d nachgewiesen ist;
- 81a. „Code für Brandprüfverfahren“ der mit der Entschließung MSC.61(67) vom Schiffssicherheitsausschuss der IMO angenommene Internationale Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren;“.
- i) Folgende Nummern 89 und 90 werden angefügt:
- „89. „Bordpersonal“ alle Beschäftigten an Bord eines Fahrgastschiffes, die nicht zur Besatzung gehören;
90. „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ Personen, die besondere Schwierigkeiten bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel haben, wie z. B. ältere Menschen, Behinderte, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane, Rollstuhlnutzer, schwangere Frauen und Personen in Begleitung von kleinen Kindern.“
2. § 3.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 3.02

Festigkeit und Stabilität

1. Die Festigkeit des Schiffskörpers muss den Beanspruchungen genügen, denen er unter normalen Bedingungen ausgesetzt ist.
 - a) Bei Neubauten und bei Umbauten, die die Festigkeit des Schiffes beeinträchtigen können, ist die genügende Festigkeit des Schiffskörpers durch einen rechnerischen Nachweis zu belegen. Bei Vorlage eines Klassezeugnisses oder einer Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft kann dieser Nachweis entfallen.
 - b) Bei Untersuchungen nach § 2.09 sind die Minstdicken der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung der Außenhaut nach folgendem Verfahren zu überprüfen:

Bei Schiffen, die aus Stahl gebaut sind, ist als Minstdicke t_{mind} der größere der nach folgenden Formeln ermittelten Werte zu nehmen:

 1. Für Schiffe mit L von mehr als 40 m: $t_{\text{mind}} = f \cdot b \cdot c (2,3 + 0,04 L)$ [mm];
für Schiffe mit L kleiner oder gleich 40 m: $t_{\text{mind}} = f \cdot b \cdot c (1,5 + 0,06 L)$ [mm], jedoch mindestens 3,0 mm.
 2. $t_{\text{mind}} = 0,005 \cdot a \sqrt{T}$ [mm].

In diesen Formeln bedeuten:

a = Spantabstand in [mm];

f = Faktor für Spantabstand:

$f = 1$ für $a \leq 500$ mm,
 $f = 1 + 0,0013 (a - 500)$ für $a > 500$ mm;

b = Faktor für Boden- und Seitenbeplattung oder Kimmbeplattung:

$b = 1,0$ für Boden- und Seitenbeplattung,
 $b = 1,25$ für Kimmbeplattung.

Bei der Berechnung der Minstdicke der Kimmbeplattung kann für den Faktor für den Spantabstand $f = 1$ genommen werden. Die Minstdicke der Kimmbeplattung darf aber in keinem Fall die der Boden- und Seitenbeplattung unterschreiten.

c = Faktor für Bauart:

$c = 0,95$ für Schiffe mit Doppelboden und Wallgang, deren seitliches Laderaumbegrenzungsschott senkrecht unter dem Dennebaum angeordnet ist,
 $c = 1,0$ für Schiffe mit anderen Bauarten.

- c) Der sich nach den Formeln in Buchstabe b ergebende Mindestwert für die Plattendicke darf bei Schiffen in Längsspannbauweise mit Doppelboden und Wallgang bis zu dem Wert unterschritten werden, der durch einen rechnerischen Nachweis für die genügende Festigkeit des Schiffskörpers (Längs- und Querfestigkeit sowie örtliche Festigkeit) von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft festgelegt und bescheinigt ist.

Plattenerneuerungen sind durchzuführen, wenn Boden-, Kimm- oder Seitenbeplattung diesen festgelegten zulässigen Wert unterschritten haben.

Die nach dem vorstehenden Verfahren ermittelten Werte für die Mindestdicken der Außenhautplatten sind Grenzwerte bei normaler und gleichmäßiger Abnutzung unter der Voraussetzung, dass Schiffbaustahl verwendet ist und die inneren Konstruktionsteile, wie Spanten, Bodenwrangen und Hauptlängs- und -querverbände in gutem Zustand sind und am Schiffskörper keine Schäden auf Überbeanspruchung der Längsfestigkeit hinweisen.

Wenn die ermittelten Werte unterschritten sind, müssen entsprechende Platten ersetzt oder repariert werden. Örtlich kleine dünnere Stellen können bis zu einer Abweichung von höchstens 10 % der Mindestdicke zugelassen werden.

2. Wird für den Schiffskörper ein anderes Material als Stahl verwendet, ist ein rechnerischer Nachweis zu erbringen, dass die Festigkeit (Längs- und Querfestigkeit sowie örtliche Festigkeit) mindestens derjenigen entspricht, die sich bei Verwendung von Stahl unter Ansatz der Mindestdicken nach Nummer 1 ergäbe. Bei Vorlage eines Klassezeugnisses oder einer Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft kann dieser Nachweis entfallen.
3. Die Stabilität der Schiffe muss ihrem Verwendungszweck entsprechen.“

3. § 9.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 9.02

Energieversorgungssysteme

1. Auf Fahrzeugen mit einer elektrischen Anlage muss deren Energieversorgung grundsätzlich aus mindestens zwei Energiequellen bestehen, so dass bei Ausfall einer Energiequelle die verbleibende Energiequelle in der Lage ist, Verbraucher, die für die sichere Fahrt erforderlich sind, für mindestens 30 Minuten zu betreiben.
2. Die ausreichende Bemessung der Energieversorgung muss durch eine Leistungsbilanz nachgewiesen werden. Dabei kann ein angemessener Gleichzeitigkeitsfaktor berücksichtigt werden.
3. Unabhängig von Nummer 1 gilt für die Energiequellen von Steuereinrichtungen (Ruderanlagen) § 6.04.“

4. § 9.18 wird wie folgt gefasst:

„§ 9.18

(Ohne Inhalt)“.

5. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f) ein geeigneter Verbandkasten mit einem Inhalt entsprechend einer Norm eines Rheinanliegerstaates oder Belgiens. Der Verbandkasten muss in der Wohnung oder im Steuerhaus aufbewahrt und so untergebracht sein, dass er im Bedarfsfall leicht und sicher erreicht werden kann. Sind Verbandkästen verdeckt aufgestellt, muss die Abdeckung durch ein Symbol für Verbandkasten gemäß Anlage I Bild 8 mit einer Kantenlänge von mindestens 10 cm gekennzeichnet sein;“.

6. Die §§ 10.03 bis 10.05 werden wie folgt gefasst:

„§ 10.03

Tragbare Feuerlöscher

1. An folgenden Stellen muss je ein tragbarer Feuerlöscher entsprechend der Europäischen Norm EN 3 : 1996 vorhanden sein:
 - a) im Steuerhaus;
 - b) in der Nähe eines jeden Eingangs von Deck zu Wohnräumen;
 - c) in der Nähe jedes Eingangs zu nicht von Wohnräumen aus zugänglichen Betriebsräumen, in denen sich Heiz-, Koch- oder Kühleinrichtungen befinden, die feste oder flüssige Brennstoffe oder Flüssiggas verbrauchen;
 - d) bei jedem Eingang zu Maschinen- und Kesselräumen;
 - e) an geeigneter Stelle im Unterdecksteil der Maschinenräume bei Maschinenleistungen von zusammen mehr als 100 kW.
2. Für die in Nummer 1 geforderten tragbaren Feuerlöscher dürfen nur Pulverlöscher mit einer Füllmasse von mindestens 6 kg oder andere tragbare Feuerlöschgeräte gleicher Löschkapazität verwendet werden. Sie müssen für die Brandklassen A, B und C sowie für das Löschen von Bränden in elektrischen Anlagen bis 1 000 V geeignet sein.
3. Zusätzlich dürfen Pulver-, Nass- oder Schaumfeuerlöscher verwendet werden, die wenigstens für die Brandklasse geeignet sind, die in dem Raum, für den sie vorgesehen sind, am ehesten zutrifft.
4. Tragbare Feuerlöscher mit CO₂ als Löschmittel dürfen nur zum Löschen von Bränden in Küchen und elektrischen Einrichtungen verwendet werden. Die Füllmasse dieser Feuerlöscher darf höchstens 1 kg je 15 m³ Volumen des Raumes betragen, in dem sie vorgehalten und verwendet werden.
5. Tragbare Feuerlöscher müssen mindestens alle zwei Jahre geprüft werden. Über die Prüfung ist eine vom Prüfer unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.
6. Sind tragbare Feuerlöscher verdeckt aufgestellt, muss die Abdeckung durch ein Symbol für Feuerlöscher gemäß Anlage I Bild 3 mit einer Kantenlänge von mindestens 10 cm gekennzeichnet sein.

§ 10.03a

Fest installierte Feuerlöschanlagen in Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

1. Für den Raumschutz dürfen in Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen nur geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlagen als fest installierte Feuerlöschanlagen eingesetzt werden.
2. Die Anlagen dürfen nur von Fachfirmen ein- oder umgebaut sein.
3. Die Anlagen müssen aus Stahl oder gleichwertigen nicht brennbaren Materialien gebaut sein.
4. Die Anlagen müssen über die Fläche des größten zu schützenden Raumes mindestens ein Wasservolumen von 5 l/m² in der Minute versprühen können.
5. Anlagen, die geringere Wassermengen versprühen, müssen über eine Typgenehmigung aufgrund der IMO-Resolution A 800(19) oder eines anderen, von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anerkannten Standards verfügen. Die Typgenehmigung erfolgt durch eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft oder eine akkreditierte Prüfinstitution. Die akkreditierte Prüfinstitution muss der Europäischen Norm über die allgemeinen Anforderungen an die Kompetenz von Prüf- und Kalibrierlaboratorien (EN ISO/IEC 17025 : 2000) genügen.
6. Die Anlagen sind
 - a) vor Inbetriebnahme;
 - b) vor Wiederinbetriebnahme nach Auslösung;
 - c) nach Änderung oder Instandsetzung;
 - d) regelmäßig mindestens alle zwei Jahredurch einen Sachverständigen zu prüfen.
7. Bei der Prüfung nach Nummer 6 hat der Sachverständige zu prüfen, ob die Anlagen den Anforderungen dieses Paragraphen entsprechen.

Die Prüfung hat mindestens zu umfassen:

 - a) äußere Inspektion der gesamten Anlage;
 - b) Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Sicherheitsanlagen und der Düsen;
 - c) Kontrolle des Druckbehälter-Pumpen-Systems.
8. Über die Prüfung ist eine vom Prüfer unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.
9. Die Anzahl der vorhandenen Anlagen ist im Schiffsattest zu vermerken.
10. Für den Objektschutz in Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen sind fest installierte Feuerlöschanlagen nur aufgrund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zulässig.

§ 10.03b

Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

1. Löschmittel

Für den Raumschutz in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen dürfen in fest installierten Feuerlöschanlagen folgende Löschmittel verwendet werden:

 - a) CO₂ (Kohlenstoffdioxid);
 - b) HFC 227ea (Heptafluorpropan);
 - c) IG-541 (52 % Stickstoff, 40 % Argon, 8 % Kohlenstoffdioxid).

Andere Löschmittel sind nur aufgrund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zulässig.
2. Lüftung, Luftansaugung
 - a) Verbrennungsluft für die im Fahrbetrieb notwendigen Verbrennungskraftmaschinen darf nicht aus durch fest installierte Feuerlöschanlagen zu schützenden Räumen angesaugt werden. Dies gilt nicht, wenn zwei voneinander unabhängige, gasdicht getrennte Hauptmaschinenräume vorhanden sind oder wenn neben dem Hauptmaschinenraum ein separater Maschinenraum mit einem Bugruederantrieb vorhanden ist, durch den bei Brand im Hauptmaschinenraum die Fortbewegung aus eigener Kraft sichergestellt ist.
 - b) Eine vorhandene Zwangsbelüftung des zu schützenden Raumes muss bei Auslösung der Feuerlöschanlage selbsttätig abschalten.
 - c) Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, mit denen alle Öffnungen, die bei dem zu schützenden Raum Luft ein- oder Gas austreten lassen können, schnell geschlossen werden können. Der Verschlusszustand muss eindeutig erkennbar sein.
 - d) Die aus den Überdruckventilen von in den Maschinenräumen installierten Druckluftbehältern ausströmende Luft muss ins Freie geführt werden.
 - e) Beim Einströmen des Löschmittels entstehender Über- oder Unterdruck darf die Umfassungsbauteile des zu schützenden Raums nicht zerstören. Der Druckausgleich muss gefahrlos erfolgen können.
 - f) Geschützte Räume müssen über eine Möglichkeit zum Absaugen des Löschmittels und der Brandgase verfügen. Sind Absaugeinrichtungen vorhanden, dürfen diese während des Löschvorganges nicht eingeschaltet werden können.
3. Feuermeldesystem

Der zu schützende Raum ist durch ein zweckmäßiges Feuermeldesystem zu überwachen. Die Meldung muss im Steuerhaus, in den Wohnungen und in dem zu schützenden Raum wahrgenommen werden können.

4. Rohrleitungssystem

- a) Das Löschmittel muss durch ein festverlegtes Rohrleitungssystem zum zu schützenden Raum hingeführt und dort verteilt werden. Innerhalb des zu schützenden Raumes müssen die Rohrleitungen und die dazu gehörenden Armaturen aus Stahl hergestellt sein. Behälteranschlussleitungen und Kompensatoren sind davon ausgenommen, sofern die verwendeten Werkstoffe im Brandfall über gleichwertige Eigenschaften verfügen. Die Rohrleitungen sind sowohl in- als auswändig gegen Korrosion zu schützen.
- b) Die Austrittsdüsen müssen so bemessen und angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird.

5. Auslöseeinrichtung

- a) Feuerlöschanlagen mit automatischer Auslösung sind nicht zulässig.
- b) Die Feuerlöschanlage muss an einer geeigneten Stelle außerhalb des zu schützenden Raumes ausgelöst werden können.
- c) Auslöseeinrichtungen müssen so installiert sein, dass deren Betätigung auch im Brandfall möglich ist und im Fall einer Beschädigung durch Brand oder Explosion in dem zu schützenden Raum die dafür geforderte Menge Löschmittel zugeführt werden kann.

Nichtmechanische Auslöseeinrichtungen müssen von zwei verschiedenen voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden. Diese Energiequellen müssen sich außerhalb des zu schützenden Raumes befinden. Steuerleitungen im geschützten Raum müssen so ausgeführt sein, dass sie im Brandfall mindestens 30 Minuten funktionsfähig bleiben. Für elektrische Leitungen ist diese Anforderung erfüllt, wenn sie der Norm IEC 60331-21 : 1999 entsprechen.

Sind Auslöseeinrichtungen verdeckt installiert, muss die Abdeckung durch das Symbol „Feuerlöscheinrichtung“ entsprechend Anlage I Bild 6 mit einer Kantenlänge von mindestens 10 cm und dem folgenden Text in roter Schrift auf weißem Grund gekennzeichnet sein:

„Feuerlöscheinrichtung
Installation d’extinction
Brandblusinstallatie“.

- d) Ist die Feuerlöschanlage zum Schutz mehrerer Räume vorgesehen, so müssen die Auslöseeinrichtungen für jeden Raum getrennt und deutlich gekennzeichnet sein.
- e) Bei jeder Auslöseeinrichtung muss eine Bedienungsanweisung in deutscher, französischer und niederländischer Sprache deutlich sichtbar und in dauerhafter Ausführung angebracht sein. Diese muss insbesondere Angaben über
 - aa) die Auslösung der Feuerlöschanlage;
 - bb) die Notwendigkeit der Kontrolle, dass alle Personen den zu schützenden Raum verlassen haben;
 - cc) das Verhalten der Besatzung bei Auslösung;
 - dd) das Verhalten der Besatzung im Fall einer Störung der Feuerlöschanlageenthalten.
- f) Die Bedienungsanweisung muss darauf hinweisen, dass vor Auslösung der Feuerlöschanlage die im Raum aufgestellten Verbrennungskraftmaschinen mit Luftansaugung aus dem zu schützenden Raum außer Betrieb zu setzen sind.

6. Warnanlage

- a) Fest eingebaute Feuerlöschanlagen müssen mit einer akustischen und optischen Warnanlage versehen sein.
- b) Die Warnanlage muss automatisch bei der ersten Betätigung zur Auslösung der Feuerlöschanlage ausgelöst werden. Das Warnsignal muss eine angemessene Zeit vor Abgabe des Löschmittels ertönen und darf nicht ausschaltbar sein.
- c) Die Warnsignale müssen in den zu schützenden Räumen sowie vor deren Zugängen deutlich sichtbar und auch unter den Betriebsbedingungen mit dem größten Eigenlärm deutlich hörbar sein. Sie müssen sich eindeutig von allen anderen akustischen und optischen Signalzeichen im zu schützenden Raum unterscheiden.
- d) Die akustischen Warnsignale müssen auch bei geschlossenen Verbindungstüren unter den Betriebsbedingungen mit dem größten Eigenlärm in den benachbarten Räumen deutlich hörbar sein.
- e) Ist die Warnanlage nicht selbstüberwachend hinsichtlich Kurzschluss, Drahtbruch und Spannungsabfall ausgeführt, muss ihre Funktion überprüfbar sein.
- f) An jedem Eingang eines Raumes, der mit Löschmittel beschickt werden kann, muss deutlich sichtbar ein Schild mit dem folgenden Text in roter Schrift auf weißem Grund angebracht sein:

„Vorsicht, Feuerlöscheinrichtung!

Bei Ertönen des Warnsignals (Beschreibung des Signals) den Raum sofort verlassen!

Attention, installation d’extinction d’incendie

quitter immédiatement ce local au signal (description du signal)!

Let op, brandblusinstallatie!

Bij het in werking treden van het alarmsignaal (omschrijving van het signaal) deze ruimte onmiddellijk verlaten!“.

7. Druckbehälter, Armaturen und Druckleitungen

- a) Druckbehälter, Armaturen und Druckleitungen müssen den in einem der Rheinufestaaten oder Belgien geltenden Vorschriften entsprechen.
- b) Druckbehälter müssen gemäß den Vorgaben der Hersteller aufgestellt sein.

- c) Druckbehälter, Armaturen und Druckleitungen dürfen nicht in Wohnungen installiert sein.
 - d) Die Temperatur in den Schränken und Aufstellungsräumen der Druckbehälter darf 50 °C nicht überschreiten.
 - e) Schränke oder Aufstellungsräume an Deck müssen fest verankert sein und über Lüftungsöffnungen verfügen, die so anzuordnen sind, dass im Falle einer Undichtheit der Druckbehälter kein entweichendes Gas in das Schiffsinnere dringen kann. Direkte Verbindungen zu anderen Räumen sind nicht zulässig.
8. Menge des Löschmittels
- Ist die Menge des Löschmittels zum Schutz von mehr als einem Raum bestimmt, braucht die Gesamtmenge des verfügbaren Löschmittels nicht größer zu sein als die Menge, die für den größten zu schützenden Raum erforderlich ist.
9. Installation, Prüfung und Dokumentation
- a) Die Anlage darf nur durch eine Fachfirma für Feuerlöschanlagen installiert oder umgebaut sein. Die Auflagen (Produktdatenblatt, Sicherheitsdatenblatt) des Löschmittelherstellers und des Anlagenherstellers sind zu beachten.
 - b) Die Anlage ist
 - aa) vor Inbetriebnahme;
 - bb) vor Wiederinbetriebnahme nach Auslösung;
 - cc) nach Änderung oder Instandsetzung;
 - dd) regelmäßig mindestens alle zwei Jahre durch einen Sachverständigen zu prüfen.
 - c) Bei der Prüfung hat der Sachverständige zu prüfen, ob die Anlage den Anforderungen dieses Kapitels entspricht.
 - d) Die Prüfung hat mindestens zu umfassen:
 - aa) äußere Inspektion der gesamten Einrichtung;
 - bb) Prüfung der Rohrleitungen auf Dichtheit;
 - cc) Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Bedien- und Auslösesysteme;
 - dd) Kontrolle des Behälterdrucks und -inhalts;
 - ee) Kontrolle der Dichtheit und der Verschlusseinrichtungen des zu schützenden Raumes;
 - ff) Prüfung des Feuermeldesystems;
 - gg) Prüfung der Warnanlage.
 - e) Über die Prüfung ist eine vom Prüfer unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.
 - f) Die Anzahl der fest installierten Feuerlöschanlagen ist im Schiffsattest zu vermerken.
10. CO₂ – Feuerlöschanlagen
- Feuerlöschanlagen, die mit CO₂ als Löschmittel betrieben werden, müssen über die Anforderungen nach Nummer 1 bis 9 hinaus den folgenden Bestimmungen entsprechen:
- a) CO₂-Behälter müssen außerhalb des zu schützenden Raumes in einem von anderen Räumen gasdicht getrennten Raum oder Schrank untergebracht sein. Die Türen dieser Aufstellungsräume und Schränke müssen nach außen öffnen, abschließbar sein und auf der Außenseite mit einem Symbol für „Warnung vor allgemeiner Gefahr“ nach Anlage I Bild 4 mit einer Höhe von mindestens 5 cm sowie dem Zusatz „CO₂“ in gleicher Farbgebung und Höhe gekennzeichnet sein.
 - b) Unter Deck liegende Aufstellungsräume für CO₂-Behälter dürfen nur vom Freien her zugänglich sein. Diese Räume müssen über eine eigene, von anderen Lüftungssystemen an Bord vollständig getrennte, ausreichende künstliche Lüftung mit Absaugschächten verfügen.
 - c) Der Füllungsgrad der Behälter mit CO₂ darf 0,75 kg/l nicht überschreiten. Für das spezifische Volumen des entspannten CO₂-Gases sind 0,56 m³/kg zu Grunde zu legen.
 - d) Das Volumen an CO₂ für den zu schützenden Raum muss mindestens 40 % dessen Bruttoraumvolumens betragen. Dieses Volumen muss innerhalb von 120 Sekunden zugeführt werden können. Die erfolgte Zuführung muss kontrollierbar sein.
 - e) Das Öffnen der Behälterventile und das Betätigen des Flutventils muss durch getrennte Bedienhandlungen erfolgen.
 - f) Die unter Nummer 6 Buchstabe b erwähnte angemessene Zeit beträgt mindestens 20 Sekunden. Die Verzögerung bis zur Abgabe des CO₂-Gases muss durch eine zuverlässige Einrichtung sichergestellt sein.
11. HFC-227ea – Feuerlöschanlagen
- Feuerlöschanlagen, die mit HFC-227ea als Löschmittel betrieben werden, müssen über die Anforderungen nach Nummer 1 bis 9 hinaus den folgenden Bestimmungen entsprechen:
- a) Sind mehrere zu schützende Räume mit unterschiedlichen Bruttoraumvolumina vorhanden, ist jeder Raum mit einer eigenen Feuerlöschanlage zu versehen.
 - b) Jeder Behälter, der HFC-227ea enthält und in dem zu schützenden Raum aufgestellt ist, muss mit einer Überdrucksicherung ausgerüstet sein. Diese hat den Inhalt des Behälters gefahrlos in den zu schützenden Raum abzugeben, wenn der Behälter Brandeinwirkungen ausgesetzt ist und die Feuerlöschanlage nicht ausgelöst wurde.
 - c) Jeder Behälter muss mit einer Einrichtung, die die Kontrolle des Gasdrucks erlaubt, ausgestattet sein.
 - d) Der Füllungsgrad der Behälter darf 1,15 kg/l nicht überschreiten. Für das spezifische Volumen des entspannten HFC-227ea sind 0,1374 m³/kg zu Grunde zu legen.

- e) Das Volumen an HFC-227ea für den zu schützenden Raum muss mindestens 8 % dessen Bruttoraumvolumens betragen. Dieses Volumen muss innerhalb von 10 Sekunden zugeführt sein.
 - f) Die HFC-227ea – Behälter sind mit einer Drucküberwachung zu versehen, die im Steuerhaus bei einem unzulässigen Verlust von Treibgas ein akustisches und optisches Alarmsignal auslöst. Wenn kein Steuerhaus vorhanden ist, muss dieses Alarmsignal außerhalb des zu schützenden Raumes erfolgen.
 - g) Nach Flutung darf die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10,5 % sein.
 - h) Die Feuerlöschanlage darf keine Teile aus Aluminium enthalten.
12. IG-541 – Feuerlöschanlagen
- Feuerlöschanlagen, die mit IG-541 als Löschmittel betrieben werden, müssen über die Anforderungen nach Nummer 1 bis 9 hinaus den folgenden Bestimmungen entsprechen:
- a) Sind mehrere zu schützende Räume mit unterschiedlichen Bruttoraumvolumina vorhanden, ist jeder Raum mit einer eigenen Feuerlöschanlage zu versehen.
 - b) Jeder Behälter, der IG-541 enthält und in dem zu schützenden Raum aufgestellt ist, muss mit einer Überdrucksicherung ausgerüstet sein. Diese hat den Inhalt des Behälters gefahrlos in den zu schützenden Raum abzugeben, wenn der Behälter Brandeinwirkungen ausgesetzt ist und die Feuerlöschanlage nicht ausgelöst wurde.
 - c) Jeder Behälter muss mit einer Einrichtung, die die Kontrolle des Inhalts erlaubt, ausgestattet sein.
 - d) Der Fülldruck der Behälter darf bei +15 °C 200 bar nicht überschreiten.
 - e) Das Volumen an IG-541 für den zu schützenden Raum muss mindestens 44 % und darf höchstens 50 % dessen Bruttoraumvolumens betragen. Dieses Volumen muss innerhalb von 120 Sekunden zugeführt sein.
13. Feuerlöschanlagen für den Objektschutz
- Für den Objektschutz in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen sind fest installierte Feuerlöschanlagen nur aufgrund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zulässig.

§ 10.04

Beiboote

1. Folgende Fahrzeuge müssen mit einem Beiboot gemäß der Europäischen Norm EN 1914 : 1997 ausgerüstet sein:
 - a) Motorschiffe und Schleppkähne mit mehr als 150 t Tragfähigkeit;
 - b) Schlepp- und Schubboote mit mehr als 150 m³ Wasserverdrängung;
 - c) schwimmende Geräte;
 - d) Fahrgastschiffe.
2. Beiboote müssen innerhalb von fünf Minuten gerechnet ab dem Beginn der ersten erforderlichen manuellen Tätigkeit sicher von einer Person zu Wasser gebracht werden können. Werden sie mit Hilfe von motorisch betriebenen Einrichtungen zu Wasser gebracht, müssen diese so beschaffen sein, dass bei Ausfall der Antriebsenergie das schnelle und sichere Zuwas-serbringen nicht verhindert wird.
3. Aufblasbare Beiboote müssen entsprechend den Herstellerangaben geprüft sein.

§ 10.05

Rettungsringe und Rettungswesten

1. An Bord der Fahrzeuge müssen mindestens drei Rettungsringe entsprechend der Europäischen Norm EN 14144 : 2002 vorhanden sein. Sie müssen sich verwendungsbereit an geeigneten Stellen an Deck befinden und dürfen in ihren Halterungen nicht befestigt sein. Mindestens ein Rettungsring muss sich in unmittelbarer Nähe des Steuerhauses befinden und mit einem selbstzündenden, batteriebetriebenen, in Wasser nicht verlöschendem Licht versehen sein.
2. An Bord der Fahrzeuge muss für jede gewöhnlich an Bord befindliche Person eine persönlich zugeordnete automatisch aufblasbare Rettungsweste entsprechend den Europäischen Normen EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998 griffbereit vorhanden sein.

Für Kinder sind auch Feststoffwesten, die diesen Normen entsprechen, zulässig.
3. Rettungswesten müssen entsprechend den Herstellerangaben geprüft sein.“

7. Kapitel 15 wird wie folgt gefasst:

„Kapitel 15

Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe

§ 15.01

Allgemeine Bestimmungen

1. Folgende Bestimmungen gelten nicht:
 - a) § 3.02 Nr. 1 Buchstabe b;
 - b) §§ 4.01 bis 4.03;
 - c) § 8.06 Nr. 2 Satz 2 Nr. 7;
 - d) § 9.14 Nr. 3 Satz 2 bei Nennspannungen über 50 V.

2. Folgende Einrichtungen sind auf Fahrgastschiffen verboten:
 - a) mit Flüssiggas und flüssigem Brennstoff betriebene Lampen nach § 12.07 Nr. 3 Satz 2;
 - b) mit Dochtbrennern ausgerüstete Einrichtungen nach § 13.02 Nr. 2 und 3;
 - c) Ölheizöfen mit Verdampfungsbrennern nach § 13.04;
 - d) Heizgeräte und beheizte Kessel nach § 13.07;
 - e) Flüssiggasanlagen nach Kapitel 14.
3. Schiffe ohne eigenen Antrieb dürfen zur Beförderung von Fahrgästen nicht zugelassen werden.
4. Auf Fahrgastschiffen müssen Bereiche für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorhanden sein, die den in diesem Kapitel genannten Bestimmungen entsprechen. Falls die Anwendung der in diesem Kapitel genannten Bestimmungen, die der Berücksichtigung der besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität dienen, praktisch schwer ausführbar ist oder unzumutbar hohe Kosten verursacht, kann die Untersuchungskommission aufgrund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Abweichungen von diesen Vorschriften gestatten. Diese Abweichungen sind in das Schiffsattest einzutragen.

§ 15.02

Schiffskörper

1. Die Dicke der Außenhaut stählerner Fahrgastschiffe ist bei Untersuchungen nach § 2.09 wie folgt festzulegen:
 - a) Die Mindestdicke $t_{\min}$ der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung der Außenhaut von Fahrgastschiffen bestimmt sich nach dem größeren Wert der folgenden Formeln:

$$t_{1\min} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm];}$$

$$t_{2\min} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_{WL}} \text{ [mm].}$$
 In diesen Formeln bedeuten:

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500);$$

$$a = \text{Längs- oder Querspantabstand [mm].}$$
 Bei einem geringeren Spantabstand als 400 mm ist $a = 400$ mm zu setzen.
 - b) Der sich nach Buchstabe a ergebende Mindestwert für die Plattendicke kann unterschritten werden, wenn der zulässige Wert auf Basis eines rechnerischen Nachweises für die genügende Festigkeit des Schiffskörpers (Längs- und Quereigenschaften sowie örtliche Festigkeit) festgelegt und bescheinigt ist.
 - c) An keiner Stelle der Außenhaut darf der nach Buchstabe a oder b berechnete Wert 3 mm unterschreiten.
 - d) Plattenerneuerungen sind durchzuführen, wenn Boden-, Kimm- oder Seitenplatten den Mindestwert nach Buchstabe a oder b, in Verbindung mit Buchstabe c unterschritten haben.
2. Anzahl und Anordnung der Schotte sind so zu wählen, dass das Schiff im Leckfall schwimmfähig nach Maßgabe des § 15.03 Nr. 7 bis 13 bleibt. Jeder Teil der inneren Struktur, der die Wirksamkeit der Unterteilung des Schiffes beeinflusst, muss wasserdicht und so konstruiert sein, dass die Integrität der Unterteilung gewahrt bleibt.
3. Der Abstand des Kollisionsschotts vom vorderen Lot darf $0,04 L_{WL}$ nicht unterschreiten und $0,04 L_{WL} + 2$ m nicht überschreiten.
4. Ein Querschott darf mit einer Schottversetzung versehen sein, wenn alle Teile dieser Versetzung innerhalb des sicheren Bereichs liegen.
5. Die Schotte, die in der Leckrechnung nach § 15.03 Nr. 7 bis 13 berücksichtigt wurden, müssen wasserdicht und bis zum Schottendeck hochgeführt sein. Fehlt ein Schottendeck, müssen sie mindestens 0,20 m über die Tauchgrenze hochgeführt sein.
6. Die Anzahl der Öffnungen in diesen Schotten muss so gering gehalten sein, wie es die Bauart und der ordnungsgemäße Betrieb des Schiffes zulassen. Öffnungen und Durchführungen dürfen die wasserdichte Funktion der Schotte nicht nachteilig beeinflussen.
7. Kollisionsschotte dürfen keine Öffnungen und keine Türen haben.
8. Schotte nach Nummer 5, die Maschinenräume von Fahrgasträumen oder Wohnräumen für Bordpersonal trennen, dürfen keine Türen haben.
9. Handbetätigte Türen in Schotten nach Nummer 5 ohne Fernbedienung sind nur außerhalb des Fahrgastbereichs zulässig. Sie müssen:
 - a) dauernd geschlossen bleiben und dürfen nur zum Durchgang kurzfristig geöffnet werden;
 - b) schnell und sicher durch geeignete Vorrichtungen verschlossen werden können;
 - c) auf beiden Seiten mit der Aufschrift versehen sein:
„Tür unmittelbar nach Durchgang schließen“.
10. Türen in Schotten nach Nummer 5, die langfristig geöffnet sind, müssen folgenden Anforderungen genügen:
 - a) Sie müssen an Ort und Stelle von beiden Seiten des Schotts und von einer gut zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks geschlossen werden können.
 - b) Nach einem fernbetätigten Schließen müssen sich die Türen an Ort und Stelle erneut öffnen und sicher schließen lassen. Der Schließvorgang darf insbesondere nicht durch Teppiche oder Fußleisten beeinträchtigt werden.
 - c) Die Dauer des fernbetätigten Schließvorganges muss mindestens 30 Sekunden betragen und darf 60 Sekunden nicht überschreiten.

- d) Während des Schließvorgangs muss automatisch ein akustischer Alarm bei der Tür gegeben werden.
 - e) Es muss sichergestellt sein, dass Türantrieb und Alarm auch unabhängig vom Bordnetz funktionieren. Am Ort der Fernbedienung muss eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob die Tür offen oder geschlossen ist.
11. Türen in Schotten nach Nummer 5 und ihre Betätigungsorgane müssen im sicheren Bereich liegen.
 12. Im Steuerhaus muss eine Warnanlage vorhanden sein, die anzeigt, welche Tür in Schotten nach Nummer 5 geöffnet ist.
 13. Rohrleitungen mit offenen Mündungen und Lüftungskanäle müssen so verlegt sein, dass über sie in keinem betrachteten Leckfall weitere Räume oder Tanks geflutet werden.
 - a) Stehen mehrere Abteilungen über Rohrleitungen oder Lüftungskanäle in offener Verbindung miteinander, so müssen diese an geeigneter Stelle über die ungünstigste Leckwasserlinie hinaufgeführt werden.
 - b) Rohrleitungen brauchen die Anforderung nach Buchstabe a nicht zu erfüllen, wenn an den durchbrochenen Schotten Absperrarmaturen mit Fernbetätigung von oberhalb des Schottendecks vorhanden sind.
 - c) Hat ein Rohrleitungssystem in einer Abteilung keine offene Mündung, gilt die Rohrleitung bei Beschädigung dieser Abteilung als unbeschädigt, wenn sie innerhalb des sicheren Bereichs verläuft und vom Boden mehr als 0,50 m Abstand hat.
 14. Fernbedienungen von Schotttüren nach Nummer 10 und Absperrarmaturen nach Nummer 13 Buchstabe b oberhalb des Schottendecks sind als solche deutlich kenntlich zu machen.
 15. Bei Doppelböden muss deren Höhe und bei Wallgängen muss deren Breite mindestens 0,60 m betragen.
 16. Fenster dürfen unterhalb der Tauchgrenze liegen, wenn sie wasserdicht sind, sich nicht öffnen lassen, eine ausreichende Festigkeit besitzen und § 15.06 Nr. 14 entsprechen.

§ 15.03

Stabilität

1. Der Antragsteller muss durch eine Berechnung, die auf Ergebnissen der Anwendung eines Standards für Intakstabilität beruht, nachweisen, dass die Intakstabilität des Schiffes angemessen ist. Alle Berechnungen müssen mit freiem Trimm und freier Tauchung durchgeführt werden.
2. Die Intakstabilität muss für die folgenden Standardladebedingungen nachgewiesen sein:
 - a) bei Beginn der Fahrt
100 % Fahrgäste, 98 % Brennstoff und Frischwasser, 10 % Abwasser;
 - b) während der Fahrt
100 % Fahrgäste, 50 % Brennstoff und Frischwasser, 50 % Abwasser;
 - c) bei Fahrtende
100 % Fahrgäste, 10 % Brennstoff und Frischwasser, 98 % Abwasser;
 - d) leeres Schiff
keine Fahrgäste, 10 % Brennstoff und Frischwasser, kein Abwasser.

Für alle Standardladebedingungen sind die Ballasttanks entweder leer oder voll anzunehmen, entsprechend ihrer üblichen Verwendung.

Um Ballast während der Fahrt ändern zu können, muss für die folgende Ladebedingung der Nachweis für Nummer 3 Buchstabe d erbracht werden:

100 % Fahrgäste, 50 % Brennstoff und Frischwasser, 50 % Abwasser, sämtliche anderen Flüssigkeitstanks, einschließlich Ballast, zu 50 % gefüllt.

Wenn diese Bedingung nicht erfüllt werden kann, ist unter Nummer 52 des Schiffsattestes einzutragen, dass die Ballasttanks während der Fahrt nur leer oder voll sein dürfen und eine Änderung der Ballastbedingungen während der Fahrt verboten ist.

3. Der Nachweis ausreichender Intakstabilität durch eine Berechnung muss unter Anwendung der folgenden Bestimmungen für die Intakstabilität und für die in Nummer 2 Buchstabe a bis d genannten Standardladebedingungen erbracht werden:
 - a) Der maximale aufrichtende Hebelarm $h_{\max}$ muss bei einem Krängungswinkel $\varphi_{\max} \geq 15^\circ$ auftreten und muss mindestens 0,20 m betragen. Wenn $\varphi_f < \varphi_{\max}$ ist, muss der aufrichtende Hebelarm beim Flutungswinkel φ_f mindestens 0,20 m betragen.
 - b) Der Flutungswinkel φ_f darf nicht kleiner sein als 15° .
 - c) Die Fläche A unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme muss in Abhängigkeit von der Lage von φ_f und $\varphi_{\max}$ mindestens folgende Werte erreichen:

Fall			A
1	$\varphi_{\max} = 15^\circ$		0,07 mrad bis zum Winkel $\varphi = 15^\circ$
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,055 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ mrad bis zum Winkel $\varphi_{\max}$
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,055 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ mrad bis zum Winkel φ_f
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ und $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,055 mrad bis zum Winkel $\varphi = 30^\circ$

Dabei ist

- $h_{\max}$ der maximale Hebelarm;
 φ der Krängungswinkel;
 φ_f der Flutungswinkel, d. h. der Krängungswinkel, bei dem Öffnungen im Rumpf, in den Aufbauten oder Decks-häusern, die nicht wetterdicht verschlossen werden können, eintauchen;
 $\varphi_{\max}$ der Krängungswinkel, bei dem der maximal aufrichtende Hebelarm auftritt;
 A die Fläche unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme.

- d) Die metazentrische Höhe zu Beginn GM_0 , korrigiert um den Effekt der freien Oberflächen in Flüssigkeitstanks, darf nicht weniger als 0,15 m betragen.
- e) Der Krängungswinkel darf in beiden folgenden Fällen jeweils den Wert von 12° nicht überschreiten:
- aa) unter Ansatz des Krängungsmomentes aus Personen und Wind nach Nummer 4 und 5;
 - bb) unter Ansatz des Krängungsmomentes aus Personen und Drehbewegung nach Nummer 4 und 6.
- f) Der Restfreibord darf unter dem Ansatz eines Krängungsmomentes aus Personen, Wind und Drehbewegung nach Nummer 4, 5 und 6 nicht weniger als 0,20 m betragen.
- g) Der Restsicherheitsabstand muss für Schiffe mit Fenstern oder anderen Öffnungen in der Außenhaut unterhalb des Schottendecks, die nicht wasserdicht verschlossen sind, unter dem Ansatz der drei Krängungsmomente aus Buchsta-be f mindestens 0,10 m betragen.
4. Das Moment aufgrund der einseitigen Ansammlung von Personen (M_P) ist wie folgt zu berechnen:

$$M_P = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bedeuten:

P = Gesamtmasse der Personen an Bord in [t], berechnet über die Summe aus der maximal zulässigen Zahl der Fahr-gäste und der maximalen Zahl von Bordpersonal und Besatzung unter normalen Betriebsbedingungen unter der Annahme einer durchschnittlichen Masse von 0,075 t pro Person;

y = seitlicher Abstand des Schwerpunkts der Personenmasse P von der Schiffsmittellinie in [m];

g = Gravitationsbeschleunigung ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$);

P_i = Masse der auf der Fläche A_i angesammelten Personen mit:

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [t]},$$

wobei in dieser Formel bedeuten:

A_i = Fläche, auf der sich Personen befinden in [m²];

n_i = Personenzahl pro Quadratmeter mit:

$n_i = 4$ für freie Decksflächen und Flächen mit beweglichem Mobiliar;
 für Flächen mit festeingebautem Sitzmobiliar wie Bänken ist n_i unter Annahme einer Sitzbreite von 0,45 m und einer Sitztiefe von 0,75 m pro Person zu berechnen;

y_i = seitlicher Abstand des Flächenschwerpunkts der Fläche A_i von der Schiffsmittellinie in [m].

Die Berechnung muss für eine Ansammlung der Personen sowohl an Steuerbord als auch an Backbord durchgeführt wer-den.

Die Verteilung der Personen muss vom Standpunkt der Stabilität aus gesehen die ungünstigste sein. Kabinen sind bei der Berechnung des Personenmoments als unbesetzt anzunehmen.

Für die Berechnung der Ladefälle ist der Höhenschwerpunkt einer Person mit 1 m über dem tiefsten Punkt des jeweiligen Decks auf 0,5 L_{WL} ohne Berücksichtigung von jeglicher Deckskrümmung und bei Annahme einer Masse von 0,075 t pro Person zu berücksichtigen.

Eine detaillierte Ermittlung der Decksflächen, die von Personen besetzt sind, kann entfallen, wenn folgende Werte verwen-det werden:

$$P = 1,1 \cdot F_{\max} \cdot 0,075 \quad \text{für Tagesausflugsschiffe;} \\ 1,5 \cdot F_{\max} \cdot 0,075 \quad \text{für Kabinenschiffe.}$$

In diesen Formeln bedeutet:

$F_{\max}$ = höchstzulässige Zahl von Fahrgästen an Bord;

$y = B/2$ [m].

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

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

In dieser Formel bedeuten:

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

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

l_w = der Abstand des Schwerpunkts des Lateralplanes A_w von der Ebene der dem betrachteten Ladefall entspre-chenden Einsenkung in [m].

6. Das Moment aus Zentrifugalkraft (M_{dr}), hervorgerufen durch die Drehbewegung des Schiffes, ist wie folgt zu berechnen:

$$M_{dr} = c_{dr} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot D/L_{WL} \cdot (KG - T/2) \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bedeuten:

c_{dr} = ein Koeffizient von 0,45;

C_B = der Völligkeitsgrad der Verdrängung (falls nicht bekannt, ist dieser 1,0 zu setzen);

v = die Maximalgeschwindigkeit des Schiffes in [m/s];

KG = der Abstand des Schwerpunkts von der Oberkante Kiel in [m].

Wenn das Fahrgastschiff mit einem Antrieb entsprechend § 6.06 ausgerüstet ist, ist M_{dr} aus Groß- oder Modellversuchen oder aus entsprechenden Berechnungen abzuleiten.

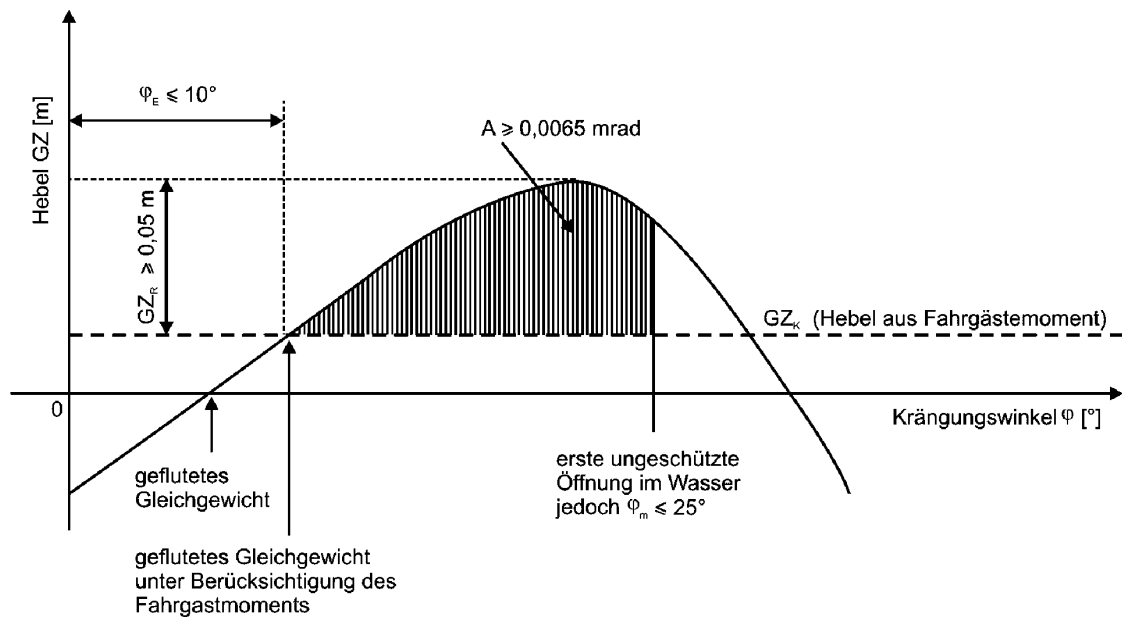
7. Der Antragsteller muss durch eine Berechnung, die auf dem Verfahren des wegfallenden Auftriebs beruht, nachweisen, dass die Leckstabilität des Schiffes angemessen ist. Alle Berechnungen müssen mit freiem Trimm und freier Tauchung durchgeführt werden.
8. Die Schwimmfähigkeit im Leckfall muss für die in Nummer 2 angegebenen Standardladebedingungen nachgewiesen werden. Hierbei muss für drei Zwischenzustände der Flutung (25 %, 50 % und 75 % der Füllung des Endzustandes der Flutung) und für den Endzustand der Flutung der rechnerische Nachweis der genügenden Stabilität erbracht werden.
9. Fahrgastschiffe müssen den 1-Abteilungsstatus und den 2-Abteilungsstatus einhalten.

Die folgenden Vorgaben sind für den Leckfall zu berücksichtigen:

	1-Abteilungsstatus	2-Abteilungsstatus
Ausdehnung des Seitenlecks		
längs l [m]	1,20 + 0,07 · L_{WL}	
quer b [m]	B/5	0,59
senkrecht h [m]	vom Schiffsboden nach oben ohne Begrenzung	
Ausdehnung des Bodenlecks		
längs l [m]	1,20 + 0,07 · L_{WL}	
quer b [m]	B/5	
senkrecht h [m]	0,59; Rohrleitungen, die entsprechend § 15.02 Nr. 13 Buchstabe c verlegt sind, können als unbeschädigt angenommen werden.	

- a) Für den 1-Abteilungsstatus können die Schotte als nicht beschädigt angenommen werden, wenn der Abstand zwischen zwei benachbarten Schotten größer ist als die Länge des Lecks. Längsschotte, die sich in einem Abstand von weniger als B/3 zu der Außenhaut befinden, dürfen in der Rechnung nicht berücksichtigt werden.
- b) Für den 2-Abteilungsstatus wird jedes Schott innerhalb der Leckausdehnung als beschädigt angenommen. Das bedeutet, dass die Lage der Schotte so gewählt werden muss, dass das Fahrgastschiff nach der Flutung von zwei oder mehreren angrenzenden Abteilungen in Längsrichtung schwimmfähig bleibt.
- c) Der niedrigste Punkt jeder nicht wasserdichten Öffnung (z. B. von Türen, Fenstern, Einstiegsluken) muss im Endzustand der Flutung mindestens 0,10 m über der Leckwasserlinie liegen. Das Schottendeck darf im Endzustand der Flutung nicht eintauchen.
- d) Die Flutbarkeit wird zu 95 % angenommen. Wird durch eine Berechnung nachgewiesen, dass die mittlere Flutbarkeit einer Abteilung kleiner als 95 % ist, so kann der errechnete Wert eingesetzt werden.
- Die folgenden Werte dürfen nicht unterschritten werden:
- | | |
|---|--------------|
| Unterkunftsräume | 95 % |
| Maschinen- und Kesselräume | 85 % |
| Gepäck- und Vorratsräume | 75 % |
| Doppelböden, Treibstofftanks, Ballasttanks und andere Tanks je nachdem, ob sie ihrer Bestimmung entsprechend für das auf der Ebene der tiefsten Einsenkung schwimmende Schiff als voll oder leer angenommen werden müssen | 0 oder 95 %. |
- Für die Berechnung des freien Oberflächeneffektes in allen Zwischenzuständen der Flutung wird von der Bruttogrundfläche der beschädigten Räume ausgegangen.
- e) Falls ein Leck geringerer Ausdehnung als oben angegeben ungünstigere Bedingungen hinsichtlich Krängung oder Verlust an metazentrischer Höhe ergibt, muss ein derartiges Leck bei der Berechnung angenommen werden.
10. In allen Zwischenzuständen der Flutung nach Nummer 8 müssen folgende Kriterien eingehalten werden:
- a) Der Krängungswinkel ϕ der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes darf 15° nicht überschreiten.
- b) Über die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel $GZ \geq 0,02$ m aufweisen, ehe die erste ungeschützte Öffnung eintaucht oder ein Krängungswinkel ϕ von 25° erreicht ist.

- c) Nicht wasserdichte Öffnungen dürfen nicht eintauchen, bevor die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes erreicht ist.
11. Im Endzustand der Flutung müssen die folgenden Kriterien unter Berücksichtigung des Krängungsmomentes aus Fahrgästen nach Nummer 4 eingehalten werden:
- a) Der Krängungswinkel ϕ_E darf 10° nicht überschreiten.
 - b) Über die Gleichgewichtslage hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel $GZ_R \geq 0,05 \text{ m}$ in Verbindung mit einer Fläche $A \geq 0,0065 \text{ mrad}$ aufweisen. Diese Mindestwerte der Stabilität sind bis zum Eintauchen der ersten ungeschützten Öffnung oder auf jeden Fall vor Erreichen eines Krängungswinkels $\phi_m \leq 25^\circ$ einzuhalten.
 - c) Nichtwasserdichte Öffnungen dürfen nicht eintauchen, bevor die Gleichgewichtslage erreicht ist. Falls derartige Öffnungen vor diesem Punkt eintauchen, müssen die Räume, die mit ihnen verbunden sind, in der Leckstabilitätsrechnung als geflutet angesehen werden.



12. Schließvorrichtungen von Öffnungen, die wasserdicht verschließbar sein müssen, sind entsprechend zu kennzeichnen.
13. Werden Querflutöffnungen zur Verringerung von asymmetrischen Flutungen vorgesehen, müssen sie folgenden Anforderungen entsprechen:
- a) Für die Berechnung der Querflutung ist die IMO-Entschießung A.266 (VIII) anzuwenden.
 - b) Sie müssen selbsttätig wirken.
 - c) Sie dürfen nicht mit Absperrarmaturen versehen sein.
 - d) Die Zeit für den vollständigen Ausgleich darf 15 Minuten nicht überschreiten.

§ 15.04

Sicherheitsabstand und Freibord

1. Der Sicherheitsabstand muss mindestens der Summe entsprechen:
 - a) aus der zusätzlichen seitlichen Eintauchung, die sich, gemessen an der Außenhaut, durch die zulässige Krängung nach § 15.03 Nr. 3 Buchstabe e ergibt, und
 - b) aus dem Restsicherheitsabstand nach § 15.03 Nr. 3 Buchstabe g.

Bei Schiffen ohne Schottendeck muss der Sicherheitsabstand mindestens 0,50 m betragen.
2. Der Freibord muss mindestens der Summe entsprechen:
 - a) aus der zusätzlichen seitlichen Eintauchung, die sich, gemessen an der Außenhaut, durch die Krängung nach § 15.03 Nr. 3 Buchstabe e ergibt, und
 - b) dem Restfreibord nach § 15.03 Nr. 3 Buchstabe f.

Der Freibord muss jedoch mindestens 0,30 m betragen.
3. Die Ebene der größten Einsenkung ist so festzusetzen, dass der Sicherheitsabstand nach Nummer 1, der Freibord nach Nummer 2 und die §§ 15.02 und 15.03 eingehalten werden.

4. Die Untersuchungskommission kann aus Sicherheitsgründen einen größeren Sicherheitsabstand oder einen größeren Freibord festsetzen.

§ 15.05

Höchstzulässige Zahl der Fahrgäste

1. Die Untersuchungskommission setzt die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste fest und trägt diese in das Schiffsattest ein.
2. Die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste darf keinen der folgenden Werte überschreiten:
 - a) Zahl der Fahrgäste, für die eine Sammelfläche nach § 15.06 Nr. 8 nachgewiesen ist;
 - b) Zahl der Fahrgäste, die der Stabilitätsberechnung nach § 15.03 zugrunde gelegt ist;
 - c) Zahl der vorhandenen Betten für Fahrgäste auf Kabinenschiffen, die für Reisen mit Übernachtung genutzt werden.
3. Für Kabinenschiffe, die auch als Tagesausflugsschiffe eingesetzt werden, ist die Zahl der Fahrgäste als Tagesausflugsschiff und als Kabinenschiff zu berechnen und im Schiffsattest einzutragen.
4. Die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste ist an Bord an auffälliger Stelle deutlich lesbar anzuschlagen.

§ 15.06

Fahrgasträume und -bereiche

1. Fahrgasträume müssen:
 - a) sich auf allen Decks hinter der Ebene des Kollisionsschotts und, sofern sie unterhalb des Schottendecks liegen, vor der Ebene des Heckschotts befinden und
 - b) von Maschinen- und Kesselräumen gasdicht getrennt sein.
2. Schränke nach § 11.13 und Räume zur Lagerung brennbarer Flüssigkeiten müssen sich außerhalb des Fahrgastbereiches befinden.
3. Anzahl und Breite der Ausgänge von Fahrgasträumen müssen den folgenden Anforderungen genügen:
 - a) Räume oder Gruppen von Räumen, die für 30 oder mehr Fahrgäste vorgesehen oder eingerichtet sind oder für 12 oder mehr Fahrgäste Betten aufweisen, müssen mindestens zwei Ausgänge haben. Auf Tagesausflugsschiffen darf einer dieser zwei Ausgänge durch zwei Notausgänge ersetzt sein.
 - b) Befinden sich Räume unter dem Schottendeck, darf einer der Ausgänge eine wasserdichte Schotttür nach § 15.02 Nr. 10 zu einer benachbarten Abteilung sein, von der aus das höherliegende Deck unmittelbar erreicht werden kann. Der andere Ausgang muss unmittelbar oder, wenn nach Buchstabe a gestattet, als Notausgang auf das Schottendeck oder ins Freie führen. Dies gilt nicht für die einzelnen Kabinen.
 - c) Ausgänge nach Buchstabe a und b müssen zweckmäßig angeordnet sein, eine lichte Breite von mindestens 0,80 m und eine lichte Höhe von mindestens 2,00 m haben. Bei Türen von Fahrgastkabinen und sonstigen kleinen Räumen darf die lichte Breite bis auf 0,70 m herabgesetzt werden.
 - d) Bei Räumen oder Gruppen von Räumen, die für mehr als 80 Fahrgäste vorgesehen sind, muss die Summe der Breiten aller Ausgänge, die für Fahrgäste bestimmt sind und von diesen im Notfall benutzt werden müssen, mindestens 0,01 m je Fahrgast betragen.
 - e) Ist die Anzahl der Fahrgäste für die Gesamtbreite aller Ausgänge maßgebend, muss die Breite jedes Ausgangs mindestens 0,005 m je Fahrgast betragen.
 - f) Notausgänge müssen eine kleinste Seitenlänge von mindestens 0,60 m aufweisen oder einen Minstdurchmesser von 0,70 m. Sie müssen sich in Fluchrichtung öffnen lassen und beiderseits gekennzeichnet sein.
 - g) Ausgänge von Räumen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, müssen eine lichte Breite von mindestens 0,90 m haben. Ausgänge, die gewöhnlich für das An- oder Vonbordgehen von Personen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden, müssen eine lichte Breite von mindestens 1,50 m aufweisen.
4. Türen von Fahrgasträumen müssen den folgenden Anforderungen genügen:
 - a) Mit Ausnahme der Türen, die nach Verbindungsgängen führen, müssen sie sich nach außen öffnen lassen oder als Schiebetüren gebaut sein.
 - b) Kabinentüren müssen so beschaffen sein, dass sie jederzeit auch von der Außenseite aufgeschlossen werden können.
 - c) Türen mit Antrieb müssen sich bei Ausfall der Antriebsenergie leicht öffnen lassen.
 - d) Bei Türen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, muss auf der Seite, in die die Tür ausschwingt, der seitliche Abstand zwischen der schlossseitigen Innenkante des Türrahmens und einer benachbarten, senkrecht zur Türebene angeordneten Wand mindestens 0,60 m betragen.
5. Verbindungsgänge müssen folgenden Anforderungen genügen:
 - a) Sie müssen eine lichte Breite von mindestens 0,80 m oder, wenn sie zu Räumen führen, die von mehr als 80 Fahrgästen genutzt werden, mindestens 0,01 m je Fahrgast haben.
 - b) Ihre lichte Höhe darf 2,00 m nicht unterschreiten.
 - c) Verbindungsgänge, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, müssen eine lichte Breite von mindestens 1,30 m aufweisen. Verbindungsgänge mit einer Breite von mehr als 1,50 m müssen beiderseits Handläufe aufweisen.
 - d) Führt zu einem für Fahrgäste bestimmten Raum nur ein Verbindungsgang, muss die lichte Breite des Verbindungsgangs mindestens 1,00 m betragen.

- e) Sie müssen frei von Absätzen sein.
 - f) Sie dürfen nur zu freien Decks, Räumen oder Treppen führen.
 - g) Sackgassen in Verbindungsgängen dürfen nicht länger als zwei Meter sein.
6. Fluchtwege müssen zusätzlich zu Nummer 5 folgenden Anforderungen genügen:
- a) Bei der Anordnung von Treppen, Ausgängen und Notausgängen muss berücksichtigt sein, dass bei Feuer in einem beliebigen Raum alle anderen Räume verlassen werden können.
 - b) Fluchtwege müssen auf kürzestem Weg zu Sammelflächen nach Nummer 8 führen.
 - c) Fluchtwege dürfen nicht durch Maschinenräume und Küchen führen.
 - d) Im Verlauf von Fluchtwegen dürfen keine Steigeisengänge, Leitern oder Ähnliches eingebaut sein.
 - e) Türen an Fluchtwegen müssen so gebaut sein, dass sie die Mindestbreite des Fluchtweges nach Nummer 5 Buchstabe a oder d nicht einengen.
 - f) Fluchtwege und Notausgänge müssen deutlich markiert sein. Die Markierungen müssen von der Notbeleuchtung beleuchtet werden.
7. Fluchtwege und Notausgänge müssen über ein geeignetes Sicherheitsleitsystem verfügen.
8. Für alle Personen an Bord müssen Sammelflächen vorhanden sein, die folgenden Anforderungen genügen:
- a) Die Gesamtfläche der Sammelflächen A_S in m^2 muss mindestens dem folgenden Wert entsprechen:
Tagesausflugsschiffe: $A_S = 0,35 \cdot F_{\max} [m^2]$;
Kabinenschiffe: $A_S = 0,45 \cdot F_{\max} [m^2]$.
In diesen Formeln bedeutet:
 $F_{\max}$ = die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste an Bord.
 - b) Jede einzelne Sammel- und Evakuierungsfläche muss größer als 10 m^2 sein.
 - c) Die Sammelflächen müssen frei von beweglichem und festem Mobiliar sein.
 - d) Befindet sich in einem Raum, in dem eine Sammelfläche ausgewiesen ist, bewegliches Mobiliar, so ist dieses ausreichend gegen Verrutschen zu sichern.
 - e) Befindet sich in einem Raum, in dem eine Sammelfläche ausgewiesen ist, fest eingebautes Sitzmobiliar, braucht die Zahl der Personen, für die es geeignet ist, bei der Berechnung der Gesamtfläche der Sammelflächen nach Buchstabe a nicht berücksichtigt zu werden. Die Zahl der Personen, für die in einem Raum fest eingebautes Sitzmobiliar berücksichtigt wird, darf jedoch nicht die Zahl der Personen übersteigen, für die in diesem Raum Sammelflächen zur Verfügung stehen.
 - f) Von den Evakuierungsflächen müssen die Rettungsmittel leicht zugänglich sein.
 - g) Eine sichere Evakuierung der Personen von den Evakuierungsflächen muss von beiden Seiten des Schiffes möglich sein.
 - h) Die Sammelflächen müssen oberhalb der Tauchgrenze liegen.
 - i) Die Sammel- und Evakuierungsflächen sind im Sicherheitsplan als solche darzustellen und an Bord zu kennzeichnen.
 - j) Die Vorschriften nach Buchstabe d und e gelten auch für offene Decks, auf denen Sammelflächen ausgewiesen sind.
 - k) Sind an Bord geeignete Sammelrettungsmittel vorhanden, braucht die Zahl der Personen, für die sie geeignet sind, bei der Berechnung der Gesamtfläche der Sammelflächen nach Buchstabe a nicht berücksichtigt zu werden.
 - l) Die Gesamtfläche nach Buchstabe a muss jedoch in allen Fällen, in denen eine Reduzierung nach Buchstabe e, j und k erfolgt, für mindestens 50 % der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste an Bord ausreichen.
9. Treppen im Fahrgastbereich und deren Podeste müssen:
- a) entsprechend der Europäischen Norm EN 13056 : 2000 gebaut sein;
 - b) eine lichte Breite von mindestens 0,80 m oder, wenn sie zu Verbindungsgängen oder Treppen führen, die von mehr als 80 Fahrgästen genutzt werden, mindestens 0,01 m je Fahrgast haben;
 - c) eine lichte Breite von mindestens 1,00 m haben, wenn sie zu einem für Fahrgäste bestimmten Raum führen, der nur über diese Verbindungstreppe zugänglich ist;
 - d) im sicheren Bereich liegen, sofern nicht auf jeder Schiffseite im gleichen Raum mindestens eine Treppe vorhanden ist;
 - e) darüber hinaus, wenn sie für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, folgenden Anforderungen genügen:
 - aa) die Neigung der Treppen darf 38° nicht überschreiten;
 - bb) die Treppen müssen eine lichte Breite von mindestens 0,90 m aufweisen;
 - cc) die Treppen dürfen keine Wendelung aufweisen;
 - dd) die Treppen dürfen nicht quer zum Schiff verlaufen;
 - ee) die Handläufe der Treppen sind mit einem waagerechten Abstand von 0,30 m über die An- und Austritte so hinauszuführen, dass sie Verkehrswege nicht einschränken;
 - ff) Handläufe, Vorderkanten zumindest der ersten und der letzten Stufen sowie die Bodenbeläge an den Enden der Treppen sind durch farbliche Gestaltung hervorzuheben.

Aufzüge, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, und Aufstiegshilfen, wie Treppenlifte oder Hebebühnen, müssen entsprechend einer einschlägigen Norm oder Vorschrift eines der Rheinuferstaaten oder Belgiens ausgeführt sein.

10. Für Fahrgäste bestimmte, nicht geschlossene Teile der Decks müssen folgenden Anforderungen genügen:
 - a) Sie müssen mit einem festen Schanzkleid von mindestens 1,00 m Höhe oder einem Geländer nach der Europäischen Norm EN 711 : 1995, Bauart PF, PG oder PZ umgeben sein. Schanzkleider und Geländer von Decks, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, müssen eine Höhe von mindestens 1,10 m aufweisen.
 - b) Öffnungen und Einrichtungen für das An- oder Vonbordgehen sowie Öffnungen für das Ein- oder Ausladen müssen gesichert werden können und eine lichte Breite von mindestens 1,00 m haben. Öffnungen, die gewöhnlich für das An- oder Vonbordgehen von Personen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden, müssen eine lichte Breite von 1,50 m aufweisen.
 - c) Sind die Öffnungen oder Einrichtungen für das An- oder Vonbordgehen gehen nicht vom Steuerhaus einsehbar, müssen optische oder elektronische Hilfsmittel vorhanden sein.
11. Die nicht für Fahrgäste bestimmten Teile der Schiffe, insbesondere die Zugänge zum Steuerhaus, zu den Winden und zu Maschinenräumen, müssen gegen Zutritt Unbefugter gesichert werden können. An diesen Zugängen muss außerdem an auffälliger Stelle ein Symbol entsprechend Anlage I Bild 1 angebracht sein.
12. Landstege müssen entsprechend der Europäischen Norm EN 14206 : 2003 beschaffen sein. Abweichend von § 10.02 Nr. 2 Buchstabe d kann deren Länge weniger als 4 m betragen.
13. Verkehrsflächen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, müssen eine lichte Breite von mindestens 1,30 m aufweisen und frei von Schwellen und Säulen sein, deren Höhe 0,025 m überschreitet. Wände an Verkehrsflächen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, sind mit Handläufen in einer Höhe von 0,90 m über dem Boden zu versehen.
14. Glastüren, Glaswände an Verkehrsflächen und Fensterscheiben müssen aus vorgespanntem Glas oder Verbundglas hergestellt sein. Sie können auch, wenn hinsichtlich Feuerschutzes zulässig, aus Kunststoff hergestellt sein.
Durchsichtige Türen und bis zum Boden reichende durchsichtige Wände an Verkehrsflächen müssen auffällig gekennzeichnet sein.
15. Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramascheiben bestehen, dürfen nur aus Materialien hergestellt sein, die im Schadensfall die Verletzungsgefahr für Personen möglichst gering halten.
16. Trinkwasseranlagen müssen mindestens den Anforderungen des § 12.05 entsprechen.
17. Es müssen Toiletten für Fahrgäste vorhanden sein. Mindestens eine Toilette muss entsprechend einer einschlägigen Norm oder Vorschrift eines der Rheinuferstaaten oder Belgiens für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet und über Fahrgastbereiche, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, zu erreichen sein.
18. Kabinen, die nicht über ein zu öffnendes Fenster verfügen, müssen an eine Lüftungsanlage angeschlossen sein.
19. Räume, in denen Besatzung oder Bordpersonal untergebracht sind, müssen diesem Paragraphen sinngemäß entsprechen.

§ 15.07

Antriebssystem

1. Zusätzlich zum Hauptantriebssystem muss das Schiff mit einem zweiten unabhängigen Antriebssystem ausgerüstet sein, das sicherstellt, dass das Schiff bei Ausfall des Hauptantriebssystems sich aus eigener Kraft fortbewegen kann.
2. Das zweite unabhängige Antriebssystem muss sich in einem separaten Maschinenraum befinden. Haben die beiden Maschinenräume gemeinsame Trennflächen, müssen sie entsprechend § 15.11 Nr. 2 gebaut sein.

§ 15.08

Sicherheitseinrichtung und -ausrüstung

1. Fahrgastschiffe müssen über eine interne Sprechverbindung nach § 7.08 verfügen. Sie muss zusätzlich die Betriebsräume und, sofern keine direkte Verständigung vom Steuerstand aus besteht, die Einstiegsbereiche und Sammelflächen für Fahrgäste nach § 15.06 Nr. 8 erfassen.
2. Alle Fahrgastbereiche müssen mit einer Lautsprecheranlage erreicht werden können. Die Anlage muss so dimensioniert sein, dass übertragene Informationen deutlich von Hintergrundgeräuschen unterschieden werden können. Sofern eine direkte Verständigung vom Steuerstand zu einem Fahrgastbereich besteht, brauchen dort keine Lautsprecher vorhanden zu sein.
3. Ein Alarmsystem muss vorhanden sein. Dieses muss unterteilt sein in:
 - a) eine Alarmanlage zur Alarmierung von Schiffsführung und Besatzung durch Fahrgäste, Besatzungsmitglieder oder Bordpersonal.
Dieser Alarm soll nur in den Räumen für Schiffsführung und Besatzung erfolgen und darf nur durch die Schiffsführung gelöscht werden können. Der Alarm muss mindestens an den folgenden Stellen ausgelöst werden können:
 - aa) in jeder Kabine;
 - bb) in Gängen, Aufzügen und Treppenschächten derart, dass der Weg zum nächsten Auslöser höchstens 10 m beträgt, wobei jedoch mindestens ein Auslöser je wasserdichte Abteilung vorhanden sein muss;
 - cc) in Gesellschafts-, Speise- und ähnlichen Aufenthaltsräumen;

- dd) in Toiletten, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind;
- ee) in Maschinenräumen, Küchen und ähnlichen feuergefährdeten Räumen;
- ff) in Kühl- und sonstigen Vorratsräumen.

Die Alarmauslöser sind in einer Höhe von 0,85 m bis 1,10 m über dem Boden anzubringen;

- b) eine Alarmanlage zur Alarmierung der Fahrgäste durch die Schiffsführung.

Dieser Alarm muss in allen für Fahrgäste zugänglichen Räumen deutlich und unverwechselbar wahrnehmbar sein. Er muss im Steuerhaus und an einer ständig von Personal besetzten Stelle ausgelöst werden können;

- c) eine Alarmanlage zur Alarmierung der Besatzung und des Bordpersonals durch die Schiffsführung nach § 7.09 Nr. 1.

Diese Alarmanlage muss auch die Aufenthaltsräume für das Bordpersonal, die Kühlräume und sonstige Vorratsräume erreichen.

Die Alarmauslöser müssen gegen unbeabsichtigten Gebrauch geschützt sein.

- 4. Jede wasserdichte Abteilung muss mit einem Niveaualarm ausgerüstet sein.
- 5. Es müssen zwei motorisch angetriebene Lenzpumpen vorhanden sein.
- 6. Ein Lenzsystem mit fest installierten Rohrleitungen muss vorhanden sein.
- 7. Kühlräume müssen sich auch bei abgeschlossener Tür von innen öffnen lassen.
- 8. Befinden sich Teile von CO₂-Schankanlagen in Räumen unter Deck, so müssen diese mit einer Lüftungsanlage versehen sein, die beim Öffnen der Tür oder der Luke dieses Raumes automatisch einsetzt. Die Lüftungsrohre müssen bis auf 0,05 m zum Boden dieses Raumes heruntergeführt sein.
- 9. Zusätzlich zu dem Verbandkasten nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe f müssen weitere Verbandkästen in ausreichender Zahl vorhanden sein. Die Verbandkästen und ihre Unterbringung müssen den Anforderungen nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe f entsprechen.

§ 15.09

Rettungsmittel

- 1. Zusätzlich zu den in § 10.05 Nr. 1 genannten Rettungsringen müssen auf allen für Fahrgäste bestimmten, nicht geschlossenen Teilen der Decks auf beiden Schiffsseiten Rettungsringe entsprechend der Europäischen Norm EN 14144 : 2003 in jeweils maximal 20 m Abstand vorhanden sein.

Eine Hälfte aller vorgeschriebenen Rettungsringe muss mit jeweils einer mindestens 30 m langen, schwimmfähigen Leine von 8 bis 11 mm Durchmesser versehen sein. Die andere Hälfte der vorgeschriebenen Rettungsringe muss mit einem selbstzündenden, batteriebetriebenen und in Wasser nicht verlöschenden Licht versehen sein.

- 2. Zusätzlich zu den Rettungsringen nach Nummer 1 müssen:

- a) für alle Mitglieder des Bordpersonals, die Aufgaben nach der Sicherheitsrolle übernehmen, Einzelrettungsmittel nach § 10.05 Nr. 2;
- b) für die übrigen Mitglieder des Bordpersonals Einzelrettungsmittel nach der Europäischen Norm EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998

griffbereit vorhanden sein.

- 3. Fahrgastschiffe müssen über geeignete Einrichtungen verfügen, die Personen einen sicheren Übergang von Bord in seichtes Wasser, an das Ufer oder an Bord eines anderen Fahrzeuges ermöglichen.
- 4. Zusätzlich zu den Rettungsmitteln nach Nummer 1 und 2 müssen für insgesamt 100 % der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste Einzelrettungsmittel nach den Europäischen Normen EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998 vorhanden sein.

Soweit die Einzelrettungsmittel nach Satz 1 nicht auch für Kinder geeignet sind, müssen für 10 % der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste Einzelrettungsmittel nach der Europäischen Norm EN 395 : 1998 für Kinder mit einem Körpergewicht bis 30 kg vorhanden sein.

- 5. (Ohne Inhalt)

- 6. Zusätzliche Sammelrettungsmittel sind Ausrüstungsgegenstände, die den Auftrieb mehrerer sich im Wasser befindlicher Personen ermöglichen. Sie müssen:

- a) über eine Beschriftung verfügen, aus welcher der Verwendungszweck und die Zahl der Personen hervorgeht, für die sie geeignet sind;
- b) einen Auftrieb im Frischwasser von mindestens 100 N je Person haben;
- c) aus geeigneten Werkstoffen gefertigt und widerstandsfähig gegen Öl und Ölerzeugnisse sowie gegen Temperaturen bis zu 50 °C sein;
- d) eine stabile Schwimmlage einnehmen und beibehalten und dabei über geeignete Haltevorrichtungen für die angegebene Personenzahl verfügen;
- e) rückstrahlend orangefarbig sein oder dauerhaft angebrachte rückstrahlende, allseits sichtbare Flächen von mindestens 100 cm² haben und
- f) von ihrem Aufstellungsort rasch und sicher von einer Person über Bord gelassen werden können oder frei aufschwimmbar sein.

- 7. Aufblasbare Sammelrettungsmittel müssen darüber hinaus:

- a) aus mindestens zwei getrennten Luftkammern bestehen;

- b) beim Zuwasserbringen selbsttätig oder durch Handauslösung aufgeblasen werden können und
- c) bei jeder vorkommenden Belastung, auch wenn nur die Hälfte der Luftkammern aufgeblasen ist, eine stabile Schwimmlage einnehmen und beibehalten.
- 8. Die Rettungsmittel müssen an Bord so untergebracht sein, dass sie im Bedarfsfall leicht und sicher erreicht werden können. Verdeckte Aufbewahrungsstellen müssen deutlich gekennzeichnet sein.
- 9. Die Rettungsmittel müssen nach den Herstellerangaben geprüft sein.
- 10. Das Beiboot muss mit einem Motor und einem Suchscheinwerfer ausgerüstet sein.
- 11. Eine geeignete Krankentrage muss vorhanden sein.

§ 15.10

Elektrische Anlagen

- 1. Für die Beleuchtung sind nur elektrische Anlagen zulässig.
- 2. § 9.16 Nr. 3 gilt zusätzlich auch für Gänge und Aufenthaltsräume für Fahrgäste.
- 3. Für folgende Räume und Stellen muss eine ausreichende Beleuchtung und Notbeleuchtung vorgesehen werden:
 - a) Stellen, an denen Rettungsmittel aufbewahrt werden und an denen sie gewöhnlich zum Einsatz vorbereitet werden;
 - b) Fluchtwege, Einstiege für Fahrgäste, einschließlich Landstege, Zu- und Ausgänge, Verbindungsgänge, Aufzüge und Treppen von Wohnungen, Kabinen- und Wohnbereichen;
 - c) Markierungen der Fluchtwege und Notausgänge;
 - d) sonstige Bereiche, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind;
 - e) Betriebs-, Maschinen- und Rudermaschinenräume sowie ihre Ausgänge;
 - f) Steuerhaus;
 - g) Raum für die Notstromquelle;
 - h) Stellen, an denen sich Feuerlöschgeräte und die Bedienteile der Feuerlöschanlagen befinden;
 - i) Bereiche, in denen sich Fahrgäste, Bordpersonal und Besatzung im Notfall sammeln.
- 4. Es muss eine Notstromanlage, bestehend aus Notstromquelle und Notschalttafel, vorhanden sein, die bei Ausfall der Speisung folgender elektrischer Einrichtungen deren gleichzeitige Ersatzspeisung übernehmen kann, soweit die Einrichtung keine eigene Stromquelle besitzt:
 - a) Signalleuchten;
 - b) Schallgeräte;
 - c) Notbeleuchtung nach Nummer 3;
 - d) Sprechfunkanlage;
 - e) Alarm-, Lautsprecher- und bordinterne Nachrichtenübermittlungsanlagen;
 - f) Scheinwerfer nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe i;
 - g) Feuermeldesystem;
 - h) weitere Sicherheitseinrichtungen wie selbsttätige Druckwassersprühanlagen oder Feuerlöschpumpen;
 - i) Aufzüge und Aufstiegshilfen nach § 15.06 Nr. 9 Satz 2.
- 5. Die Beleuchtungskörper der Notbeleuchtung müssen als solche gekennzeichnet sein.
- 6. Die Notstromanlage muss außerhalb des Hauptmaschinenraumes, der Räume, in denen die Energiequellen nach § 9.02 Nr. 1 untergebracht sind, und des Aufstellungsraums der Hauptschalttafel aufgestellt und von diesen Räumen durch Trennflächen nach § 15.11 Nr. 2 abgetrennt sein.

Kabel, die elektrische Einrichtungen im Notfall versorgen, sind so einzubauen und zu führen, dass die Kontinuität der Versorgung zu diesen Einrichtungen im Fall von Feuer und Flutung aufrechterhalten bleibt. In jedem Fall dürfen diese Kabel nicht durch den Hauptmaschinenraum, durch Küchen oder Räume geführt werden, welche die elektrische Hauptenergiequelle und die zugehörige Ausrüstung enthalten, ausgenommen nur insofern, wie es notwendig ist, in diesen Bereichen Einrichtungen für den Notfall vorzusehen.

Die Notstromanlage muss oberhalb der Tauchgrenze aufgestellt sein.
- 7. Als Notstromquelle sind zulässig:
 - a) Aggregate mit eigener unabhängiger Brennstoffversorgung und unabhängigem Kühlsystem, die bei Netzausfall selbsttätig anlaufen und innerhalb von 30 Sekunden die Stromversorgung selbsttätig übernehmen oder, wenn sie sich in unmittelbarer Nähe des Steuerhauses oder einer anderen ständig durch Besatzungsmitglieder besetzten Stelle befinden, von Hand angelassen werden können.
 - b) Akkumulatoren, die bei Netzausfall die Speisung automatisch übernehmen oder, wenn sie sich in unmittelbarer Nähe des Steuerhauses oder einer anderen ständig durch Besatzungsmitglieder besetzten Stelle befinden, von Hand zugeschaltet werden können. Sie müssen in der Lage sein, die aufgeführten Verbraucher während der vorgeschriebenen Zeit ohne Zwischenladung und ohne unzulässigen Spannungsrückgang zu versorgen.
- 8. Die für die Notstromversorgung vorzusehende Betriebsdauer ist nach der Zweckbestimmung des Fahrgastschiffes festzulegen. Sie darf 30 Minuten nicht unterschreiten.
- 9. Die Isolationswiderstände und die Erdung für elektrische Systeme müssen anlässlich von Untersuchungen nach § 2.09 geprüft werden.
- 10. Die Energiequellen nach § 9.02 Nr. 1 müssen voneinander unabhängig sein.

11. Störungen in der Haupt- oder Notstromanlage dürfen nicht zu einer gegenseitigen Beeinflussung der Betriebssicherheit der Anlagen führen.

§ 15.11

Feuerschutz

1. Die brandschutztechnische Eignung von Werkstoffen und Bauteilen muss von einem akkreditierten Prüfinstitut auf Basis von geeigneten Prüfvorschriften festgestellt sein.
 - a) Das Prüfinstitut muss:
 - aa) dem Code für Brandprüfverfahren oder
 - bb) der Europäischen Norm EN ISO/IEC 17025 : 2000 über die allgemeinen Anforderungen an die Kompetenz von Prüf- und Kalibrierlaboratorien genügen.
 - b) Prüfvorschriften zur Feststellung der Nichtbrennbarkeit von Werkstoffen sind:
 - aa) Anlage 1 Teil 1 des Codes für Brandprüfverfahren und
 - bb) gleichwertige Vorschriften eines der Rheinufestaaten oder Belgiens.
 - c) Prüfvorschriften zur Feststellung der Schwerentflammbarkeit von Werkstoffen sind:
 - aa) die jeweils zutreffenden Anforderungen der Anlage 1, Teile 5 (Oberflächenentflammbarkeitstest), 6 (Test für Deckbeläge), 7 (Test für aufgehängte Textilien und Kunststoffe), 8 (Test für Polstermöbel), 9 (Test für Einzelteile des Bettzeuges) des Codes für Brandprüfverfahren und
 - bb) gleichwertige Vorschriften eines der Rheinufestaaten oder Belgiens.
 - d) Prüfvorschriften zur Feststellung der Feuerwiderstandsfähigkeit sind:
 - aa) die IMO-Entschlüsselung A.754 (18) und
 - bb) gleichwertige Vorschriften eines der Rheinufestaaten oder Belgiens.
 - e) Die Untersuchungskommission kann in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren einen Versuch an einer Muster-Trennfläche vorschreiben, um sicherzustellen, dass den Vorschriften nach Nummer 2 über die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung entsprochen ist.

2. Trennflächen

- a) von Räumen müssen entsprechend den folgenden Tabellen ausgeführt sein:
 - aa) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen keine Druckwassersprühanlagen nach § 10.03a installiert sind

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

- bb) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen Druckwassersprühanlagen nach § 10.03a installiert sind

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammelflächen	Unterkunfts-räume	Maschinen-räume	Küchen	Vorrats-räume
Kontrollstationen	–	A0	A0/B15 ¹⁾	A0	A60	A60	A30
Treppenschächte		–	A0	A0	A60	A30	A0
Sammelflächen			–	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A60
Unterkunfts-räume				–/B0 ³⁾	A60	A30	A0
Maschinenräume					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Küchen						–	B15
Vorratsräume							–

¹⁾ Trennflächen zwischen Kontrollstationen und innenliegenden Sammelflächen müssen dem Typ A0 entsprechen, bei außenliegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.

²⁾ Trennflächen zwischen Unterkunfts-räumen und innenliegenden Sammelflächen müssen dem Typ A30 entsprechen, bei außenliegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.

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

⁴⁾ Trennflächen zwischen Maschinenräumen nach §§ 15.07 und 15.10 Nr. 6 müssen dem Typ A60, im Übrigen dem Typ A0 entsprechen.

⁵⁾ Für Trennflächen von Küchen zu Kühlräumen oder zu Vorratsräumen für Nahrungsmittel ist B15 ausreichend.

- b) vom Typ A sind Schotte, Wände und Decks, die folgenden Anforderungen genügen:
 - aa) sie sind aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff hergestellt;
 - bb) sie sind in geeigneter Weise versteift;
 - cc) sie sind mit einem zugelassenen nicht brennbaren Werkstoff derart isoliert, dass die Durchschnittstemperatur auf der dem Feuer abgekehrten Seite nicht um mehr als 140 °C über die Anfangstemperatur hinaus ansteigt und an keinem Punkt einschließlich der Stoßfuge eine Temperaturerhöhung von mehr als 180 °C über die Anfangstemperatur hinaus innerhalb der nachfolgend angegebenen Zeit eintritt:

Typ A60	60 Minuten
Typ A30	30 Minuten
Typ A0	0 Minute;
 - dd) sie sind so gebaut, dass sie den Durchgang von Rauch und Flammen bis zur Beendigung des einstündigen Normal-Brandversuchs verhindern;
 - c) vom Typ B sind Schotte, Wände, Decks, Decken oder Verkleidungen, die den folgenden Anforderungen genügen:
 - aa) sie bestehen aus einem zugelassenen nicht brennbaren Werkstoff, und alle Werkstoffe, die für die Herstellung und den Zusammenbau der Trennflächen verwendet werden, sind nicht brennbar mit Ausnahme des Oberflächenmaterials, das mindestens schwer entflammbar sein muss;
 - bb) sie weisen einen solchen Isolierwert auf, dass die Durchschnittstemperatur auf der dem Feuer abgekehrten Seite nicht um mehr als 140 °C über die Anfangstemperatur hinaus ansteigt und an keinem Punkt einschließlich der Stoßfuge eine Temperaturerhöhung von mehr als 225 °C über die Anfangstemperatur hinaus innerhalb der nachfolgend angegebenen Zeit eintritt:

Typ B15	15 Minuten
Typ B0	0 Minute;
 - cc) sie sind so gebaut, dass sie den Durchgang von Flammen bis zum Ablauf der ersten halben Stunde des Normal-Brandversuchs verhindern.
3. In Räumen, ausgenommen Maschinen- und Vorratsräumen, verwendete Farben, Lacke und andere Produkte zur Oberflächenbehandlung sowie Deckbeläge müssen schwer entflammbar sein. Teppichböden, Stoffe, Vorhänge und andere hängende Textilmaterialien sowie Polstermöbel und Bettzeug müssen schwer entflammbar sein, sofern die Räume, in denen sie sich befinden, nicht über eine Druckwassersprühanlage nach § 10.03a verfügen.
 4. In Unterkunftsräumen angebrachte Decken und Wandverkleidungen einschließlich ihrer Unterkonstruktion müssen, sofern die Räume nicht über eine Druckwassersprühanlage nach § 10.03a verfügen, aus nicht brennbaren Werkstoffen hergestellt sein mit Ausnahme ihrer Oberflächen, die zumindest schwer entflammbar sein müssen.
 5. In Unterkunftsräumen, in denen sich Sammelflächen befinden, müssen Möbel und Einbauten aus nicht brennbaren Werkstoffen hergestellt sein, sofern die Räume nicht über eine Druckwassersprühanlage nach § 10.03a verfügen.
 6. Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf freiliegenden Innenflächen verwendet werden, dürfen keine außergewöhnlichen Mengen von Rauch und giftigen Stoffen erzeugen. Dies ist in Übereinstimmung mit dem Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.
 7. Isoliermaterialien in Unterkunftsräumen müssen nicht brennbar sein. Dies gilt nicht für Isolierungen von kühlmittelführenden Leitungen. Die Oberflächen der Isolierungen dieser Leitungen müssen zumindest schwer entflammbar sein.
 8. Türen in Trennflächen nach Nummer 2 müssen folgenden Anforderungen genügen:
 - a) Sie müssen den gleichen Anforderungen der Nummer 2 genügen wie die Trennflächen selbst.
 - b) Sie müssen, sofern es sich um Türen in Trennwänden nach Nummer 10 oder in Umschließungen von Maschinenräumen, Küchen und Treppen handelt, selbstschließend sein.
 - c) Selbstschließende Türen, die im normalen Betrieb geöffnet sind, müssen an Ort und Stelle und von einer ständig von Schiffspersonal besetzten Stelle aus geschlossen werden können. Nach einem fernbetätigten Schließen muss sich die Tür an Ort und Stelle erneut öffnen und sicher schließen lassen.
 - d) Wasserdichte Türen nach § 15.02 brauchen nicht isoliert zu werden.
 9. Wände nach Nummer 2 müssen von Deck zu Deck durchgehend sein oder an durchgehenden Decken, die den gleichen Anforderungen nach Nummer 2 genügen, enden.
 10. Folgende Fahrgastbereiche müssen durch senkrechte Trennflächen nach Nummer 2 unterteilt sein:
 - a) Fahrgastbereiche, deren Gesamtgrundfläche 800 m² überschreitet;
 - b) Fahrgastbereiche, in denen sich Kabinen befinden, in Abständen von höchstens 40 m.
 Die senkrechten Trennflächen müssen unter normalen Bedingungen rauchdicht und von Deck zu Deck durchgehend sein.
 11. Hohlräume über Decken, unter Fußböden und hinter Wandverkleidungen müssen in Abständen von höchstens 14 m durch nicht brennbare, auch im Brandfall gut abdichtende Luftzugssperren abgetrennt sein.
 12. Treppen müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen nicht brennbaren Werkstoff hergestellt sein.
 13. Innentreppen und Aufzüge müssen in allen Ebenen durch Wände nach Nummer 2 eingeschachtet sein. Folgende Ausnahmen sind zulässig:

- a) Eine Treppe, die nur zwei Decks verbindet, braucht nicht eingeschachtet zu sein, wenn auf einem Deck die Treppe durch Wände nach Nummer 2 umschlossen ist.
 - b) In einem Unterkunftsraum brauchen Treppen nicht eingeschachtet zu sein, wenn sie völlig im Innern dieses Raumes liegen und wenn
 - aa) sich dieser Raum nur über zwei Decks erstreckt oder
 - bb) in diesem Raum auf allen Decks eine Druckwassersprühanlage nach § 10.03a installiert ist, dieser Raum über eine Rauchabzugsanlage nach Nummer 16 verfügt und der Raum auf allen Decks einen Zugang zu einem Treppenschacht hat.
14. Lüftungssysteme und Luftversorgungsanlagen müssen folgenden Anforderungen genügen:
- a) Sie müssen so ausgeführt sein, dass einer Ausbreitung von Feuer und Rauch durch diese Systeme und Anlagen vorgebeugt ist.
 - b) Öffnungen für Zu- und Abluft und Luftversorgungsanlagen müssen geschlossen werden können.
 - c) Lüftungskanäle müssen aus Stahl oder einem gleichwertigen nicht brennbaren Werkstoff hergestellt und sicher untereinander sowie mit dem Schiffsaufbau verbunden sein.
 - d) Wenn Lüftungskanäle mit einem Querschnitt von mehr als 0,02 m² durch Trennflächen nach Nummer 2 vom Typ A oder Trennflächen nach Nummer 10 geführt werden, müssen sie mit selbsttätigen und von einer ständig von Bordpersonal oder Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle aus bedienbaren Feuerklappen ausgerüstet sein.
 - e) Lüftungssysteme für Küchen und Maschinenräume müssen von Lüftungssystemen, die andere Bereiche versorgen, getrennt sein.
 - f) Abluftkanäle sind mit verschließbaren Öffnungen zur Inspektion und Reinigung zu versehen. Diese Öffnungen müssen in der Nähe der Brandklappen angeordnet sein.
 - g) Eingebaute Ventilatoren müssen von einer zentralen Stelle außerhalb des Maschinenraums abstellbar sein.
15. Küchen müssen mit Lüftungssystemen und Küchenherde mit Abzügen versehen sein. Die Abluftkanäle der Abzüge müssen den Anforderungen nach Nummer 14 genügen und zusätzlich mit handbetätigten Feuerklappen an den Eintrittsöffnungen versehen sein.
16. Kontrollstationen, Treppenschächte und innenliegende Sammelflächen müssen mit natürlichen oder maschinellen Rauchabzugsanlagen versehen sein. Rauchabzugsanlagen müssen folgenden Anforderungen genügen:
- a) Sie müssen eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit aufweisen.
 - b) Sie müssen den Betriebsbedingungen des Fahrgastschiffes gerecht werden.
 - c) Wenn Rauchabzugsanlagen auch der allgemeinen Lüftung der Räume dienen, darf dadurch ihre Funktion als Rauchabzugsanlage im Brandfall nicht behindert werden.
 - d) Rauchabzugsanlagen müssen über eine von Hand betätigte Auslöseeinrichtung verfügen.
 - e) Maschinelle Rauchabzugsanlagen müssen zusätzlich von einer ständig von Bordpersonal oder Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle aus bedient werden können.
 - f) Rauchabzugsanlagen mit natürlichem Abzug müssen mit einem Öffnungsmechanismus versehen sein, der entweder von Hand oder von einer innerhalb des Abzuges gelegenen Energiequelle betätigt wird.
 - g) Von Hand zu betätigende Auslöseeinrichtungen und Öffnungsmechanismen müssen von innerhalb und außerhalb des zu schützenden Raumes zugänglich sein.
17. Unterkunftsräume, die nicht ständig von Bordpersonal und Besatzungsmitgliedern eingesehen werden, Küchen, Maschinenräume und sonstige gefährdete Räume müssen an ein zweckmäßiges Feuermeldesystem angeschlossen sein. Das Vorhandensein eines Brandes sowie der Brandbereich müssen selbsttätig an einer ständig von Bordpersonal oder Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle angezeigt werden.

§ 15.12

Feuerbekämpfung

1. Zusätzlich zu den tragbaren Feuerlöschern nach § 10.03 müssen mindestens folgende tragbare Feuerlöscher an Bord vorhanden sein:
- a) ein tragbarer Feuerlöscher je angefangene 120 m² Brutto-Fußbodenfläche der Fahrgasträume;
 - b) ein tragbarer Feuerlöscher je angefangene Gruppe von 10 Kabinen;
 - c) ein tragbarer Feuerlöscher in jeder Küche und in der Nähe eines jeden Raumes, in dem brennbare Flüssigkeiten gelagert oder verwendet werden. In Küchen muss das Löschmittel auch zur Bekämpfung von Fettbränden geeignet sein.
- Diese zusätzlichen Feuerlöscher müssen den Anforderungen des § 10.03 Nr. 2 entsprechen und so aufgestellt und auf dem Schiff verteilt sein, dass bei einem Feuerherd an jeder Stelle zu jeder Zeit ein Feuerlöscher unmittelbar erreicht werden kann. In jeder Küche sowie in Frisiersalons und Parfümerien muss eine Feuerlöschdecke griffbereit vorhanden sein.
2. Fahrgastschiffe müssen mit einer Hydrantenanlage versehen sein, bestehend aus:
- a) zwei Feuerlöschpumpen mit motorischem Antrieb und ausreichender Kapazität, davon eine fest installiert;
 - b) einer Feuerlöschleitung mit einer ausreichenden Anzahl von Hydranten mit fest angeschlossenen, mindestens 20 m langen Feuerlöschschläuchen mit Strahlrohr, das geeignet ist, sowohl einen Sprühnebel als auch einen Wasserstrahl zu erzeugen, und das mit einer Schließmöglichkeit versehen ist.

3. Die Hydrantenanlagen müssen so ausgeführt und bemessen sein, dass
 - a) jede beliebige Stelle des Schiffes von mindestens zwei örtlich verschiedenen Hydranten aus mit je einer einzigen Schlauchlänge von höchstens 20 m Länge erreicht werden kann;
 - b) der Druck bei den Hydranten mindestens 300 kPa beträgt und
 - c) auf allen Decks eine Wasserstrahlänge von mindestens 6 m erreicht werden kann.

Wenn Hydrantenschränke vorhanden sind, muss an ihren Außenseiten ein Symbol für „Löschschlauch“ entsprechend Anlage I Bild 5 mit einer Kantenlänge von mindestens 10 cm angebracht sein.
4. Hydrantenventile mit Schraubengewinde oder Hähne müssen so gestellt werden können, dass jeder der Feuerlöschschläuche während des Betriebes der Feuerlöschpumpen abgetrennt und entfernt werden kann.
5. Feuerlöschschläuche im Innenbereich müssen auf einer axial angeschlossenen Haspel aufgerollt sein.
6. Materialien für Einrichtungen zur Feuerbekämpfung müssen entweder hitzebeständig oder angemessen gegen ein Unwirk-samwerden bei Hitze geschützt sein.
7. Rohre und Hydranten müssen derart angeordnet sein, dass die Möglichkeit eines Einfrierens vermieden wird.
8. Die beiden Feuerlöschpumpen müssen:
 - a) in getrennten Räumen aufgestellt oder untergebracht sein;
 - b) unabhängig voneinander betrieben werden können;
 - c) jede für sich auf allen Decks in der Lage sein, den erforderlichen Druck an den Hydranten aufrechtzuerhalten und die erforderliche Länge des Wasserstrahls zu erreichen;
 - d) vor dem Heckschott aufgestellt sein.

Feuerlöschpumpen dürfen zu allgemeinen Betriebszwecken verwendet werden.
9. Maschinenräume müssen mit einer festeingebauten Feuerlöschanlage nach § 10.03b versehen sein.
10. Auf Kabinenschiffen müssen:
 - a) zwei umluftunabhängige Atemschutzgeräte entsprechend der Europäischen Norm EN 137 : 1993 mit Vollmaske entsprechend der Europäischen Norm EN 136 : 1998;
 - b) zwei Ausrüstungssätze bestehend mindestens aus Schutzanzug, Helm, Stiefeln, Handschuhen, Axt, Brecheisen, Taschenlampe und Führungsleine und
 - c) vier Fluchthauben

vorhanden sein.

§ 15.13

Sicherheitsorganisation

1. Auf Fahrgastschiffen muss eine Sicherheitsrolle vorhanden sein. Sie beschreibt die Aufgaben der Besatzung und des Bordpersonals für die folgenden Fälle:
 - a) Havarie;
 - b) Feuer an Bord;
 - c) Evakuierung der Fahrgäste;
 - d) Person über Bord.

Besondere Sicherheitsmaßnahmen, die für Personen mit eingeschränkter Mobilität erforderlich sind, sind darin zu berücksichtigen.

Die verschiedenen Aufgaben sind den Mitgliedern der Besatzung und des Bordpersonals, die Aufgaben in der Sicherheitsrolle haben, der Funktion nach zugeteilt. Insbesondere muss durch besondere Anweisungen sichergestellt sein, dass alle Türen und Öffnungen in wasserdichten Schotten nach § 15.02 im Gefahrenfall unverzüglich wasserdicht geschlossen werden.
2. Zur Sicherheitsrolle gehört ein Sicherheitsplan des Schiffes, auf dem deutlich und übersichtlich mindestens bezeichnet sind:
 - a) Bereiche, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind;
 - b) Fluchtwege, Notausgänge, Sammel- und Evakuierungsflächen;
 - c) Rettungsmittel und Beiboote;
 - d) Feuerlöscher sowie Feuerlösch- und selbsttätige Druckwassersprühanlagen;
 - e) sonstige Sicherheitsausrüstung;
 - f) Alarmanlage nach § 15.08 Nr. 3 Buchstabe a;
 - g) Alarmanlage nach § 15.08 Nr. 3 Buchstabe b und c;
 - h) Türen in Schotten nach § 15.02 Nr. 5 und ihre Bedienungsstellen sowie sonstige Öffnungen nach § 15.02 Nr. 9, 10 und 13 und § 15.03 Nr. 12;
 - i) Türen nach § 15.11 Nr. 8;
 - j) Feuerklappen;

- k) Feuermeldesystem;
 - l) Notstromanlage;
 - m) Bedienungsorgane der Lüftungsanlagen;
 - n) Landanschlüsse;
 - o) Absperrorgane der Brennstoffleitungen;
 - p) Flüssiggasanlagen;
 - q) Lautsprecheranlagen;
 - r) Sprechfunkanlagen;
 - s) Verbandkästen.
3. Die Sicherheitsrolle nach Nummer 1 und der Sicherheitsplan nach Nummer 2 müssen:
- a) einen Sichtvermerk der Untersuchungskommission tragen und
 - b) auf jedem Deck an geeigneter Stelle deutlich sichtbar aufgehängt sein.
4. In jeder Kabine müssen sich Verhaltensregeln für Fahrgäste sowie ein gekürzter Sicherheitsplan, der nur die Angaben nach Nummer 2 Buchstaben a bis f enthält, befinden.

Diese Verhaltensregeln müssen mindestens enthalten:

- a) Bezeichnung der Notfälle:
 - aa) Feuer;
 - bb) Leck;
 - cc) Allgemeine Gefahr.
- b) Beschreibung der jeweiligen Notsignale.
- c) Anweisungen bezüglich:
 - aa) Fluchtweg;
 - bb) Verhalten;
 - cc) Bewahrung der Ruhe.
- d) Hinweise bezüglich:
 - aa) Rauchen;
 - bb) Verwendung von Feuer und offenem Licht;
 - cc) Öffnen der Fenster;
 - dd) Benutzung bestimmter Einrichtungen.

Diese Angaben müssen in Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch vorhanden sein.

§ 15.14

Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von häuslichen Abwässern

1. Fahrgastschiffe müssen mit Abwassersammeltanks oder geeigneten Bordkläranlagen ausgerüstet sein.
2. Abwassersammeltanks müssen einen ausreichenden Inhalt haben. Die Tanks müssen mit einer Einrichtung zur Feststellung des Füllstandes oder des Füllungsgrades versehen sein. Zur Entleerung der Tanks müssen bordeigene Pumpen und Leitungen vorhanden sein, mit denen das Abwasser auf beiden Seiten des Schiffes übergeben werden kann. Eine Durchleitung von Abwässern anderer Schiffe muss möglich sein.

Die Leitungen müssen mit einem Abgabeanschluss nach der Europäischen Norm EN 1306 : 1996 versehen sein.

§ 15.15

Abweichungen für bestimmte Fahrgastschiffe

1. An Stelle des Nachweises einer ausreichenden Leckstabilität nach § 15.03 Nr. 7 bis 13 müssen Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von weniger als 50 Fahrgästen zugelassen sind und deren Länge 25 m nicht überschreitet, im symmetrisch gefluteten Zustand folgenden Kriterien entsprechen:
 - a) das Schiff darf maximal bis zur Tauchgrenze eintauchen und
 - b) die verbleibende metazentrische Höhe GM_R darf 0,10 m nicht unterschreiten.

Der erforderliche Restauftrieb ist durch die geeignete Wahl des Materials des Schiffskörpers oder durch Auftriebskörper aus geschlossenzelligem Schaum, die fest mit dem Rumpf verbunden sind, zu gewährleisten. Für Schiffe mit einer Länge von mehr als 15 m darf der Restauftrieb durch eine Kombination aus Auftriebskörpern und Schotteinteilung für den 1-Abteilungsstatus nach § 15.03 sichergestellt werden.

2. Die Untersuchungskommission kann bei Fahrgastschiffen nach Nummer 1 geringfügige Abweichungen von der in § 15.06 Nr. 3 Buchstabe c und Nr. 5 Buchstabe b geforderten lichten Höhe zulassen. Die Abweichung darf nicht mehr als 5 % betragen. Bei Abweichungen sind die betreffenden Schiffsteile farblich kenntlich zu machen.

3. Abweichend von § 15.03 Nr. 9 brauchen Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von höchstens 250 Fahrgästen zugelassen sind und deren Länge 45 m nicht überschreitet, den 2-Abteilungsstatus nicht zu erfüllen.
 4. (Ohne Inhalt)
 5. Die Untersuchungskommission kann bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von höchstens 250 Fahrgästen zugelassen sind und deren Länge 25 m nicht überschreitet, von der Erfüllung des § 10.04 absehen, wenn das Fahrgastschiff mit einer beidseitig erreichbaren Plattform kurz oberhalb der Schwimmwasserlinie ausgerüstet ist, die es ermöglicht, Personen aus dem Wasser zu bergen. Das Fahrgastschiff kann mit einer vergleichbaren Einrichtung versehen sein, wobei:
 - a) für die Bedienung der Einrichtung eine Person ausreichen muss;
 - b) mobile Einrichtungen zulässig sind;
 - c) die Einrichtung sich außerhalb des Gefahrenbereichs der Propulsionsorgane befinden muss und
 - d) eine effektive Kommunikation zwischen dem Schiffsführer und der die Einrichtung bedienenden Person möglich sein muss.
 6. Die Untersuchungskommission kann bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von höchstens 600 Fahrgästen zugelassen sind und deren Länge 45 m nicht überschreitet, von der Erfüllung des § 10.04 absehen, wenn das Fahrgastschiff mit einer Plattform nach Nummer 5 Satz 1 oder mit einer der Plattform vergleichbaren Einrichtung nach Nummer 5 Satz 2 ausgerüstet ist. Darüber hinaus muss das Fahrgastschiff
 - a) als Hauptantrieb einen Ruderpropeller, einen Zyklidalpropeller oder einen Wasserstrahlantrieb oder
 - b) einen Hauptantrieb mit 2 Propulsionsorganen oder
 - c) einen Hauptantrieb und eine Bugstrahlanlage aufweisen.
 7. Abweichend von § 15.02 Nr. 9 darf auf Fahrgastschiffen, deren Länge 45 m nicht überschreitet und deren höchstzulässige Fahrgastzahl der Länge des Schiffes in Meter entspricht, eine handbetätigte Tür ohne Fernbedienung in einem Schott nach § 15.02 Nr. 5 im Fahrgastbereich vorhanden sein, wenn:
 - a) das Schiff über nur ein Deck verfügt;
 - b) diese Tür unmittelbar vom Deck aus zu erreichen und nicht mehr als 10 m vom Zugang zum Deck entfernt ist;
 - c) die Unterkante der Türöffnung mindestens 30 cm über dem Boden des Fahrgastbereiches liegt und
 - d) die beiden durch die Tür getrennten Abteilungen mit einem Niveaularm ausgerüstet sind.
 8. Abweichend von § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c darf auf Fahrgastschiffen nach Nummer 7 ein Fluchtweg durch eine Küche führen, sofern ein zweiter Fluchtweg vorhanden ist.
 9. Für Fahrgastschiffe, deren Länge 45 m nicht überschreitet, gilt § 15.01 Nr. 2 Buchstabe e nicht, wenn die Flüssiggasanlagen mit geeigneten Warneinrichtungen für gesundheitsgefährdende Konzentrationen von CO sowie für explosionsfähige Gas-Luftgemische ausgestattet sind.
 10. Folgende Vorschriften gelten nicht für Fahrgastschiffe, deren Länge 25 m nicht überschreitet:
 - a) § 15.04 Nr. 1 letzter Satz;
 - b) § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c, soweit Küchen betroffen sind, sofern ein zweiter Fluchtweg vorhanden ist;
 - c) § 15.07.
 11. Für Kabinenschiffe, deren Länge 45 m nicht überschreitet, gilt § 15.12 Nr. 10 nicht, sofern in jeder Kabine Fluchthauben in einer Zahl, die der der sich dort befindenden Betten entspricht, griffbereit vorhanden sind.“
8. § 17.07 Nr. 4.3 wird wie folgt gefasst:
- „4.3 Für die Ermittlung der Momente aus der Drehbewegung nach Nummer 4.1 Buchstabe d ist bei schwimmenden Geräten mit Fahrtrieb die Formel aus § 15.03 Nr. 6 zu verwenden.“
9. § 22b.03 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 1 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) § 15.06 Nr. 3 Buchstabe a Satz 2.“
 - b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Abweichend von § 15.02 Nr. 9 und § 15.15 Nr. 7 müssen alle Schotttüren fernbedient werden können.“
10. In § 24.02 Nr. 2 werden die Übergangsbestimmungen zu Kapitel 15 wie folgt gefasst:

„§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
	Kapitel 15	
15.01 Nr. 1 Buchstabe c	Nichtanwendung des § 8.06 Nr. 2 Satz 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Buchstabe d	Nichtanwendung des § 9.14 Nr. 3 Satz 2 bei Nennspannungen über 50 V	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
Nr. 2 Buchstabe b	Verbot Ölheizöfen mit Verdampfungsbrennern nach § 13.04	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Buchstabe c	Verbot Heizungen mit festen Brennstoffen nach § 13.07	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010 Die Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge mit festbrennstoffbetriebenen Antriebsanlagen (Dampfmaschinen).
Buchstabe e	Verbot Flüssiggasanlagen nach Kapitel 14	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.02 Nr. 2	Anzahl und Anordnung der Schotte	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 5 Satz 2	Tauchgrenze, wenn kein Schottendeck	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.1996 auf Kiel gelegt wurden, gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045.
Nr. 10 Buchstabe c	Dauer des fernbetätigten Schließvorganges	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
Nr. 12	Warnanlage im Steuerhaus, die anzeigt, welche Schotttür geöffnet ist	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
Nr. 15	Höhe der Doppelböden, Breite der Wallgänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.03 Nr. 1 bis 6	Intakstabilität	N.E.U. und bei Erhöhung der zugelassenen Anzahl von Fahrgästen, spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 7 bis 13	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 9	2-Abteilungsstatus	N.E.U.
15.05 Nr. 2 Buchstabe a	Zahl der Fahrgäste, für die eine Sammelfläche nach § 15.06 Nr. 8 nachgewiesen ist	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Buchstabe b	Zahl der Fahrgäste, die der Stabilitätsberechnung nach § 15.03 zugrunde gelegt ist	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.06 Nr. 1 Buchstabe a	Fahrgasträume auf allen Decks hinter dem Kollisionsschott und vor dem Heckschott	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 2	Schränke und Räume nach § 11.13 für brennbare Flüssigkeiten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Nr. 3 Buchstabe c Satz 1	Lichte Höhe von Ausgängen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Satz 2	Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen und sonstigen kleinen Räumen	Für die Breite von 0,7 m gilt N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045.
Buchstabe f Satz 1	Abmessung der Notausgänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Buchstabe g	Ausgänge, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 4 Buchstabe d	Türen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 5	Anforderungen an Verbindungsgänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 6 Buchstabe b	Fluchtwege zu Sammelflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Buchstabe c	Fluchtwege nicht durch Maschinenräume und Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
Buchstabe d	Keine Steigeisengänge, Leitern oder ähnliches in Fluchtwegen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 7	Geeignetes Sicherheitsleitsystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 8	Anforderungen an Sammelflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 9	Anforderungen an Treppen und Podeste im Fahrgastbereich	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 10 Buchstabe a Satz 1	Geländer entsprechend Norm EN 711 : 1995	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Satz 2	Höhe von Schanzkleidern und Geländern von Decks, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Buchstabe b Satz 2	Lichte Breite der Öffnungen, die für das Anbordgehen von Personen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 12	Landstege entsprechend Norm EN 14206 : 2003	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Nr. 13	Verkehrsflächen und Wände an Verkehrsflächen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 14 Satz 1	Beschaffenheit von Glastüren, Glaswände an Verkehrsflächen und Fensterscheiben	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 15	Anforderungen an Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramaseiben bestehen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 16	Trinkwasseranlagen entsprechend § 12.05	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 31. 12. 2006
Nr. 17 Satz 2	Anforderungen an Toiletten für Personen mit eingeschränkter Mobilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 18	Lüftungsanlagen für Kabinen ohne zu öffnende Fenster	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 19	Anforderungen des § 15.06 an Räume, in denen Besatzung oder Bordpersonal untergebracht ist	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.07	Anforderungen an das Antriebssystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.08 Nr. 2	Anforderung an Lautsprecheranlagen im Fahrgastbereich	Für Fahrgastschiffe mit L_{WL} von weniger als 40 m oder für höchstens 75 Personen gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010.
Nr. 3	Anforderungen an die Alarmanlage	Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010.
Nr. 3 Buchstabe c	Alarmanlage zur Alarmierung der Besatzung und des Bordpersonals durch die Schiffsführung	Für Kabinenschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007.
Nr. 4	Niveaularm für jede wasserdichte Abteilung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 5	Zwei motorisch angetriebene Lenzpumpen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 6	Fest installiertes Lenzsystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
Nr. 7	Öffnen der Kühlräume von innen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Nr. 8	Lüftungsanlage für CO ₂ -Schankanlagen in Räumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 9	Verbandkästen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
15.09 Nr. 1 Satz 1	Rettungsringe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Nr. 2	Einzelrettungsmittel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Nr. 3	Einrichtungen für einen sicheren Übergang	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 4	Einzelrettungsmittel für 100 % der Fahrgäste nach EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998 Einzelrettungsmittel für Kinder Art der Rettungsmittel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007 Diese werden bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1. 1. 2005 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1. 1. 2005 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.
Nr. 9	Prüfung der Rettungsmittel nach Herstellerangaben	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Nr. 10	Beiboot mit Motor und Suchscheinwerfer	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 11	Krankentrage	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
15.10 Nr. 2	§ 9.16 Nr. 3 gilt auch für Gänge und Aufenthaltsräume für Fahrgäste	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
Nr. 3	Ausreichende Notbeleuchtung	Notbeleuchtung N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
Nr. 4	Notstromanlage	Für Tagesausflugsschiffe mit L _{WL} von 25 m oder weniger gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015.
Buchstabe f	Notstrom für Scheinwerfer nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe i	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
Buchstabe i	Notstrom für Aufzüge und Aufstiegshilfen nach § 15.06 Nr. 9 Satz 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
Nr. 6	Anforderungen an Notstromanlage:	
Satz 1	Trennflächen nach § 15.11 Nr. 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
Satz 2 und 3	Einbau der Kabel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
Satz 4	Notstromanlage oberhalb der Tauchgrenze	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
15.11 Nr. 1	Brandschutztechnische Eignung von Werkstoffen und Bauteilen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
Nr. 2	Ausführung von Trennflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 3	In Räumen, ausgenommen Maschinen- und Vorratsräumen, verwendete Oberflächenbehandlungen und Gegenstände müssen schwer entflammbar sein.	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
Nr. 4	Decken und Wandverkleidungen aus nicht brennbaren Werkstoffen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 5	Möbel und Einbauten in Sammelflächen aus nicht brennbaren Werkstoffen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 6	Brandprüfverfahren nach dem Code	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 7	Isoliermaterialien in Unterkunftsräumen nicht brennbar	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 8	Anforderungen an Türen in Trennflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 9	Wände nach Nummer 2 von Deck zu Deck	Auf Kabinenschiffen ohne Sprinkleranlage, Enden der Wände zwischen Kabinen: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 10	Trennflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 11	Luftzugssperren	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 12 Satz 2	Treppenstufen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen nicht brennbaren Material	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 13	Einschachtung der Innentreppen durch Wände nach Nummer 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 14	Lüftungssysteme; Luftversorgungsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 15	Lüftungssysteme in Küchen, Küchenherde mit Abzügen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 16	Kontrollstationen, Treppenschächte, Sammelflächen und Rauchabzugsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 17	Feuermeldesystem	Für Tagesausflugsschiffe: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
15.12 Nr. 1	Tragbare Feuerlöscher	Feuerlöscher und Löschdecke in Küchen, Frisiersalons und Parfümerien: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
Nr. 2	Hydrantenanlage	2. Feuerlöschpumpe: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 3	Anforderungen an die Hydrantenanlagen	Druck und Wasserstrahllänge: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 4	Hydrantenventile	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Nr. 5	Axial angeschlossene Haspel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
Nr. 6	Materialien, Schutz gegen Unwirksamwerden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 7	Vermeidung der Möglichkeit des Einfrierens von Rohren und Hydranten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
Nr. 8	Unabhängiger Betrieb der Feuerlöschpumpen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Buchstabe b		
Buchstabe c	Wasserstrahlänge auf allen Decks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Buchstabe d	Aufstellung der Feuerlöschpumpen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 9	Feuerlöschanlage in Maschinenräumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.13	Sicherheitsorganisation	Für Tagesausflugsschiffe: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2007
15.14 Nr. 1	Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen	Für Kabinenschiffe mit 50 oder weniger Betten und für Tagesausflugsschiffe: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 2	Anforderungen an Abwassersammeltanks	Für Kabinenschiffe mit 50 oder weniger Betten und für Tagesausflugsschiffe mit 50 oder weniger Fahrgästen: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.15 Nr. 1	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
Nr. 5	Vorhandensein eines Beibootes, einer Plattform oder einer vergleichbaren Einrichtung	Für Fahrgastschiffe, die für höchstens 250 Fahrgäste oder 50 Betten zugelassen sind: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 6	Vorhandensein eines Beibootes, einer Plattform oder einer vergleichbaren Einrichtung	Für Fahrgastschiffe, die für höchstens 250 Fahrgäste oder 50 Betten zugelassen sind: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010
Nr. 9	Warneinrichtungen für Flüssiggasanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung der Bescheinigung nach § 14.15“.

11. § 24.03 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird die Übergangsbestimmung zu § 9.18 gestrichen.

Die Übergangsbestimmungen zu Kapitel 15 werden wie folgt gefasst:

„§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
	Kapitel 15	
15.02 Nr. 5, Nr. 6 Satz 1, Nr. 7 bis Nr. 11 und Nr. 13	Tauchgrenze, wenn kein Schottendeck	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.02 Nr. 16	Wasserdichte Fenster	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.04	Sicherheitsabstand, Freibord, Einsenkungsmarken	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045
15.05	Anzahl der Fahrgäste	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015
15.10 Nr. 4, Nr. 6, Nr. 7, Nr. 8 und Nr. 11	Notstromanlage	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045“.

- b) Nummer 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„2. § 15.11 Nr. 3 Buchstabe a ist auf Tagesausflugsschiffe, deren Kiel am 1. April 1976 oder früher gelegt wurde, bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045 mit der Maßgabe anzuwenden, dass nur die bei den Fluchtwegen zugewandten Oberflächen verwendeten Farben, Lacke, Anstrichstoffe sowie andere Materialien zur Oberflächenbehandlung der Verkleidungen schwer entflammbar sein müssen und Rauch oder giftige Gase nicht in gefährlichem Maße entstehen dürfen.“

3. § 15.11 Nr. 12 ist auf Tagesausflugsschiffe, deren Kiel am 1. April 1976 oder früher gelegt wurde, bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045 nur mit der Maßgabe anzuwenden, dass es ausreichend ist, wenn anstelle einer tragenden Stahlkonstruktion der Treppen die als Fluchtweg dienenden Treppen so beschaffen sind, dass sie im Brandfall etwa ebenso lange benutzbar bleiben wie Treppen mit tragender Stahlkonstruktion.“

12. § 24.04 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

- „3. § 15.06 Nr. 3 Buchstabe a bis e und § 15.12 Nr. 3 Buchstabe a hinsichtlich der Regelung über die einzige Schlauchlänge sind nur bei Fahrgastschiffen anzuwenden, deren Kiel nach dem 30. September 1984 gelegt wurde, sowie bei Umbauten der betroffenen Bereiche, spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045.“

13. § 24.06 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

- „2. Die Fahrzeuge müssen der am Tag der Erteilung ihres Schiffsattestes geltenden Fassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechen. Abweichend von Satz 1 können Fahrgastschiffe, denen ab dem 1. Januar 2006 und vor dem 1. Januar 2007 erstmals ein Schiffsattest nach dieser Verordnung erteilt wird, den Vorschriften des Kapitels 15 dieser Verordnung in der Fassung vom 31. Dezember 2005 entsprechen.“

b) In Nummer 5 werden die Übergangsbestimmungen zu Kapitel 15 wie folgt gefasst:

„§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Inkrafttretung
Kapitel 15			
15.01 Nr. 1 Buchstabe c	Nichtanwendung des § 8.06 Nr. 2 Satz 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Buchstabe d	Nichtanwendung des § 9.14 Nr. 3 Satz 2 bei Nennspannungen über 50 V	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 2 Buchstabe b	Verbot Ölheizöfen mit Verdampfungs- brennern nach § 13.04	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Buchstabe c	Verbot Heizungen mit festen Brennstoffen nach § 13.07	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Buchstabe e	Verbot Flüssiggasanlagen nach Kapitel 14	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
15.02 Nr. 2	Anzahl und Anordnung der Schotte	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 5 Satz 2	Tauchgrenze, wenn kein Schottendeck	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1. 1. 1996 auf Kiel gelegt wurden, gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045.	1. 1. 2006
Nr. 15	Höhe der Doppelböden, Breite der Wallgänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
15.03 Nr. 1 bis 6	Intaktschiffstabilität	N.E.U. und bei Erhöhung der zugelassenen Anzahl von Fahrgästen, spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 7 bis 13	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 9	2-Abteilungsstatus	N.E.U.	1. 1. 2006
15.05 Nr. 2 Buchstabe a	Zahl der Fahrgäste, für die eine Sam- melfläche nach § 15.06 Nr. 8 nachge- wiesen ist	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Buchstabe b	Zahl der Fahrgäste, die der Stabilitäts- berechnung nach § 15.03 zugrunde gelegt ist	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
15.06 Nr. 1	Fahrgasträume auf allen Decks vor dem Heckschott	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 2	Schränke und Räume nach § 11.13 für brennbare Flüssigkeiten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Inkrafttretung
Nr. 3 Buchstabe c Satz 1	Lichte Höhe von Ausgängen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Satz 2	Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen und sonstigen kleinen Räumen	Für das Maß von 0,7 m gilt N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045.	1. 1. 2006
Buchstabe f Satz 1	Abmessung der Notausgänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Buchstabe g	Ausgänge, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 4 Buchstabe d	Türen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 5	Anforderungen an Verbindungsgänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 6 Buchstabe b	Fluchtwege zu Sammelflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Buchstabe c	Fluchtwege nicht durch Maschinenräume und Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Buchstabe d	Keine Steigeisengänge, Leitern oder Ähnliches in Fluchtwegen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 7	Geeignetes Sicherheitsleitsystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 8	Anforderungen an Sammelflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 9 Buchstabe a bis c, Buchstabe e und letzter Satz	Anforderungen an Treppen und Podeste im Fahrgastbereich	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 10 Buchstabe a Satz 1	Geländer entsprechend Norm EN 711 : 1995	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Satz 2	Höhe von Schanzkleidern und Geländern von Decks, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Buchstabe b Satz 2	Lichte Breite der Öffnungen, die für das Anbordgehen von Personen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 12	Landstege entsprechend Norm EN 14206 : 2003	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Nr. 13	Verkehrsflächen und Wände an Verkehrsflächen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 14 Satz 1	Beschaffenheit von Glastüren, Glaswänden an Verkehrsflächen und Fensterscheiben	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 15	Anforderungen an Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramascheiben bestehen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 16	Trinkwasseranlagen entsprechend § 12.05	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006

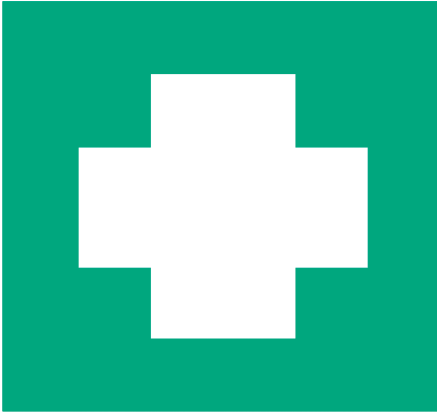
§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Inkrafttretung
Nr. 17 Satz 2	Anforderungen an Toiletten für Personen mit eingeschränkter Mobilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 18	Lüftungsanlage für Kabinen ohne zu öffnende Fenster	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
15.07	Anforderungen an das Antriebssystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
15.08 Nr. 2	Anforderung an Lautsprecheranlagen im Fahrgastbereich	Für Fahrgastschiffe mit L_{WL} von weniger als 40 m oder für höchstens 75 Personen gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010.	1. 1. 2006
Nr. 3	Anforderungen an die Alarmanlage	Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010:	1. 1. 2006
Nr. 3 Buchstabe c	Alarmanlage zur Alarmierung der Besatzung und des Bordpersonals durch die Schiffsführung	Für Kabinenschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes.	1. 1. 2006
Nr. 4	Niveaularm für jede wasserdichte Abteilung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 5	Zwei motorisch angetriebene Lenzpumpen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 6	Fest installiertes Lenzsystem nach § 8.06 Nr. 4	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
Nr. 7	Öffnen der Kühlräume von innen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Nr. 8	Lüftungsanlage für CO ₂ -Schankanlagen in Räumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 9	Verbandkästen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
15.09 Nr. 1 Satz 1	Rettungsringe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Nr. 2	Einzelrettungsmittel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Nr. 3	Einrichtungen für einen sicheren Übergang	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 4	Einzelrettungsmittel für 100 % der Fahrgäste nach EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
	Einzelrettungsmittel für Kinder	Diese werden bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.	1. 1. 2006
	Art der Rettungsmittel	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1. 1. 2005 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1. 1. 2005 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.	1. 1. 2006

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Inkrafttretung
Nr. 9	Prüfung der Rettungsmittel nach Herstellerangaben	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Nr. 10	Beiboot mit Motor und Suchscheinwerfer	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 11	Krankentrage	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
15.10 Nr. 2	§ 9.16 Nr. 3 gilt auch für Gänge und Aufenthaltsräume für Fahrgäste.	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
Nr. 3	Ausreichende Notbeleuchtung	Notbeleuchtung N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
Nr. 4	Notstromanlage	Für Tagesausflugsschiffe mit L_{WL} von 25 m oder weniger gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015.	1. 1. 2006
Buchstabe f	Notstrom für Scheinwerfer nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe i	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
Buchstabe i	Notstrom für Aufzüge und Aufstiegs- hilfen nach § 15.06 Nr. 9 Satz 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
Nr. 6	Anforderungen an Notstromanlage:		1. 1. 2006
Satz 1	Trennflächen nach § 15.11 Nr. 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
Satz 2 und 3	Einbau der Kabel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
Satz 4	Notstromanlage oberhalb der Tauchgrenze	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
15.11 Nr. 1	Brandschutztechnische Eignung von Werkstoffen und Bauteilen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 2	Ausführung von Trennflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 3	In Räumen, ausgenommen Maschinen- und Vorratsräumen, verwendete Oberflächenbehandlungen und Gegenstände müssen schwer entflammbar sein.	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2015	1. 1. 2006
Nr. 4	Decken und Wandverkleidungen aus nicht brennbaren Werkstoffen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 5	Möbel und Einbauten in Sammel- flächen aus nicht brennbaren Werkstoffen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 6	Brandprüfverfahren nach dem Code	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 7	Isoliermaterialien in Unterkunfts- räumen nicht brennbar	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 8 Buchstaben a, b, c Satz 2 und d	Anforderungen an Türen in Trennflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 9	Wände nach Nummer 2 von Deck zu Deck	Auf Kabinenschiffen ohne Sprinkler- anlage, Enden der Wände zwischen Kabinen: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 10	Trennflächen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Inkrafttretung
Nr. 12 Satz 2	Treppenstufen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen nicht brennbaren Material	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 13	Einschachtung der Innentreppen durch Wände nach Nummer 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 14	Lüftungssysteme und Luftversorgungsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 15	Lüftungssysteme in Küchen, Küchenherde mit Abzügen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 16	Kontrollstationen, Treppenschächte, Sammelflächen und Rauchabzugsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 17	Feuermeldesystem	Für Tagesausflugsschiffe: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
15.12 Nr. 1	Tragbare Feuerlöscher an Bord	Feuerlöscher und Löschdecke in Küchen, Frisiersalons und Parfümerien: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Nr. 2	Hydrantenanlage	2. Feuerlöschpumpe: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 4	Hydrantenventile	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Nr. 5	Axial angeschlossene Haspel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
Nr. 6	Materialien; Schutz gegen Unwirksamwerden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 7	Vermeidung der Möglichkeit des Einfrierens von Rohren und Hydranten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 8 Buchstabe b	Unabhängiger Betrieb der Feuerlöschpumpen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Buchstabe d	Aufstellung der Feuerlöschpumpen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 9	Feuerlöschanlage in Maschinenräumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 9	Feuerlöschanlage in Maschinenräumen aus Stahl oder einem anderen, gleichwertigen nicht brennbaren Werkstoff	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045. Die Übergangsfrist gilt nicht für Fahrgastschiffe, die nach dem 31.12.1995 auf Kiel gelegt wurden und deren Schiffskörper aus Holz, Aluminium oder Kunststoff bestehen und deren Maschinenräume nicht aus einem Werkstoff nach § 3.04 Nr. 3 und 4 hergestellt wurden.	1. 1. 2006
15.13	Sicherheitsorganisation	Für Tagesausflugsschiffe: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1. 1. 2006
15.14 Nr. 1	Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen	Für Kabinenschiffe mit 50 oder weniger Betten und für Tagesausflugsschiffe: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Inkrafttretung
Nr. 2	Anforderungen an Abwasser-sammeltanks	Für Kabinenschiffe mit 50 oder weniger Betten und für Tagesausflugsschiffe mit 50 oder weniger Fahrgästen: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
15.15 Nr. 1	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2045	1. 1. 2006
Nr. 5	Vorhandensein eines Beibootes, einer Plattform oder einer vergleichbaren Einrichtung	Für Fahrgastschiffe, die für höchstens 250 Fahrgäste oder 50 Betten zugelassen sind: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 6	Vorhandensein eines Beibootes, einer Plattform oder einer vergleichbaren Einrichtung	Für Fahrgastschiffe, die für höchstens 250 Fahrgäste oder 50 Betten zugelassen sind: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. 1. 2010	1. 1. 2006
Nr. 9	Warneinrichtungen für Flüssiggas-anlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung der Bescheinigung nach § 14.15	1. 1. 2006*.

14. In Anlage I werden nach den Angaben zu Bild 7 die folgenden Angaben eingefügt:

„Bild 8 Verbandkasten		Farbe: grün/weiß*.
--------------------------	--	--------------------

**Bekanntmachung
der deutsch-amerikanischen Vereinbarung
über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen
an das Unternehmen „Resource Consultants, Inc.“
(Nr. DOCPER-TC-05-03)**

Vom 5. August 2005

Nach Artikel 72 Abs. 4 des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 in der durch das Abkommen vom 21. Oktober 1971, die Vereinbarung vom 18. Mai 1981 und das Abkommen vom 18. März 1993 geänderten Fassung zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (BGBl. 1961 II S. 1183, 1218; 1973 II S. 1021; 1982 II S. 530; 1994 II S. 2594) ist in Berlin durch Notenwechsel vom 28. Juli 2005 eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Resource Consultants, Inc.“ (Nr. DOCPER-TC-05-03) geschlossen worden. Die Vereinbarung ist nach ihrer Inkrafttretensklausel

am 28. Juli 2005

in Kraft getreten; die deutsche Antwortnote wird nachstehend veröffentlicht.

Berlin, den 5. August 2005

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

Auswärtiges Amt

Berlin, den 28. Juli 2005

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika den Eingang der Verbalnote Nr. 1091 vom 28. Juli 2005 zu bestätigen, die wie folgt lautet:

„Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf die Vereinbarung in der Form des Notenwechsels vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003 betreffend die Tätigkeit von Unternehmen, die mit Dienstleistungen auf dem Gebiet der Truppenbetreuung beauftragt sind, Folgendes mitzuteilen:

Um die Mitglieder der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges sowie die Angehörigen beider im Sinne des NATO-Truppenstatuts mit Dienstleistungen versorgen zu können, hat die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika mit dem Unternehmen Resource Consultants, Inc. einen Vertrag zur Truppenbetreuung auf der Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-TC-05-03 geschlossen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika würde es begrüßen, wenn dem Unternehmen Resource Consultants, Inc. zur Erleichterung der Tätigkeit Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt werden könnten, und schlägt deshalb der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vor, eine Vereinbarung nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zu schließen, die folgenden Wortlaut haben soll:

1. Das Unternehmen Resource Consultants, Inc. wird im Rahmen seines Vertrags zur Truppenbetreuung für die Mitglieder der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges sowie die Angehörigen beider im Sinne des NATO-Truppenstatuts ausschließlich folgende Dienstleistungen erbringen:

Erbringt eine Reihe umfassender Dienstleistungen zur Unterstützung des Army Community and Family Support Centers bei der Umsetzung eines Programms zur Vorbeugung von sexuellen Übergriffen bzw. der Reaktion auf sie. Dieses Programm verstärkt das Engagement der Armee, Vorfälle sexueller Übergriffe durch eine umfassende Poli-

tik, die den Schwerpunkt auf geeignete Maßnahmen und Nachsorge legt, zu verhindern. Die Armee fördert eine einfühlsame Betreuung für Opfer sexueller Übergriffe und setzt sich dafür ein, dass die Täter zur Rechenschaft gezogen werden. Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: Family Advocacy Counselor und Persons Engaged in Training.

Unter Bezugnahme auf den Notenwechsel vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003 betreffend die Tätigkeit von Unternehmen, die mit Dienstleistungen auf dem Gebiet der Truppenbetreuung beauftragt sind, werden diesem Unternehmen die Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt.

2. Das Unternehmen Resource Consultants, Inc. wird in der Bundesrepublik Deutschland ausschließlich für die Mitglieder der in Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges sowie die Angehörigen beider tätig. Artikel 72 Absatz 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut findet keine Anwendung.
3. Nach Maßgabe der unter Nummer 5 des Notenwechsels vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003 vereinbarten Bestimmungen, insbesondere auch der Beschränkungen nach Artikel 72 Absatz 5 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, werden Arbeitnehmern des oben genannten Unternehmens, deren Tätigkeiten unter Nummer 1 aufgeführt sind, wenn sie ausschließlich für dieses Unternehmen tätig sind, die gleichen Befreiungen und Vergünstigungen gewährt wie Mitgliedern des zivilen Gefolges der Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, es sei denn, dass die Vereinigten Staaten von Amerika sie ihnen beschränken.
4. Für das Verfahren zur Gewährung dieser Befreiungen und Vergünstigungen gelten die Bestimmungen des Notenwechsels vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003.
5. Diese Vereinbarung wird in englischer und deutscher Sprache geschlossen, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.
6. Diese Vereinbarung tritt außer Kraft, wenn der Vertrag über die Erbringung der unter Nummer 1 genannten Dienstleistungen auf der Grundlage der Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-TC-05-03 zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und dem Unternehmen Resource Consultants, Inc. endet. Sie tritt außerdem außer Kraft, wenn das Auswärtige Amt nicht spätestens zwei Wochen nach Ablauf der vorausgegangenen Leistungsaufforderung eine nachfolgende Leistungsaufforderung erhält. Eine Kopie des Vertrags mit einer Laufzeit vom 17. März 2005 bis 16. März 2007 ist dieser Vereinbarung beigelegt. Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika teilt dem Auswärtigen Amt die Beendigung oder Verlängerung des Vertrags unverzüglich mit.
7. Im Falle der Verletzung der Bestimmungen des Notenwechsels vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003 oder dieser Vereinbarung durch das oben genannte Unternehmen kann eine Partei dieser Vereinbarung jederzeit diese Vereinbarung nach vorhergehenden Konsultationen durch Notifikation kündigen; die Vereinbarung tritt 3 Monate nach ihrer Kündigung außer Kraft.

Falls sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den unter Nummern 1 bis 7 gemachten Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck bringende Antwortnote des Auswärtigen Amtes eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut bilden, die am 28. Juli 2005 in Kraft tritt.

Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika benutzt diesen Anlass, das Auswärtige Amt erneut ihrer ausgezeichnetsten Hochachtung zu versichern.“

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika mitzuteilen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt. Demgemäß bilden die Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nr. 1091 vom 28. Juli 2005 und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, die am 28. Juli 2005 in Kraft tritt und deren deutscher und englischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlass, die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

An die
Botschaft der
Vereinigten Staaten von Amerika
Berlin

**Bekanntmachung
der deutsch-amerikanischen Vereinbarung
über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen
an das Unternehmen „Electronic Data Systems Corporation“
(Nr. DOCPER-IT-02-06)**

Vom 5. August 2005

Nach Artikel 72 Abs. 4 des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 in der durch das Abkommen vom 21. Oktober 1971, die Vereinbarung vom 18. Mai 1981 und das Abkommen vom 18. März 1993 geänderten Fassung zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (BGBl. 1961 II S. 1183, 1218; 1973 II S. 1021; 1982 II S. 530; 1994 II S. 2594) ist in Berlin durch Notenwechsel vom 28. Juli 2005 eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Electronic Data Systems Corporation“ (Nr. DOCPER-IT-02-06) geschlossen worden. Die Vereinbarung ist nach ihrer Inkraftretensklausel

am 28. Juli 2005

in Kraft getreten; die deutsche Antwortnote wird nachstehend veröffentlicht.

Berlin, den 5. August 2005

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

Auswärtiges Amt

Berlin, den 28. Juli 2005

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika den Eingang der Verbalnote Nr. 1094 vom 28. Juli 2005 zu bestätigen, die wie folgt lautet:

„Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf die Vereinbarung in der Form des Notenwechsels vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003 betreffend die Tätigkeit von Unternehmen, die mit Dienstleistungen auf dem Gebiet der Truppenbetreuung beauftragt sind, Folgendes mitzuteilen:

Um die Mitglieder der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges sowie die Angehörigen beider im Sinne des NATO-Truppenstatuts mit Dienstleistungen versorgen zu können, hat die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika mit dem Unternehmen Electronic Data Systems Corporation einen Vertrag zur Truppenbetreuung auf der Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-IT-02-06 geschlossen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika würde es begrüßen, wenn dem Unternehmen Electronic Data Systems Corporation zur Erleichterung der Tätigkeit Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt werden könnten, und schlägt deshalb der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vor, eine Vereinbarung nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zu schließen, die folgenden Wortlaut haben soll:

1. Das Unternehmen Electronic Data Systems Corporation wird im Rahmen seines Vertrags zur Truppenbetreuung für die Mitglieder der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges sowie die Angehörigen beider im Sinne des NATO-Truppenstatuts ausschließlich folgende Dienstleistungen erbringen:

Betriebsunterstützung folgender Computersysteme, die dazu beitragen, Berechnungsnachweise für die Identifizierung und den Zugang zu Einrichtungen des US-Verteidigungsministeriums zu erstellen, wodurch die Sicherheit der US-Militärstandorte im europäischen Einsatzgebiet verbessert wird: Defense Enrollment Eligibility Reporting System (DEERS), Real-Time Automated Personnel Identification System (RAPIDS) und Installation Access Control System (IACS). Dies umfasst die vollständi-

ge Datenbankverwaltung sowie Hilfe bei Problemen vor Ort im Zusammenhang mit Systemzugang, Hardware, Client-Application-Ausführung, Installation oder Neuaufstellung von Hardware, wichtige Netzwerkänderungen und Angelegenheiten im Zusammenhang mit der örtlichen Infrastruktur. Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: System Engineer-Advanced, Software Specialist und Site Manager.

Unter Bezugnahme auf den Notenwechsel vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003 betreffend die Tätigkeit von Unternehmen, die mit Dienstleistungen auf dem Gebiet der Truppenbetreuung beauftragt sind, werden diesem Unternehmen die Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt.

2. Das Unternehmen Electronic Data Systems Corporation wird in der Bundesrepublik Deutschland ausschließlich für die Mitglieder der in Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges sowie die Angehörigen beider tätig. Artikel 72 Absatz 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut findet keine Anwendung.
3. Nach Maßgabe der unter Nummer 5 des Notenwechsels vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003 vereinbarten Bestimmungen, insbesondere auch der Beschränkungen nach Artikel 72 Absatz 5 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, werden Arbeitnehmern des oben genannten Unternehmens, deren Tätigkeiten unter Nummer 1 aufgeführt sind, wenn sie ausschließlich für dieses Unternehmen tätig sind, die gleichen Befreiungen und Vergünstigungen gewährt wie Mitgliedern des zivilen Gefolges der Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, es sei denn, dass die Vereinigten Staaten von Amerika sie ihnen beschränken.
4. Für das Verfahren zur Gewährung dieser Befreiungen und Vergünstigungen gelten die Bestimmungen des Notenwechsels vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003.
5. Diese Vereinbarung wird in englischer und deutscher Sprache geschlossen, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.
6. Diese Vereinbarung tritt außer Kraft, wenn der Vertrag über die Erbringung der unter Nummer 1 genannten Dienstleistungen auf der Grundlage der Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-IT-02-06 zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und dem Unternehmen Electronic Data Systems Corporation endet. Sie tritt außerdem außer Kraft, wenn das Auswärtige Amt nicht spätestens zwei Wochen nach Ablauf der vorausgegangenen Leistungsaufforderung eine nachfolgende Leistungsaufforderung erhält. Eine Kopie des Vertrags mit einer Laufzeit vom 31. Mai 2005 bis 30. Mai 2010 ist dieser Vereinbarung beigelegt. Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika teilt dem Auswärtigen Amt die Beendigung oder Verlängerung des Vertrags unverzüglich mit.
7. Im Falle der Verletzung der Bestimmungen des Notenwechsels vom 27. März 1998 in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 20. März 2003 oder dieser Vereinbarung durch das oben genannte Unternehmen kann eine Partei dieser Vereinbarung jederzeit diese Vereinbarung nach vorhergehenden Konsultationen durch Notifikation kündigen; die Vereinbarung tritt 3 Monate nach ihrer Kündigung außer Kraft.

Falls sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den unter Nummern 1 bis 7 gemachten Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck bringende Antwortnote des Auswärtigen Amtes eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut bilden, die am 28. Juli 2005 in Kraft tritt.

Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika benutzt diesen Anlass, das Auswärtige Amt erneut ihrer ausgezeichnetsten Hochachtung zu versichern.“

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika mitzuteilen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt. Demgemäß bilden die Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nr. 1094 vom 28. Juli 2005 und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, die am 28. Juli 2005 in Kraft tritt und deren deutscher und englischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlass, die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

An die
Botschaft der
Vereinigten Staaten von Amerika
Berlin

**Bekanntmachung
des deutsch-kirgisischen Abkommens
über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität
sowie des Terrorismus und anderer Straftaten von erheblicher Bedeutung
sowie über das Außerkrafttreten des früheren Abkommens vom 13. Juni 1989**

Vom 9. August 2005

Das in Bischkek am 2. Februar 1998 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Kirgisischen Republik über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität sowie des Terrorismus und anderer Straftaten von erheblicher Bedeutung ist nach seinem Artikel 13 zusammen mit dem dazugehörigen Protokoll

am 31. Mai 1999

in Kraft getreten. Das Abkommen und das Protokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Weiter wird bekannt gemacht, dass nach Artikel 15 dieses Abkommens das Abkommen vom 13. Juni 1989 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Zusammenarbeit beim Kampf gegen den Mißbrauch von Suchtstoffen und psychotropen Stoffen und deren unerlaubten Verkehr (BGBl. 1989 II S. 683) im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Kirgisischen Republik

am 31. Mai 1999

außer Kraft getreten ist.

Berlin, den 9. August 2005

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Kirgisischen Republik
über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität
sowie des Terrorismus und anderer Straftaten von erheblicher Bedeutung**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Kirgisischen Republik

im folgenden die Vertragsparteien genannt,

in der Absicht, auf der Grundlage der Gemeinsamen Erklärung über die Grundlagen der Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kirgistan vom 4. Juli 1992 einen Beitrag zur Entwicklung der beiderseitigen Beziehungen zu leisten,

in der Überzeugung, daß die Zusammenarbeit für die wirksame Verhinderung und Bekämpfung der organisierten Kriminalität, insbesondere der Rauschgiftkriminalität, der unerlaubten Einschleusung von Personen und des Terrorismus von wesentlicher Bedeutung ist,

im Hinblick auf die internationalen Übereinkommen, denen die Vertragsparteien beigetreten sind, und die anderen von beiden Vertragsparteien unterzeichneten Dokumente, die die Zusammenarbeit zwischen den Staaten bei der Verhinderung und Bekämpfung der organisierten Kriminalität, insbesondere der Rauschgiftkriminalität, der unerlaubten Einschleusung von Personen, des Terrorismus und anderer Straftaten von erheblicher Bedeutung betreffen,

besorgt über das weltweite Anwachsen des Mißbrauchs von Suchtstoffen und psychotropen Stoffen und deren unerlaubten Verkehr,

in dem gemeinsamen Willen, den Terrorismus wirkungsvoll zu bekämpfen,

überzeugt, daß die Bekämpfung der unerlaubten Einschleusung von Personen auf dem Luftweg insbesondere an den Abflug- und Transitflughäfen ansetzen muß, da nur dort jene Personen wirksam von der Beförderung durch die Luftverkehrsgesellschaften ausgeschlossen werden können,

in der Absicht, wirkungsvolle Maßnahmen zur Eindämmung der Verwendung von ge- oder verfälschten oder mißbräuchlich verwendeten Grenzübertrittsdokumenten sowie zur Bekämpfung krimineller Schleuserorganisationen zu ergreifen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Vertragsparteien arbeiten im Rahmen ihres innerstaatlichen Rechts und vorbehaltlich des Artikels 9 bei der Bekämpfung einschließlich der Verhütung und Verfolgung der organisierten Kriminalität, des Terrorismus und anderer Straftaten von erheblicher Bedeutung zusammen.

Artikel 2

(1) Sofern organisierte Strukturen bei der Tatbegehung erkennbar sind, bezieht sich die Zusammenarbeit auf die nachfolgend aufgeführten Deliktbereiche:

- unerlaubter Anbau, unerlaubte Herstellung, Gewinnung, Ein-, Aus- und Durchfuhr von sowie Handel mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen;
- Geldwäsche;
- Terrorismus;
- unerlaubte Einschleusung von Personen;
- unerlaubter Handel mit Waffen, Munition und Sprengstoff;
- Zuhälterei und Menschenhandel;
- Falschspiel und unerlaubtes Glücksspiel;
- Schutzgelderpressung;
- Herstellung und Verbreitung von Falschgeld;
- Eigentumskriminalität und gegen das Vermögen gerichtete Straftaten;
- Dokumenten-, Scheck- und Kreditkartenfälschung;
- Straftaten gegen die Umwelt;
- unerlaubter Handel mit radioaktiven und nuklearen Materialien, Waren und Technologien von strategischer Bedeutung und anderen Rüstungsgütern;
- unerlaubter Handel mit Kulturgut.

(2) Unter der Voraussetzung, daß organisierte Tätergruppen deliktübergreifend tätig sind, kann sich die Zusammenarbeit auch auf weitere Deliktbereiche erstrecken.

Artikel 3

Zum Zweck der Bekämpfung des unerlaubten Anbaus, der unerlaubten Herstellung, Gewinnung, Ein-, Aus- und Durchfuhr von sowie des Handels mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen werden die Vertragsparteien im Rahmen ihres innerstaatlichen Rechts und vorbehaltlich des Artikels 9 insbesondere:

1. Erkenntnisse zu Personen, die an der Rauschgiftherstellung, dem -schmuggel oder -handel beteiligt sind, Verstecke, Transportwege und Transportmittel, Arbeitsweisen, Herkunft- und Bestimmungsort der Suchtstoffe und psychotropen Stoffe, gebräuchliche Methoden des unerlaubten grenzüberschreitenden Verkehrs sowie besondere Einzelheiten eines Falles gegenseitig mitteilen, soweit dies für die Aufklärung und Verfolgung von Straftaten von erheblicher Bedeutung oder zur Abwehr einer im Einzelfall bestehenden erheblichen Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist;
2. einander Muster neuer Suchtstoffe und anderer gefährlicher Stoffe sowohl pflanzlicher wie auch synthetischer Herkunft,

mit welchen Mißbrauch getrieben wird, zur Verfügung stellen;

3. Erfahrungen über die Überwachung des legalen Verkehrs von Suchtstoffen und psychotropen Stoffen sowie Grundstoffen und Vorläufersubstanzen, die zu ihrer illegalen Herstellung benötigt werden, im Hinblick auf mögliche unerlaubte Abzweigungen austauschen;
4. gemeinsam Maßnahmen durchführen, die zur Verhinderung von unerlaubten Abzweigungen aus dem legalen Verkehr zweckmäßig sind und über die Verpflichtungen der Vertragsparteien aufgrund der geltenden Suchtstoffübereinkommen hinausgehen;
5. gemeinsam Maßnahmen zur Bekämpfung der unerlaubten Herstellung von Suchtstoffen und psychotropen Stoffen durchführen.

Artikel 4

Zum Zweck der Bekämpfung des Terrorismus werden die Vertragsparteien im Rahmen ihres innerstaatlichen Rechts und vorbehaltlich des Artikels 9 insbesondere Informationen austauschen über geplante und begangene terroristische Akte und Methoden und Formen ihrer Begehung sowie über terroristische Gruppierungen, die Straftaten im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei gegen die Interessen der anderen Vertragspartei planen, begehen oder begangen haben. Der Austausch erfolgt, soweit dies für die Bekämpfung von Straftaten des Terrorismus oder zur Abwehr einer im Einzelfall bestehenden erheblichen Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist.

Artikel 5

Zum Zweck der Bekämpfung der unerlaubten Einschleusung von Personen werden die Vertragsparteien im Rahmen ihres innerstaatlichen Rechts und vorbehaltlich des Artikels 9 insbesondere:

1. bei Bedarf eine Arbeitsgruppe zur gemeinsamen Analyse der mit der Bekämpfung der unerlaubten Einschleusung von Personen zusammenhängenden Fragen und zur Ausarbeitung geeigneter Gegenmaßnahmen bilden;
2. Informationen mitteilen, die für die andere Vertragspartei zur Verhütung, Aufklärung und Verfolgung von Straftaten von erheblicher Bedeutung erforderlich sind.

Artikel 6

Die Vertragsparteien werden zum Zweck der Zusammenarbeit:

1. eine Gemischte Kommission, bestehend aus leitenden Beamten der zuständigen Ministerien beider Vertragsparteien, insbesondere der Ministerien des Innern, unter Beteiligung von gegenseitig zu benennenden Fachleuten bilden, die bei Bedarf zusammentritt;
2. Fachleute zur Information über Techniken und Methoden der Kriminalitätsbekämpfung und Fachleute der Kriminaltechnik austauschen;
3. im Rahmen ihres innerstaatlichen Rechts Erkenntnisse zu Tatbeteiligten an Straftaten der organisierten Kriminalität sowie deren Hinterleute, Informationen über kriminelle Organisationen, deren Strukturen und Täterverbindungen, typisches Täter- und Gruppenverhalten, den Sachverhalt, insbesondere die Tatzeit, den Tatort, die Begehungsweise, die angegriffenen Objekte, Besonderheiten sowie die verletzten Strafnormen und getroffene Maßnahmen gegenseitig mitteilen, soweit dies für die Aufklärung und Verfolgung von Straftaten der organisierten Kriminalität oder zur Abwehr einer im Einzelfall bestehenden erheblichen Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist;

4. auf Ersuchen die nach dem Recht der jeweils ersuchten Vertragspartei zulässigen Maßnahmen durchführen;
5. bei Ermittlungen durch aufeinander abgestimmte polizeiliche Maßnahmen und gegenseitige personelle, materielle und organisatorische Unterstützung zusammenwirken;
6. Erfahrungen und Informationen, insbesondere über gebräuchliche Methoden der transnationalen Kriminalität sowie besondere, neue Formen der Straftatbegehung austauschen;
7. kriminalistisch-kriminologische Forschungsergebnisse austauschen;
8. einander Muster von Gegenständen, die aus Straftaten erlangt oder für diese verwendet worden sind oder mit welchen Mißbrauch getrieben wird, zur Verfügung stellen;
9. einen Austausch zur gemeinsamen oder gegenseitigen Fortbildung von Fachleuten vornehmen und Studienaufenthalte von Mitarbeitern zur Qualifizierung für die Bekämpfung der organisierten Kriminalität ermöglichen;
10. nach Bedarf im Rahmen konkreter Ermittlungsverfahren zur Vorbereitung und Durchführung gemeinsamer Maßnahmen Arbeitstreffen abhalten.

Artikel 7

Ist eine Vertragspartei der Ansicht, daß die Erfüllung eines Ersuchens oder die Durchführung einer Kooperationsmaßnahme geeignet ist, die eigenen Hoheitsrechte zu beeinträchtigen, die eigene Sicherheit oder andere wesentliche Interessen zu gefährden oder gegen Grundsätze der eigenen Rechtsordnung zu verstoßen, so kann sie die Unterstützung beziehungsweise die Kooperationsmaßnahme insoweit ganz oder teilweise verweigern oder von bestimmten Bedingungen oder Auflagen abhängig machen.

Artikel 8

Soweit aufgrund dieses Abkommens nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts personenbezogene Daten übermittelt werden, gelten die nachfolgenden Bestimmungen unter Beachtung der für jede Vertragspartei geltenden Rechtsvorschriften:

1. Die Nutzung der Daten durch den Empfänger ist nur zu dem angegebenen Zweck und zu den durch die übermittelnde Stelle vorgeschriebenen Bedingungen zulässig.
2. Der Empfänger unterrichtet die übermittelnde Stelle auf Ersuchen über die Verwendung der übermittelten Daten und über die dadurch erzielten Ergebnisse.
3. Personenbezogene Daten dürfen ausschließlich an Polizei- und Justizbehörden sowie an sonstige für die Verhütung und Verfolgung von Straftaten zuständige öffentliche Stellen übermittelt werden. Die weitere Übermittlung an andere Stellen und die Verwendung der übermittelten Daten für einen anderen als den angegebenen Zweck dürfen nur mit vorheriger Zustimmung der übermittelnden Stelle erfolgen.
4. Die übermittelnde Stelle ist verpflichtet, auf die Richtigkeit der zu übermittelnden Daten sowie auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den mit der Übermittlung verfolgten Zweck zu achten. Dabei sind die nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geltenden Übermittlungsverbote zu beachten. Die Übermittlung personenbezogener Daten unterbleibt, soweit Grund zu der Annahme besteht, daß dadurch gegen den Zweck eines innerstaatlichen Gesetzes verstoßen würde oder schutzwürdige Interessen der betroffenen Personen beeinträchtigt würden. Erweist sich, daß unrichtige Daten oder Daten, die nicht übermittelt werden durften, übermittelt worden sind, so ist dies dem Empfänger unverzüglich mitzuteilen. Er ist verpflichtet, die Berichtigung oder Vernichtung vorzunehmen.

5. Dem Betroffenen ist auf Antrag über die zu seiner Person vorhandenen Informationen sowie über den vorgesehenen Verwendungszweck Auskunft zu erteilen. Eine Verpflichtung zur Auskunftserteilung besteht nicht, soweit eine Abwägung ergibt, daß das öffentliche Interesse, die Auskunft nicht zu erteilen, das Interesse des Betroffenen an der Auskunftserteilung überwiegt. Das Recht des Betroffenen auf Auskunftserteilung richtet sich im übrigen nach dem innerstaatlichen Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Auskunft beantragt wird.
6. Die übermittelnde Stelle weist bei der Übermittlung auf die nach ihrem Recht geltenden Löschungsfristen hin. Unabhängig von diesen Fristen sind die übermittelten personenbezogenen Daten zu löschen, sobald sie für den Zweck, für den sie übermittelt worden sind, nicht mehr erforderlich sind.
7. Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die Übermittlung und den Empfang von personenbezogenen Daten aktenkundig zu machen.
8. Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die übermittelten personenbezogenen Daten wirksam gegen unbefugten Zugang, unbefugte Veränderung und unbefugte Bekanntgabe zu schützen.

Artikel 9

Die Vorschriften über die justitielle Rechtshilfe in Strafsachen sowie über die Amts- und Rechtshilfe in Fiskalsachen bleiben von diesem Abkommen unberührt.

Artikel 10

Zum Zweck der Umsetzung dieses Abkommens werden alle Kontakte unmittelbar zwischen den jeweils zuständigen Zentralstellen und den von diesen benannten Experten stattfinden.

Zentralstellen sind:

auf seiten der Bundesrepublik Deutschland

- das Bundesministerium des Innern,
- das Bundesministerium für Gesundheit,
- das Bundeskriminalamt,
- die Grenzschutzdirektion,
- das Zollkriminalamt;

auf seiten der Kirgisischen Republik

- das Ministerium des Innern,
- das Ministerium für nationale Sicherheit,
- das Ministerium für Gesundheitswesen,
- die Staatliche Zollinspektion bei der Regierung der Kirgisischen Republik.

Artikel 11

Die Vertragsparteien können weitere Einzelheiten der in den Artikeln 1 bis 6 vereinbarten Zusammenarbeit in gesonderten Vereinbarungen festlegen.

Artikel 12

Durch dieses Abkommen werden in zweiseitigen oder mehrseitigen Übereinkünften enthaltene Rechte und Verpflichtungen der Vertragsparteien nicht berührt.

Artikel 13

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Als Tag des Inkrafttretens wird der Tag des Eingangs der letzten Notifikation angesehen.

Artikel 14

Dieses Abkommen wird für die Dauer von zehn Jahren geschlossen. Danach verlängert sich die Geltungsdauer jeweils um zehn weitere Jahre, sofern das Abkommen nicht von einer Vertragspartei durch Notifikation gekündigt wird. Die Kündigung wird sechs Monate nach dem Zeitpunkt wirksam, zu dem sie der anderen Vertragspartei zugegangen ist.

Artikel 15

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 13. Juni 1989 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Zusammenarbeit beim Kampf gegen den Mißbrauch von Suchtstoffen und psychotropen Stoffen und deren unerlaubten Verkehr im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Kirgisischen Republik außer Kraft.

Geschehen zu Bischkek am 2. Februar 1998 in zwei Urschriften, jede in deutscher und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Hans von Ploetz

Für die Regierung der Kirgisischen Republik

Omurbek Alymbekovitsch Kutujew

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. – Druck: M. DuMont Schauberg, Köln
Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH., Postfach 10 05 34, 50445 Köln

Telefon: (02 21) 9 76 68-0, Telefax: (02 21) 9 76 68-3 36

E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de

Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 45,00 €. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,40 € zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 2002 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Konto der Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. (Kto.-Nr. 399-509) bei der Postbank Köln (BLZ 370 100 50) oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 6,65 € (5,60 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 7,25 €.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

Protokoll
zum Abkommen vom 2. Februar 1998
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Kirgisischen Republik
über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität
sowie des Terrorismus und anderer Straftaten von erheblicher Bedeutung

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Kirgisischen Republik –

haben zu Artikel 8 Ziffer 3 Satz 2 des vorgenannten Abkommens aus Anlaß der Unterzeichnung folgendes erklärt:

Es besteht Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien, daß die Regierung der Kirgisischen Republik ihre generelle Zustimmung zur weiteren Übermittlung personenbezogener Daten an andere deutsche Stellen und zur Verwendung für andere Zwecke als den Vertragszweck erteilt hat, sofern nach deutschem Recht eine gesetzliche Mitteilungspflicht besteht. Solche Mitteilungspflichten bestehen nach § 18 Absatz 1 des Bundesverfassungsschutzgesetzes, § 10 Absatz 1 des Gesetzes über den Militärischen Abschirmdienst und nach § 8 Absatz 2 des Gesetzes über den Bundesnachrichtendienst.

Dieses Protokoll tritt in Kraft mit Inkrafttreten des vorgenannten Abkommens.

Geschehen zu Bischkek am 2. Februar 1998 in zwei Urschriften, jede in deutscher und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Hans von Ploetz

Für die Regierung der Kirgisischen Republik

Omurbek Alymbekovitsch Kutujew