

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B**

RICHTLINIE 97/70/EG DES RATES

vom 11. Dezember 1997

über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr

(ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Richtlinie 1999/19/EG der Kommission vom 18. März 1999	L 83	48	27.3.1999
► <u>M2</u>	Richtlinie 2002/35/EG der Kommission vom 25. April 2002	L 112	21	27.4.2002
► <u>M3</u>	Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002	L 324	53	29.11.2002
► <u>M4</u>	Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009	L 87	109	31.3.2009



RICHTLINIE 97/70/EG DES RATES

vom 11. Dezember 1997

über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Gemeinschaftsmaßnahmen im Bereich des Seeverkehrs sollten auf eine Erhöhung der Sicherheit auf See abzielen.
- (2) Das Torremolinos-Protokoll zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 (nachstehend „Torremolinos-Protokoll“ genannt) wurde am 2. April 1993 verabschiedet.
- (3) Die gemeinschaftsweite Anwendung dieses Protokolls auf Fischereifahrzeuge, die die Flagge eines Mitgliedstaates führen oder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind oder ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaates anlanden, wird die Sicherheit dieser Fahrzeuge verbessern, da die Einhaltung des vom Protokoll vorgeschriebenen Sicherheitsstandards in verschiedenen einzelstaatlichen Regelwerken noch nicht vorgeschrieben ist. Ein solcher gemeinsamer Sicherheitsstandard wird durch eine Harmonisierung der unterschiedlichen Sicherheitsanforderungen der einzelnen Mitgliedstaaten sicherstellen, daß der Wettbewerb bei Fischereifahrzeugen, die in demselben Gebiet im Einsatz sind, auf gleicher Grundlage stattfindet, ohne daß die Sicherheit geschmälert würde.
- (4) Insbesondere vor dem Hintergrund des Binnenmarktes ist ein Tätigwerden auf Gemeinschaftsebene das wirksamste Mittel, um bei Fischereifahrzeugen in der gesamten Gemeinschaft für einen gemeinsamen Sicherheitsstandard zu sorgen.
- (5) Eine Richtlinie des Rates ist hierfür die geeignete Rechtsform, da sie den Rahmen für eine einheitliche und verbindliche Anwendung der Sicherheitsanforderungen durch die Mitgliedstaaten vorgibt und gleichzeitig jedem Mitgliedstaat die Wahl der Form und der Mittel überläßt, die mit seiner innerstaatlichen Rechtsordnung am besten vereinbar sind.
- (6) Mehrere wichtige Kapitel des Protokolls gelten nur für Fischereifahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr. Würde der Geltungsbereich des Protokolls in der Gemeinschaft auf diese Fahrzeuge beschränkt, so entstünde eine Sicherheitslücke zwischen diesen Fahrzeugen und kleineren Fischereifahrzeugen mit einer Länge zwischen 24 und 45 Metern; dies würde eine Wettbewerbsverzerrung bewirken.
- (7) In Artikel 3 Absatz 4 des Protokolls ist vorgesehen, daß die Vertragsparteien bestimmen, welche Regeln, für die eine Längenbegrenzung von 24 Metern angegeben ist, insgesamt oder teil-

⁽¹⁾ ABl. C 292, 4.10.1996, S. 29.

⁽²⁾ ABl. C 66, 3.3.1997, S. 31.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 24. April 1997 (AbI. C 150, 19.5.1997, S. 30), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 30. Juni 1997 (AbI. C 246, 12.8.1997, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 6. November 1997 (AbI. C 358, 24.11.1997).

▼B

weise auf Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge angewendet werden sollten, deren Länge 24 Meter oder mehr beträgt, aber die vorgegebene Längenbegrenzung unterschreitet. Gemäß Artikel 3 Absatz 5 des Protokolls sollen sich die Vertragsparteien bemühen, für diese Fischereifahrzeuge, die in derselben Region im Einsatz sind, einheitliche Normen zu erstellen.

- (8) Zur Erhöhung der Sicherheit und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen muß das Ziel darin bestehen, die Sicherheitsbestimmungen dieser Richtlinie auf alle Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr anzuwenden, die in den Fischereizonen der Gemeinschaft im Einsatz sind, und zwar unabhängig davon, welche Flagge sie führen. Dieses Ziel muß für Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines Drittstaates, die in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind oder ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaates anlanden, nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts erreicht werden.
- (9) Die einschlägigen Bestimmungen der im Rahmen der gemeinschaftlichen Sozialpolitik verabschiedeten Richtlinien des Rates müssen auch weiterhin gelten.
- (10) Aus allen diesen Gründen sollten die Mitgliedstaaten auf alle neuen und, soweit vorgeschrieben, auf alle vorhandenen Fischereifahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr die Bestimmungen der Anlage zum Torremolinos-Protokoll anwenden, wobei sie den einschlägigen Bestimmungen des Anhangs I dieser Richtlinie Rechnung tragen. Die Mitgliedstaaten sollten ferner die Bestimmungen der Kapitel IV, V, VII und IX der Anlage zum Torremolinos-Protokoll in der gemäß Anhang II dieser Richtlinie angepaßten Fassung auf alle neuen Fahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr, aber weniger als 24 Meter Länge, die ihre Flagge führen, anwenden.
- (11) Besondere Anforderungen, wie sie in Anhang III dargelegt sind, können aufgrund besonderer regionaler Gegebenheiten, wie z. B. geographische und klimatische Bedingungen, gerechtfertigt sein. Entsprechende Bestimmungen wurden für den Einsatz in der nördlichen bzw. südlichen Zone entwickelt.
- (12) Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit sollten Fahrzeuge unter der Flagge eines Mitgliedstaates den spezifischen Anforderungen des Anhangs IV genügen.
- (13) Fischereifahrzeugen unter der Flagge eines Drittstaates sollte es nicht gestattet sein, in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates eingesetzt zu werden oder ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaates anzulanden und somit mit Fahrzeugen unter der Flagge des Mitgliedstaates in Wettbewerb zu treten, sofern ihr Flaggenstaat nicht bescheinigt hat, daß sie die technischen Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllen.
- (14) An Bord von Fischereifahrzeugen befindliche Schiffsausrüstung, die den Anforderungen der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung ⁽¹⁾ entspricht, gilt automatisch als konform mit den besonderen Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie für eine solche Ausrüstung, da die Anforderungen der genannten Richtlinie mindestens denen des Torremolinos-Protokolls und der vorliegenden Richtlinie gleichwertig sind.
- (15) Die Mitgliedstaaten könnten örtliche Gegebenheiten antreffen, die die Anwendung spezifischer Sicherheitsmaßnahmen auf alle Fischereifahrzeuge, die in einem bestimmten Gebiet im Einsatz sind, rechtfertigen. Sie könnten es auch als angezeigt erachten, Ausnahmen von den Bestimmungen der Anlage zum Torremoli-

⁽¹⁾ ABl. L 46, 17.2.1997, S. 25.

▼B

nos-Protokoll oder gleichwertige Anforderungen festzulegen. Sie sollten — vorbehaltlich einer Kontrolle im Rahmen des Ausschußverfahrens — berechtigt sein, derartige Maßnahmen zu treffen.

- (16) Zur Zeit gibt es keine einheitlichen internationalen technischen Normen für die Festigkeit des Schiffskörpers, die Haupt- und Hilfsmaschinen oder die elektrischen und automatischen Anlagen von Fischereifahrzeugen. Derartige Normen könnten entsprechend den Regeln anerkannter Organisationen oder einzelstaatlicher Verwaltungen festgelegt werden.
- (17) Zur Kontrolle der tatsächlichen Umsetzung und Anwendung dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten Überprüfungen vornehmen und für Fischereifahrzeuge, die den besonderen Anforderungen dieser Richtlinie genügen, ein Übereinstimmungszeugnis ausstellen.
- (18) Im Interesse einer uneingeschränkten Anwendung dieser Richtlinie und in Übereinstimmung mit dem Verfahren gemäß Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls sollten Fischereifahrzeuge der Hafenstaatkontrolle unterliegen. Ein Mitgliedstaat kann gegebenenfalls an Bord von Fischereifahrzeugen von Drittländern, die sich in einem seiner Häfen befinden und weder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind noch ihren Fang in den Häfen eines Mitgliedstaates anlanden, Kontrollen vornehmen, um zu überprüfen, ob sie dem Protokoll entsprechen, sobald dieses in Kraft getreten ist.
- (19) Es ist erforderlich, daß ein Ausschuß aus Vertretern der Mitgliedstaaten die Kommission bei der Durchführung dieser Richtlinie unterstützt. Der Ausschuß, der mit Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern ⁽¹⁾, eingesetzt wurde, kann diese Aufgabe übernehmen.
- (20) Im Interesse einer einheitlichen Anwendung dieser Richtlinie können bestimmte Vorschriften im Rahmen dieses Ausschusses angepaßt werden, um einschlägigen internationalen Entwicklungen Rechnung zu tragen.
- (21) Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) sollte gemäß Artikel 3 Absatz 5 des Torremolinos-Protokolls über diese Richtlinie unterrichtet werden.
- (22) Um die uneingeschränkte Anwendung dieser Richtlinie sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten ein System von Sanktionen festlegen, die bei einem Verstoß gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Bestimmungen verhängt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

- (1) Zweck dieser Richtlinie ist es, Sicherheitsbestimmungen für hochseetüchtige Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr festzulegen, und zwar sowohl für neue als auch, soweit die Anlage zum Torremolinos-Protokoll für diese gilt, für vorhandene Fahrzeuge, die
- die Flagge eines Mitgliedstaates führen und in der Gemeinschaft registriert sind oder

⁽¹⁾ ABl. L 247, 5.10.1993, S. 19. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/39/EG (ABl. L 196, 7.8.1996, S. 7).

▼B

- in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind oder
- ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaates anlanden.

Diese Richtlinie gilt nicht für Wassersportfahrzeuge, die die Fangtätigkeit nicht gewerblich ausüben.

(2) Diese Richtlinie berührt nicht die Bestimmungen der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz ⁽¹⁾ und die dazugehörigen Einzelrichtlinien, insbesondere nicht die Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen (13. Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG) ⁽²⁾.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Fischereifahrzeug“ bzw. „Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
2. „neues Fischereifahrzeug“ ein Fischereifahrzeug, für das
 - a) am oder nach dem 1. Januar 1999 der Bau- oder Umbauftrag erteilt wird oder
 - b) der Bau- oder Umbauftrag vor dem 1. Januar 1999 erteilt worden ist und das frühestens drei Jahre nach diesem Zeitpunkt geliefert wird oder,
 - c) falls kein Bauauftrag vorliegt, am oder nach dem 1. Januar 1999
 - der Kiel gelegt wird,
 - der für ein bestimmtes Schiff erkennbare Bau begonnen wird oder
 - die Montage von mindestens 50 t oder 1 v.H. des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
3. „vorhandenes Fischereifahrzeug“ ein Fischereifahrzeug, das kein neues Fischereifahrzeug ist;
4. „Torremolinos-Protokoll“ das Torremolinos-Protokoll von 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 zusammen mit dessen Änderungen;
5. „Zeugnis“ das Konformitätszeugnis, auf das in Artikel 6 Bezug genommen wird;
6. „Länge“, sofern nicht etwas anderes bestimmt ist, 96 v.H. der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v.H. der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, bzw., wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen mit Kielfall verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie;
7. „im Einsatz“ mit dem Fang oder mit dem Fang und der Verarbeitung von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres beschäftigt, unbeschadet des Rechts auf friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer

⁽¹⁾ ABl. L 183, 29.6.1989, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 307, 13.12.1993, S. 1.

▼B

und der Freiheit der Schifffahrt in der ausschließlichen Wirtschaftszone von 200 Meilen;

8. „anerkannte Organisation“ eine Organisation, die gemäß Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden ⁽¹⁾ anerkannt ist.

*Artikel 3***Allgemeine Anforderungen**

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß die Vorschriften der Anlage zum Torremolinos-Protokoll auf Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge angewendet werden, sofern in Anhang I dieser Richtlinie nichts anderes bestimmt ist.

Sofern in dieser Richtlinie nicht etwas anderes bestimmt ist, müssen vorhandene Fischereifahrzeuge den einschlägigen Bestimmungen der Anlage zum Torremolinos-Protokoll spätestens am 1. Juli 1999 genügen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Anforderungen der Kapitel IV, V, VII und IX der Anlage zum Torremolinos-Protokoll, die für Fahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr gelten, auch auf neue Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, die ihre Flagge führen, angewandt werden, sofern in Anhang II dieser Richtlinie nichts anderes bestimmt ist.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten jedoch, daß Fahrzeuge, die ihre Flagge führen und in bestimmten Gebieten im Einsatz sind, den Bestimmungen des Anhangs III für die betreffenden Gebiete genügen.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß Fahrzeuge, die ihre Flagge führen, den besonderen Sicherheitsanforderungen des Anhangs IV genügen.

(5) Die Mitgliedstaaten untersagen Fischereifahrzeugen unter der Flagge eines Drittstaates den Einsatz in ihren inneren Gewässern oder ihrem Küstenmeer oder die Anlandung ihres Fangs in ihren Häfen, es sei denn, die Verwaltung ihres Flaggenstaates hat ihnen bescheinigt, daß sie die Anforderungen der Absätze 1, 2, 3 und 4 sowie des Artikels 5 erfüllen.

(6) Schiffsausrüstung, die in Anhang A.1 der Richtlinie 96/98/EG aufgeführt ist und deren Anforderungen genügt, gilt, wenn sie in Erfüllung der Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie an Bord von Fischereifahrzeugen vorhanden ist, automatisch als konform mit diesen Bestimmungen, unabhängig davon, ob diese Bestimmungen vorschreiben, daß die Ausrüstung zugelassen sein und Prüfungen ohne Beanstandungen seitens der Verwaltung des Flaggenstaates bestanden haben muß.

*Artikel 4***Besondere Anforderungen, Befreiungen und gleichwertiger Ersatz**

(1) Ist ein Mitgliedstaat oder eine Gruppe von Mitgliedstaaten der Auffassung, daß in bestimmten, durch besondere örtliche Gegebenheiten oder Schiffseigenheiten bedingten Situationen besondere Sicherheitsvorschriften für Fischereifahrzeuge, die in einem bestimmten Gebiet im Einsatz sind, notwendig sind, und ist die Notwendigkeit dafür erwiesen, kann dieser Mitgliedstaat bzw. diese Gruppe von Mitgliedstaaten nach dem Verfahren des Absatzes 4 solche besonderen Sicherheitsvorschriften erlassen, um den besonderen örtlichen Gegebenheiten, wie Art und klimatische Bedingungen der Gewässer, in denen diese Fahrzeuge im

⁽¹⁾ ABl. L 319, 12.12.1994, S. 20.

▼B

Einsatz sind, Länge der Fahrten oder Eigenheiten der Fahrzeuge, wie Baumaterial, Rechnung zu tragen.

Die erlassenen Vorschriften werden in Anhang III aufgenommen.

(2) Für den Erlaß von Befreiungsvorschriften nach dem Verfahren des Absatzes 4 wenden die Mitgliedstaaten Regel 3 Absatz 3 des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll an.

(3) Die Mitgliedstaaten können nach dem Verfahren des Absatzes 4 Regelungen erlassen, die gemäß Regel 4 Absatz 1 des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll einen gleichwertigen Ersatz gestatten.

(4) Macht ein Mitgliedstaat von den Absätzen 1, 2 oder 3 Gebrauch, so gilt folgendes Verfahren:

- a) Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die von ihm geplanten Regelungen, einschließlich der Einzelheiten, die zur Bestätigung, daß der Sicherheitsstandard in ausreichender Weise aufrechterhalten bleibt, notwendig sind.
- b) Wird ►**M4** nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren ◀ innerhalb von sechs Monaten nach der Unterrichtung entschieden, daß die geplanten Regelungen nicht gerechtfertigt sind, so kann der betreffende Mitgliedstaat aufgefordert werden, die geplanten Maßnahmen zu ändern oder nicht zu erlassen.
- c) Die erlassenen Regelungen werden in den einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften aufgeführt und der Kommission mitgeteilt, die die übrigen Mitgliedstaaten über alle Einzelheiten unterrichtet.
- d) Die Regelungen müssen für alle Fischereifahrzeuge gelten, die unter den gleichen im einzelnen angegebenen Bedingungen im Einsatz sind, und zwar ohne Diskriminierung aufgrund der Flagge des Fischereifahrzeugs oder der Staatsangehörigkeit des Betreibers.
- e) Die Vorschriften nach Absatz 2 gelten nur so lange, wie das Fischereifahrzeug unter den im einzelnen angegebenen Bedingungen im Einsatz ist.

*Artikel 5***Entwurfs-, Bau- und Instandhaltungsbestimmungen**

Für Entwurf, Bau und Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen eines Fischereifahrzeugs sind die zum Bauzeitpunkt geltenden Bestimmungen maßgeblich, die von einer anerkannten Organisation für die Klassifizierung vorgegeben oder von einer Behörde angewendet werden.

Bei neuen Fischereifahrzeugen müssen diese Bestimmungen mit den Verfahrensvorschriften und den Bedingungen des Artikels 14 Absatz 2 der Richtlinie 94/57/EG im Einklang stehen.

*Artikel 6***Besichtigungen und Zeugnisse**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen Fischereifahrzeugen, die ihre Flagge führen und den Anforderungen der Artikel 3 und 5 genügen, ein Zeugnis über ihre Konformität mit dieser Richtlinie, zusätzlich ein Ausrüstungsverzeichnis und gegebenenfalls ein Ausnahmezeugnis aus. Das Konformitätszeugnis, das Ausrüstungsverzeichnis und das Ausnahmezeugnis müssen die in Anhang V festgelegte Form haben. Die Zeugnisse werden von der Verwaltung des Flaggenstaates oder einer in ihrem Auftrag handelnden anerkannten Organisation nach der erstmaligen Besichtigung ausgestellt, die von den ausschließlich zuständigen Besichtigern der Verwaltung des Flaggenstaates selbst oder denen einer anerkannten Organisation oder denen des Mitgliedstaates, der vom Flaggen-

▼B

staat eine Genehmigung zur Durchführung von Besichtigungen erhalten hat, gemäß Regel 6 Absatz 1 Buchstabe a) des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll durchgeführt wird.

(2) Die Geltungsdauer der in Absatz 1 genannten Zeugnisse darf die in Regel 11 des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll festgelegte Geltungsdauer nicht überschreiten. Das Konformitätszeugnis wird nach einer regelmäßigen Besichtigung gemäß Regel 6 des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll erneuert.

*Artikel 7***Kontrolle**

(1) Bei Fischereifahrzeugen, die in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind oder einen Fang in dessen Häfen anlanden und die nicht Fischereifahrzeuge unter der Flagge dieses Mitgliedstaates sind, überprüft der Mitgliedstaat im Einklang mit Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls und ohne Diskriminierung aufgrund der Flagge des Fischereifahrzeugs oder der Staatsangehörigkeit des Betreibers, ob sie den Anforderungen dieser Richtlinie genügen.

(2) Bei Fischereifahrzeugen, die weder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind noch einen Fang in den Häfen eines Mitgliedstaates anlanden und die Flagge eines anderen Mitgliedstaates führen, überprüft der Mitgliedstaat, wenn sich diese Fischereifahrzeuge in seinen Häfen befinden, im Einklang mit Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls und ohne Diskriminierung aufgrund der Flagge des Fischereifahrzeugs oder der Staatsangehörigkeit des Betreibers, ob sie den Anforderungen dieser Richtlinie genügen.

(3) Bei Fischereifahrzeugen, die weder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind noch einen Fang in den Häfen eines Mitgliedstaates anlanden und die Flagge eines Drittstaates führen, überprüft der Mitgliedstaat, wenn sich diese Fischereifahrzeuge in seinen Häfen befinden, im Einklang mit Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls, ob sie den Anforderungen des Torremolinos-Protokolls genügen, sobald dieses in Kraft getreten ist.

*Artikel 8***Anpassungen****▼M4**

Folgende Anpassungen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 9 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen:

- a) Es können Bestimmungen erlassen und aufgenommen werden, die sich auf Folgendes beziehen:
 - eine harmonisierte Auslegung der Bestimmungen der Anlage zum *Torremolinos*-Protokoll, die in das Ermessen der Verwaltungen der einzelnen Vertragsparteien gestellt worden sind, soweit dies erforderlich ist, um ihre einheitliche Anwendung in der Gemeinschaft zu gewährleisten;
 - die Anwendung dieser Richtlinie, ohne ihren Geltungsbereich auszudehnen.
- b) Die Artikel 2, 3, 4, 6 und 7 dieser Richtlinie können angepasst und ihre Anhänge geändert werden, um den Änderungen des *Torremolinos*-Protokolls, die nach Erlass dieser Richtlinie in Kraft treten, in dieser Richtlinie Rechnung zu tragen.

▼M3

Änderungen an den in Artikel 2 Absatz 4 genannten internationalen Instrumenten können nach Artikel 5 der Verordnung (EG)

▼ M3

Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) ⁽¹⁾ vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

▼ M4*Artikel 9***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽²⁾ unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf zwei Monate festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

▼ B*Artikel 10***Unterrichtung der IMO**

Der Vorsitz des Rates und die Kommission unterrichten die Internationale Seeschifffahrts-Organisation über den Erlaß dieser Richtlinie und nehmen hierbei Bezug auf Artikel 3 Absatz 5 des Torremolinos-Protokolls.

*Artikel 11***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Sanktionen angewendet werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

*Artikel 12***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Januar 1999 in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle innerstaatlichen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼B

fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 13

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 14

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼ M2

ANHANG I

Anpassung von Bestimmungen der Anlage zum Torremolinos-Protokoll von 1993 zwecks Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 97/70/EG des Rates

Im Sinne dieser Anlage bedeutet:

1. Neues am oder nach dem 1. Januar 2003 gebautes Fischereifahrzeug ein neues Fischereifahrzeug, für welches:
 - a) am oder nach dem 1. Januar 2003 der Bauauftrag oder ein größerer Umbauftrag erteilt worden ist oder
 - b) der Bauauftrag oder ein größerer Umbauftrag vor dem 1. Januar 2003 erteilt worden ist und das mindestens drei Jahre nach diesem Datum abgeliefert wird oder
 - c) in Ermangelung eines Bauauftrages am oder nach dem 1. Januar 2003:
 - der Kiel gelegt ist oder
 - der für ein bestimmtes Schiff erkennbare Bau begonnen hat oder
 - die Montage von mindestens 50 Tonnen oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert geringer ist.

TEIL A**Anpassungen zwecks Anwendung auf alle durch die Richtlinie erfassten Fischereifahrzeuge außer neuen am oder nach dem 1. Januar 2003 gebauten Fischereifahrzeugen****KAPITEL I: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN****Regel 2: Begriffsbestimmungen**

Nummer 1 Die Begriffsbestimmung für „neues Fahrzeug“ unter Nummer 1 wird durch die Begriffsbestimmung für „neues Fischereifahrzeug“ in Artikel 2 der Richtlinie ersetzt.

KAPITEL V: BRANDSCHUTZ, FEUERANZEIGE, FEUERLÖSCHUNG UND BRANDBEKÄMPFUNG**Regel 2: Begriffsbestimmungen**

Nummer 2 „Normal-Brandversuch“ wird in Bezug auf die genormte Temperaturkurve am Ende wie folgt geändert:

„... Die genormte Zeit-Temperaturkurve wird durch eine gleichmäßige Kurve bestimmt, die durch folgende Punkte verläuft, die die Temperatur im Ofeninneren angeben:

— Anfangstemperatur im Ofeninneren:	20 °C
— nach Ablauf der ersten 5 Minuten:	576 °C
— nach Ablauf der ersten 10 Minuten:	679 °C
— nach Ablauf der ersten 15 Minuten:	738 °C
— nach Ablauf der ersten 30 Minuten:	841 °C
— Nach Ablauf der ersten 60 Minuten:	945 °C.“

KAPITEL VII: RETTUNGSMITTEL UND -VORRICHTUNGEN**Regel 1: Anwendungsbereich**

Nummer 2 erhält folgende Fassung: „Die Regeln 13 und 14 finden auch auf vorhandene Fischereifahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr Anwendung, sofern die Verwaltung die Durchführung der Vorschriften dieser Regeln bis zum 1. Februar 1999 zurückstellen kann.“

▼ M2**Regel 13: Funkrettungsmittel**

Nummer 2 erhält folgende Fassung: „UKW-Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen), mit denen vorhandene Fahrzeuge ausgerüstet worden sind und die den von der Organisation angenommenen Leistungsnormen nicht entsprechen, können von der Verwaltung bis zum 1. Februar 1999 zugelassen werden, wenn sie nach Auffassung der Verwaltung zusammen mit zugelassenen UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) verwendet werden können.“

KAPITEL IX: FUNKVERKEHR**Regel 1: Anwendungsbereich**

Nummer 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Bei vorhandenen Fahrzeugen kann die Verwaltung die Durchführung der Vorschriften jedoch bis zum 1. Februar 1999 zurückstellen.“

Regel 3: Befreiungen

Nummer 2 Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

„wenn das Fahrzeug vor dem 1. Februar 2001 auf Dauer außer Dienst gestellt wird.“

TEIL B**Anpassungen zwecks Anwendung auf neue am oder nach dem 1. Januar 2003 gebaute Fischereifahrzeuge**

Der bestehende Wortlaut der nachstehenden Regeln erhält folgende Fassung:

KAPITEL I: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**Regel 2: Begriffsbestimmungen**

Unterabsatz 22 Buchstabe a) Ziffer ii)

Bei Fahrzeugen unter 45 m Länge muss das Schott in einem Abstand von mindestens 5 v. H. der Schiffslänge, höchstens aber von 1,35 Meter + 5 v. H. der Schiffslänge vom vorderen Lot angeordnet sein.

Regel 6: Besichtigungen

Unterabsatz 1 Buchstabe c)

Zusätzlich zu der in Unterabschnitt b) Ziffer i) vorgeschriebenen regelmäßigen Besichtigung erfolgen Zwischenbesichtigungen der Bauausführung oder der Maschinenanlage des Fahrzeugs in Abständen von zwei Jahren plus/minus drei Monaten bei aus anderen Materialien als Holz gebauten Fahrzeugen und in von der Verwaltung festzulegenden Zeitabständen bei aus Holz gebauten Fahrzeugen. Diese Besichtigung hat ebenfalls die Gewähr dafür zu bieten, dass keine Änderungen vorgenommen wurden, welche die Sicherheit des Fahrzeugs oder der Besatzung nachteilig beeinflussen könnten.

KAPITEL II: BAUART WASSERDICHTIGKEIT UND AUSTRÜSTUNG**Regel 1: Bauart**

Nummer 1

Festigkeit und Bauart des Schiffskörpers, der Aufbauten, Deckshäuser, Maschinenschächte, Niedergänge und sonstiger Bauten und Fahrzeugausrüstungen müssen allen vorhersehbaren Bedingungen des beabsichtigten Einsatzes ausreichend standhalten und den Vorschriften einer anerkannten Organisation entsprechen.

Regel 2: Wasserdichte Türen

Nummer 1

Die Anzahl der nach Regel 1 Absatz 3 erforderlichen Öffnungen in wasserdichten Schotten muss so gering gehalten sein, wie es die allgemeinen Anordnungen und die Einsatzerfordernisse des Fahrzeugs zulassen; die Öffnungen müssen mit wasserdichten Schließvorrichtungen versehen sein, die den Vorschriften einer

▼ M2

anerkannten Organisation entsprechen. Wasserdichte Türen müssen die gleiche Festigkeit haben wie die angrenzende undurchbrochene Bauausführung.

Regel 2: Wasserdichte Türen

Unterabsatz 3 Buchstabe a)

Auf Fahrzeugen von 45 m und mehr Länge sind die wasserdichten Türen Schiebetüren:

in Räumen, in denen sie auf See geöffnet werden sollen, wenn sie so angebracht sind, dass ihre Sülle unter der Tiefladelinie liegen, sofern die Verwaltung unter Berücksichtigung der Art und des Betriebes des Fahrzeugs dies nicht für undurchführbar oder unnötig hält.

Seitens eines Mitgliedstaates zugelassene Ausnahmen von dieser Regel unterliegen dem Verfahren nach Artikel 4 dieser Richtlinie.

Regel 5: Luken

Nummer 3

Die Anordnungen zur wetterdichten Sicherung der hölzernen Lukendeckel müssen den Normen in Regeln 14 und 15 von Anhang I des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 entsprechen ⁽¹⁾.

Regel 9: Lüfter

Nummer 1

Bei Fahrzeugen von 45 m und mehr Länge beträgt die Höhe der Lüftersülle über Deck, mit Ausnahme der Maschinenraumlüftersülle, mindestens 900 Millimeter auf dem Arbeitsdeck und mindestens 760 Millimeter auf dem Aufbaudeck. Bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge beträgt die Höhe dieser Sülle 760 Millimeter bzw. 450 Millimeter. Die Höhe der Maschinenraumlüftersülle über Deck, die für die ständige Lüftung des Maschinenraums und, bei Bedarf, die sofortige Belüftung des Generatorraums dienen, muss allgemein Regel II/9(3) entsprechen. Wo dies wegen der Ausmaße und Anordnungen des Schiffes nicht durchführbar ist, können geringere Höhen, in keinem Fall jedoch unter 900 mm über dem Arbeitsdeck zugelassen werden, sofern wetterdichte Schließvorrichtungen gemäß Regel II/9(2) zusammen mit anderen geeigneten Anordnungen eine ununterbrochene angemessene Belüftung der Räume gewährleisten.

Regel 12: Runde und eckige Schiffsfenster

Nummer 6

Die Verwaltung kann in den seitlichen und hinteren Schotten der Deckshäuser auf oder über dem Arbeitsdeck runde und eckige Schiffsfenster ohne Blende zulassen, wenn sie überzeugt ist, dass die Sicherheit des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt wird, und unter Berücksichtigung der Vorschriften anerkannter Organisationen aufgrund der einschlägigen ISO-Normen.

Regel 15: Anker- und Vertäuausrüstung

Es sind Ankereinrichtungen vorzusehen, die sich schnell und zuverlässig bedienen lassen und aus Ankergerät, Ankerketten oder Drahtseilen, Stopperrn und einer Ankerwinde oder anderen Vorkehrungen zum Fallenlassen und Lichten des Ankers sowie zum Halten des Fahrzeugs vor Anker unter allen voraussehbaren Einsatzbedingungen bestehen. Die Fahrzeuge sind ferner mit angemessener Vertäuausrüstung zum zuverlässigen Vertäuen unter allen Betriebsbedingungen auszustatten. Die Anker- und Vertäuausrüstung muss den Bestimmungen einer anerkannten Organisation entsprechen.

KAPITEL III: STABILITÄT UND SEETÜCHTIGKEIT**Regel 1: Allgemeines**

Die Fahrzeuge müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie den Vorschriften dieses Kapitels unter den in Regel 7 bezeichneten Betriebsbedingungen entsprechen. Die Berechnungen der Kurven der aufrichtenden Hebelarme sind gemäß

⁽¹⁾ Internationales Freibord-Abkommen von 1966 entsprechend der Vereinbarung auf der Internationalen Freibord-Konferenz vom 5. April 1966, angenommen durch Entschliebung A.133(V) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 25. Oktober 1967.

▼ **M2**

dem IMO-Code über die Stabilität des unbeschädigten Schiffes (Intaktstabilität) für alle Schiffstypen ⁽¹⁾ anzustellen.

Regel 2: Stabilitätskriterien

Nummer 1

Es müssen folgende Mindeststabilitätskriterien erfüllt werden, sofern die Verwaltung sich nicht davon überzeugt hat, dass aufgrund praktischer Erfahrungen abweichende Werte gerechtfertigt sind. Jede durch einen Mitgliedstaat zugelassene Abweichung von den vorgeschriebenen Mindeststabilitätskriterien muss dem Verfahren nach Artikel 4 dieser Richtlinie ⁽²⁾ entsprechen.

Unterabsatz 1 Buchstabe d)

Die metazentrische Anfangshöhe GM darf 350 Millimeter bei Eindeckfahrzeugen nicht unterschreiten. Bei Fahrzeugen mit vollständigem Aufbau kann die metazentrische Höhe mit Genehmigung der Verwaltung herabgesetzt werden; sie darf jedoch keinesfalls 150 Millimeter unterschreiten. Eine durch einen Mitgliedstaat zugelassene Herabsetzung der metazentrischen Höhe muss dem Verfahren nach Artikel 4 dieser Richtlinie entsprechen.

Nummer 3

Wird zur Einhaltung des Absatzes 1 Ballast verwendet, so müssen seine Art und Anordnung den Anforderungen der Verwaltung genügen. In Fahrzeugen unter 45 m Länge muss solcher Ballast fest sein. Fester Ballast muss aus Feststoffen bestehen und sicher im Fahrzeug befestigt sein. Die Verwaltung kann Flüssigballast in vollständig gefüllten Tanks zulassen, welche an keine Pumpanlage des Schiffes angeschlossen sind. Wird zur Einhaltung des Absatzes 1 Flüssigballast als fester Ballast verwendet, müssen die näheren Angaben dazu in der Konformitätsbescheinigung und im Stabilitätsbuch vermerkt sein.

Fester Ballast darf ohne Genehmigung der Verwaltung nicht umgestaut oder aus dem Schiff entfernt werden.

Regel 4: Besondere Fangmethoden

Fahrzeuge mit besonderen Fangmethoden, bei denen während der Fangarbeiten zusätzliche äußere Kräfte auf das Fahrzeug einwirken, müssen die Stabilitätskriterien der Regel 2 Nummer 1 erfüllen, die, falls erforderlich, auf Anforderung der Verwaltung entsprechend erhöht werden. Fahrzeuge, die Baumkurrenfischerei betreiben, müssen folgende erhöhte Stabilitätskriterien erfüllen:

a) die Kriterien für die Fläche unter der Kurve des aufrichtenden Hebelarms und für die aufrichtenden Hebelarme gemäß Regel 2 Nummer 1 Buchstabe a) und b) sind um 20 % zu erhöhen;

b) die metazentrische Höhe darf nicht weniger als 500 mm betragen

c) die Kriterien unter Buchstabe a) gelten nur für Fahrzeuge mit einer installierten Antriebsleistung bis einschließlich des nach der folgenden Formel gegebenen Wertes in Kilowatt:

— $N = 0,6 L_s^2$ für Schiffe bis zu 35 m Länge und

— $N = 0,7 L_s^2$ für Schiffe einer Länge von 37 m und mehr.

— Bei Schiffslängen zwischen diesen Werten wird der Koeffizient für L_s durch Interpolation zwischen 0,6 und 0,7 ermittelt.

— L_s ist die Länge über alles entsprechend dem Schiffsmessbrief.

Überschreitet die installierte Antriebsleistung die in den oben stehenden Formeln angegebene Antriebsleistung, werden die unter Buchstabe a) genannten Kriterien in direkter Entsprechung zu der höheren Antriebsleistung erhöht.

⁽¹⁾ Code über die Intaktstabilität aller in IMO-Regelwerken behandelten Schiffstypen, angenommen durch Entschließung A.749(18) vom 4. November 1993, geändert durch die Entschließung MSC.75(69).

⁽²⁾ Die Stabilitätskriterien für Offshore-Versorgungsschiffe in Nummer 4.5.6.2.1 bis 4.5.6.2.4 des IMO-Codes über die Intaktstabilität aller in IMO-Regelwerken behandelten Schiffstypen können als den Kriterien in Regel 2 Nummer 1 Buchstabe a) bis c) gleichwertig angesehen werden. Diese Gleichwertigkeit ist mit Zustimmung der Verwaltung nur für Fischereifahrzeuge zugrunde zu legen, deren Rumpfform der eines Offshore-Versorgungsschiffes gleicht.

▼ **M2**

Die oben angegebenen erhöhten Stabilitätskriterien für Baumkurren-Fischereifahrzeuge müssen unter den in Regel 7 Nummer 1 dieses Kapitels genannten Bedingungen zur Zufriedenheit der Verwaltung erfüllt sein.

Für die Berechnung der Stabilität ist davon auszugehen, dass die Bäume in einem Winkel von 45 Grad über der Waagerechten aufgestellt sind.

Regel 5: Starker Wind und Rollen

Die Fahrzeuge müssen in der Lage sein, den Auswirkungen von starkem Wind und Rollen bei entsprechendem Seegang standzuhalten, wobei die jahreszeitlich bedingten Wetterverhältnisse, der Seegang im Einsatzgebiet des Fahrzeugs sowie die Art des Fahrzeugs und seines Betriebs zu berücksichtigen sind. Die einschlägigen Berechnungen sind entsprechend dem IMO-Code über die Stabilität des unbeschädigten Schiffes (Intakstabilität) für alle Schiffstypen anzustellen.

Regel 8: Eisansatz

Diese Regel gilt mit Ausnahme der in der Fußnote erwähnten Änderung der angenommenen Vereisung nach Ermessen der Verwaltung ⁽¹⁾.

Regel 9: Krängungsversuch

Nummer 2

Werden an einem Fahrzeug Veränderungen vorgenommen, die seinen Betriebszustand „Leeres Schiff“ und/oder die Lage des Gewichtsschwerpunktes beeinflussen, so ist, falls die Verwaltung es unter Berücksichtigung der Stabilitätsmargen des Fahrzeugs für notwendig erachtet, mit dem Fahrzeug ein erneuter Krängungsversuch durchzuführen, und die Stabilitätsunterlagen sind zu überarbeiten. Jedenfalls ist mit dem Fahrzeug ein erneuter Krängungsversuch durchzuführen, wenn die Leergewichtabweichung mehr als 2 % des ursprünglichen Leergewichts beträgt und nicht anhand von Berechnungen dargestellt werden kann, dass das Fahrzeug weiterhin die Stabilitätskriterien erfüllt.

Regel 12: Bughöhe

Der Bug muss hoch genug sein, um ein übermäßiges Übernehmen von Wasser zu vermeiden.

Für Fahrzeuge mit beschränktem Einsatzgebiet bis zu 10 Meilen Entfernung von der Küste wird die Mindesthöhe des Bugs von der Verwaltung unter Berücksichtigung der jahreszeitlich bedingten Wetter- und Seegangsverhältnisse im Einsatzgebiet des Fahrzeugs sowie der Art des Fahrzeugs und seines Betriebs festgelegt.

Für Fahrzeuge in allen anderen Einsatzgebieten,

1. auf denen während des Fangbetriebes der Fang durch Luken auf einem freiliegenden Arbeitsdeck vor dem Deckshaus oder Aufbauten in die Fischladeräume weggestaut werden muss, ist die Mindesthöhe des Bugs entsprechend der Berechnungsmethode in Empfehlung 4 von Anlage 3 zur Schlussakte der Konferenz von Torremolinos zu ermitteln;
2. auf denen der Fang durch eine von Deckshaus oder Aufbauten geschützte Luke auf einem freiliegenden Arbeitsdeck in die Fischladeräume weggestaut werden muss, hat die Mindesthöhe des Bugs Regel 39 von Anhang I des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 zu entsprechen, darf aber 2 000 mm nicht unterschreiten. In diesem Zusammenhang ist an Stelle des Sommerfreibords von dem größten zulässigen Betriebstiefgang auszugehen.

Regel 14: Unterteilung und Leckstabilität

Fahrzeuge von 100 Meter und mehr Länge und einer Gesamtzahl von 100 oder mehr beförderten Personen müssen in der Lage sein, nach der Flutung einer beliebigen als beschädigt geltenden Abteilung mit positiver Stabilität schwimmfähig zu bleiben, wobei die Art des Fahrzeugs, der beabsichtigte Dienst und das Einsatzgebiet ⁽²⁾ zu berücksichtigen sind. Entsprechende Berechnungen sind anhand der in der Fußnote genannten Leitlinien anzustellen.

⁽¹⁾ Bezüglich Fahrtgebiete, in denen Eisansatz vorkommen kann und Änderungen der angenommenen Vereisung vorgeschlagen werden, siehe auch die Leitlinien über Eisansatz in Empfehlung 2 von Anlage 3 der Schlussakte der Konferenz von Torremolinos.

⁽²⁾ Siehe auch die Leitlinien zu Berechnungen der Unterteilung und Leckstabilität in Empfehlung 5 von Anlage 3 der Schlussakte der Konferenz von Torremolinos.

▼ **M2****KAPITEL IV: MASCHINEN UND ELEKTRISCHE ANLAGEN SOWIE
ZEITWEISE UNBESETZTE MASCHINENRÄUME****Regel 3: Allgemeines**

Nummer 1

Hauptantriebsanlagen, Steuerungs- und Überwachungsanlagen, Dampfleitungen, Brennstoff-, Druckluft-, elektrische und Kühlsysteme, Hilfsmaschinen, Kessel und sonstige Druckbehälter, Rohrleitungs- und Pumpenanlagen, Rudereinrichtungen sowie Getriebe, Wellen und Kupplungen zur Kraftübertragung müssen entsprechend den Vorschriften einer anerkannten Organisation konstruiert, gebaut, erprobt, eingebaut und gewartet werden. Diese Maschinen und Einrichtungen sowie Hebezeuge, Winden, Fischbearbeitungs- und Fischverarbeitungsanlagen müssen so geschützt sein, dass die Gefahren für die Personen an Bord auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Beweglichen Teilen, heißen Oberflächen und anderen Gefahren ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Nummer 7

Der Verwaltung ist der Nachweis zu erbringen, dass die Regeln 16 bis 18 entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation einheitlich durchgeführt und angewandt werden ⁽¹⁾.

Nummer 9

Entsprechend den Anforderungen der Verwaltung sind Maßnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass alle Einrichtungen unter allen Betriebsbedingungen einschließlich des Manövrierens zuverlässig arbeiten und dass entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation Vorkehrungen für regelmäßige Prüfungen und planmäßige Kontrollen getroffen werden, damit ein zuverlässiger Dauerbetrieb gewährleistet ist.

Nummer 10

Die Fahrzeuge müssen entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation Bescheinigungen mitführen, durch die ihre Eignung für einen Betrieb mit zeitweise unbesetzten Maschinenräumen belegt wird.

Regel 6: Dampfkessel, Speisesysteme und Dampfrohrleitungen

Nummer 1

Jeder Dampfkessel und jeder nicht befeuerte Dampferzeuger ist mit mindestens zwei Sicherheitsventilen mit ausreichender Abblasleistung zu versehen. Im Hinblick auf die Leistung oder andere Merkmale eines Dampfkessels oder eines nicht befeuerten Dampferzeugers kann die Verwaltung jedoch die Ausrüstung mit nur einem Sicherheitsventil gestatten, wenn sichergestellt ist, dass dadurch ein entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation angemessener Schutz vor Überdruck gewährleistet ist.

Regel 8: Steuerung der Antriebsanlage vom Ruderhaus

Unterabsatz 1 Buchstabe b)

Ist eine Fernsteuerung der Antriebsanlage vom Ruderhaus aus vorgesehen, so gilt Folgendes: die unter Buchstabe a) bezeichnete Fernsteuerung ist durch eine den Bestimmungen einer anerkannten Organisation genügende Steuerungseinrichtung durchzuführen, die gegebenenfalls mit einem Überlastungsschutz der Antriebsanlage versehen ist;

Regel 10: Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle

Nummer 4

Brennstoffleitungen, bei deren Beschädigung Brennstoff aus einem oberhalb des Doppelbodens befindlichen Vorrats-, Setz- oder Tagestank ausfließen würde, sind mit einem Absperrhahn oder -ventil am Tank zu versehen, der bei einem Brand

⁽¹⁾ Siehe auch die Empfehlungen der Internationalen Elektrotechnik-Kommission, insbesondere Veröffentlichung 92, „Elektrische Anlagen auf Schiffen“.

▼ **M2**

in dem entsprechenden Raum von einer außerhalb dieses Raumes liegenden sicheren Stelle aus geschlossen werden kann. Sofern Tieftanks in einem Wellen- oder Rohrtunnel oder in einem ähnlichen Raum liegen, sind an den Tanks Absperrventile anzubringen; jedoch ist in diesem Fall außerhalb des Tunnels oder ähnlichen Raumes ein zusätzliches Ventil anzubringen, um bei einem Brand die Leitung bzw. Leitungen absperrbar zu machen. Wird dieses zusätzliche Ventil im Maschinenraum angebracht, so muss es von einer Stelle außerhalb dieses Raumes zu bedienen sein.

Nummer 7 Buchstabe a)

Die Brennstoffleitungen und ihre Ventile und Armaturen müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff sein, sofern ein Minimum an flexiblen Leitungen zulässig ist. Derartige flexible Leitungen und ihre Anschlüsse müssen von angemessener Festigkeit und aus entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation zugelassenen flammenbeständigen Werkstoffen gebaut sein oder einen entsprechenden Überzug haben. Die Beschläge für diese flexiblen Leitungen müssen dem IMO-MSR-Rundschreiben 647 „Leitlinien zur Vermeidung von Lecks aus Leitungen für brennbare Flüssigkeiten“ entsprechen.

Nummer 10

Die Einrichtungen für die Lagerung, Verteilung und Verwendung von Öl, das in Druckschmiersystemen verwendet wird, müssen den Bestimmungen einer anerkannten Organisation genügen. Derartige Einrichtungen in Maschinenräumen der Gruppe A und, soweit durchführbar, auch in sonstigen Maschinenräumen müssen zumindest den Absätzen 1, 3, 6 und 7 und, sofern nach den Bestimmungen einer anerkannten Organisation erforderlich, den Absätzen 2 und 4 entsprechen. Das schließt die Verwendung von Durchflussschaugläsern im Schmiersystem nicht aus, sofern durch Versuche der Nachweis erbracht ist, dass sie gegen Brand ausreichend widerstandsfähig sind.

Nummer 11

Die Einrichtungen für die Lagerung, Verteilung und Verwendung entzündbarer Öle, die unter Druck in Kraftübertragungssystemen verwendet werden, ausgenommen die in Absatz 10 bezeichneten Öle in Steuer-, Bedienungs- und Heizsystemen, müssen den Bestimmungen einer anerkannten Organisation genügen. An Orten, an denen Zündquellen vorhanden sind, müssen derartige Einrichtungen zumindest den Absätzen 2 und 6 sowie in Bezug auf Festigkeit und Bauart den Absätzen 3 und 7 entsprechen.

Regel 12: Lärmschutz

Es sind Maßnahmen zu treffen, die den Lärm, dem das Personal in den Maschinenräumen ausgesetzt ist, auf den im IMO-Code über Lärmpegel auf Schiffen⁽¹⁾ angegebenen Pegel herabsetzen.

Regel 13: Ruderanlage

Nummer 1

Fahrzeuge müssen mit einer Hauptruderanlage und einer Hilfsrudderanlage ausgerüstet sein, die den Bestimmungen einer anerkannten Organisation genügen. Die Hauptruderanlage und die Hilfsrudderanlage sind so anzuordnen, dass — soweit angemessen und durchführbar — durch eine einzelne Störung in einer von ihnen die andere nicht funktionsuntüchtig wird.

Regel 16: Hauptstromquelle

Unterabsatz 1 Buchstabe a)

Bildet elektrische Energie das einzige Mittel für den Betrieb der für den Antrieb und die Sicherheit des Fahrzeugs wesentlichen Hilfseinrichtungen, so muss eine Hauptstromquelle vorhanden sein, die aus mindestens zwei Generatorenaggregaten besteht, von denen eines durch die Hauptantriebsmaschine angetrieben werden kann. Entsprechend den Bestimmungen einer anerkannten Organisation können andere Einrichtungen mit gleichwertiger elektrischer Leistung zugelassen werden.

⁽¹⁾ Code über Lärmpegel auf Schiffen, angenommen durch die Entschließung A.468(XII) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 19. November 1981.

▼ **M2****KAPITEL V: BRANDSCHUTZ, FEUERANZEIGE, FEUERLÖSCHUNG
UND BRANDBEKÄMPFUNG***Regel 1: Allgemeines*

Unterabsatz c)

Methode IIIF: Einbau eines selbsttätigen Feuermelde- und Anzeigesystems in allen Räumen, in denen mit dem Ausbruch eines Brandes gerechnet werden kann, im Allgemeinen ohne Einschränkung hinsichtlich des Typs der inneren Trennschotte; jedoch darf die Fläche eines oder mehrerer durch Trennflächen des Typs „A“ oder „B“ begrenzter Unterkunftsräume in keinem Fall 50 Quadratmeter überschreiten. Bei Gesellschaftsräumen kann die Verwaltung jedoch diese Fläche bis auf 75 m² vergrößern.

Regel 2: Begriffsbestimmungen

Nummer 1

„Nicht brennbarer Werkstoff“ ist Werkstoff, der weder brennt noch entzündbare Dämpfe in solcher Menge entwickelt, dass sie sich bei einer Erhitzung auf etwa 750 °C selbst entzünden; dies ist entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren⁽¹⁾ nachzuweisen. Jeder andere Werkstoff ist brennbarer Werkstoff.

Nummer 2 „Normal-Brandversuch“ erhält folgende Fassung:

Normal-Brandversuch ist ein Versuch, bei dem Probekörper der entsprechenden Schotte oder Decks in einem Brandversuchssofen Temperaturen ausgesetzt werden, die ungefähr der genormten Zeit-Temperaturkurve entsprechen. Die Prüfverfahren müssen dem IMO-Code für Brandprüfverfahren entsprechen.

Nummer 3 (letzter Satz)

Die Verwaltung schreibt einen Versuch an einem Muster-Schott oder -Deck vor, um sicherzustellen, dass den obigen Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung nach dem IMO-Code für Brandprüfverfahren entsprochen wird.

Nummer 4 (letzter Satz)

Die Verwaltung schreibt einen Versuch an einer Muster-Trennfläche vor, um sicherzustellen, dass den obigen Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung nach dem IMO-Code für Brandprüfverfahren entsprochen wird.

Nummer 6 (letzter Satz)

Die Verwaltung schreibt einen Versuch an einer Muster-Trennfläche vor, um sicherzustellen, dass den obigen Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung nach dem IMO-Code für Brandprüfverfahren entsprochen wird.

Nummer 9

Geringes Brandausbreitungsvermögen bedeutet, dass Flächen mit dieser Bezeichnung die Ausbreitung eines Brandes in geeigneter Weise einschränken; diese Eigenschaft ist entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren nachzuweisen.

Regel 4: Schotte in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen

Nummer 4

Methode IIIF: Für die Herstellung der Schotte, soweit sie nicht nach dieser oder einer anderen Regel dieses Teils Trennflächen vom Typ „A“ oder „B“ sein müssen, besteht keine Einschränkung. Die Fläche eines oder mehrerer durch eine durchlaufende Trennfläche vom Typ „A“ oder „B“ begrenzter Unterkunftsräume darf in keinem Fall 50 Quadratmeter überschreiten, abgesehen von Einzelfällen, in denen nach Tabelle 1 in Regel 7 Schotte vom Typ „C“ vorgeschrieben sind. Bei Gesellschaftsräumen kann die Verwaltung jedoch diese Fläche bis auf 75 m² vergrößern.

⁽¹⁾ Internationaler Code über die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code), angenommen durch den Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation mit EntschlieÙung MSC.61(67).

▼ M2**Regel 7: Feuerbeständigkeit der Schotte und Decks**

Letzte Anmerkung zu den Tabellen

- (*) Erscheint in den Tabellen ein Sternchen, so muss die Trennfläche aus Stahl oder gleichwertigem Werkstoff sein; sie braucht jedoch nicht vom Typ „A“ zu sein.

Wo ein Deck zur Durchführung von elektrischen oder Rohrleitungen sowie Lüftungsschächten durchbrochen ist, sind diese Durchbrüche gegen das Eindringen von Flammen und Rauch abzudichten.

Regel 8: Einzelheiten der Bauart

Absatz 3, Methoden IF, IIF und IIF

- a) Außer in Laderäumen oder Wirtschaftskühlräumen müssen Isolierwerkstoffe nicht brennbar sein. Feuchtigkeitsschutz und Klebstoffe, die im Zusammenhang mit der Isolierung verwendet werden, sowie die Isolierung der Rohrhalterungen bei Kältesystemen brauchen nicht aus nicht brennbarem Werkstoff zu bestehen, müssen jedoch in möglichst geringer Menge verwendet werden, und ihre freiliegenden Flächen müssen eine Widerstandsfähigkeit gegen die Flammenausbreitung entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren aufweisen. Die Oberfläche der Isolierung muss in Räumen, in denen es zum Freiwerden von Ölerzeugnissen kommen kann, undurchlässig für Öl und Öldämpfe sein.

Regel 9: Lüftungsanlagen

Unterabsatz 1 Buchstabe a)

Lüftungskanäle müssen aus nicht brennbarem Werkstoff sein. Kurze Kanäle jedoch, die im Allgemeinen nicht länger als 2 Meter sind und einen Querschnitt von höchstens 0,02 Quadratmeter haben, brauchen nicht aus nicht brennbarem Werkstoff zu sein, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- i) Diese Kanäle müssen aus einem Werkstoff sein, der entsprechend dem IMO-Brandprüfverfahren eine geringe Brandgefahr aufweist.

Regel 11: Verschiedenes

Nummer 2

Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf freiliegenden Innenflächen verwendet werden, dürfen keine übermäßigen Mengen von Rauch, giftigen Gasen oder Dämpfen erzeugen; dies ist entsprechend dem IMO-Brandprüfverfahren nachzuweisen.

Regel 12: Lagerung von Druckgasbehältern und gefährlichen Stoffen

Nummer 4

Elektrische Leitungen und Armaturen sind in den Räumen zur Lagerung leicht entzündbarer Flüssigkeiten oder von Flüssiggas nicht zulässig, sofern sie nicht aus betrieblichen Gründen innerhalb der Räume benötigt werden. Werden solche elektrischen Armaturen angebracht, so müssen sie eine Typenzulassung aufweisen und der internationalen Norm IEC Veröffentlichung 79 „Elektrogeräte in explosionsgefährdeten Gasgemischen“ genügen. Heizquellen sind von diesen Räumen fernzuhalten und an gut sichtbarer Stelle sind Schilder mit dem Hinweis „Rauchen verboten“ und „Offenes Licht verboten“ anzubringen.

Regel 13: Fluchtwege

Nummer 1

Treppen und Leitern, die zu den Unterkunftsräumen und Räumen führen, in denen die Besatzung normalerweise beschäftigt ist, mit Ausnahme der Maschinenräume, müssen so angeordnet sein, dass sie leicht begehbare Fluchtwege zum offenen Deck und von dort zu den Überlebensfahrzeugen bilden. Insbesondere gilt in Bezug auf diese Räume Folgendes:

- e) der stetige Verlauf der Fluchtwege muss den Anforderungen der Verwaltung genügen. Als Fluchtwege dienende Treppen und Gänge müssen mindestens 700 mm lichte Weite und auf einer Seite einen Handlauf aufweisen. Die lichte Weite von Türöffnungen, die den Zugang zu einer Treppe bilden, muss mindestens 700 mm betragen.

▼ M2

Nummer 2

Jeder Maschinenraum der Gruppe A muss zwei Fluchtwege entsprechend einer der folgenden Bestimmungen haben:

- a) zwei soweit wie möglich voneinander entfernt liegende stählerne Leitergruppen, die zu Türen im oberen Teil des Raumes führen, welche ebenso weit voneinander entfernt liegen und von denen aus das offene Deck erreicht werden kann. Im Allgemeinen muss eine der Leitern vom unteren Teil des Raumes bis zu einer sicheren Stelle außerhalb des Raumes einen ständigen Brandschutz bieten. Die Verwaltung kann jedoch auf diesen Schutz verzichten, wenn aufgrund der besonderen Anordnung oder Abmessungen des Maschinenraums ein sicheres Entkommen aus dem unteren Teil dieses Raumes möglich ist. Dieser Schutz muss aus Stahl bestehen, entsprechend der Norm Typ „A 60“ isoliert sein und am unteren Ende eine selbstschließende stählerne Tür derselben Norm haben, oder

Regel 14: Selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Methode IIF)

Nummer 11

Für jeden Berieselungsabschnitt müssen Ersatzsprinkler vorhanden sein.

Ersatzsprinkler müssen für alle an Bord eingebauten Typen und Leistungsgrößen in folgenden Verhältnissen vorhanden sein:

- unter 100 Sprinkler: 3 Ersatzsprinkler,
- unter 300 Sprinkler: 6 Ersatzsprinkler,
- 300 bis 1 000 Sprinkler: 12 Ersatzsprinkler.

Regel 15: Selbsttätige Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Methode IIIF)

Nummer 4

Das System muss auf eine ungewöhnliche Lufttemperatur, auf eine ungewöhnliche Rauchkonzentration oder auf andere Faktoren ansprechen, die den Beginn eines Brandes in einem der zu schützenden Räume anzeigen. Systeme, die auf die Lufttemperatur reagieren, müssen bei Temperaturen von 54 °C bis 78 °C in Tätigkeit treten, wenn der Temperaturanstieg auf diese Werte nicht mehr als 1 °C je Minute beträgt. Mit Zustimmung der Verwaltung kann die zulässige Temperatur, bei der das System in Tätigkeit tritt, in Trockenräumen und ähnlichen Räumen mit einer normalerweise hohen Raumtemperatur auf 30 °C über der Höchsttemperatur unter der Decke des betreffenden Raumes erhöht werden. Systeme, die auf Rauchkonzentration reagieren, müssen in Tätigkeit treten, wenn die Stärke eines Lichtstrahls verringert wird. Rauchmelder müssen typegeprüft und so eingestellt sein, dass sie bei einer durch Rauch verursachten Dämpfung der Helligkeit je Meter von mehr als 2 % bis 12,5 % ansprechen. Sonstige gleich wirksame Auslösemethoden können von der Verwaltung gestattet werden. Das Feuermeldesystem darf nicht für andere Zwecke verwendet werden.

Regel 17: Feuerlöschpumpen

Nummer 2

Könnte ein in einer einzelnen Abteilung ausgebrochener Brand alle Feuerlöschpumpen außer Betrieb setzen, so muss eine andere Löschwasserversorgung vorhanden sein. Auf Fahrzeugen von 75 Meter und mehr Länge muss diese andere Einrichtung eine fest eingebaute Notfeuerlöschpumpe mit eigenem Antrieb sein. Diese Notfeuerlöschpumpe muss zwei Wasserstrahlen mit einem Mindestdruck von 0,25 N/mm² abgeben können.

Regel 20: Feuerlöscher

Nummer 2

1. Für jeden Typ der an Bord befindlichen Feuerlöscher müssen für 100 % der ersten 10 und für 50 % der übrigen Feuerlöscher Reservefüllungen vorhanden sein, jedoch nicht mehr als 60.
2. Für mindestens 50 % der an Bord nicht nachfüllbaren Feuerlöscher sind anstelle von Reservefüllungen zusätzliche tragbare Feuerlöscher vorzusehen, die diesen in Bezug auf Füllmenge, Typ und Leistung gleichen.

▼ **M2**

3. Anweisungen zur Wiederbefüllung sollten an Bord mitgeführt werden. Zur Wiederbefüllung dürfen nur die für die fraglichen Feuerlöscher zugelassenen Reservefüllungen verwendet werden.

Nummer 4

Die Feuerlöscher müssen alljährlich von einer durch die Verwaltung befugten sachkundigen Person geprüft werden. Jeder geprüfte Feuerlöscher muss mit einem Prüfzeichen versehen sein. Alle Behälter für druckbefüllte Feuerlöscher und Treibgasflaschen für nicht druckbefüllte Feuerlöscher müssen alle 10 Jahre einer hydraulischen Druckprüfung unterzogen werden.

Regel 21: Tragbare Feuerlöscher in Kontrollstationen und in Unterkünfte- und Wirtschaftsräumen

Nummer 2

1. Für an Bord nachfüllbare Feuerlöscher müssen für 100 % der ersten 10 und für 50 % der übrigen Feuerlöscher Reservefüllungen vorhanden sein, jedoch nicht mehr als 60.
2. Für mindestens 50 % der an Bord nicht nachfüllbaren Feuerlöscher sind anstelle von Reservefüllungen zusätzliche tragbare Feuerlöscher vorzusehen.
3. Anweisungen zur Wiederbefüllung sollten an Bord mitgeführt werden. Zur Wiederbefüllung dürfen nur die für die fraglichen Feuerlöscher zugelassenen Reservefüllungen verwendet werden.

Regel 24: Brandschutzausrüstungen

Nummer 1

Mindestens zwei Brandschutzausrüstungen sind mitzuführen. Die Brandschutzausrüstungen müssen den Vorschriften des IMO-Codes für Brandsicherheitssysteme, Kapitel III, Reg. 2.1, 2.1.1 und 2.1.2 entsprechen. Für jedes Atemschutzgerät sind zwei Reserveluftladungen vorzusehen.

Regel 25: Brandschutzplan

Ein Brandschutzplan muss ständig offen ausgehängt sein. Der Inhalt dieses Plans muss den IMO-Entschlüssen A.654(16) „Graphische Symbole für Brandschutzpläne“ und A.756(18) „Leitlinien für die durch Brandschutzpläne zu vermittelnden Informationen“ entsprechen.

Regel 28: Baulicher Brandschutz

Unterabsatz 2 Buchstabe a)

Auf Fahrzeugen, deren Schiffskörper aus nichtbrennbaren Werkstoffen besteht, müssen die Decks und Schotte, die Maschinenräume der Gruppe A von Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen oder von Kontrollstationen trennen, Trennflächen vom Typ „A-60“ sein, wenn der Maschinenraum der Gruppe A kein fest eingebautes Feuerlöschsystem hat, und Trennflächen vom Typ „A-30“, wenn ein solches System eingebaut ist. Decks und Schotte, die andere Maschinenräume von Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen oder von Kontrollstationen trennen, müssen Trennflächen vom Typ „A-0“ sein.

Decks und Schotte, die Kontrollstationen von Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen trennen, müssen Trennflächen vom Typ „A“ und entsprechend den Tabellen 1 und 2 in Regel 7 dieses Kapitels isoliert sein; jedoch kann die Verwaltung den Einbau von Trennflächen des Typs „B-15“ zur Trennung von Räumen wie der Kapitänskajüte vom Ruderhaus zulassen, wenn solche Räume als Teil des Ruderhauses angesehen werden.

Regel 31: Verschiedenes

Nummer 1

Freiliegende Flächen in Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen, Gängen und Treppenschächten und die verborgen liegenden Oberflächen hinter Schotten, Decken, Tüfelungen und Verkleidungen in Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen müssen ein geringes Brandausbreitungsvermögen entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren aufweisen.

▼ M2

Nummer 3

Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf freiliegenden Innenflächen verwendet werden, dürfen keine übermäßigen Mengen von Rauch, giftigen Gasen oder Dämpfen entsprechend dem IMO-Code für Brandprüfverfahren erzeugen.

Regel 32: Lagerung von Druckgasbehältern und gefährlichen Stoffen

Nummer 4

Elektrische Leitungen und Armaturen sind in den Räumen zur Lagerung leicht entzündbarer Flüssigkeiten oder von Flüssiggas nicht zulässig, sofern sie nicht aus betrieblichen Gründen innerhalb der Räume benötigt werden. Werden solche elektrischen Armaturen angebracht, so müssen sie eine Typgenehmigung aufweisen und den Bestimmungen der Internationalen Norm IEC, Veröffentlichung 79 genügen. Heizquellen sind von diesen Räumen fernzuhalten, und an gut sichtbarer Stelle sind Schilder mit dem Hinweis „Rauchen verboten“ und „Offenes Licht verboten“ anzubringen.

Regel 38: Feuerlöscher

Nummer 2

1. Außer den nach Ziffer 2 (unten) genannten Fällen müssen für jeden Typ an Bord nachfüllbarer Feuerlöscher für 100 % der ersten 10 und für 50 % der übrigen Feuerlöscher Reservefüllungen vorhanden sein, jedoch nicht mehr als 60.
2. Bei Fahrzeugen unter 45 m Länge sind für mindestens 50 % der an Bord nicht nachfüllbaren Feuerlöscher anstelle von Reservefüllungen zusätzliche tragbare Feuerlöscher vorzusehen, die diesen in Bezug auf Füllmenge, Typ und Leistung gleichen.
3. Anweisungen zur Wiederbefüllung sollten an Bord mitgeführt werden. Zur Wiederbefüllung dürfen nur die für die fraglichen Feuerlöscher zugelassenen Reservefüllungen verwendet werden.

Nummer 4

Die Feuerlöscher müssen alljährlich von einer durch die Verwaltung befugten sachkundigen Person geprüft werden. Jeder geprüfte Feuerlöscher muss mit einem entsprechenden Prüfzeichen versehen sein. Alle Behälter für druckbefüllte Feuerlöscher und Treibgasflaschen für nicht druckbefüllte Feuerlöscher müssen alle 10 Jahre einer hydraulischen Druckprüfung unterzogen werden.

Regel 39: Tragbare Feuerlöscher in Kontrollstationen und in Unterkunft- und Wirtschaftsräumen

Nummer 2

1. Außer den unten nach Ziffer 2 genannten Fällen müssen für jeden Typ an Bord nachfüllbaren Feuerlöscher für 100 % der ersten 10 und für 50 % der übrigen Feuerlöscher Reservefüllungen vorhanden sein, jedoch nicht mehr als 60.
2. Bei Fahrzeugen unter 45 m Länge sind für mindestens 50 % der an Bord nicht nachfüllbaren Feuerlöscher anstelle von Reservefüllungen zusätzliche tragbare Feuerlöscher vorzusehen, die diesen in Bezug auf Füllmenge, Typ und Leistung gleichen.
3. Anweisungen zur Wiederbefüllung sollten an Bord mitgeführt werden. Zur Wiederbefüllung dürfen nur die für die fraglichen Feuerlöscher zugelassenen Reservefüllungen verwendet werden.

Regel 41: Brandschutzausrüstungen

Für Fahrzeuge ab 45 m Länge sind mindestens zwei Brandschutzausrüstungen mitzuführen und an leicht zugänglichen und weit auseinanderliegenden Stellen zu stauen, von deren Erreichbarkeit im Brandfall ausgegangen werden kann. Die Brandschutzausrüstungen müssen dem IMO-Code für Brandsicherheitssysteme, Kapitel III, Reg. 2.1, 2.1.1 und 2.1.2 entsprechen.

Für jedes Atemschutzgerät sind mindestens zwei Reserveluftladungen vorzusehen.

▼ **M2****Regel 42: Brandschutzplan**

Ein Brandschutzplan muss ständig offen ausgehängt sein.

Der Inhalt dieses Plans muss den IMO-Entschlüssen A.654(16) „Graphische Symbole für Brandschutzpläne“ und A.756(18) „Leitlinien für die durch Brandschutzpläne zu vermittelnden Informationen“ entsprechen.

Bei Fahrzeugen unter 45 m Länge kann die Verwaltung von dieser Vorschrift absehen.

KAPITEL VI: SCHUTZ DER BESATZUNG**Regel 3: Schanzkleider, Handläufe und Schutzgeländer**

Nummer 2

Der senkrechte Mindestabstand zwischen der Tiefladelinie und dem tiefsten Punkt der Oberkante Schanzkleid bzw. der Kante des Arbeitsdecks, sofern Schutzgeländer angebracht sind, muss der Besatzung ausreichenden Schutz vor überkommenden Seen gewähren, wobei die Seegang- und Wetterverhältnisse, unter denen das Fahrzeug eingesetzt werden kann, die Einsatzgebiete, die Art des Fahrzeugs und seine Fangmethoden zu berücksichtigen sind. Das mittschiffs von der Kante des Arbeitsdecks, auf dem die Fangtätigkeit stattfindet, gemessene Freibord darf nicht unter 300 mm bzw. nicht weniger als das dem zulässigen größten Tiefgang entsprechende Freibord, je nachdem, welcher Wert höher ist, betragen. Für Fahrzeuge mit geschützten Decks, die so angeordnet sind, dass kein Wasser in die geschützten Arbeitsräume eindringen kann, ist lediglich das dem zulässigen größten Tiefgang entsprechende Freibord vorgeschrieben.

Regel 4: Treppen und Leitern

Zur Sicherheit der Besatzung sind Treppen und Leitern von ausreichender Größe und Festigkeit mit Handläufen und rutschfesten Stufen entsprechend den einschlägigen ISO-Normen vorzusehen.

KAPITEL VII: RETTUNGSMITTEL UND -VORRICHTUNGEN**Regel 3: Bewertung, Erprobung und Zulassung von Rettungsmitteln und -vorrichtungen**

Nummer 2

Bevor die Verwaltung Rettungsmittel und -vorrichtungen zulässt, stellt sie sicher, dass die Rettungsmittel und -vorrichtungen erprobt werden, damit bestätigt wird, dass sie den Vorschriften dieses Kapitels nach Maßgabe der Vorschriften der Richtlinie 96/98/EG (1) des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung, die die Empfehlungen der IMO zur Prüfung von Rettungsmitteln einschließt, entsprechen.

Nummer 6

In diesem Kapitel vorgeschriebene Rettungsmittel, für die in Teil C besondere Merkmale im Einzelnen nicht angegeben sind, müssen unter Berücksichtigung der in Kapitel III des geänderten SOLAS-Übereinkommens von 1974 und im Internationalen Rettungsmittel-Code der IMO genannten besonderen Merkmale solcher Rettungsmittel den Anforderungen der Verwaltung genügen.

Regel 6: Verfügbarkeit und Aufstellung der Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote

Unterabsatz 4 Buchstabe a)

Jedes Überlebensfahrzeug muss wie folgt aufgestellt sein:

- so dass weder das Überlebensfahrzeug noch seine Aufstellvorrichtung den Betrieb eines anderen Überlebensfahrzeugs oder Bereitschaftsboots oder einer anderen Aussetzstation beeinträchtigt;
- so nahe an der Wasseroberfläche wie dies sicher und durchführbar ist und, bei anderen Überlebensfahrzeugen als über Bord zu werfenden Rettungsflößen, so dass sich das Überlebensfahrzeug an der Einbootungsstation nicht weniger als 2 m über der Wasserlinie befindet, wenn das Fahrzeug voll

(1) ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

▼ M2

beladen ist und bis 10° ungünstige Trimmelage oder 20° oder bis zu dem Winkel, bei dem das Wetterdeck des Schiffes eintaucht, Schlagseite aufweist, je nachdem, welcher Wert höher ist;

- in ständiger Bereitschaft, so dass die Mannschaftsmitglieder die Vorbereitungen zum Einbooten und Aussetzen in weniger als 5 Minuten treffen können;
- voll ausgerüstet entsprechend den Vorschriften dieses Kapitels.

Regel 23: Bereitschaftsboote

Unterabsatz 1 Buchstabe b)

Die Bauart der Bereitschaftsboote kann entweder starr oder aufgeblasen sein, oder aus einer Kombination beider Bauarten bestehen;

- i) sie müssen mindestens 3,8 m und dürfen höchstens 8,5 m lang sein, außer bei Fahrzeugen unter 45 m Länge, sofern die Verwaltung wegen der Größe des Fahrzeugs oder weil das Mitführen solcher Boote aus anderen Gründen als unzumutbar oder undurchführbar angesehen wird, eine geringere Länge genehmigt, die aber nicht weniger als 3,3 m betragen darf;
- ii) sie müssen mindestens fünf Personen sitzend und eine Person liegend, oder im Fall eines Bereitschaftsboots von weniger als 3,8 m Länge bei Schiffen unter 45 m Länge mindestens vier Personen sitzend und eine Person liegend befördern können.

Unterabsatz 1 Buchstabe c)

Die Anzahl der Personen, die ein Bereitschaftsboot aufnehmen darf, wird von der Verwaltung anhand einer Sitzprobe festgelegt. Die Mindestbeförderungskapazität muss Reg. 23 Nummer 1 Buchstabe b) Nummer ii) entsprechen. Außer für den Rudergänger können die Sitzplätze am Boden vorgesehen sein. Kein Teil eines Sitzplatzes darf sich auf dem Dollbord, dem Spiegel oder einem aufgeblasenen Auftriebskörper an den Seiten des Bootes befinden.



ANHANG II

Anpassung von Bestimmungen der Kapitel IV, V, VII und IX der Anlage zum Torremolinos-Protokoll von 1993 gemäß Artikel 3 Absatz 4 des Protokolls zwecks Anwendung auf neue Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr

KAPITEL IV: MASCHINEN UND ELEKTRISCHE ANLAGEN SOWIE ZEITWEISE UNBESETZTE MASCHINENRÄUME

Regel 1: Anwendungsbereich

Regel 1 erhält folgende Fassung:

„Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf neue Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr Anwendung.“

Regel 7: Verständigung zwischen Ruderhaus und Maschinenraum

Regel 7 wird wie folgt ergänzt:

„Zwischen ... müssen zwei voneinander unabhängige Verständigungseinrichtungen bestehen, von denen eine ein Maschinentelegraph sein muß; bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge, bei denen die Antriebsmaschine unmittelbar vom Ruderhaus aus gefahren wird, kann die Verwaltung jedoch andere Verständigungseinrichtungen als Maschinentelegraphen zulassen.“

Regel 8: Überwachung der Antriebsmaschinen vom Ruderhaus aus

Nummer 1 Buchstabe d) wird wie folgt ergänzt:

„... oder vom Kontrollraum aus möglich sein. Bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge kann die Verwaltung zulassen, daß die Kontrollstation im Maschinenraum nur als Notstation dient, soweit angemessene Überwachung und Bedienung vom Ruderhaus aus möglich sind.“

Regel 16: Hauptstromquelle

Nummer 1 Buchstabe b) wird wie folgt ergänzt:

„..., wenn irgendeines der Aggregate abgestellt wird. Wird irgendeines der Aggregate auf einem Fahrzeug von weniger als 45 Meter Länge abgestellt, so braucht nur der Betrieb der für die Antriebsmaschinen und die Sicherheit des Fahrzeugs notwendigen Einrichtungen gesichert zu bleiben.“

Regel 17: Notstromquelle

Nummer 6 wird wie folgt ergänzt:

„Eine nach dieser Regel aufgestellte Akkumulatorenbatterie mit Ausnahme derjenigen Batterien, die auf Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge für den Funksender und -empfänger aufgestellt sind, ist in einem gut belüfteten Raum aufzustellen...“.

Regel 22: Alarmanlage

Nummer 2 Buchstabe a) wird wie folgt ergänzt:

„Die Alarmanlage ... optisch anzuzeigen. Auf Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge kann die Verwaltung jedoch zulassen, daß die akustische und die optische Anzeige jedes einzelnen Alarms nur im Ruderhaus erfolgt.“

Nummer 2 Buchstabe b) wird wie folgt ergänzt:

„Auf Fahrzeugen von 45 Meter Länge und mehr muß die Alarmanlage über einen Wahlschalter eine Verbindung ...“.

Nummer 2 Buchstabe c) wird wie folgt ergänzt:

„Bei Fahrzeugen von 45 Meter Länge und mehr muß ein Alarm für Ingenieure...“.

▼B**KAPITEL V: BRANDSCHUTZ, FEUERANZEIGE, FEUERLÖSCHUNG
UND BRANDBEKÄMPFUNG****Regel 2: Begriffsbestimmungen**

Nummer 14 Buchstabe b) wird wie folgt geändert:

„... eine Gesamtleistung von mindestens 375 Kilowatt haben ...“.

TEIL C

Der Titel erhält folgende Fassung:

„TEIL C — BRANDSCHUTZMASSNAHMEN AUF FAHRZEUGEN VON 24 METER LÄNGE UND MEHR, ABER WENIGER ALS 60 METER LÄNGE“

Regel 35: Feuerlöschpumpen

Es wird folgende Nummer eingefügt:

„Unbeschadet der Vorschriften der Regel V/35(1) müssen stets zwei Feuerlöschpumpen vorhanden sein.“

Nummer 8 wird folgendermaßen ergänzt:

„... oder 25m³/h, je nachdem, welches der größte dieser Werte ist.“

Regel 40: Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen

Nummer 1 Buchstabe a) wird wie folgt geändert:

„... Gesamtleistung von mindestens 375 Kilowatt ...“.

KAPITEL VII: RETTUNGSMITTEL UND -VORRICHTUNGEN**Regel 1: Anwendungsbereich**

Nummer 1 wird wie folgt geändert:

„Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf neue Fahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr Anwendung.“

Regel 5: Zahl und Art der Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote

1. Der Beginn der Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„Fahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr, aber weniger als 75 Meter Länge, müssen folgenden Vorschriften entsprechen: ...“.

2. Es wird eine neue Nummer 3a hinzugefügt:

„(3a) Auf Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge müssen vorhanden sein:

- a) Überlebensfahrzeuge mit ausreichendem Gesamtfassungsvermögen für mindestens 200 % aller an Bord befindlichen Personen. Eine ausreichende Anzahl dieser Überlebensfahrzeuge für mindestens alle an Bord befindlichen Personen muß von jeder Seite des Fahrzeugs aus zu Wasser gelassen werden können; und
- b) ein Bereitschaftsboot, sofern nicht die Verwaltung wegen der Größe und Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs, der in der Nähe verfügbaren Such- und Rettungseinrichtungen sowie Wetterwarnsysteme und wegen des Einsatzes des Fahrzeugs in Gebieten, die nicht von Schlechtwetter betroffen sind, oder wegen der jahreszeitbedingten Umstände des Einsatzes ein solches Boot für entbehrlich hält.“

3. Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„Anstatt die Anforderungen von Nummer 2 Buchstabe a), Nummer 3 Buchstabe a) und Nummer 3a Buchstabe a) zu erfüllen, können die Fahrzeuge ...“.

▼ B**Regel 10: Rettungsringe**

1. Nummer 1 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:
„6 Rettungsringe auf Fahrzeugen von weniger als 75, aber mindestens 45 Meter Länge;“.
2. Es wird folgende neue Nummer 1 Buchstabe c) eingefügt:
„c) 4 Rettungsringe auf Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge.“

Regel 13: Funkrettungsmittel

Es wird folgende eine neue Nummer 1a eingefügt:

„(1a) Bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge kann die Anzahl solcher Geräte jedoch auf zwei gesenkt werden, wenn die Verwaltung die Ausstattung mit drei solchen Geräten angesichts des Einsatzgebiets des Fahrzeugs und der Zahl der an Bord beschäftigten Personen als unnötig erachtet;“.

Regel 14: Radartransponder

Regel 14 wird am Ende wie folgt ergänzt:

„... auf jedem Überlebensfahrzeug ... Auf jedem Fahrzeug von weniger als 45 Meter Länge muß mindestens ein Radartransponder mitgeführt werden.“

KAPITEL IX: FUNKVERKEHR**Regel 1: Anwendungsbereich**

Nummer 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf neue Fahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr und auf vorhandene Fahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr Anwendung.“

▼ M1**Regel 7: Funkausrüstung — Seegebiet A1**

Es wird eine neue Nummer 4 eingefügt:

„Unbeschadet der Bestimmungen von Regel 4 Buchstabe a) kann die Verwaltung neue Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, jedoch weniger als 45 Meter Länge, die ausschließlich für Fahrten im Seegebiet A1 eingesetzt werden, von den Anforderungen der Regeln 6 Nummer 1 Buchstabe f) und 7 Nummer 3 ausnehmen, wenn sie mit einem UKW-Sprechfunkgerät gemäß Regel 6 Nummer 1 Buchstabe a) und zusätzlich mit einer UKW-Funkanlage mit digitalem selektivem Auswahlssystem zur Übermittlung von Notrufen (DSC) von Schiff zu Land gemäß Regel 7 Nummer 1 Buchstabe a) ausgerüstet sind.“



ANHANG III

Regionale und lokale Bestimmungen (Artikel 3 Absatz 3 und Artikel 4 Absatz 1)

A. „Nördliche“ Regionalbestimmungen

1. *Geltungsbereich*

Sofern nicht etwas anderes bestimmt ist, die Gewässer nördlich der auf der diesem Anhang beigefügten Karte dargestellten Grenze, mit Ausnahme der Ostsee. Diese Grenze wird gebildet durch die Breite 62° N von der Westküste Norwegens bis zur Länge 4° W, von dort an durch die Länge 4° W bis zur Breite 60°30' N, daran anschließend durch die Breite 60°30' N bis zur Länge 5° W, von dort an durch die Länge 5° W bis zur Breite 60° N, daran anschließend durch die Breite 60° N bis zur Länge 15° W, von dort an durch die Länge 15° W bis zur Breite 62° N, daran anschließend durch die Breite 62° N bis zur Länge 27° W, von dort an durch die Länge 27° W bis zur Breite 59° N und daran anschließend durch die Breite 59° N nach Westen.

2. *Begriffsbestimmungen*

„Schweres Treibeis“ bedeutet Treibeis, das mindestens acht Zehntel der Meeresoberfläche bedeckt.

3. *Zu Regel III/7(1) (Betriebsbedingungen)*

Zusätzlich zu den besonderen Betriebsbedingungen nach Regel III/7(1) sind folgende Betriebsbedingungen zu berücksichtigen:

- e) die Betriebsbedingungen b), c) oder d) müssen je nachdem, welche von ihnen die niedrigsten Werte für die in den Stabilitätskriterien der Regel 2 enthaltenen Stabilitätsparameter aufweist, berechnet werden, wobei ein Eisansatz gemäß Regel III/8 zu berücksichtigen ist;
- f) bei Ringwadenfischereifahrzeugen: Auslaufen aus den Fanggründen mit Fanggeräten, ohne Fangladung und mit 30 % an Vorräten, Brennstoff usw., wobei ein Eisansatz gemäß Regel III/8 zu berücksichtigen ist.

4. *Zu Regel III/8 (Eisansatz)*

Die besonderen Anforderungen der Regel III/8 und die besonderen Hinweise in der Empfehlung 2 der Torremolinos-Konferenz sind innerhalb der betreffenden Region anzuwenden, d. h. auch außerhalb der Grenzen, die in der Karte eingetragen sind, welche der erwähnten Empfehlung beigefügt ist.

Ungeachtet der Regel III/8(1) Buchstaben a) und b) ist in den Stabilitätsberechnungen für Fahrzeuge, die in dem Gebiet nördlich der Breite 63° N zwischen der Länge 28° W und der Länge 11° W im Einsatz sind, folgender Eisansatz zu berücksichtigen:

- a) 40 Kilogramm pro Quadratmeter der freiliegenden Wetterdecks und Landgangsstege,
- b) 10 Kilogramm pro Quadratmeter der Lateralfächen des Fahrzeugs oberhalb der Wasserlinie.

5. *Zu Regel VII/5 (2) (b) und (3) (b) (Zahl und Art der Überlebensfahrzeuge und der Bereitschaftsboote)*

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel VII/5 Nummer 2 Buchstabe b), Nummer 3 Buchstabe b) und Nummer 3a muß auf Fischereifahrzeugen, deren Schiffskörper nach den Vorschriften einer anerkannten Organisation gebaut wurde, beim Einsatz in Gewässern mit häufig auftretendem schwerem Treibeis nach der Regel II/1/2 der Anlage zum Torremolinos-Übereinkommen von 1993 das nach Nummer 2 Buchstabe b), Nummer 3 Buchstabe b) oder Nummer 3a Buchstabe b) erforderliche Bereitschafts-/Rettungsboot zumindest teilweise abgedeckt sein (entsprechend der Regel VII/18) und ausreichendes Fassungsvermögen für alle an Bord befindlichen Personen bieten.

▼ B6. *Zu Regel VII/9 (Eintauchanzüge und Wärmeschutzhilfsmittel)*

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel VII/9 muß für jede Person an Bord ein zugelassener Eintauchanzug von ausreichender Größe vorhanden sein, der den Bestimmungen der Regel VII/25 einschließlich der zu dieser Regel getroffenen Maßnahmen entspricht, die in diesem Anhang unter Nummer 1.8 aufgeführt sind.

7. *Zu Regel VII/14 (Radartransponder)*

In Ergänzung der Anforderungen des Kapitels VII Teil B muß auf jedem Rettungsboot, Bereitschaftsboot und Rettungsfloß ständig ein zugelassener Radartransponder zum Betrieb im 9-GHz-Band verfügbar sein.

8. *Zu Regel VII/25 (Eintauchanzüge)*

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel VII/25 müssen alle nach Nummer 1.6 dieses Anhangs vorgeschriebenen Eintauchanzüge aus einem Stück bestehen und aus isolierendem Material hergestellt sein und auch den Anforderungen an die Schwimmfähigkeit nach Regel VII/24(1)(c)(i) genügen. Darüber hinaus müssen sie alle sonstigen Bestimmungen der Regel VII/25 genügen.

9. *Zu Regel X/3 (7) (Radaranlagen)*

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel X/3 (7) müssen alle Fahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr mit einer Radaranlage ausgerüstet sein, die den Anforderungen der Verwaltung genügt. Die Radaranlage muß für den Betrieb im 9-GHz-Band geeignet sein.

10. *Zu Regel X/5 (Signalausrüstung)*

Zusätzlich zu den Bestimmungen der Regel X/5 müssen alle Fahrzeuge beim Einsatz in Gewässern, in denen Treibeis auftreten kann, mit wenigstens einem Scheinwerfer von mindestens 1 Lux, gemessen in einer Entfernung von 750 Metern, ausgerüstet sein.

B. „Südliche“ Regionalbestimmungen1. *Geltungsbereich*

Das Mittelmeer und das vor der Küste Spaniens und Portugals liegende 20-Seemeilen-Gebiet der Sommerzone des Atlantischen Ozeans, wie sie in der „Karte der Zonen und jahreszeitlichen Gebiete“ in Anlage II zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1996 ⁽¹⁾ in seiner geänderten Fassung festgelegt ist.

2. *Zu Regel VII/B/9(1) (Eintauchanzüge)*

Unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Nummer 4 der Regel VII/9 wird am Ende der Nummer 1 folgender Satz hinzugefügt:

„Bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge braucht die Zahl der Eintauchanzüge nicht größer als zwei zu sein.“

3. *Zu Regel IX/A/1 (Funkverkehr)*

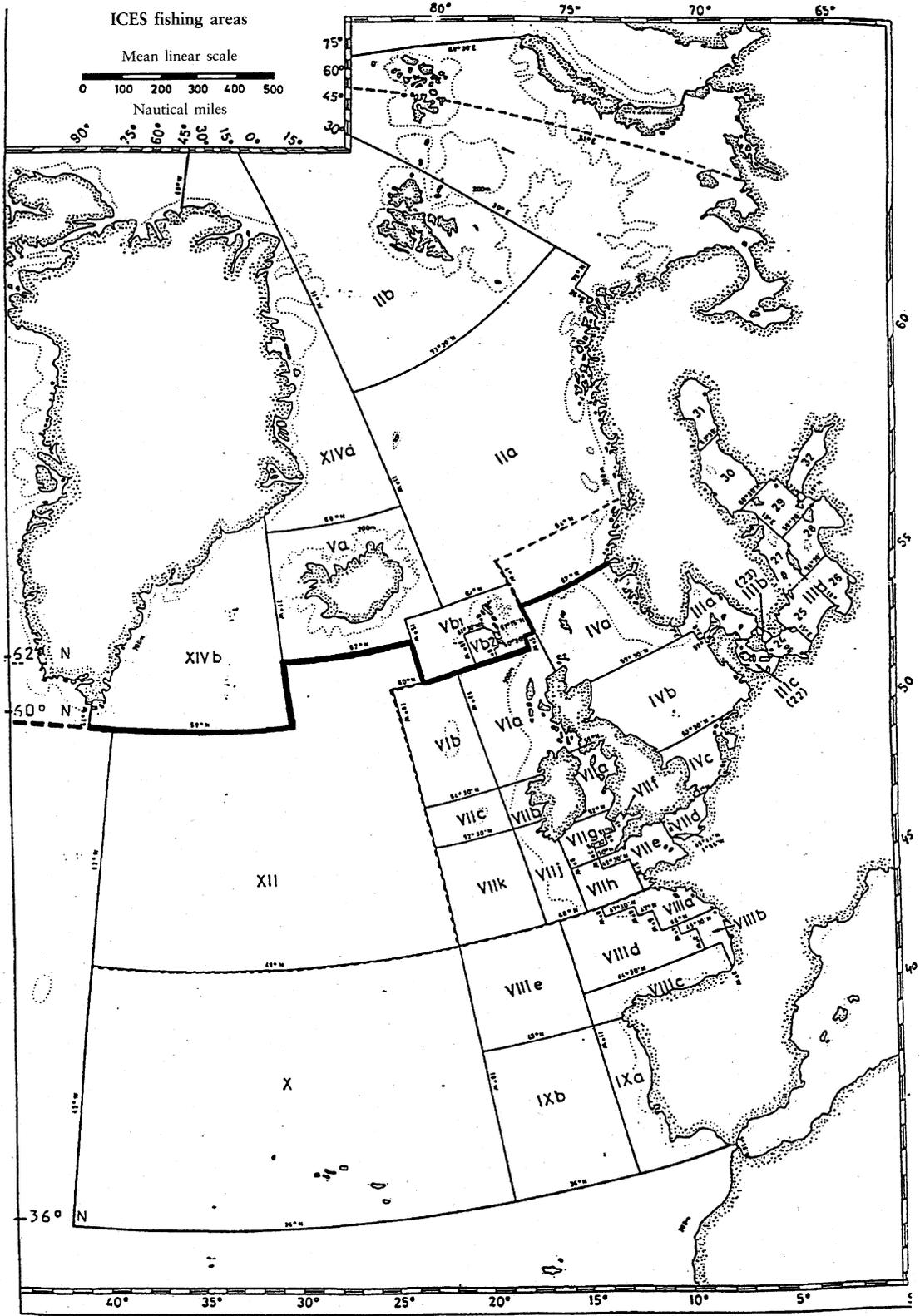
Es wird eine Nummer 1a mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

„Dieses Kapitel gilt auch für neue Fahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, sofern ihr Einsatzgebiet ausreichend durch Küstenstationen abgedeckt ist, die gemäß dem IMO-Masterplan betrieben werden.“

⁽¹⁾ Das Internationale Freibord-Übereinkommen wurde am 5. April 1966 von der Internationalen Freibord-Konferenz verabschiedet, die auf Einladung der zwischenstaatlichen beratenden Seeschiffahrtsorganisation stattfand.

▼B

„NÖRDLICHE“ REGIONALBESTIMMUNGEN





ANHANG IV

Besondere Sicherheitsanforderungen (Artikel 3 Absatz 4)

KAPITEL II: BAUART, WASSERDICHTIGKEIT UND AUSTRÜSTUNG

Es werden folgende neue Regeln aufgenommen:

„Regel 16: Arbeitsdecks mit geschlossenem Aufbau

1. Die betreffenden Decks müssen über eine wirksame Kanalisation zur Entsorgung von Waschwasser und Fischereiabfällen verfügen.
2. Alle für Fangeinsätze benötigten Öffnungen müssen über Vorrichtungen verfügen, mit denen sie von einer Person rasch und wirksam geschlossen werden können.
3. Fänge, die zur Behandlung oder Verarbeitung auf diese Decks gebracht werden, müssen in einem Fangbehälter befördert werden. Diese Fangbehälter müssen den Anforderungen von Regel 11 in Kapitel III genügen. Es ist eine wirksame Kanalisation anzubringen. Die Arbeitsdecks müssen angemessen gegen das unbeabsichtigte Eindringen von Wasser geschützt sein.
4. Jedes der betreffenden Arbeitsdecks muß über mindestens zwei Ausgänge verfügen.
5. Die lichte Höhe über der Arbeitsfläche darf an keiner Stelle weniger als 2 Meter betragen.
6. Es muß ein fest eingebautes Belüftungssystem vorhanden sein, bei dem die Luft in jeder Stunde mindestens sechsmal erneuert wird.

Regel 17: Einsenkungsmarken

1. Alle Schiffe müssen an Heck und Bug über auf beiden Seiten angebrachte Einsenkungsmarken mit Dezimeterangaben verfügen.
2. Derartige Marken müssen so nahe wie möglich bei den Loten angebracht sein.

Regel 18: Tanks für Fische mit tiefgekühltem oder gekühltem Meerwasser (RSW oder CSW)

1. Werden RSW-Tanks, CSW-Tanks oder ähnliche Tanks verwendet, so müssen diese mit einer gesonderten, fest eingebauten Vorrichtung zur Befüllung mit Meerwasser und zum Ablassen des Meerwassers versehen sein.
2. Werden derartige Tanks auch zur Beförderung von Trockenfracht verwendet, so müssen sie mit einem Bilgesystem versehen sein und über geeignete Vorrichtungen verfügen, mit denen das Eindringen von Wasser aus dem Bilgesystem in den Tank verhindert wird.“

KAPITEL III: STABILITÄT UND SEETÜCHTIGKEIT

Regel 9: Krängungsversuch

Es wird folgende neue Nummer 4 aufgenommen:

„4. Der Krängungsversuch und die Feststellung, daß die Anforderungen gemäß Regel III/9(1) eingehalten worden sind, müssen mindestens alle zehn Jahre erfolgen.“

KAPITEL IV: MASCHINEN UND ELEKTRISCHE ANLAGEN, SOWIE ZEITWEISE UNBESETZTE MASCHINENRÄUME

Regel 13: Rudermaschine

An Nummer 10 wird folgender Text angefügt:

„Handelt es sich um eine elektrische Stromquelle, so muß die Notstromquelle in der Lage sein, die Hilfsvorrichtungen zur Ruderaktivierung für einen Zeitraum von mindestens zehn Minuten zu versorgen.“

▼B**Regel 16: Hauptstromquelle**

Es wird folgende neue Nummer 3 aufgenommen:

„3. Falls die Navigationslichter nur mit elektrischem Strom betrieben werden, so müssen sie über eine eigene getrennte Schalttafel versorgt werden, und es sind geeignete Vorkehrungen für die Überwachung der betreffenden Lichter zu treffen.“

Regel 17: Notstromquelle

Ungeachtet der Nummer 2 muß bei Schiffen von 45 Meter Länge und mehr die Notstromquelle in der Lage sein, die in der betreffenden Regel aufgeführten Einrichtungen für einen Zeitraum von mindestens acht Stunden zu versorgen.

**KAPITEL V: BRANDSCHUTZ, FEUERANZEIGE, FEUERLÖSCHUNG
UND BRANDBEKÄMPFUNG****Regel 22: Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen**

Ungeachtet der Bestimmungen dieser Regel müssen alle Maschinenräume der Gruppe A mit einem fest eingebauten Feuerlöschsystem versehen sein.

Regel 40: Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen

Ungeachtet der Bestimmungen dieser Regel müssen alle Maschinenräume der Gruppe A mit einem fest eingebauten Feuerlöschsystem versehen sein.

▼ B

ANHANG V

FORM DES KONFORMITÄTSZEUGNISSES, DES AUSNAHMEZEUGNISSES UND DES
AUSRÜSTUNGSVERZEICHNISSES

KONFORMITÄTSZEUGNIS

Dieses Zeugnis ist durch ein Ausrüstungsverzeichnis zu ergänzen.

(Dienstsiegel)

(Staat)

für ein neues/vorhandenes ⁽¹⁾ Fischereifahrzeug

ausgestellt nach den Bestimmungen der

.....
(Bezeichnung der Vorschriften des Mitgliedstaats)

zur Bestätigung der Übereinstimmung des nachstehend genannten Fahrzeugs mit der Richtlinie 97/70/EG über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr

im Namen der Regierung von
(vollständiger Name des Mitgliedstaats)durch
(vollständiger Name der zuständigen Organisation, die nach den Vorschriften der Richtlinie 94/57/EWG des Rates anerkannt worden ist)

Name des Fahrzeugs	Unterscheidungsgrad	Heimathafen	Länge ⁽²⁾

Datum des Bauauftrags oder des Auftrags für einen größeren Umbau ⁽³⁾:Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand ⁽³⁾:Datum der Lieferung oder der Beendigung des größeren Umbaus ⁽³⁾:⁽¹⁾ Gemäß den Begriffsbestimmungen des Artikels 2 Absätze 2 und 3: Nichtzutreffendes streichen.⁽²⁾ Gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Absatz 6.⁽³⁾ Gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Absatz 2.

▼B

(Rückseite des Zeugnisses)

Erstmalige Besichtigung

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT,

1. daß das Schiff in Übereinstimmung mit Regel I/6 Nummer 1 Buchstabe a) der Anlage zum Torremolinos-Protokoll von 1993 besichtigt worden ist;
2. daß die Besichtigung ergeben hat,
 1. daß das Fahrzeug den Anforderungen der Richtlinie 97/70/EG des Rates voll entspricht und
 2. daß der höchstzulässige Betriebstiefgang für jeden Betriebszustand dieses Fahrzeugs in dem zugelassenen Stabilitätsbuch vom enthalten ist;
3. daß ein Ausnahmezeugnis ausgestellt/nicht ausgestellt ⁽¹⁾ worden ist.

Dieses Zeugnis ist vorbehaltlich der Besichtigungen nach Regel I/6 Nummer 1 Buchstabe b) Ziffern ii) und iii) sowie Buchstabe c) bis zum gültig.

Ausgestellt in am
(Ort der Ausstellung) (Datum der Ausstellung)

.....
(Unterschrift des ausstellenden Bediensteten)
und/oder
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Bei Unterzeichnung des Zeugnisses ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt, von dem genannten Mitgliedstaat ordnungsgemäß zur Ausstellung dieses Zeugnisses ermächtigt zu sein.

.....
(Unterschrift)

.....
⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

▼B

(Nächste Seite des Zeugnisses)

Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses um eine Nachfrist, wenn Regel I/11 Nummer 1 Anwendung findet

Dieses Zeugnis wird nach Regel I/11 Nummer 1 bis zum als gültig anerkannt.

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses bis zum Erreichen des Besichtigungshafens oder um eine Nachfrist, wenn Regel I/11 Nummer 2 oder Regel I/11 Nummer 4 Anwendung findet

Dieses Zeugnis wird nach Regel I/11 Nummer 2 / Regel I/11 Nummer 4 ⁽¹⁾ bis zum als gültig anerkannt.

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

▼ B

(Nächste Seite des Zeugnisses)

Vermerk für regelmäßige Besichtigungen

Ausrüstung

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, daß eine Besichtigung nach Regel I/6 Nummer 1 Buchstabe b) Ziffer ii) ergeben hat, daß das Fahrzeug den einschlägigen Vorschriften entspricht.

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Funkeinrichtungen

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, daß die Besichtigung nach Regel I/6 Nummer 1 Buchstabe b) Ziffer iii) ergeben hat, daß das Fahrzeug den einschlägigen Vorschriften entspricht.

Erste regelmäßige Besichtigung der Funkeinrichtungen:

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

▼B

(Nächste Seite des Zeugnisses)

Zweite regelmäßige Besichtigung der Funkeinrichtungen:

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Dritte regelmäßige Besichtigung der Funkeinrichtungen:

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Vermerk für Zwischenbesichtigung

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, daß die Besichtigung nach Regel I/6 Nummer 1 Buchstabe c) ergeben hat, daß das Fahrzeug den einschlägigen Vorschriften entspricht.

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

▼ B

AUSNAHMEZEUGNIS

(Dienstsiegel)

(Staat)

für ein neues/vorhandenes ⁽¹⁾ Fischereifahrzeug

ausgestellt nach den Bestimmungen der

.....
(Bezeichnung der Vorschriften des Mitgliedstaats)

zur Bestätigung der Übereinstimmung des nachstehend genannten Fahrzeugs mit der Richtlinie 97/70/EG über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr

im Namen der Regierung von
(vollständiger Name des Mitgliedstaats)durch
(vollständiger Name der zuständigen Organisation, die nach den Vorschriften der Richtlinie 94/57/EWG des Rates anerkannt worden ist)**Angaben zum Fahrzeug:**

Name des Fahrzeugs	Unterscheidungsgrad	Heimathafen	Länge (²)

⁽¹⁾ Gemäß den Begriffsbestimmungen des Artikels 2: Nichtzutreffendes streichen.⁽²⁾ Gemäß der Begriffsbestimmung des Artikels 2 Absatz 6.

▼B

(Rückseite des Zeugnisses)

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT,

daß das Fahrzeug aufgrund der Ermächtigung in Regel
von den Vorschriften des befreit ist.

Etwaige Bedingungen, unter denen das Ausnahmezeugnis erteilt wird:

.....
.....

Dieses Zeugnis gilt bis vorbehaltlich der Gültigkeit des
Konformitätszeugnisses, dem dieses Zeugnis beigefügt wird..

Ausgestellt in am
(Ort der Ausstellung) (Datum der Ausstellung)

.....
(Unterschrift des ausstellenden Bediensteten) und/oder (Siegel bzw. Stempel der ausstellenden
Behörde

Bei Unterzeichnung des Zeugnisses ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt, von dem genannten Mitgliedstaat ordnungsgemäß zur Ausstellung
dieses Zeugnisses ermächtigt zu sein.

.....
(Unterschrift)

▼B

(Nächste Seite des Zeugnisses)

Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses um eine Nachfrist, wenn Regel I/11 Nummer 1 Anwendung findet

Dieses Zeugnis wird nach Regel I/11 Nummer 1 bis zum als gültig anerkannt.

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses bis zum Erreichen des Besichtigungshafens oder um eine Nachfrist, wenn Regel I/11 Nummer 2 oder Regel I/11 Nummer 4 Anwendung findet

Dieses Zeugnis wird nach Regel I/11 Nummer 2 / Regel I/11 Nummer 4 ⁽¹⁾ bis zum als gültig anerkannt.

gezeichnet:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

.....
(¹) Nichtzutreffendes streichen.



(Form der Anlage zum Konformitätszeugnis)

AUSRÜSTUNGSVERZEICHNIS

zum Konformitätszeugnis

Dieses Verzeichnis ist fest mit dem Konformitätszeugnis zu verbinden.

Ausrüstungsverzeichnis in Übereinstimmung mit der Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr

1. Angaben zum Fahrzeug

Name des Fahrzeugs	Unterscheidungsgrad	Heimathafen	Länge (1)

2. Nähere Angaben zu den Rettungsmitteln

1. Gesamtzahl der Personen, für die Rettungsmittel vorgesehen sind	
	Backbordseite	Steuerbordseite
2. Gesamtzahl der Rettungsboote
2.1. Gesamtzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können
2.2. Anzahl der teilweise geschlossenen Rettungsboote (Regel VII/18)
2.3. Anzahl der vollständig geschlossenen Rettungsboote (Regel VII/19)
3. Anzahl der Bereitschaftsboote
3.1. Anzahl der Boote, die in der oben angegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote enthalten sind
4. Rettungsflöße
4.1. Flöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen erforderlich sind
4.1.1. Anzahl der Rettungsflöße
4.1.2. Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können
4.2. Flöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht erforderlich sind
4.2.1. Anzahl der Rettungsflöße
4.2.2. Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können

(1) Gemäß der Begriffsbestimmung des Artikels 2 Absatz 6.

▼ B

	Backbordseite	Steuerbordseite
5. Anzahl der Rettungsringe
6. Anzahl der Rettungswesten
7. Eintauchanzüge
7.1. Gesamtzahl
7.2. Anzahl der Anzüge, welche die Anforderungen an Rettungswesten erfüllen
8. Anzahl der Wärmeschutzhilfsmittel ⁽¹⁾
9. Funkanlagen, die in Rettungsmitteln verwendet werden
9.1. Anzahl der Radartransponder
9.2. Anzahl der UKW-Sprechfunkgeräte (senden/empfangen)

⁽¹⁾ Mit Ausnahme derjenigen, die in den Regeln VII/17 Nummer 8 Ziffer xxi) und VII/20 Nummer 5 Buchstabe a) Ziffer xxiv) vorgeschrieben sind.

3. Nähere Angaben zu den Funkeinrichtungen

Gegenstand	Tatsächliche Regelung
1. Hauptanlagen
1.1. UKW-Funkanlage
1.1.1. DSC-Kodierer
1.1.2. DSC-Wachempfänger
1.1.3. Sprechfunk
1.2. GW-Funkanlage
1.2.1. DSC-Kodierer
1.2.2. DSC-Wachempfänger
1.2.3. Sprechfunk
1.3. GW/KW-Funkanlage
1.3.1. DSC-Kodierer
1.3.2. DSC-Wachempfänger
1.3.3. Sprechfunk
1.3.4. Fernschreibtelegrafie
1.4. INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstelle
2. Zweite Alarmierungsmöglichkeit
3. Einrichtungen zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt
3.1. NAVTEX-Empfänger
3.2. EGC-Empfänger
3.3. KW-Fernschreibtelegrafie-Empfänger

▼ B

Gegenstand	Tatsächliche Regelung
4. Satelliten-EPIRB
4.1. COSPAS-SARSAT
4.2. INMARSAT
5. UKW-EPIRB
6. Schiffs-Radartransponder
7. Wachempfänger für die Sprechfunk-Notfrequenz 2 182 kHz ⁽¹⁾
8. Sprechfunk-Alarmzeichengeber für 2 182 kHz ⁽²⁾

⁽¹⁾ Wenn der Schiffssicherheitsausschuß kein anderes Datum festlegt, braucht diese Angabe in dem den Zeugnissen, die nach dem 1. Februar 1999 ausgestellt werden, beigefügten Verzeichnis nicht mehr enthalten zu sein.

⁽²⁾ Diese Angabe braucht in dem Verzeichnis, das den nach dem 1. Februar 1999 ausgestellten Zeugnissen beigefügt ist, nicht mehr enthalten zu sein.

4. *Maßnahmen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft von Funkeinrichtungen (Regel IX/14)*

4.1. Dopplung von Geräten:

4.2. Landseitige Instandhaltung:

4.3. Instandhaltungsmöglichkeiten auf See:

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, daß dieses Ausrüstungsverzeichnis in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgestellt in am
 (Ort der Ausstellung) (Datum der Ausstellung)

.....
 (Unterschrift des ausstellenden Bediensteten
 und/oder
 (Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Bei Unterzeichnung des Zeugnisses ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt, von dem genannten Mitgliedstaat ordnungsgemäß zur Ausstellung dieses Zeugnisses ermächtigt zu sein.

.....
 (Unterschrift)