



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 19.07.2000
KOM(2000) 419 endelig

1997/0335 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske
forskrifter for fartøjer på indre vandveje**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

1. Indledning

I december 1997 forelagde Kommissionen et forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje [KOM(1997)644 endelig – 1997/0335 (COD)]. Formålet med forslaget er at bringe EU's tekniske forskrifter på linje med de avancerede standarder for sejlads på Rhinen og dermed etablere en fælles ordning for hele det europæiske net af indre vandveje.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav positiv udtalelse om forslaget den 25. marts 1998. Den 20. oktober 1998 vedtog Europa-Parlamentet nogle ændringer under førstebehandlingen. Ved denne lejlighed gav Kommissionen udtryk for sin holdning, idet den meddelte, hvilke ændringsforslag den kunne godtage, i deres nuværende form eller principielt, og hvilke ændringer den ikke kunne godtage.

Den 1. maj 1999 blev retsgrundlaget ændret som følge af ikrafttrædelsen af Amsterdam-traktaten og den deri fastsatte procedure med fælles beslutningstagning for transportsektoren. Den 16. september 1999 bekræftede Europa-Parlamentet den udtalelse, det havde afgivet under førstebehandlingen.

Det er på denne baggrund, at Kommissionen forelægger dette ændrede forslag. Det indeholder samtlige betragtninger og artikler i Kommissionens oprindelige forslag samt teksten til bilag I og bilag II, del I, kapitel 1, og del II, kapitel 15. Resten af bilagene (122 sider) er ikke medtaget, da de ikke har undergået nogen ændringer som følge af Europa-Parlamentets ændringsforslag.

2. Ændringsforslagene

De af Europa-Parlamentet vedtagne ændringsforslag, som Kommissionen har kunnet tilslutte sig, vedrører direktivets betragtninger (tre ændringsforslag) og artikler (ét ændringsforslag) samt artiklerne i bilag II (to ændringsforslag).

2.1 Anvendelse af to forskellige sæt tekniske forskrifter

I sit ændringsforslag vedrørende betragtning nr. 1 understreger Europa-Parlamentet, at fartøjer, der sejler på Fællesskabets indre vandveje, i øjeblikket er underlagt to forskellige sæt tekniske forskrifter, nemlig regulativet af 1. januar 1995 om inspektion af fartøjer, der sejler på Rhinen, vedtaget af den centrale kommission for sejlads på Rhinen (CCNR) på grundlag af den reviderede konvention om sejlads på Rhinen (Mannheim-konventionen), og Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje.

Det certifikat, der udstedes på grundlag af regulativet om inspektion af fartøjer, der sejler på Rhinen, giver adgang til alle Fællesskabets indre vandveje, herunder Rhinen, hvorimod fællesskabscertifikatet ikke giver adgang til Rhinen. Formålet med forslaget er at bringe EU's tekniske forskrifter på linje med de avancerede standarder for sejlads på Rhinen, således at der kan etableres en fælles ordning for hele det europæiske net af indre vandveje.

2.2 Regulativet om inspektion af fartøjer, der sejler på Rhinen

I ændringsforslaget til betragtning nr. 2 understreges det, at de tekniske forskrifter i bilagene til direktiv 82/714 stort set er de samme som reglerne i det daværende regulativ om inspektion af fartøjer, der sejler på Rhinen, og at det reviderede regulativ af 1. januar 1995, som danner grundlag for Kommissionens forslag, svarer til den seneste tekniske udvikling.

2.3 Passagerfartøjer

Kommissionen har i det store og hele overtaget Europa-Parlamentets ændringsforslag, idet den har indsat en ny betragtning nr. 5 (ny nummerering) vedrørende fartøjer til befordring af (over tolv) passagerer, som ligeledes omfattes af Kommissionens forslag. Kommissionen har dog ikke medtaget en henvisning til Europa-Parlamentets beslutning af 24. oktober 1979 om det fremtidige direktiv 82/714/EØF, hvori Europa-Parlamentet "beklagede, at passagerskibe ikke var omfattet af harmoniseringen af mindstenormerne".

2.4 Datoen for bestemmelsernes ikrafttræden i medlemsstaterne

Med hensyn til artikel 2, stk. 1, foreslår Europa-Parlamentet, at der ikke fastsættes nogen dato for, hvornår medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet, men at dette tidspunkt fastsættes i forhold til datoen for offentliggørelsen ("ét år efter"). I overensstemmelse hermed har Kommissionen indføjet en passus om direktivets ikrafttræden.

2.5 Sejlpassagerfartøjer

Europa-Parlamentet foreslår, at sejlpassagerfartøjer opføres på listen over definitioner (bilag II, del I, kapitel 1, artikel 1.01, det nye punkt 19a) samt i kapitlet om passagerfartøjer (bilag II, del II, kapitel 15, den nye artikel 15a). Formålet med disse ændringsforslag er at åbne mulighed for vedtagelse af særlige bestemmelser for denne type fartøjer.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel ~~75~~ **71**, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 - ~~E~~ **251**, i ~~samarbejde med Europa-Parlamentet, og~~

ud fra følgende betragtninger:

- (1)** Med Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje² er der indført harmoniserede betingelser for udstedelse af tekniske certifikater for fartøjer til sejlads på indre vandveje i alle medlemsstaterne, **som dog ikke åbner mulighed for sejlads på Rhinen. I Europa som helhed gælder der på dette område fortsat forskellige tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje. Den omstændighed, at der side om side eksisterer forskellige internationale og nationale regler, har indtil videre vanskeliggjort bestræbelserne på at nå frem til anerkendelse af nationale skibscertifikater, uden at udenlandske fartøjer underkastes yderligere inspektion. Desuden svarer normerne som fastlagt i direktiv 82/714/EØF på en række punkter ikke længere den nuværende tekniske udvikling;** af hensyn til sikkerheden bør disse betingelser tilpasses til den tekniske udvikling, idet der desuden tages hensyn til ændringerne i Fællesskabets net af indre vandveje;
- (2)** **de tekniske forskrifter i bilagene til direktiv 82/714/EØF er stort set de samme som reglerne for den reviderede inspektionsordning, som gælder for fartøjer på Rhinen, i den form, som blev vedtaget af den centrale kommission for sejlads på Rhinen (CCNR) i 1982.** Betingelserne og de tekniske forskrifter for udstedelse af certifikater for sejlads på indre vandveje i henhold til artikel 22 i den reviderede konvention om sejlads på Rhinen er blevet revideret pr. 1. januar 1995. **De svarer, for så vidt angår certificering, til den seneste tekniske udvikling og har været i kraft siden 1. januar 1995.** Af konkurrence- og sikkerhedshensyn **såvel som af hensyn til**

¹ EFT C 157 af 25.5.1998, s. 17.

² EFT L 301 af 28.10.1982, s. 1.

harmoniseringen på europæisk plan bør sådanne tekniske forskrifter gælde på alle Fællesskabets **indre vandveje. I den henseende bør der også tages hensyn til ændringer i Fællesskabets vandvejsnet;**

- (3) det vil være hensigtsmæssigt, at de fællesskabscertifikater for sejlads på indre vandveje, som attesterer, at fartøjerne er i fuld overensstemmelse med ovennævnte reviderede tekniske forskrifter, bliver gyldige på alle Fællesskabets indre vandveje;
- (4) det vil være ønskeligt at sikre en mere udstrakt harmonisering af medlemsstaternes betingelser for udstedelse af supplerende fællesskabscertifikater for sejlads på vandveje i zone 1 og 2 (flodmundinger) samt for sejlads på vandveje i zone 4;
- (5) af hensyn til sikkerheden i forbindelse med befordring af passagerer bør direktivet, i lighed med regulativet om inspektion af fartøjer til sejlads på Rhinen, også omfatte passagerfartøjer til befordring af mere end tolv passagerer;**
- (6) det vil være hensigtsmæssigt at indføre en overgangsordning for de fartøjer i drift, som endnu ikke er forsynet med fællesskabscertifikat for sejlads på indre vandveje, når de underkastes den første tekniske inspektion i henhold til de reviderede tekniske krav i dette direktiv;
- (7) det vil være hensigtsmæssigt, at gyldighedsperioden af fællesskabscertifikater fastlægges i de enkelte tilfælde inden for visse grænser, afhængigt af det pågældende fartøjs kategori;
- (8) for at opnå hurtigere tilpasning af direktivets bilag til den tekniske udvikling må der indføres procedurer til dette formål på grundlag af Rådets afgørelse 87/373/EØF; i medfør af artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen²³, bør der fastsættes gennemførelsesbestemmelser til nærværende direktiv efter rådgivningsproceduren i artikel 3 i nævnte afgørelse;**
- (9) det er nødvendigt, at de foranstaltninger, der er fastsat i direktiv 76/135/EØF af 20. januar 1976 om gensidig anerkendelse af fartsattester for fartøjer på indre vandveje³⁴, forbliver i kraft for de fartøjer, der er omfattet af nævnte direktiv og ikke er omfattet af nærværende direktiv -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 82/714/EØF foretages følgende ændringer:

1. Artikel 1, tredje led, affattes således:

”- zone 4: de øvrige vandveje i Fællesskabet, som er anført i kapitel III i bilag I.”

³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁴ EFT L 21 af 29.1.1976, s. 10.

2. Artikel 2 affattes således:

”1. Dette direktiv finder anvendelse på:

- fartøjer med en længde på 20 m eller derover
- fartøjer, for hvilke produktet $L \times B \times T$, jf. definitionerne i bilag II, artikel 1.01, er 100 m³ eller derover
- slæbebåde og skubbebåde, herunder både med en længde på under 20 m og både, for hvilke produktet $L \times B \times T$, jf. definitionerne i bilag II, artikel 1.01, er under 100 m³, forudsat at de er bygget til at slæbe eller skubbe fartøjer eller slæbe de i første led nævnte fartøjer i parformation.

2. Dette direktiv gælder ikke for:

- fartøjer, som er bestemt til passagertransport og medfører højst 12 personer ud over besætningen
- færger,
- fritidsfartøjer med en længde på under 24 meter
- kontrolmyndighedernes tjenestefartøjer og brandslukningsfartøjer
- orlogsfartøjer
- søgående fartøjer, herunder søgående slæbebåde og skubbebåde, som sejler i eller er stationeret i tidevandsområder, eller som midlertidigt befinder sig på indre vandveje, forudsat at de er forsynet med følgende gyldige fartsattester eller sikkerhedscertifikater:
 - et certifikat for overensstemmelse med den internationale konvention af 1974 for sikkerhed til søs (SOLAS), som ændret, eller tilsvarende
 - et certifikat for overensstemmelse med den internationale konvention af 1966 om lastelinjer, som ændret, eller tilsvarende et IOPP-certifikat for overensstemmelse med den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL), som ændret,

eller,

- for passagerfartøjer, der ikke er omfattet af alle disse konventioner, et certifikat for overensstemmelse med Rådets direktiv ~~98/.../EF~~ **98/18/EF** om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.”

3. Artikel 3, første og andet led, affattes således:

- ”- ved sejlads på indre vandveje i zone R, et certifikat, som er udstedt i henhold til artikel 22 i den reviderede konvention om sejlads på Rhinen, eller et fællesskabscertifikat for sejlads på indre vandveje, som er udstedt efter 1. juli 1998 i henhold til artikel 8 og attesterer, at fartøjet fuldt ud opfylder de tekniske forskrifter i bilag II
- ved sejlads på indre vandveje i andre zoner, et fællesskabscertifikat for sejlads på indre vandveje, udstedt i henhold til bestemmelserne i dette direktiv og de tekniske forskrifter i bilag II.”

4. Artikel 5 affattes således:

”1. En medlemsstat kan for fartøjer, der sejler i indre vandveje i zone 1 og 2 på dens område, vedtage tekniske forskrifter ud over forskrifterne i bilag II, med forbehold af forskrifterne i den reviderede konvention for sejlads på Rhinen og med forbehold af Kommissionens godkendelse efter proceduren i artikel 19, stk. 3.

Sådanne supplerende forskrifter skal være begrænset til de punkter, der er anført i bilag Va, og udfærdiges i overensstemmelse med bestemmelserne deri.

2. At disse supplerende forskrifter er overholdt, skal anføres i det i artikel 3 omhandlede fællesskabscertifikat eller, hvor artikel 4, stk. 2, finder anvendelse, i det supplerende fællesskabscertifikat. Sådant bevis på overensstemmelse skal anerkendes for Fællesskabets indre vandveje i det pågældende område.

3. En medlemsstat kan, med forbehold af Kommissionens godkendelse efter proceduren i artikel 19, stk. 3, tillade en lempelse af de tekniske forskrifter i bilag II for fartøjer, som udelukkende sejler på vandveje i zone 4 på dens område. En sådan lempelse skal være begrænset til de punkter, der er anført i bilag Vb. Når fartøjets tekniske specifikationer svarer til disse lempede tekniske forskrifter, skal det i fællesskabscertifikatet eller, hvor artikel 4, stk. 2, finder anvendelse, i det supplerende fællesskabscertifikat, være anført, at det kun er gyldigt i de pågældende vandveje i zone 4.”

5. I artikel 8, stk. 2, indsættes følgende afsnit:

”I tilfælde, hvor en sådan første teknisk inspektion finder sted efter 1. juli 1998, skal det i fællesskabscertifikatet anføres, hvilke af forskrifterne i bilag II der ikke er opfyldt. Forudsat at de kompetente myndigheder ikke anser disse mangler for at være til åbenbar fare, kan de pågældende fartøjer fortsætte driften, indtil de komponenter og områder af fartøjet, der ifølge certifikatet ikke opfylder forskrifterne, udskiftes eller ændres, hvorefter de pågældende komponenter og områder skal opfylde kravene i bilag II.

Udskiftning af eksisterende dele med identiske dele eller dele af tilsvarende teknologi og konstruktion som led i rutinemæssig reparation og vedligeholdelse anses ikke for udskiftning i dette stykkes forstand.”

6. I artikel 8 indsættes følgende som stk. 4:

”4. Fællesskabscertifikatet udstedes til fartøjer, som oprindeligt var uden for dette direktivs område, men som er omfattet af det som følge af ændringerne af artikel 2, stk. 1 og 2, ved direktiv 98/.../EF, efter en teknisk inspektion, når fartøjets gældende certifikat udløber, dog senest 30. juni 2008, hvor det kontrolleres, at fartøjet opfylder de tekniske forskrifter i bilag II. Det anføres i fællesskabscertifikatet, hvilke af forskrifterne i bilag II der ikke er opfyldt. Forudsat at de kompetente myndigheder ikke anser disse mangler for at være til åbenbar fare, kan de pågældende fartøjer fortsætte driften, indtil de komponenter og områder af fartøjet, der ifølge certifikatet ikke opfylder forskrifterne, udskiftes eller ændres, hvorefter de pågældende komponenter og områder skal opfylde kravene i bilag II.

Udskiftning af eksisterende dele med identiske dele eller dele af tilsvarende teknologi og konstruktion som led i rutinemæssig reparation og vedligeholdelse anses ikke for udskiftning i dette stykkes forstand.”

7. Artikel 11 affattes således:

”1. Fællesskabscertifikatets gyldighedsperiode bestemmes i hvert enkelt tilfælde af den myndighed, der udsteder sådanne certifikater. Perioden kan dog højst være fem år for passagerfartøjer og ti år for andre fartøjer.

2. Hver medlemsstat kan i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 12 og 16 og i kapitel 2, artikel 2.05, i bilag II, udstede midlertidige fællesskabscertifikater med en gyldighed på højst seks måneder.”

8. I artikel 13 indsættes følgende punktum:

”For fornyelse af fællesskabscertifikater udstedt før 1. juli 1998 gælder dog overgangsbestemmelserne i kapitel 24 i bilag II.”

9. Artikel 15, andet afsnit, første punktum, affattes således:

”Efter inspektionen udstedes der et nyt certifikat med angivelse af fartøjets tekniske specifikationer, eller det eksisterende certifikat ændres om fornødent.”

10. Artikel 19 affattes således:

”1. Kommissionen vedtager efter proceduren i stk. 2 og 3 de ændringer, som er nødvendige for at tilpasse bilagene i direktivet til den tekniske udvikling og til ændringer på området, som er et resultat af arbejdet i andre internationale organisationer, navnlig i den centrale kommission for sejlads på Rhinen, med henblik på at sikre, at de to certifikater omhandlet i artikel 3, første led, udstedes på grundlag af tekniske forskrifter, som sikrer et ensartet sikkerhedsniveau, og i de tilfælde, der henvises til i artikel 5.

2. Kommissionen bistås af det udvalg, som er nedsat ved artikel 7 i Rådets direktiv 91/672/EØF⁵, i det følgende benævnt ”udvalget”. **der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.**

⁵ EFT L 373 af 31.12.1991.

3. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning. Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen. Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvordan den har taget hensyn til dets udtalelse.” **Når der henvises til nærværende stykke, finder den i artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF omhandlede rådgivningsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.”**

11. Artikel 20 affattes således:

”For fartøjer, der ikke er omfattet af artikel 2, stk. 1, men af artikel 1, litra a), i direktiv 76/135/EØF, finder bestemmelserne i sidstnævnte direktiv anvendelse.”

12. Bilag I, II og III erstattes af teksten i bilaget til dette direktiv. De vedføjede bilag Va, Vb og VI tilføjes til direktivet.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest ~~den 1. juli 1998~~ **et år efter dets ikrafttræden** og underretter Kommissionen herom. ~~Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den 1. juli 1998.~~
2. Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne etablerer et system for straf for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at straffene bliver anvendt. Straffemulighederne skal være virkningsfulde, rimelige og præventive.
4. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen teksten til de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.

Artikel 3

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

Bilag I

Fortegnelse over Fællesskabets net af indre vandveje, inddelt geografisk i zone 1, 2, 3 og 4

Kapitel I

ZONE 1

Tyskland

Ems: fra forbindelseslinjen mellem kirketårnet i Delfzijl og Knock-fyrtårnet mod det åbne hav indtil 53° 30' nord og 6° 45' øst (dvs. en smule længere ude end omladepladsen for tørlastskibe i den gamle Ems (Alte Ems), under hensyntagen til Ems-Dollard samarbejdsstraktaten).

ZONE 2

Tyskland

Ems: fra en linje mellem havneindsejlingen til Papenburg tværs over Ems mellem Diemen pumpestationen (Diemer Schöpfwerk) og digegennemsejlingen ved Halte til forbindelseslinjen mellem kirketårnet i Delfzijl og Knock-fyrtårnet, under hensyntagen til Ems-Dollard samarbejdsstraktaten.

Jade: inden for forbindelseslinjen mellem indsejlingslyset i Schillinghørn og kirketårnet i Langwarden.

Weser: fra jernbanebroen i Bremen til en linje mellem kirketårnene i Langwarden og Kappel med sidegrenene Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm og Schweiburg.

Elbe: fra den nedre grænse af Hamburgs havn til forbindelseslinjen mellem Döse sømærket og den nordvestlige spids af Hohe Ufer (Dieksand) med Nebelben samt sidegrenene Este, Luehe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau og Stör (for alles vedkommende fra dæmningen til munden).

Meldorfer Bucht: inden for forbindelseslinjen mellem den nordvestlige spids af Hohe Ufer (Dieksand) og molehovedet af Büsum vestmole.

Flensburger Förde: inden for en linje mellem Kegnæs-fyrtårnet og Birknack.

Eckernförder Bucht: inden for en linje mellem Bocknis-Eck og den nordøstlige spids af fastlandet ved Dänisch Nienhof.

Kieler Förde: inden for en linje mellem Bülk-fyrtårnet og Laboe-marinemindesmærket.

Leda: fra indsejlingen til yderhavnen ved Leer-slusen til munden.

Hunte: fra Oldenburgs havn og fra et punkt 140 m neden for Amalienbrücke i Oldenburg til munden.

Lesum: fra jernbanebroen Bremen-Burg til munden.

Este: fra slusen i Buxtehude-dæmningen til Este-dæmningen.

Lühe: fra møllen 250 m over for Marschdamm-Horneburg vejbroen til Luehe-dæmningen.

Schwinge: fra fodgængerbroen neden for Güldenstern-bastionen ved Stade til Schwinge-dæmningen.

Freiburger-Hafenpriel: fra digeporten i Freiburg an der Elbe til munden.

Oste: fra Bremervörde mølledæmningen til Oste-dæmningen.

Pinnau: fra jernbanebroen i Pinneburg til Pinnau-dæmningen.

Krückkau: fra vandmøllen i Elmshorn til Krückkau-dæmningen.

Stör: fra Pegel Rensing til Stör-dæmningen.

Eider: fra Gieselau-kanalen til Eider-dæmningen.

Nord-Ostsee-Kanal: fra forbindelseslinjen mellem molehovederne i Brunsbüttel til en linje mellem indsejlingslysene i Kiel-Holtenau og Obereidersee med Enge, Audorfer See, Bergstedter See, Schinauer See, Flemhuder See og Achterwehrer skibsfartskanalen.

Trave: fra jernbanebroen og Holdstenbrücke (Stadttrave) i Lübeck til en linje fra de to molehoveder i Travemünde til Pötenitzer Wiek og Dassower See.

Schlei: inden for en linje mellem molehovederne i Schlei-munden.

Wismarbucht, Kirchsee.

Breitling, Salzhaff og Wismar havn: afgrænset mod havet af en linje dels mellem Hohen Wieschendorf Huk og Timmendorf-fyrtårnet, dels mellem Gollwitz-fyrtårnet på øen Poel og sydspidsen af Wustrow-halvøen.

Unterwarnow og Breitling: afgrænset mod havet af linjen mellem de nordligste punkter af vest-, midter- og østmolen i Warnemünde.

Farvandene, indesluttet af fastlandet og Darss og Zingst halvøerne samt øerne Hiddensee og Rügen (inkl. Stralsund havn): afgrænsning mod havet:

- mellem Zingst-halvøen og øen Bock af linjen 54° 27' nordlig bredde
- af en linje mellem nordspidsen af øen Bock og sydspidsen af øen Hiddensee
- mellem øerne Hiddensee og Rügen (Bug): ved en linje mellem sydøstspidsen af Neubessin og Buger Haken.

Greifswalder Bodden og Greifswald havn (med Ryck): afgrænset mod havet af en linje mellem østspidsen af Thiessower Haken (Südperd) over østspidsen af øen Ruden til nordspidsen af øen Usedom (54° 10' 37" nordlig bredde, 13° 47' 51" østlig længde).

Farvandet indesluttet af fastlandet og øen Usedom (floden Peene inkl. Wolgast havn, indskæringen, Stettin nor): mod øst til den tysk-polske grænse gennem Stettin nor.

Frankrig

Seine: neden for Jeanne d'Arc broen i Rouen.

Garonne og Gironde: neden for stenbroen i Bordeaux.

Rhône: neden for Trinquetaille-broen i Arles og videre mod Marseille.

Dordogne: neden for stenbroen i Libourne.

Loire: neden for Haudaudine-broen over Madeleine-grenen og neden for Pirmil-broen over Pirmil-grenen.

Nederlandene

Dollard.

Eems.

Waddenzee: inklusive forbindelsen til Nordsøen.

Ijsselmeer: inkl. Markermeer og Ijmeer, men ikke Gouwzee.

Nieuwe Waterweg og Scheur.

Calandkanalen mod vest fra Benelux-havnen.

Hollands Diep.

Breediep, Beerkanal og de derved liggende havne.

Haringvliet og Vuile Gat: inklusive vandvejene mellem Goeree-Overflakkee på den ene side og Voorne-Putten og Hoeksche Waard på den anden side.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer og Brouwershavensche Gat: inklusive alle vandveje mellem Schouwen-Duiveland på den ene side og Gøree-Overflakkee på den anden.

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Oosterschelde og Roompot: inklusive farvandet mellem Walcheren, Noord-Beveland og Zuid-Beveland på den ene side og Schouwen-Duiveland og Tholen på den anden side, med undtagelse af Schelde-Rhin kanalen.

Schelde, Westerschelde og dens munding inklusive farvandet mellem Zeeland Flanders på den ene side og Walcheren og Zuid-Beveland på den anden side, men uden Schelde-Rhin kanalen.

Kapitel II

ZONE 3

Østrig

Donau: fra den tyske grænse til den slovakiske grænse.

Inn: fra munden til Passau-Ingling kraftværket.

Traun: fra munden til km 1.80.

Enns: fra munden til km 2.70.

March: til km 6.00.

Belgien

Maritime Schelde (neden for Antwerpens åbne ankerplads)

Tyskland

Donau: fra Kelheim (km 2414,72) til den tysk-østrigske grænse.

Rhein: fra den tysk-schweiziske grænse til den tysk-nederlandske grænse.

Elbe: fra munden af Elbe-Seiten kanalen til den nedre grænse af Hamburgs havn.

Müritz.

Frankrig

Rhein.

Nederlandene

Rhein.

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten Ij, Afgesloten Ij, Noordzeekanaal, Ijmuiden havn, Rotterdam havn, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannerdensch Kanaal, Geldersche Ijssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rijnkanaal, Veerse Meer, Schelde-Rhin kanalen indtil udmundingen i Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Meuse neden for Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanal (østover fra Benelux-havnen), Hartelkanaal.

KAPITEL III

ZONE 4

Østrig

Thaya: indtil Bernhardsthal.

March: oven for km 6.00.

Belgien

Hele det belgiske netværk bortset fra vandvejene i zone 3.

Tyskland

Alle Forbundsrepublikkens indre vandveje bortset fra vandvejene i zone 1, 2 og 3.

Frankrig

Hele det franske netværk bortset fra indre vandveje i zone 1, 2 og 3.

Nederlandene

Alle øvrige floder, kanaler og indlandsfarvande, som ikke er opført under zone 1, 2 og 3.

Italien

Po: fra Piacenza til udmundingen.

Milano-Cremona-Po-kanalen: den sidste strækning på 15 km til Po.

Mincio: fra Mantua, Governolo til Po.

Ferrara vandvejen: fra Po (Pontelagoscuro), Ferrara til Porto Garibaldi.

Brondolo og Valle kanalerne: fra Po di Levante til Venezia-lagunen.

Canale Fissero - Tartaro - Canalbianco: fra Adria til Po di Levante.

Litoranea Veneta: fra Venezia-lagunen til Grado.

Luxembourg

Mosel.

Bilag II

Tekniske minimumsforskrifter for fartøjer på indre vandveje i zone 1, 2, 3 og 4

INDHOLD

DEL I

Kapitel 1

Generelt

Artikel	Side
1.01 Definitioner	1
1.02 (uden indhold).....	7
1.03 (uden indhold).....	7
1.04 (uden indhold).....	7
1.05 (uden indhold).....	7
1.06 Midlertidige forskrifter.....	7
1.07 Administrative retningslinjer for inspektionsorganerne.....	8

Kapitel 2

Procedureregler

2.01 Inspektionsorganer	9
2.02 Anmodning om inspektion	9
2.03 Fremstilling af fartøjet til besigtigelse	9
2.04 (uden indhold).....	10
2.05 Midlertidigt besigtigelsescertifikat	11
2.06 (uden indhold).....	11
2.07 Påtegninger på besigtigelsescertifikatet og ændringer af dette.....	11
2.08 (uden indhold).....	11
2.09 Yderligere besigtigelse.....	11
2.10 Frivillig besigtigelse.....	12
2.11 (uden indhold).....	12
2.12 (uden indhold).....	12
2.13 (uden indhold).....	12

2.14 (uden indhold).....	12
2.15 Omkostninger	12
2.16 Oplysninger	13
2.17 Register for besigtigelsecertifikater.....	13
2.18 Officielt nummer.....	13
2.19 Ækvivalens og undtagelser.....	13

DEL II

Konstruktion, udstyr og udrustning

Kapitel 3

Krav vedrørende fartøjernes konstruktion

Artikel	Side
3.01 Grundregel.....	15
3.02 Styrke og stabilitet	15
3.03 Skrog	16
3.04 Maskin- og kedelrum, brændstofbeholdere	17

Kapitel 4

Fribord, sikkerhedsafstand og dybgangsskalaer

4.01 Sikkerhedsafstand	18
4.02 Fribord.....	18
4.03 Minimumsstørrelsen af fribordet	20
4.04 Nedlastningsmærker	20
4.05 Største nedlastning af fartøjer, hvis last ikke altid er lukket, så den er tæt over for søsprøjt og dårligt vejr	21
4.06 Dybgangsskalaer.....	22

Kapitel 5

Manøvreevne

5.01 Generelt	23
5.02 Afprøvning under sejlads	23
5.03 Afprøvningsområde	23
5.04 Belastningsgraden af fartøjer og konvojer ved afprøvning under sejlads	24
5.05 Anvendelse af skibets hjælpemidler ved sejladsprøven	24
5.06 Foreskrevet maksimal hastighed (fremadgående).....	24
5.07 Standseevne.....	24
5.08 Sejldygtighed ved baksejlads.....	25
5.09 Undvigeevne.....	25
5.10 Drejeevne.....	25

Kapitel 6

Styreanlæg

Artikel	Side
6.01 Generelle krav.....	26
6.02 Styreapparatets kontrolsystem.....	26
6.03 Hydraulisk styrekontrolapparat	26
6.04 Energikilde	27
6.05 Hånddrevet styreanlæg.....	27
6.06 Anlæg med drejelige skruer, vandjet, Voith-Schneider propeller og thruster	27
6.07 Indikatorer og kontrol	28
6.08 Drejhastighedsregulatorer.....	28
6.09 Godkendelse	29

Kapitel 7

Styrehus

7.01 Generelt.....	30
7.02 Frit udsyn.....	30
7.03 Generelle krav til betjenings-, overvågnings og kontrolanordninger.....	31
7.04 Særlige krav til betjenings-, overvågnings- og kontrolanordninger for fremdrivningsmaskiner og styreanlæg	31
7.05 Betjening og kontrol af signallys, lys- og lydsignaler.....	32
7.06 Radaranlæg og drejhastighedsindikatorer.....	33
7.07 Radiotelefonanlæg til fartøjer med styrehus indrettet til radarstyring ved én enkelt person.....	33
7.08 Telefonforbindelser om bord.....	34
7.09 Alarmanlæg	34
7.10 Opvarmning og ventilation.....	35
7.11 Anlæg til betjening af hækankre.....	35
7.12 Sænkbare styrehuse.....	35
7.13 Påtegning på certifikatet for fartøjer, hvis styrehus er indrettet til radarstyring ved én person.....	35

Kapitel 8

Maskinernes konstruktion

Artikel	Side
8.01 Generelle bestemmelser	36
8.02 Sikkerhedsanordninger	36
8.03 Fremdrivningsanordninger	36
8.04 Maskinernes udstødningsrør	37
8.05 Brændstoftanke, rør og tilbehør	37
8.06 Lænselanlæg	38
8.07 Anordninger til opsamling af olieholdigt vand og spildolie	39
8.08 Støj frembragt af fartøjer	40

Kapitel 9

Elektriske installationer

9.01 Generelle bestemmelser	41
9.02 Elektricitetsforsyningsanlæg	41
9.03 Beskyttelse mod berøring, indtrængen af genstande og vand	42
9.04 Eksplosionssikring	42
9.05 Jordtilslutning	43
9.06 Højeste tilladte spænding	44
9.07 Fordelingssystemer	45
9.08 Tilslutning til landbaserede eller andre eksterne net	45
9.09 Levering af strøm til andre fartøjer	46
9.10 Generatorer og motorer	46
9.11 Akkumulatorer	46
9.12 Forbindelsesanlæg	47
9.13 Nødafbrydere	49
9.14 Anlæggenes udstyr	49
9.15 Kabler	49
9.16 Belysningsanlæg	50
9.17 Signallys	50
9.18 Nødanlæg	51

9.19	Alarm- og sikkerhedssystemer for mekaniske anlæg.....	52
9.20	Elektroniske anlæg.....	52
9.21	Elektromagnetisk kompatibilitet.....	54

Kapitel 10

Udrustning

10.01	Ankre, kæder og ankertove.....	55
10.02	Anden udrustning.....	57
10.03	Brandbekæmpelsesmidler	59
10.04	Både	61
10.05	Redningskranse og -veste.....	62

Kapitel 11

Sikkerhed på arbejdsposterne

11.01	Generelt	64
11.02	Beskyttelse mod fald	64
11.03	Arbejdsposternes dimensionering	64
11.04	Skandæk.....	64
11.05	Adgang til arbejdsposterne.....	65
11.06	Udgange og nødudgange	65
11.07	Opstigningsanordninger.....	65
11.08	Indvendige rum	66
11.09	Beskyttelse mod støj og vibrationer	66
11.10	Lugedæksler.....	67
11.11	Spil	67
11.12	Kraner.....	67

Kapitel 12

Beboelse

12.01	Generelle bestemmelser.....	70
12.02	Særlige konstruktionsforskrifter for beboelse.....	70
12.03	Sanitære anlæg	71
12.04	Kabysser	72
12.05	Drikkevand.....	72

12.06	Opvarmning og ventilation	73
12.07	Andre installationer i beboelsen.....	73

Kapitel 13

Opvarmnings- koge- og køleanlæg, som fungerer med brændstof

13.01	Generelle bestemmelser	74
13.02	Anvendelse af flydende brændstof, oliefyrede anlæg.....	74
13.03	Kaminer med fordampningsbrænder og varmeapparater med forstøvningsbrænder ⁷⁵	
13.04	Kaminer med fordampningsbrænder	75
13.05	Varmeovne med forstøvningsbrænder.....	76
13.06	Varmeapparater med luftindblæsning.....	76
13.07	Opvarmning med fast brændsel.....	77

Kapitel 14

Anlæg til flydende gas til husholdningsbrug

14.01	Generelt	78
14.02	Gasanlæg.....	78
14.03	Beholdere.....	78
14.04	Forsyningsenhedernes placering og indretning	79
14.05	Reservebeholdere og tomme beholdere.....	79
14.06	Reduktionsventiler.....	79
14.07	Tryk	80
14.08	Rør og fleksible forbindelser.....	80
14.09	Fordelingssystem.....	80
14.10	Gasforbrugende apparater og deres montering	81
14.11	Lufttilførsel og udluftning af forbrændingsgas	81
14.12	Brugs- og sikkerhedsanvisning	82
14.13	Godkendelse.....	82
14.14	Prøvning.....	82
14.15	Attestering.....	83

Kapitel 15

Særlige bestemmelser for passagerfartøjer

Artikel	Side
15.01 Generelle bestemmelser	84
15.02 Grundlæggende bestemmelser om fartøjets skotinddeling	84
15.03 Tværskibs skotter	86
15.04 Stabilitet af det intakte fartøj og stabilitet ved lækage.....	88
15.05 Beregning af passagerantallet på grundlag af arealet af glat dæk	90
15.06 Sikkerhedsafstand, fribord og nedlastningsmærker.....	91
15.07 Anlæg til passagerne.....	91
15.08 Særlige forskrifter for redningsmidler	93
15.09 Brandbeskyttelse og -bekæmpelse i passagerområdet.....	94
15.10 Supplerende bestemmelser.....	96
15.11 Anlæg til opsamling og bortskaffelse af spildevand.....	98

Kapitel 16

Særlige bestemmelser for flydende strukturer, som er bestemt til at indgå i en skubbekonvoj, en slæbekonvoj eller en parformation

16.01 Flydende strukturer, som er beregnet til at skubbe.....	99
16.02 Flydende strukturer, som er beregnet til at blive skubbet	99
16.03 Flydende strukturer egnede til at fremdrive en parformation.....	100
16.04 Flydende strukturer egnede til at blive fremdrevet i konvoj	100
16.05 Flydende strukturer egnede til slæbning	100
16.06 Afprøvning af konvojer	101
16.07 Påtegninger i certifikatet.....	101

Kapitel 17

Særlige bestemmelser for flydende maskiner

17.01 Generelle bestemmelser	102
17.02 Undtagelsesbestemmelser	102
17.03 Supplerende forskrifter	103
17.04 Resterende sikkerhedsafstand	103
17.05 Resterende fribord	103

17.06	Prøvning for tværskibs stabilitet	104
17.07	Eftervisning af stabiliteten	104
17.08	Eftervisning af stabilitet i tilfælde af, at det resterende fribord er formindsket	106
17.09	Nedlastningsmærker og dybgangsskalaer	107
17.10	Flydende maskiner uden eftervisning af stabiliteten	107

Kapitel 18

Særlige bestemmelser for flydende arbejdsplatforme

18.01	Anvendelsesbetingelser	108
18.02	Anvendelse af del II.....	108
18.03	Undtagelsesbestemmelser	108
18.04	Sikkerhedsafstand og fribord	109
18.05	Både.....	109

Kapitel 19

Særlige bestemmelser for kanalpramme

(uden indhold)	110
----------------------	-----

Kapitel 20

Særlige bestemmelser for søgående skibe

(uden indhold)	111
----------------------	-----

Kapitel 21

Særlige bestemmelser for fritidsfartøjer

21.01	Generelt	112
21.02	Anvendelse af del II.....	112

Kapitel 22

Stabilitet af fartøjer, som transporterer containere

22.01	Generelle bestemmelser	113
22.02	Grænsebetingelser og beregningsmåde til godtgørelse af stabiliteten af fartøjer, som transporterer ikke fastgjorte containere	113
22.03	Grænsebetingelser og beregningsmåde til godtgørelse af stabiliteten af fartøjer, som transporterer fastgjorte containere.....	116
22.04	Procedure til vurdering af stabiliteten om bord.....	118

Kapitel 22a

Særlige bestemmelser for flydende strukturer med længde over 110 m

Artikel	Side
22a.01 Anvendelse af del I.....	119
22a.02 Anvendelse af del II.....	119
22a.03 Styrke, flydedygtighed og stabilitet.....	119
22a.04 Manøvreevne.....	120
22a.05 Supplerende udstyr	120
22a.06 (uden indhold)	121
22a.07 Anvendelse af del IV i tilfælde af ombygning	121

Del III

FORSKRIFTER VEDRØRENDE BESÆTNING

Kapitel 23

Besætning

Artikel	Side
23.01 (uden indhold).....	122
23.02 (uden indhold).....	122
23.03 (uden indhold).....	122
23.04 (uden indhold).....	122
23.05 Anvendelsesformer.....	122

Del IV

Kapitel 24

Overgangs- og slutbestemmelser

24.01 Gyldighed af tidligere inspektionscertifikater.....	123
24.02 Fornyelse af tidligere certifikater	123

DEL I

Kapitel 1

GENERELT

Artikel 1.01

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

Fartøjstyper

1. »flydende struktur«, et fartøj eller flydende udstyr
2. »fartøj«, et fartøj til sejlads på indre vandveje eller et søgående fartøj
3. »fartøj til sejlads på indre vandveje«, et fartøj, som alene eller hovedsagelig er bestemt til sejlads ad indre vandveje
4. »søgående fartøj«, et fartøj, der er anerkendt til og hovedsageligt beregnet til hav- eller kystsejlads
5. »motorfartøj«, almindeligt selvbevægende fartøj eller selvbevægende tanker
6. »tankmotorfartøj«, fartøj beregnet til transport af gods i indbyggede tanke, konstrueret til at sejle ved hjælp af egne mekaniske fremdrivningsmidler
7. »godsmotorfartøj«, fartøj, bortset fra tankmotorfartøj, som er beregnet til transport af gods, konstrueret til at sejle ved hjælp af egne mekaniske fremdrivningsmidler
8. »kanalpram« fartøj, der foretager indlandssejlads og hvis længde ikke overstiger 38,5 m og hvis bredde ikke overstiger 5,05 m
9. »slæbebåd«, fartøj, der er specielt konstrueret til at udføre slæbning
10. »skubbebåd«, fartøj, der er specielt konstrueret til at fremdrive en skubbekonvoj
11. »slæbepram«, almindelig slæbepram eller tankslæbepram
12. »tankslæbepram«, fartøj, der er beregnet til transport af gods i tanke og konstrueret til at blive slæbt og ikke er udrustet med mekaniske fremdrivningsmidler eller er udrustet med mekaniske fremdrivningsmidler, som kun tillader små flytninger

13. »almindelig godsslæbepram«, fartøj bortset fra tankslæbepram, som er beregnet til transport af gods og konstrueret til at blive slæbt og ikke er udrustet med mekaniske fremdrivningsmidler eller er udrustet med mekaniske fremdrivningsmidler, som kun tillader små flytninger
14. »skubbepram«, almindelig skubbepram, tankskubbepram eller skibsbåren skubbepram
15. »tankskubbepram«, fartøj, der er beregnet til transport af gods i indbyggede tanke og konstrueret eller specielt indrettet til at blive skubbet og ikke er udrustet med mekaniske fremdrivningsmidler eller er udrustet med mekaniske fremdrivningsmidler, som kun tillader små flytninger, når fartøjet ikke er en del af en skubbekonvoj
16. »godsskubbepram«, fartøj, bortset fra tankpram, som er beregnet til transport af gods og konstrueret eller specielt indrettet til at blive skubbet og ikke er udrustet med mekaniske fremdrivningsmidler eller er udrustet med mekaniske fremdrivningsmidler, som kun tillader små flytninger, når fartøjet ikke er en del af en skubbekonvoj
17. »skibspram«, skubbepram, der er konstrueret til at transporteres om bord i et søgående skib og til at besejle de indre vandveje.
18. »passagerfartøj«, fartøj, der er konstrueret og indrettet til transport af flere end tolv passagerer
19. »fartøj til éndagsudflugter«, passagerfartøj uden kahytter til overnatning for passagerer
- 19a. "sejlpassagerfartøj", passagerfartøj, som er konstrueret og indrettet til hovedsageligt at blive fremdrevet ved anvendelse af sejl**
20. »passagerfartøj med kahytter«, passagerfartøj med kahytter til overnatning for passagerer
21. »flydende maskine«, flydende materiel, der bærer arbejdsmaskiner som f.eks. kraner, uddybningsanlæg, rambukke og elevatorer
22. »flydende arbejdsplatform«, fartøj, som på grund af sin konstruktion og udrustning er egnet og bestemt til at anvendes på byggepladser, som f.eks. sandsuger, klappepram, pontonpram, ponton eller fartøj til udlægning af stenblokke
23. »fritidsfartøj«, fartøj, som ikke er passagerfartøj og som anvendes til sportslige aktiviteter eller til fritidssejls
24. »flydende indretning«, flydende indretning, som ikke normalt er beregnet til at blive flyttet, som f.eks. badeetablissement, dok, landgangsbro, bådehangar
25. »flydende materiel«, flåde eller konstruktion, opbygning eller genstand, der er egnet til at sejle, og som ikke er et fartøj, en flydende maskine eller en flydende indretning

Kombinationer af flydende strukturer

26. »konvoj«, stift sammenkoblet konvoj eller slæbekonvoj
27. »formation«, den måde hvorpå en konvoj er sammenkoblet
28. »stift sammenkoblet konvoj«, skubbekonvoj eller parformation
29. »skubbekonvoj«, stiv sammenkobling af fartøjer, af hvilke mindst et er anbragt foran det motorfartøj eller de to motorfartøjer, som fremdriver konvojen, og som benævnes »skubbebåde«; ved stiv sammenkobling forstås også en konvoj bestående af et skubbende fartøj, og af et skubbet fartøj, og som er sammenkoblet på en måde, som muliggør en kontrolleret indbyrdes bevægelse
30. »parformation«, formation af fartøjer, som er forbundet sideværts via en stiv sammenkobling, og af hvilke intet fartøj befinder sig foran det fartøj, som varetager fremdrivningen
31. »slæbekonvoj«, en konvoj, som er dannet ved sammenkobling af et eller flere fartøjer, flydende indretninger eller flydende materiel, og som slæbes af en eller flere motorfartøjer, som indgår i konvojen

Særlige områder på fartøjer

32. »hovedmaskinrum«, rum, hvor fremdrivningsmaskinerne er installeret
33. »maskinrum«, rum, hvor der er opstillet forbrændningsmotorer
34. »kedelrum«, rum, hvor der forefindes et anlæg til fremstilling af damp eller en termisk væske, og som drives ved hjælp af et brændstof
35. »lukket overbygning«, en gennemgående, fast og vandtæt overbygning bestående af faste adskillelser, som er fast og vandtæt forbundet med dækket
36. »styrehus«, rum, hvor de til styring af fartøjet nødvendige betjenings- og overvågningsinstrumenter er samlet
37. »beboelse«, alle rum bestemt til brug for de personer, der normalt bor om bord, og som omfatter kabys, proviantrum, wc'er, baderum, vaskerum, vestibuler og gange med undtagelse af styrehuset
38. »lastrum«, del af fartøjet, begrænset for og agter af skotter, åben eller lukket ved hjælp af lugedæksler, og som er beregnet til transport af stykgods eller styrtgods eller til at indeholde tanke, som ikke er en integreret del af skibsskroget
39. »fast tank«, tank, som er forbundet med fartøjet, og hvor tankens vægge dels udgøres af selve skibsskroget dels af en væg, som ikke er en integreret del af skibsskroget
40. »arbejdspost«, område, hvor besætningen er beskæftiget med sit arbejde, herunder landgangsbrør, lastbomme og både
41. »færdselsvej«, område, der normalt befærdes af personer eller anvendes til lasttransport

Skibstekniske udtryk

42. »dybeste lastevandlinje«, vandlinjeplanet ved den størst tilladte nedlastning, hvorved den flydende struktur må sejle
43. »sikkerhedsafstand«, afstanden mellem dybeste lastevandlinje og et plan parallelt med dette gennem det laveste punkt, hvorover den flydende struktur ikke anses for tæt
44. »fribord (F)«, afstanden mellem dybeste lastevandlinje og et plan parallelt med denne gennem det laveste punkt på skandækket eller, hvis skandæk ikke findes, gennem det laveste punkt på klædningens overkant
45. »nedsænkninglinje«, teoretisk linje trukket mindst 10 cm under overkanten af skotdækket i borde og mindst 10 cm under laveste ikke-vandtætte punkt af yderklædningen. Hvis der ikke findes noget skotdæk, anvendes en linje trukket mindst 10 cm under den laveste linje, hvortil yderklædningen er vandtæt
46. "vandfortrængning (∇)", fartøjets neddykkede rumfang udtrykt i m^3 ;
47. »deplacement (D)«, fartøjets fulde vægt i tons med last
48. "blokkoefficient (δ)«, forholdet mellem fartøjets deplacement og produktet af længde \times bredde \times dybgang (T)
49. »lateralplan over vandet (S)«, fartøjets lateralplan over vandlinjen i m^2
50. »skotdæk«, dækket til hvilket de foreskrevne vandtætte skotter er ført op og hvorfra fribord måles
51. »skot«, en adskillelse, normalt lodret, der har til formål at inddele fartøjet; den afgrænses af fartøjets bund, skibsklædningen eller andre skotter og er ført op i en vis højde
52. »tværskibsskot«, tværgående skot, som går fra spant til spant
53. »adskillelse«, en flade, som opdeler rum, normalt i lodret plan
54. »skillevæg«, adskillelse, som ikke er vandtæt
55. »længde (L)«, den største længde af skroget i meter, uden ror og bovspryd
56. »længde overalt«, den største længde af den flydende struktur, målt i meter, med alle faste installationer såsom styreanlæg eller fremdrivningsinstallationer, mekaniske indretninger eller lignende
57. »længde (LF)«, skrogets største længde i meter, målt ved den dybeste lastevandlinje
58. »bredde (B)«, skrogets største bredde målt i meter udvendig på spant (uden skovlhjul, fenderbælter osv.)
59. »bredde overalt«, den flydende strukturs største bredde i meter, med alle faste installationer som skovlhjul, fenderbælter, mekaniske indretninger eller lignende

60. »bredde (BF)«, skrogets største bredde målt i meter udvendig på spant ved fartøjets dybeste lastevandlinje
61. »sidehøjde (H)«, mindste lodrette afstand mellem kølens øverste kant og dækkets laveste punkt i borde
62. »dybgang (T)«, den lodrette afstand mellem det laveste punkt af skrogets underside eller af kølen og den dybeste lastevandlinje
63. »forreste perpendicular« , lodret linje gennem forreste punkt af skrogets skæring med den dybeste lastevandlinje
64. »skandækkets frie bredde« afstanden mellem den lodrette linje, som går gennem den mest fremspringende del af skandækket i karmsiden, og den lodrette linje, som går gennem inderkanten af skridsikringen (rækværk, skridliste) på ydersiden af skandækket

Styreanlæg

65. »styreanlæg« alt nødvendigt udstyr til styring af fartøjet, og som er nødvendigt for at opnå den manøvrevevne, som er foreskrevet i kapitel 5 i denne forordning
66. »ror« roret eller rorene og stammen, inklusive kvadrant og forbindelsesled til styreapparatet
67. »styreapparat« del af styreanlægget, som medfører bevægelse af roret
68. »styrekontrolsystem« styreapparatets kontrolsystem mellem energikilden og styreapparatet
69. »energikilde« energitilførsel til styrekontrolsystemet og drivanordningen fra skibets el-installation, fra batterierne eller fra en intern forbrændingsmotor
70. »drivaggregat« komponenter og kredsløb til styring af et kraftaktiveret styrekontrolsystem
71. »styreapparatets kontrolenhed« kontrolsystem for styreapparatet, dets drivaggregat og dets energikilde
72. »hånddrevet styreanlæg« styreanlæg, gennem hvilket roret aktiveres ved en manuel manøvrering af håndrattet, via en mekanisk eller hydraulisk transmission uden yderligere energikilde
73. »håndhydraulisk styring« en manuel styring med hydraulisk transmission
74. »drejehastighedsregulator« udstyr som automatisk udfører og fastholder en fast drejehastighed for fartøjet i overensstemmelse med tidligere valgte værdier
75. »styrehus indrettet til radarstyring ved én person« et styrehus indrettet således, at fartøjet ved radarnavigation kan føres af én person

Egenskaber af konstruktionsdele og materialer

- 76. »vandtæt« konstruktionselementer eller anordninger, der er indrettet således, at de hindrer enhver indtrængning af vand
- 77. »tæt over for søsprøjt og dårligt vejr« konstruktionselementer eller anordning, der er indrettet således, at de under normale omstændigheder kun lader en meget lille vandmængde trænge ind
- 78. »gastæt« et konstruktionselement eller en anordninger, der er indrettet således, at indtrængning af luftarter og damp forhindres
- 79. »ikke-brændbar« et materiale, som hverken kan brænde eller afgive brændbare luftarter i en sådan mængde, at der kan ske selvantændelse, når det opvarmes til omkring 750 °C
- 80. »vanskeligt antændelig« materiale, som kun vanskeligt kan antændes, eller hvis overflade kun vanskeligt kan antændes, og som hindrer spredning af ilden på behørig vis
- 81. »brandhæmmende« en konstruktionsdel eller en indretning, som opfylder visse krav om modstandsdygtighed over for ild

Andre udtryk

- 82. Som "godkendte klassifikationselskaber" betragtes: Germanischer Lloyd, Bureau Veritas und Lloyd's Register of Shipping
- 83 a. "fællesskabscertifikatet" er det certifikat, som i henhold til artikel 3 i direktivet, udstedes af et medlemslands kompetente myndigheder for fartøjer, som opfylder de tekniske forskrifter i dette bilag
- 83 b. "det supplerende fællesskabscertifikat": i henhold til artikel 4, stk. 2, i dette direktiv kræves ud over Rhin-certifikatet et supplerende fællesskabscertifikat til sejlads på vandveje i zone 1 og 2 samt zone 3 og 4, såfremt man ønsker at gøre brug af lempelserne af de tekniske krav på disse vandveje
- 84. »inspektionsorganer«: myndigheder udpeget af medlemslandene, som foretager inspektion af skibe på baggrund af bestemmelserne anført i dette bilag og udsteder certifikatet eller certifikaterne.

Artikel 1.02

(Uden indhold)

Artikel 1.03

(Uden indhold)

Artikel 1.04

(Uden indhold)

Artikel 1.05

(Uden indhold)

Artikel 1.06

Midlertidige forskrifter

Når det viser sig uomgængeligt nødvendigt, kan de kompetente myndigheder, efter at have gennemført den i direktivets artikel 19 fastlagte procedure, udstede forskrifter af midlertidig karakter med henblik på forsøg, når dette hverken er til skade for sejladssikkerheden eller -ordenen. Sådanne forskrifter må højst gælde i tre år.

Artikel 1.07

Administrative retningslinjer for inspektionsorganerne

For at gennemførelsen af dette direktiv kan lettes og ensrettes, kan der fastsættes administrative retningslinjer for inspektionsorganerne efter gennemførelse af proceduren i direktivets artikel 19.

Sådanne retningslinjer skal af de kompetente myndigheder meddeles til inspektionsorganerne.

Inspektionsorganerne skal følge sådanne administrative retningslinjer.

DEL II

Kapitel 15.

SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR PASSAGERFARTØJER

Artikel 15.01

Almindelige bestemmelser

1. Artikel 4.01- 4.04 og 8.06, stk. 7, finder ikke anvendelse.
2. Fartøjer uden egne fremdrivningsmidler må ikke benyttes til passagertransport.
3. For fartøjer med længde L_F 25 m eller derover skal flydedygtigheden i tilfælde af lækage være godtgjort i henhold til artikel 15.02 under alle de fastlagte belastningsforhold.
4. På alle dæk skal passagerrummene være beliggende agter for kollisionsskottet.
5. De rum, hvor besætningen er indkvarteret, skal på analog måde opfylde forskrifterne i artikel 15.07 og 15.09.
6.
 - a) Som undtagelse fra artikel 3.02, punkt 1, litra b), skal minimumstykkelsen t_{mind} af bund, kiming og yderklædning på passagerfartøjer bestemmes som den største af de værdier, der fremkommer ved brug af følgende formler:

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

$$t_{2\text{mind}} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_F} \text{ [mm]},$$

hvor:

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500), \text{ idet } a \text{ er } 400 \text{ mm eller derover,}$$

$$a = \text{afstanden mellem langskibs eller tværskibs ribber i [mm]; er afstanden mellem ribberne under 400 mm, sættes } a \text{ til } 400 \text{ mm.}$$

Som minimumsværdi sættes den største af de værdier, der fremkommer ved brug af formlerne. Når pladerne i bund eller sideklædning ikke længere er i overensstemmelse med ovennævnte forskrift, skal pladerne udskiftes.

- b) Den minimumsværdi, der beregnes af formlerne for pladetykkelsen, kan fraviges i nedadgående retning, når den tilladelige værdi er bestemt ved styrkeberegning på skroget og beregningsresultatet er attesteret som tilfredsstillende.
 - c) Minimumstykkelsen må dog ikke være under 3 mm noget sted på skroget.

Artikel 15.01a

Seilpassagerfartøjer

De særlige bestemmelser for passagerfartøjer finder ikke anvendelse på seilpassagerfartøjer. Efter procedurerne for det i direktivets artikel 19 fastsatte udvalg fastlægges særlige tilpassede bestemmelser for seilpassagerfartøjer, som optages i dette bilag.

Artikel 15.02

Grundlæggende bestemmelser om fartøjets skotinddeling

1. Skotternes fordeling skal være således, at skroget efter vandfyldning af et vilkårligt vandtæt rum ikke vil ligge dybere end nedsænkningsslinjen og opfylder kravene i artikel 15.04, stk. 7.
2. Der kan forefindes vandtætte vinduer under nedsænkningsslinjen, forudsat at de ikke kan åbnes, er af tilstrækkelig styrke og opfylder kravene i artikel 15.07, stk. 7.
3. Ved beregning af stabiliteten i tilfælde af lækage skal konstruktionens egenskaber tages i betragtning.

Som hovedregel sættes rummenes vandgennemtrængelighed til 95 %.

Hvis det af et beregningsbilag fremgår, at vandgennemtrængeligheden af et givet rum er mindre end 95 %, kan den beregnede gennemtrængelighed sættes i stedet for denne værdi. I sådanne beregninger skal følgende minimumsværdier dog overholdes:

Passagerum og rum forbeholdt personale	95 %
Maskinrum (herunder kedelrum)	85 %
Fragtrum, bagagerum og forrådsrum	75 %

Dobbeltbundsrum, bunkerrum og andre rum, i det forhold sådanne rum efter deres bestemmelse kan antages at være fyldt op eller tomme, idet fartøjets vandlinje er den, der er givet ved maksimallast for skotinddeling

0 ou 95 %.

4. Mellem kollisionskottet og agterskottet kan som vandtætte rum i den i stk. 1 anvendte forstand kun anses rum med længde mindst $0,10 L_F$, dog ikke mindre end 4 m. Inspektionsorganet kan på dette punkt tillade mindre afvigelser.

Er et vandtæt rum længere end ovenfor foreskrevet og underopdelt i snævre rum, som ligeledes overholder forskriften om mindste indbyrdes længde, kan disse tages i betragtning ved beregning af stabiliteten i tilfælde af lækage.

Længden af det første rum agten for kollisionskottet kan være mindre end $0,10 L_F$ eller mindre end 4 m. I så tilfælde skal forpeaket og det tilstødende rum betragtes som samtidig vandfyldte ved beregning af stabiliteten. Afstanden mellem den

forreste perpendikulær og det tværskibs agterskot, som begrænser dette rum, må dog ikke være under $0,10 L_F$ eller under 4 m.

Afstanden mellem kollisionsskottet og forreste perpendikulær skal være mindst $0,04 L_F$, men må ikke være over $0,04 L_F + 2$ m.

5. Når et passagerfartøj har vandtæt langskibs skotinddeling, skal asymmetrien mellem kollisionsskottet og agterskottet tages i betragtning på følgende måde:
- forudsat at afstanden mellem de langsgående skotter og yderklædningen i niveau med dybeste vandlastlinje er mindst $1/5 B_F$ og deres indbyrdes afstand er mindst $1/6 B_F$, men ikke mindre end 1,50 m, skal der i stabilitetsberegningen regnes med vandfyldning af rummene A, B og C hver for sig foruden samtidig vandfyldning af rummene A + B og B + C (se tegning 1)
 - hvis midterrummet B omfatter et vandtæt dæk med en afstand på mere end 0,50 m fra fartøjets bund, behøver man ikke regne med vandfyldning af rum D, som er beliggende over dette dæk (se tegning 2). Ovenstående bestemmelser for placeringen af langsgående skotter finder anvendelse.

Tegning 1

Tegning 2

- a = mindst $1/5 B_F$
- b = mindst $1/6 B_F$, men ikke under 1,50 m
- c = mindst $1/5 B_F$
- d = mindst 0,50 m

Artikel 15.03

Tværskibs skotter

1. Ud over de i artikel 3.03, stk. 1, foreskrevne skotter skal der være tværskibs skotter i henhold til beregningen af skotopdelingen.

Påbudte tværskibs skotter skal være vandtætte og nå op til skotdækket. I mangel af skotdæk skal disse skotter nå op til mindst 20 cm over nedsænkningsslinjen. Forskrifterne i artikel 15.04, stk. 8, skal være opfyldt.

Passagerrum og mandskabsrum skal være adskilt fra maskinrum og kedel ved gastætte skotter.

2. Antallet af åbninger i de vandtætte tværskibs skotter i henhold til stk. 1 skal i øvrigt mindskes så meget, som fartøjets konstruktion og normale anvendelse tillader.

Sådanne åbninger og gennemføringer må ikke have ugunstig indvirkning på skotternes tæthed.

Kollisionsskotter må hverken have åbninger eller døre.

De skotter, som adskiller maskinrum fra passagerum eller mandskabsrum, må ikke have døre.

3. I vandtætte skotter er håndbetjente døre uden fjernbetjening kun tilladt de steder, hvor passagererne ikke har adgang. Sådanne døre skal være permanent lukket og må kun åbnes kortvarigt i forbindelse med gennemgang. Der skal være passende anordninger, som lukker dem hurtigt og sikkert. Begge sider af dørene skal være forsynet med påskriften »Døren skal lukkes straks efter benyttelse«.

Som undtagelse fra første sætning er håndbetjente døre i vandtætte skillerum tilladt i passagerområdet, såfremt:

- a) fartøjets længde L_F ikke er over 40 m
 - b) antallet af passagerer ikke er over L_F
 - c) fartøjet kun har ét dæk
 - d) dørene har adgang direkte fra dækket og er højst 10 m fra adgangen til dækket
 - e) dørens underkant er mindst 30 cm over dørken i passagerområdet
 - f) hvert vandtæt rum er forsynet med alarm for vandstand i bunden.
4. De døre i skotter, som står åbne i lang tid, skal kunne lukkes på stedet fra begge sider og desuden fra et lettilgængeligt sted over skotdækket. Når døren er blevet lukket ved fjernbetjening, skal den kunne åbnes igen på stedet og lukkes på sikker måde. Lukningen må ikke kunne hindres af f.eks. tæpper eller fodværn.

Ved fjernbetjening skal lukningstiden være mindst 30 sekunder, men ikke over 60 sekunder. Under lukningen skal et akustisk advarselssignal afgives i nærheden af døren. På det sted, hvorfra fjernbetjening finder sted, skal der være en indikator, som angiver, om døren er åben eller lukket.

5. Døre i skotter og de tilhørende anordninger til åbning og lukning skal være beliggende i et område, som udadtil begrænses af et lodret plan, som i en afstand af bredden B_F er parallelt med yderbeklædningen i højde med den dybeste lastevandlinje. I styrehuset skal forefindes et optisk alarmsystem, som fungerer som overvågningsanordning og lyser, når døren i skottet er åben.
6. Rørforbindelser med åbentstående åbninger samt ventilationskanaler skal være udført således, at de i tilfælde af indtrængen af vand ikke under nogen omstændigheder kan være årsag til vandindtrængen i andre rum eller beholdere. Står flere rum i indbyrdes forbindelse gennem rør eller ventilationskanaler, skal disse udmunde på et passende sted over den vandlinje, der vil være gældende i tilfælde af vandindtrængen under de ugunstigst mulige omstændigheder. Er dette ikke tilfældet for rørforbindelserne, skal

der ved gennemføringerne gennem skotterne forefindes lukkeanordninger, som fjernbetjenes fra et punkt over skotdækket.

Hvis et rørsystem ingen åbentstående åbning har i et rum, anses røret for intakt ved eventuel beskadigelse af det pågældende rum, såfremt røret er beliggende inden for det i stk. 5 definerede sikkerhedsområde, og dets afstand til bunden er over 0,50 m.

7. Hvis der tillades åbninger og døre som de i stk. 2 til 6 omhandlede, skal certifikatet være forsynet med følgende anvisninger vedrørende anvendelsen.

”Der skal gives anvisninger til fartøjets mandskab, således at det sikres, at alle åbninger og døre i de vandtætte skotter i faresituationer uopholdeligt lukkes tæt.”

8. Et tværskibs skot kan have reces eller bajonet, forudsat at alle punkter af recessen eller bajonetten er inden for den i stk. 5 definerede sikkerhedszone.

Artikel 15.04

Stabilitet af det intakte fartøj og stabilitet ved lækage

1. Ansøgeren skal godtgøre, at det intakte fartøjs stabilitet er tilfredsstillende, ved en beregning baseret på resultaterne af en prøve for tværskibs stabilitet samt, hvis inspektionsorganet kræver det, en drejeprove.
2. Beregningsbeviset for stabiliteten af det intakte fartøj anses for tilfredsstillende, såfremt fartøjet - komplet udrustet, med brændstofbeholdere og vandtanke halvt fyldt op, med resterende fribord og resterende sikkerhedsafstand opretholdt i overensstemmelse med stk. 7 og under samtidig indvirkning af
 - a) en forskydning til siden af personerne under de i stk. 4 beskrevne omstændigheder
 - b) et vindtryk under de i stk. 5 beskrevne omstændigheder, og
 - c) en centrifugalkraft resulterende af fartøjets drejning under de i stk. 6 beskrevne omstændigheder

udviser en krængningsvinkel på højst 12°. Ved sideværts flytning af personerne alene må denne vinkel ikke være over 10°.

Inspektionsorganet kan kræve, at beregning ligeledes foretages ved andre fyldningsgrader af brændstofbeholdere og tanke.

3. For fartøjer med længde L_F under 25 m kan det i stk. 2 foreskrevne beregningsbevis for tilfredsstillende stabilitet af det intakte fartøj erstattes af en belastningsprøve, som udføres med en vægt svarende til halvdelen af det maksimalt tilladte antal personer og med den mest ugunstige belastning af brændstofbeholdere og vandtanke. Denne vægt skal anbringes fra yderklædningen på det frie dæksareal, som er til rådighed for passagererne, i forholdet $3\frac{3}{4}$ personer pr. m^2 . Ved denne prøve må krængningen ikke være over 7°, og det tilbageværende fribord og den tilbageværende sikkerhedsafstand må ikke være mindre end henholdsvis $0,05 B + 0,20$ m og $0,05 B + 0,10$ m.

4. Det resulterende moment som følge af sideværts flytning af personerne (M_p) er summen af momenterne for hvert dæk, som passagererne har adgang til. Det beregnes på følgende måde:

- a) For glatte dæk:

$$M_{p_n} = c_p \cdot b \cdot P \quad [\text{kNm}],$$

hvor:

c_p = koefficient ($c_p = 1,5$) [m/s^2];

b = dækkets største nyttebredde, målt i en højde af 0,50 m;

P = den samlede masse af de personer, som har adgang til det pågældende dæk, i t.

- b) For dæk med faste dele:

Til beregning af sideværts flytning af personer på dæk, som delvis er optaget af faste dele som bænke, borde, både og små læskærme, skal der regnes med en belastning på $3\frac{3}{4}$ personer pr. m^2 glat dæk; for bænke skal der regnes med 0,50 m i bredden og 0,75 m i dybden pr. passager.

Beregning skal foretages for flytning både til styrbords og bagbords side.

Er der tale om flere dæk, skal fordelingen af den samlede vægt af personer på disse ske på den sikkerhedsmæssigt ugunstigste måde. For fartøjer med kahytter tillades, at disse regnes for tomme ved beregning af sideværts flytning af personer.

Tyngdepunktet af en person skal defineres som beliggende i en højde af 1 m over det laveste punkt af dækket ved $\frac{1}{2}$ LF uden hensyntagen til dækkets spring og krumning, og massen af en person sættes til 75 kg.

5. Det resulterende moment af vindtrykket M_v skal beregnes efter følgende formel:

$$M_v = p_v \cdot S \left(l_v + \frac{T}{2} \right) \quad [\text{kNm}],$$

hvor:

p_v = specifikt vindtryk på $0,1 \text{ kN/m}^2$;

S = sideareal af fartøjet over dybeste lastevandlinje, i m^2 ;

l_v = afstand fra tyngdepunktet af fartøjets sideflade S til dybeste lastevandlinje, i m.

6. Det resulterende moment af centrifugalkraften som følge af fartøjets drejning skal beregnes efter følgende formel:

$$M_{gi} = C_{gi} \cdot \frac{D}{L_F} \cdot \left(H_g - \frac{T}{2} \right) \quad [\text{kNm}],$$

hvor:

$$C_{gi} = \text{en faktor (} C_{gi} = 5 \text{)} \quad [\text{m}^2/\text{s}^2];$$

—

$$H_g = \text{afstanden mellem tyngdepunktet og køllinjen, i m.}$$

Når krængningsvinklen under drejning bestemmes ved afprøvning, kan den således bestemte værdi indføres i beregningen. Prøven skal udføres ved halvdelen af fartøjets maksimale hastighed, med fuld last og ved den mindste drejningsradius, som er mulig under disse omstændigheder.

7. Når fartøjet har indtaget den krængningsvinkel, som er fremkaldt ved de i stk. 2, litra a) til c), omhandlede påvirkninger, skal der være et fribord på mindst 0,20 m tilbage.

For fartøjer, hvis sideruder kan være åbne, eller hvis yderklædning omfatter andre åbninger, som ikke er sikret mod indtrængen af vand, skal der være en sikkerhedsafstand på mindst 0,10 m tilbage.

8. Beregningsbevis for tilstrækkelig stabilitet ved eventuel vandindtrængen skal betragtes som tilfredsstillende, såfremt ved alle mellemstadierne og lige til fuldstændig vandfyldning, selvopretningsmomentet, M_R , bestemt ved

$$M_R = C_R \cdot M_{G_{rés}} \cdot \sin \varphi \cdot D \quad [\text{kNm}]$$

er større end det krægende moment $M_g = 0,2 M_p$ [kNm],

hvor:

$$C_R = \text{faktor (} C_R = 10 \text{)} \quad [\text{m}^2/\text{s}^2];$$

—

$$M_{G_{rés}} = \text{reduceret metacenterhøjde i vandfyldt stand, i m;}$$

φ = den mindste af de to følgende vinkler: den vinkel, ved hvilken den første åbning i et ikke vandfyldt rum begynder at tage vand ind, eller den vinkel, ved hvilken skotdækket begynder at komme under vand,

M_p = moment, som skyldes sideværts flytning af de i punkt 4 omhandlede personer.

Artikel 15.05

Beregning af passagerantallet på grundlag af arealet af glat dæk

1. Hvis bestemmelserne i artikel 15.04 og 15.06 er opfyldt, fastsætter inspektionsorganet det størst tilladte antal passagerer:

a) Summen af de glatte dæksarealer, som normalt er forbeholdt ophold for passagerer, danner grundlag for beregningen.

Dog må der i beregningen ikke medtages dørkareal i kahytter og toiletrum samt i rum, som midlertidigt eller vedvarende tjener til fartøjets drift, selv om passagererne har adgang til dem. Endvidere må rum, som er beliggende under hoveddækket, ikke tages i betragtning. Dog må i beregningen medtages rum, som når ned under hoveddækket og har store vinduer over dette.

b) Fra summen af de i litra a) beregnede arealer skal fratrækkes:

- areal af gange, trapper og andre forbindelsesrum
- areal under trapper
- arealer, som til stadighed er optaget af udrustning eller møbler
- areal under både, redningsflåder og -både, uanset om disse er anbragt i en højde, så passagererne kan opholde sig under dem
- små overflader, f.eks. mellem sæder og borde, som ikke kan udnyttes effektivt.

c) Der skal regnes med en belastning på 2,5 passagerer pr. m² glat dæk, bestemt efter litra a) og b); dog er denne last 2,8 passagerer for fartøjer med længde L_F under 25 m.

2. Det maksimale tilladte antal passagerer skal være opslået om bord på letlæselige plakater på iøjnefaldende steder. For fartøjer, som har kahytter og også anvendes til endagsudflugter, skal antallet af passagerer beregnes som fartøj til éndagsudflugter og som passagerfartøj med kahytter, og skal angives i certifikatet.

For hvert af disse passagerantal skal bestemmelserne i artikel 15.02 og 15.04 være opfyldt.

For fartøjer med kahytter, som alene anvendes til ture med overnatning, er antal køjepladser til passagerer bestemmende.

Artikel 15.06

Sikkerhedsafstand, fribord og nedlastningsmærker

1. Sikkerhedsafstanden skal mindst være lig summen af:

a) den ekstra sidedybgang, målt ved yderklædningen, som opstår ved den tilladte krængningsvinkel, og

- b) den ekstra sikkerhedsafstand, som foreskrives i artikel 15.04, stk. 2 og 7.

For fartøjer uden skotdæk skal sikkerhedsafstanden være mindst 0,50 m.

- 2. Fribordet skal mindst være lig summen af:

- a) den ekstra sidedybgang, målt ved yderklædningen, som opstår ved den krængningsvinkel, som er beregnet efter artikel 15.04, stk. 2, og
- b) det ekstra fribord, som foreskrives i artikel 15.04, stk. 2 og 7.

Fribordet skal være mindst 0,30 m.

- 3. Den dybeste lastevandlinje skal bestemmes således, at man overholder den i stk. 1 foreskrevne sikkerhedsafstand, det i stk. 2 foreskrevne fribord samt bestemmelserne i artikel 15.02 til 15.04, dog kan inspektionsorganet af sikkerhedsgrunde fastsætte større fribord eller større sikkerhedsafstand. Inspektionsorganet kan dog af sikkerhedsgrunde fastsætte en større værdi af sikkerhedsafstand eller fribord.
- 4. Et nedlastningsmærke skal være påført i begge sider af fartøjet i overensstemmelse med artikel 4.04. Der kan påføres ekstra par mærker eller kontinuert mærkning. Placeringen af sådanne mærker skal være tydeligt angivet i certifikatet.

Artikel 15.07

Anlæg til passagererne

- 1. De dele af dækkene, som er beregnet til passagerer og ikke er indesluttet, skal være omgivet af ræling eller rækværk af mindst 1,00 m højde. Rækværk skal være indrettet således, at børn ikke kan falde igennem det. Åbninger og anlæg, som anvendes til at stige om bord eller fra borde samt åbninger beregnet til at lade og losse skal være forsynet med en passende sikkerhedsanordning.

Landgangsbrør skal være mindst 0,60 m brede og have gelænder i hver side.

- 2.

- a) Forbindelsesgange og trapper samt døre og udgange til brug for passagererne skal have en nyttebredde på mindst 0,80 m. For døre til passagerkahytter og andre små rum kan denne bredde være nedsat til 0,70 m.

Når en del af fartøjet eller et rum beregnet for passagerer kun har adgang ad en enkelt gang eller trappe, skal dennes nyttebredde være mindst en meter. På fartøjer med længde L_F under 25 m kan inspektionsorganet dog tillade en bredde på 0,80 m.

For rum eller grupper af rum beregnet til over 80 passagerer skal summen af bredderne af samtlige udgange, som er beregnet for passagererne og efter behov vil blive anvendt af disse, udgøre mindst 0,01 m pr. passager.

- b) Rum eller grupper af rum, som er beregnet for eller indrettet til 30 passagerer eller derover eller har køjeplads til 12 passagerer eller derover, skal have mindst to udgange. En vandtæt dør i et skot indrettet i overensstemmelse med

artikel 15.03, stk. 2, 4 eller 5, som giver adgang til et tilstødende rum, hvorfra der er adgang til øverste dæk, anses for en udgang.

Sådanne udgange skal være indrettet på hensigtsmæssig måde. Er den samlede bredde af de i litra a) omhandlede udgange fastlagt på grundlag af passagerantallet, skal bredden af hver udgang være mindst 0,005 m pr. passager. Bortset fra fartøjer med kahytter kan den ene af disse to udgange erstattes af to nødudgange.

Rum, som er beliggende under hoveddækket, skal have mindst én udgang eller, i givet fald, én nødudgang, som giver direkte adgang til hoveddækket eller til det fri. Dette krav gælder ikke for kahytter.

Nødudgange skal have en disponibel åbning på mindst 0,36 m², og længden af den mindste side skal være mindst 0,50 m.

- c) Trapper under hoveddækket skal være beliggende inden for to lodrette planer i hver side med en afstand til yderklædningen på mindst B_F. Denne afstand er ikke påbudt, når der i samme rum er mindst én trappe i hver side af fartøjet. Trapper skal have gelænder i begge sider; for trapper med bredde under 0,90 m er et enkelt gelænder tilstrækkeligt.

3. Dørene til passagersaloner bortset fra døre, som åbner til gange, skal kunne åbne udad eller være konstrueret som skydedøre; de må ikke kunne låses med nøgle eller under sejlskuds kunne aflåses af uvedkommende.

Døre til kahytter skal være udført således, at de til hver en tid kan låses op også udefra.

4. Flugtveje og nødudgange skal være tydeligt afmærket; sådan mærkning skal være oplyst af nødbelysningen.
5. På fartøjer, som er godkendt til at medføre indtil 300 passagerer, skal der være mindst ét wc pr. 150 passagerer. På fartøjer, som er godkendt til at medføre flere end 300 passagerer, skal der være separate wc-rum til hvert køn, i et antal af mindst ét pr. 200 passagerer.
6. Uvedkommende skal forbydes adgang til de dele af fartøjet, som ikke er beregnet til passagerer, navnlig styrehus, maskinrum og motorer. Adgangsvejene til disse dele af fartøjet skal i øvrigt på et iøjnefaldende sted være forsynet med skilte »adgang forbudt« eller et tilsvarende symbol.
7. Vinduer i de områder, hvortil passagererne har adgang, må kun være udført i hærdet glas, lamineret glas eller et syntetisk materiale, som er godkendt med hensyn til brandforebyggende egenskaber.

Artikel 15.08

Særlige forskrifter for redningsmidler

1. På passagerfartøjer skal forefindes et antal redningskranse svarende til nedenstående tabel:

L_F i m	Størst tilladte antal passagerer	Antal redningskranse
indtil 25	indtil 200	3
over 25 à 35	over 200 indtil 300	4
over 35 à 50	over 300 indtil 600	6
over 50	over 600 indtil 900	8
-	over 900 indtil 1200	10
-	over 1200	12

Antallet af redningskranse sættes som det højeste antal beregnet efter første eller anden søjle.

Halvdelen af de foreskrevne redningskranse skal være forsynet med en flydende line af mindst 30 meters længde.

2. På fartøjer med længde L_F under 25 m skal der ud over de i stk. 1 foreskrevne redningskranse forefindes individuelle eller kollektive redningsmidler til det maksimale antal passagerer, fartøjet er godkendt til ved den pågældende anvendelsesmåde, samt til fartøjets mandskab. Hvis flydedygtigheden ved eventuel lækage er efterprøvet, finder forskrifterne i stk. 3 anvendelse.
3. Redningsmidlerne skal være anbragt således, at de i tilfælde af behov kan nås let og sikkert. Ved skjult anbringelse skal placeringen være angivet med skilte.
4. Individuelle redningsmidler er redningskranse, redningsveste, redningsklodser samt det i artikel 10.05 omhandlede hensigtsmæssige materiel, som er i stand til at holde en person i vandet oppe.

Redningsklodser og hensigtsmæssigt redningsudstyr:

- a) skal have en opdrift i ferskvand på mindst 100 N
- b) være fremstillet i egnet materiale og være bestandig over for olie og oliederivater samt ved temperaturer på op til 50 °C
- c) være forsynet med hensigtsmæssige gribeanordninger
- d) være af selvlysende orange farve eller have en permanent selvlysende overflade på 100 cm².

Individuelle oppustelige redningsmidler skal kontrolleres i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

5. Kollektive redningsmidler er både, redningsflåder og hensigtsmæssigt redningsudstyr, som er i stand til at holde flere personer i vandet oppe. De skal:
 - a) være forsynet med en påskrift, der angiver anvendelsen og det antal passagerer, som de er godkendt til
 - b) have en opdrift i ferskvand på mindst 100 N pr. person
 - c) indtage en blivende stabil stilling og i denne forbindelse være forsynet med passende anordninger, der gør det muligt for det angivne antal personer at gribe fat i dem
 - d) være fremstillet i egnet materiale og være bestandige over for olie og oliederivater samt ved temperaturer på op til 50 °C
 - e) være af selvlysende orange farve eller have en permanent selvlysende overflade på 100 cm²
 - f) fra deres anbringelsessted hurtigt og sikkert kunne sættes i vandet af én person.
6. Oppustelige redningsmidler skal blandt andet
 - a) bestå af mindst to separate luftkamre
 - b) oppustes automatisk eller ved manuelt indgreb, når de sættes i vandet
 - c) indtage en stabil stilling, uanset hvilken last de skal bære, også selv om kun halvdelen af luftkamrene er oppustet
 - d) være kontrolleret i henhold til fabrikantens anvisninger.

Artikel 15.09

Brandbeskyttelse og -bekæmpelse i passagerområdet

1. Dæk, som adskiller passagerrummene indbyrdes eller adskiller disse rum fra maskinrum og styrehus, samt skot og skillevægge mellem passagerrum og maskinrum, og mellem passagerrum og kabysser, skal være brandhæmmende.

Skotter og døre mellem gange og kahytter samt mellem kahytterne indbyrdes skal være brandhæmmende.

Skotter mellem gange og kahytter skal være ført op til dæk eller til en brandbestandig platform.

Hvis der forefindes passende sprinkleranlæg, er forskrifterne i andet og tredje afsnit ovenfor ikke obligatoriske.

Det frie rum over platforme, under gulve og bag beklædninger skal med højst ti meters mellemrum være underinddelt af brandbestandige konstruktionsdele.
2. Trapper, udgange og nødudgange skal være således anbragt, at det ved brand i et vilkårligt rum er muligt at evakuere de øvrige rum i fuld sikkerhed.

Trapper, herunder disses trin, skal have et skelet af stål eller andet tilsvarende, ikke antændeligt materiale. Trappens trin skal være vanskeligt antændelige.

På fartøjer med kahytter skal trapperne være anbragt i trapperum med brandhæmmende skillevægge med brandhæmmende døre med automatisk lukning.

En trappe, som kun forbinder to dæk indbyrdes, behøver ikke være omgivet af et trapperum, forudsat at det ene af disse dæk er omgivet af brandhæmmende skillevægge med brandhæmmende døre med automatisk lukning, eller at passende sprinkleranlæg er installeret.

Trapperummene skal stå i direkte forbindelse med gangene og de udvendige dæk.

3. Der skal tages hensyn til den øgede brandrisiko i kabysser, frisørsaloner og parfumerier i overensstemmelse med de regler, der er fastsat af de myndigheder, som har ansvar herfor.
4. Maling, lak og andre overfladebehandlinger, som er anvendt i de indvendige rum samt materialer til beklædning og isolering skal være af en vanskeligt antændelig type. I tilfælde af brand må de ikke kunne give anledning til farlig dannelse af røg eller giftige luftarter.

Systemet til åbning af døre skal i tilfælde af brand kunne fungere tilstrækkeligt længe.

5. Gange på over 40 meters længde skal med højst 40 meters mellemrum være opdelt af brandhæmmende skillevægge med automatisk lukkende døre.
6. Brandhæmmende døre, som har automatisk lukning og står åbne under normal fart, skal kunne lukkes fra et sted, som er permanent bemandet med personale fra fartøjet, og skal desuden kunne lukkes på stedet.
7. Anlæg til udluftning og ventilation skal være udført således, at de forebygger udbredelse af brand. Luftindtag og -udtag skal kunne lukkes.

Uafbrudte kanaler skal med højst 40 meters mellemrum være opdelt af brandspjæld.

Hvis udluftnings- eller ventilationskanaler fører gennem skotter til trapperum eller maskinrum, skal de ved gennemføringen i sådanne skotter være forsynet med brandspjæld.

Indbyggede ventilatorer skal kunne standses fra en central post, som er placeret uden for maskinrummet.

8. På fartøjer med kahytter skal alle kabiner og alle opholdsrum til passagerer og til besætningen samt kabysser og maskinrum være tilsluttet et effektivt brandalarmsystem. Udbrud af brand samt brandens lokalisering skal automatisk tilkendegives på et sted, som er konstant bemandet af fartøjets besætning.

9. Passagerfartøjer skal være udstyret med et brandslukningsanlæg, der omfatter:
- en fast, motordrevet brandslukningspumpe
 - et brandslukningsrør med et tilstrækkeligt antal brandhaner
 - et tilstrækkeligt antal brandslanger.

Brandslukningsanlæg skal være udført og dimensioneret således, at alle steder på fartøjet kan nås fra mindst to forskellige brandhaner med en højst 20 m lang brandslange. Vandtrykket ved brandhanen skal være mindst 3 bar. På det højeste sted skal kunne opnås en vandstråle på mindst 6 meters længde.

Brandslukningspumper må ikke være monteret foran kollisionskottet. Er brandslukningspumpen monteret i hovedmaskinrummet, skal der være endnu en motordrevet pumpe, som er monteret uden for dette maskinrum og kan anvendes uafhængigt af installationerne i maskinrummet. Denne pumpe kan være en transportabel pumpe.

Pumper, som normalt anvendes som læsepumpe og til spuling af dæk samt rør til spuling af dæk må ikke indgå i brandslukningsanlægget, medmindre de er velegnede dertil.

For fartøjer med kahytter og længde L_F under 25 m og på fartøjer til éndagsudflugter med længde L_F under 40 m tillades følgende undtagelser:

- brandslukningspumpen behøver ikke være fast installeret
 - der kræves ikke en ekstra pumpe, selv om brandslukningspumpen er monteret i hovedmaskinrummet
 - ethvert punkt på fartøjet skal blot kunne nås fra én brandhane med én brandslange med længde højst 20 m.
10. Foruden de i artikel 10.03, stk. 1, foreskrevne ildslukkere skal der om bord forefindes mindst følgende ildslukkere:
- én ildslukker pr. 120 m² gulvareal i saloner, spisesaloner og lignende opholdsrum
 - én ildslukker for hver påbegyndt gruppe på ti kahytter.

Disse ekstra ildslukkere skal være således placeret og fordelt på fartøjet, at der, uanset hvor på fartøjet brand opstår, er direkte adgang til en ildslukker det pågældende sted.

Artikel 15.10

Øvrige bestemmelser

- Belysning må kun være elektrisk.
- Der skal være et nødstrømsanlæg i den i artikel 9.18, stk. 2, anvendte forstand.

3. Hvis der ikke kan samtales direkte mellem styrehuset og besætningens opholdsrum, driftsrummene, fartøjets forstavn og agterstavn og adgangsveje for passagerer, skal der findes kommunikationsanlæg, som giver sikker og uhindret forbindelse i begge retninger.
4. Fartøjer, som har en længde L_F på 40 m eller derover eller er godkendt til at medføre over 75 passagerer, skal være forsynet med højttalere, hvormed alle passagerer kan nås.
5. Fartøjer med kahytter skal have et alarmanlæg. Dette skal bestå af følgende:

- a) et alarmanlæg til fartøjets skibsfører og besætning.

Denne alarm skal kun afgives i de rum, hvor kommandoen over skib og besætning udøves, og skal kunne standses af skibsføreren. Alarmen skal kunne udløses i det mindste på følgende steder:

- i hver kahyt
- i gange, elevatorer og trapperum, således at afstanden til nærmeste udløsermekanisme højst er 10 m, og således at der er mindst én udløser for hvert vandtæt rum
- i saloner, spisesaloner og lignende opholdsrum
- i maskinrum, kabysser og andre tilsvarende rum, som er udsat for brandfare

- b) et alarmanlæg til passagerer.

Denne alarm skal tydeligt kunne opfattes uden mulighed for forveksling i alle rum, hvortil passagererne har adgang. Den skal kunne udløses fra styrehuset og fra et sted, som er permanent bemanded.

Alarmernes udløser skal være beskyttet mod uforvarende udløsning.

6. Fartøjer med kahytter skal være udstyret med et radiotelefonanlæg med mulighed for forbindelse til det offentlige telefonnet.
7. Mindst følgende rum og steder skal have tilstrækkelig belysning:
 - a) de steder, hvor de kollektive redningsmidler opbevares, og de steder, hvor de normalt gøres klar til brug
 - b) evakueringsveje, adgangsveje for passagerer, gange, elevatorer og trapper til bebølse, til kahyts- og bebølsesområder
 - c) angivelserne af evakueringsveje og evakueringsudgange
 - d) maskinrum og disses udgange
 - e) styrehuset

- f) det rum, hvor strømkilden til nødstrømsanlægget befinder sig
- g) de steder, hvor ildslukkere og brandslukningspumper er anbragt
- h) de rum, hvor passagerer og besætning samles i tilfælde af fare.

8. På fartøjer med kahytter skal sikkerhedsplanen, som angiver besætningens og personalets opgaver i nødsituationer i overensstemmelse med gældende lovbestemmelser, befinde sig om bord. Opgaverne skal være angivet for følgende tilfælde:

- a) fartøjet tager vand ind
- b) brand om bord
- c) evakuering af passagererne
- d) mand over bord.

Sikkerhedsplanen skal omfatte en tegning over fartøjet med tydelig og nøjagtig angivelse af specielt følgende:

- a) rednings- og sikkerhedsudstyr
- b) vandtætte døre på dækket og placeringen af deres betjeningsanordning samt andre åbninger, således dem, der er omhandlet i artikel 15.03, stk. 2 og 6
- c) brandbestandige døre
- d) brandspjældene
- e) alarmanlæg
- f) brandalarmanlæg
- g) slukningsanlæg og ildslukkere
- h) evakueringsveje og nødudgange
- i) strømforsyning til nødstrømsanlæg
- j) betjeningsorganer for ventilationsanlæg
- k) nettilslutning til landjorden
- l) lukkeanordninger for brændstofførselsrør
- m) flaskegasanlæg
- n) højttaleranlæg
- o) radiotelefonanlæg.

Den omtalte sikkerhedsplan og planen over fartøjet skal være forsynet med inspektionsorganets påtegning og skal være opsat på passende måde, således at de er let synlige.

9. På fartøjer med kahytter skal der være opsat en generel evakueringsplan til brug for passagerne på passende steder. Denne plan kan dog være kombineret med den i stk. 8 beskrevne sikkerhedsplan.

I hver kahyt skal forefindes de nødvendige instrukser til passagererne i tilfælde af alarm, brand, havari og evakuering af fartøjet samt angivelse af redningsmidlernes placering.

Disse instrukser skal være affattet på tysk, engelsk, fransk og nederlandsk.

10. For fartøjer med skrog af træ, aluminium eller syntetisk materiale skal maskinrummene være konstrueret af det i artikel 3.04, stk. 3 og 5, omhandlede materiale eller være udstyret med fast monteret ildslukningsanlæg i henhold til artikel 10.03, stk. 5.

Artikel 15.11

Anlæg til opsamling og bortskaffelse af spildevand

1. Passagerfartøjer med over 50 køjepladser til passagerer skal være udstyret enten med beholdere til opsamling af spildevand eller med rensningsanlæg om bord.
2. Tanke til opsamling af spildevand skal have tilstrækkeligt volumen. Tankene skal have anordning til måling af indholdet. Til tømning af tankene skal fartøjet være forsynet med egne pumper og rør, med hvilke spildevandet kan udtømmes til kaj på begge side af fartøjet. Rørene skal have spildevandstilslutninger efter europæisk standard EN 1306.
3. Rensningsanlæg om bord skal sikre, at det udledte vand til stadighed og uden forudgående fortynding overholder grænseværdierne efter gældende myndighedsbestemmelser og skal være udstyret med en anordning til udtagning af prøver.