



Brüssel, den 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Vorschlag für eine

EMPFEHLUNG DES RATES

**zu den Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen für Fahrgastschiffe unter
24 m Länge**

{SWD(2018) 238 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Am 20. Dezember 2017 traten die Änderungen der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ in Kraft, ausgenommen für kleine Fahrgastschiffe (d. h. Schiffe unter 24 m Länge); sie gelten ab dem 21. Dezember 2019. Damit wurde den Empfehlungen des Fitness-Checks (Eignungsprüfung) der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe² im Rahmen des REFIT-Programms (Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung) entsprochen.

Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hat das Erreichen eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus in der EU ermöglicht und erhebliche Vorteile für den Binnenmarkt mit sich gebracht. Dies gilt jedoch nicht für kleine Schiffe (unter 24 m Länge), in deren Fall mehrere wichtige Sicherheitsaspekte nicht harmonisiert wurden – angesichts der Schwierigkeit, die gegenwärtigen verbindlichen Normen einheitlich auf die Vielfalt der kleinen Schiffe und der Bedingungen, unter den sie EU-weit betrieben werden, anzuwenden. Zudem wurde deutlich, dass das breite Spektrum der Dienstleistungen, für die diese Schiffe gebaut werden, zu einer Vielfalt an baulichen Auslegungen und technischen Lösungen führt. Dies machte es äußerst schwierig, gemeinsame Vorschriften festzulegen, und erforderte einen anderen Regelungsansatz.

Zudem sind nur ca. 60 kleine Schiffe aus Stahl von insgesamt 1950 kleinen Schiffen nach der Richtlinie 2009/45/EG zugelassen. Dies liegt daran, dass die große Mehrheit kleiner Schiffe derzeit aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut wird (Holz: ca. 1000 Schiffe; Verbundwerkstoffe: ca. 590 Schiffe; Aluminium: ca. 170 Schiffe). Für diese Schiffe gibt es derzeit weder auf EU- noch auf internationaler Ebene gemeinsame Normen oder Sicherheitsbenchmarks. Jeder Mitgliedstaat verfolgt einen anderen Regelungsansatz für die Sicherheit dieser Schiffe mit unterschiedlichen Auslegungen, Konzepten und Maßnahmen, weswegen der Bau von Schiffen für den Binnenmarkt als Ganzes eine Herausforderung darstellt.

Das Fehlen harmonisierter Sicherheitsnormen stellt vor allem für kleinere europäische Reeder eine große Herausforderung dar, die auf den Gebrauchtmärkte für kleine Fahrgastschiffe angewiesen sind (72 % der ca. 360 Reeder, die unter die Richtlinie 2009/45/EG fallende Fahrgastschiffe betreiben, verfügen nur über ein einziges in der Inlandfahrt eingesetztes Fahrgastschiff). Falls das Schiff nicht nach der Richtlinie zugelassen ist, sollte grundsätzlich die gegenseitige Anerkennung Anwendung finden. In der Praxis ist jedoch jedes Schiff nahezu ein Prototyp, d. h. es ist für einen bestimmten Zweck gebaut, und zwar nach den vom künftigen Eigentümer festgelegten technischen Spezifikationen. Wird ein Schiff umgefloggt, muss es daher umgebaut und erneut zugelassen werden – was mit zusätzlichen Kosten verbunden ist.

Was die Unfallstatistiken betrifft, so geben die in der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen aufgeführten Daten seit 2011 keinen Anlass zu konkreten Sicherheitsbedenken. Für in der Inlandfahrt eingesetzte kleine Fahrgastschiffe, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, wurden im Europäischen Informationsforum

¹ Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 40).

² COM(2015) 508.

für Unfälle auf See (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP) im Zeitraum 2011-2017 555 Unfälle mit 11 Toten und 165 Verletzten verzeichnet. Dies bedeutet etwa zwei Tote auf 100 Unfälle und ein Verletzter bei jedem dritten Unfall.

Das Fehlen bestimmter Anforderungen in einigen Mitgliedstaaten (z. B. über die Unterteilung kleiner Schiffe) oder die Unterschiedlichkeit der Anforderungen (z. B. zum Brandschutz) macht eine weitergehende Prüfung des erreichten Sicherheitsniveaus erforderlich (unter Berücksichtigung zusätzlicher Maßnahmen, die auf die örtlichen und geophysikalischen Gegebenheiten zugeschnitten sind, beispielsweise Schifffahrtsbeschränkungen).

Die vorgeschlagenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen für kleine Fahrgastschiffe unter 24 m Länge sind Empfehlungen für Sicherheitsgrundsätze für diese Schiffe, die im Falle ihres Aufgreifens und ihrer Weiterentwicklung durch die Mitgliedstaaten einem einheitlicheren Sicherheitsansatz für in EU-Gewässern in der Inlandfahrt eingesetzte kleine Fahrgastschiffe den Weg ebnen könnten.

Dieser neue Ansatz, der auf Leistung und nicht verbindlichen Anforderungen beruht, böte einen gewissen Spielraum zur Anpassung an örtliche Gegebenheiten, wo dies erforderlich ist, und zur Förderung innovativer baulicher Auslegungen. Er wird zudem besser der Vielfalt der baulichen Auslegungen, der Werkstoffe und des Betriebs kleiner Fahrgastschiffe gerecht, für die die örtlichen Betriebsbedingungen von größerer Bedeutung sind.

Mit dem vorliegenden Vorschlag werden die Mitgliedstaaten daher aufgefordert, sich den empfohlenen leistungsbasierten Sicherheitsansatz für kleine Fahrgastschiffe zu eigen zu machen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Der Vorschlag steht uneingeschränkt mit der Richtlinie (EU) 2017/2108 in Einklang, insbesondere mit Erwägungsgrund 8, in dem die gemeinsamen Gesetzgeber die Kommission auffordern, baldmöglichst Leitlinien für kleine Fahrgastschiffe zu verabschieden, damit die Mitgliedstaaten diese bei der Festlegung ihrer eigenen nationalen Sicherheitsnormen berücksichtigen können. In diesen Leitlinien sollten, soweit erforderlich, alle internationalen Abkommen und Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization – IMO) berücksichtigt werden; zusätzliche Anforderungen, die über die geltenden internationalen Regelungen hinausgehen, sollten nicht eingeführt werden. Damit sollte einem einheitlicheren Sicherheitsansatz für in EU-Gewässern in der Inlandfahrt eingesetzte kleine Fahrgastschiffe der Weg geebnet werden.

Der Vorschlag steht uneingeschränkt mit den in Rahmen des Fitness-Checks ausgesprochenen Empfehlungen zur Ausarbeitung von Leitlinien oder Normen für kleine Schiffe auf der Grundlage funktionaler Anforderungen als Teil eines zielbasierten Normenrahmens in Einklang. Die Empfehlung stützt sich in erster Linie auf die Erfahrungen und Erkenntnisse, die auf internationaler Ebene im Rahmen der IMO gewonnen wurden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Mit dem Vorschlag wird die Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung umgesetzt. Sichert wird, dass das Tätigwerden auf EU-Ebene notwendig ist, einen Zusatznutzen erbringt und den sich wandelnden politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Rechnung trägt. Zudem trägt der Vorschlag zur

Verwirklichung der Ziele der Strategie für den Seeverkehr 2018³ bei, indem u. a. hochwertige innereuropäische Linienfährdienste für Personen gewährleistet werden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 292 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), nach dem der Rat auf Vorschlag der Kommission Empfehlungen abgibt, in Verbindung mit Artikel 100 Absatz 2 AEUV, der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr vorsieht.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Diese Initiative zielt darauf ab, die Umregistrierung von Schiffen zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und dabei gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, ohne das Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen. Sie empfiehlt zudem ein auf EU-Ebene einheitliches Sicherheitsniveau für in EU-Gewässern in der Inlandfahrt eingesetzte kleine Fahrgastschiffe. Diese beiden Ziele könnten durch einseitige Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht erreicht werden.

• Verhältnismäßigkeit

Mit der Empfehlung wird den Mitgliedstaaten eine nicht verbindliche Sicherheitsbenchmark für kleine Fahrgastschiffe unterbreitet. Sollten die Mitgliedstaaten beschließen, sich an den gemeinsamen Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen zu orientieren, wäre dies ein deutliches Signal zum Potenzial des Binnenmarkts, auf dem weiter aufgebaut werden könnte. Im Fitness-Check wurde ein leistungsbasierter Normenrahmen für kleine Fahrgastschiffe als einziger Regelungsansatz empfohlen, der verhältnismäßig sei und einen Zusatznutzen auf EU-Ebene erbringe. Dieser Ansatz böte einen gewissen Spielraum zur Anpassung an örtliche Gegebenheiten, wo dies erforderlich ist, und zur Förderung innovativer baulicher Auslegungen.

• Wahl des Instruments

In Anbetracht der Neuartigkeit des vorgeschlagenen Ansatzes ist für seinen Erfolg entscheidend, dass er von den EU-Mitgliedstaaten aufgegriffen wird. Die vorgeschlagenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen werden den Mitgliedstaaten daher als Anregung und Orientierung vorgelegt. Der Initiative wurde die Form eines Vorschlags der Kommission für eine Empfehlung des Rates gegeben, damit dieser den vorgeschlagenen Ansatz als nicht verbindliches Instrument billigen kann.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Diese Initiative folgt den Empfehlungen des Fitness-Checks (Eignungsprüfung) im Rahmen des Programms der Kommission zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT). Im Fitness-Check hat sich gezeigt, dass die Hauptziele der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe sowohl in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste

³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (KOM(2009) 0008).

als auch in Bezug auf den Binnenmarkt nach wie vor höchst relevant sind. Der Fitness-Check thematisierte jedoch auch eine Reihe wichtiger Fragen, darunter die Möglichkeit, harmonisierte Normen für Schiffe zu entwickeln, die nicht aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff gebaut sind und derzeit nicht unter den EU-Rechtsrahmen fallen. Die Ergebnisse des Fitness-Checks und die entsprechenden Folgemaßnahmen wurden im Bericht der Kommission beschrieben.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die vorgeschlagenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen für kleine Fahrgastschiffe (Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe)⁴ wurden in Zusammenarbeit mit nationalen Sachverständigen und Organisationen der Interessenträger im Rahmen der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen entwickelt, die für diesen Zweck um Beobachter der Interessenträger erweitert wurde. Die Abstimmung der technischen Arbeiten oblag der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, die am 13. November 2017 zusätzlich zu den regelmäßigen Sitzungen der Sachverständigengruppe einen speziellen Workshop ausrichtete und eine für diesen Zweck geschaffene Korrespondenzgruppe koordinierte.

Während die große Mehrheit der Sachverständigen der zuständigen nationalen Behörden und der Organisationen der Interessenträger die Initiative unterstützte, wurden auch einige Fragen zur Notwendigkeit und zum Zusatznutzen der Initiative aufgeworfen. Ein Überblick über diese Fragen und die entsprechenden Rückmeldungen wird in der beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen gegeben.

Zudem wurde zwischen Juli und November 2017 eine Online-Konsultation durchgeführt⁵. Diese Konsultation richtete sich an Wirtschaftsbeteiligte im Bereich des Baus und der Vermarktung von Fahrgastschiffen unter 24 m Länge wie Werften, Konstrukteure, Reeder und Betreiber solcher Schiffe. Alle anderen Interessenträger konnten sich nach eigenem Ermessen an dieser Konsultation beteiligen. Im Rahmen dieser Konsultation sollte in Erfahrung gebracht werden, inwiefern gemeinsame europäische Rechtsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe nach Ansicht der Wirtschaftsbeteiligten und insbesondere von Klein- und Kleinstunternehmen dieses Binnenmarktsegment fördern könnten. Hierfür sollten auch empirische Belege eingeholt werden. Die Online-Konsultation ergänzte die vorgenannten Konsultationen mit den nationalen Behörden und den Interessenträgern, die auf die technische Ausgestaltung der Sicherheitsziele und der funktionalen Anforderungen selbst ausgerichtet waren.

Insgesamt zeigten die Ergebnisse, dass die Wirtschaftsbeteiligten (sowie einige nationale Verwaltungen, die ebenfalls Stellungnahmen einreichten) die Initiative nachdrücklich unterstützen und davon ausgehen, dass sich gemeinsame EU-Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe positiv oder sogar sehr positiv auf die Schaffung und das bessere Funktionieren des Binnenmarkts für diese Schiffe auswirken, den Wettbewerb stärken und möglicherweise auch Innovationen in diesem Marktsegment fördern würden. In ihren allgemeinen Anmerkungen hoben die Befragten hervor, dass künftige gemeinsame EU-Vorschriften auf den bestehenden Verfahren aufbauen und so flexibel sein sollten, dass örtliche Betriebsbedingungen und Sachkenntnisse gebührend berücksichtigt werden können.

Angesichts der Neuartigkeit des empfohlenen Ansatzes wurde es als verfrüht angesehen, gemeinsame EU-Vorschriften zu erlassen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des

⁴ Zunächst unter dem Arbeitstitel „Code für Kleinfahrzeuge“ (Small Craft Code“).

⁵ Siehe die Konsultationswebsite: https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships_de.

gemeinsamen leistungsorientierten Sicherheitsrahmens für kleine Fahrgastschiffe müsste zusammen mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern ermittelt bzw. bewertet werden, wie dies auf EU-Ebene erreicht werden könnte und welche Auswirkungen zu erwarten wären.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Was die Angaben zur Flotte und zu Unfällen angeht, stützt sich diese Initiative auf die im Rahmen des Fitness-Checks eingeholten und in der am 16. Oktober 2015 angenommenen Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Kurskorrektur: EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe – „Fitness-Check““⁶ aufgeführten Daten. Zudem wurden sowohl die Feststellungen der externen Begleitstudie zum Fitness-Check⁷ als auch die Ergebnisse der bisherigen Arbeiten zu diesem Thema berücksichtigt. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) stellte hierbei entscheidende technische Unterstützung bereit, einschließlich einer Übersicht über die wichtigsten bestehenden betriebspraktischen Verfahren im Zusammenhang mit diesen Schiffen.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag definiert weder spezifische Sicherheitsnormen oder -verfahren – und dürfte daher keine nennenswerten unmittelbaren Auswirkungen haben – noch alternative Maßnahmen, die ex-ante geprüft werden könnten. Die empfohlenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen wurden zusammen mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten und den Interessenträgern auf der Grundlage der bestehenden Verfahren ausgearbeitet. Zum jetzigen Zeitpunkt werden sie den Mitgliedstaaten als Anregung und Orientierung vorgelegt, um zu zeigen, dass ein einheitlicherer Sicherheitsansatz für Fahrgastschiffe möglich ist. Eine verbindliche Anwendung ist nicht vorgesehen.

Dem Vorschlag liegt eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bei, in der die einschlägigen bestehenden Verfahren erläutert werden und über die Beiträge der Interessenträger berichtet wird. Sollte die Kommission künftig beschließen, Folgemaßnahmen zu dieser Initiative zu ergreifen und spezifische Sicherheitsnormen oder -verfahren auszuarbeiten, wird eine Folgenabschätzung durchgeführt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Diese Initiative stützt sich auf den sogenannten leistungsorientierten Normenrahmen, der im Fitness-Check (REFIT) als einziger verhältnismäßiger Regelungsansatz mit Zusatznutzen auf EU-Ebene erkannt wurde. Sollten die Mitgliedstaaten beschließen, sich an den gemeinsamen Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen auf EU-Ebene für diese Art von Schiffen zu orientieren, wäre dies ein deutliches Signal zum Potenzial des Binnenmarkts, auf dem weiter aufgebaut werden könnte.

Angesichts der Tatsache, dass die Initiative zum jetzigen Zeitpunkt nicht auf die Festlegung spezifischer Sicherheitsnormen oder -verfahren abzielt und ihre Einführung allein dem Beschluss der Mitgliedstaaten überlassen bleibt, dürfte sie keine unmittelbaren, quantifizierbaren Einsparungen und Vorteile mit sich bringen. Auswirkungen dieser Art würden quantifiziert, wenn die Initiative aufgegriffen und weiterentwickelt wird.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

⁶ SWD(2015) 197.

⁷ Tractebel, 2015. Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation (veröffentlicht im EU Bookshop: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Es sind keine Berichterstattungsmodalitäten vorgesehen.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Erläuternde Dokumente sind für diese Art von Initiative nicht erforderlich.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Was den Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen (Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe) angeht, sollen alle kleinen Fahrgastschiffe unter 24 m Länge erfasst werden, unabhängig davon, aus welchem Werkstoff sie gebaut sind. Der Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe wurde von bestehenden leistungsbasierten Regelungsansätzen inspiriert; er beruht auf den ersten beiden Ebenen des zielbasierten Normenmodells der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und den Erfahrungen mit dessen Anwendung.

Die Struktur des vorgeschlagenen Leitfadens für kleine Fahrgastschiffe folgt den Sicherheitskategorien und -unterkategorien in bestehenden Seerechtsübereinkommen und -kodizes, d. h. Sicherheitskategorie (Kapitel) und Sicherheitsunterkategorie (Regel), einschließlich a) funktionale Anforderung, b) Gefahrenart sowie c) Leistungsanforderung.

Die Erfahrung lehrt, dass der Zusatznutzen der Festlegung einer separaten Ebene von Zielen für jede einzelne spezifische funktionale Anforderung vergleichsweise gering ist. Dementsprechend wurden die Ziele und die funktionalen Anforderungen im Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe zusammengefasst. Dennoch wurde auf der Grundlage von Rückmeldungen der Sachverständigen eine Reihe allgemeiner Ziele für den Leitfaden als Ganzes (und nicht jede einzelne Anforderung) formuliert.

Die funktionalen Anforderungen wurden aus den vorhandenen Quellen und Erfahrungen auf internationaler und nationaler Ebene – u. a. SOLAS-Übereinkommen von 1974, derzeitige Arbeiten im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation, nationale Rechtsvorschriften Schwedens sowie Regeln des ANEP 77 – abgeleitet bzw. von diesen inspiriert. Soweit verfügbar, wurden für die Gefahrenarten und die entsprechenden Leistungsanforderungen dieselben Quellen verwendet. Der Wortlaut der funktionalen Anforderungen wurde zusammen mit den Sachverständigen verbessert, wie dies in der beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen ausführlich dargelegt wird. Im Falle divergierender Standpunkte erhielt die von der Mehrheit der Sachverständigen unterstützte Lösung den Vorzug.

Der Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe wurde sorgfältig formuliert, um möglichst weitgehend qualitative Formulierungen und spezifische technische Lösungen zu vermeiden, damit Unklarheiten vermieden und Innovationen nicht behindert werden.

Vorschlag für eine

EMPFEHLUNG DES RATES

zu den Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen für Fahrgastschiffe unter 24 m Länge

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292 und Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ vom 15. November 2017 wurden Fahrgastschiffe unter 24 m Länge („kleine Fahrgastschiffe“) aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff im Einklang mit den Empfehlungen des Fitness-Checks (Eignungsprüfung) der Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen⁹ im Rahmen des REFIT-Programms (Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung) vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ ausgenommen. Die betreffenden Änderungen gelten ab dem 21. Dezember 2019.
- (2) Dem Fitness-Check zufolge hat es sich als schwierig erwiesen, die verbindlichen Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG, die aus dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („SOLAS-Übereinkommen von 1974“) abgeleitet sind, an kleine Fahrgastschiffe anzupassen. Da keine besonderen Sicherheitsbedenken bestehen und die Richtlinie 2009/45/EG keine angemessenen Normen enthält, wurden Schiffe unter 24 m Länge vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen.
- (3) Kleine Fahrgastschiffe werden vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut, weswegen die überwiegende Mehrheit dieser Schiffe bereits nach nationalen Rechtsvorschriften zugelassen war. Die Mitgliedstaaten verfolgen unterschiedliche Regelungsansätze für die Sicherheit kleiner Fahrgastschiffe, woraus sich Divergenzen bei den Sicherheitsvorschriften und -normen ergeben. Solche Divergenzen stellen eine große Herausforderung insbesondere für kleinere Reedereien in der Union dar, die auf den Gebrauchtmärkte für kleine Fahrgastschiffe angewiesen sind. Dies wurde durch die Ergebnisse der offenen Konsultation bestätigt, an der mehrheitlich Klein- und Kleinstunternehmen teilgenommen haben. Die Konsultation hat gezeigt, dass sich ein

⁸ Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 40).

⁹ COM(2015) 508.

¹⁰ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

einheitlicherer Ansatz bei den Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe positiv auf das Funktionieren des Binnenmarkts in diesem Segment auswirken könnte.

- (4) Mit der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ wurde ein Binnenmarkt für Sportboote geschaffen, indem die Sicherheitsmerkmale für Sportboote in allen Mitgliedstaaten harmonisiert und damit Hindernisse für den Handel mit solchen Booten zwischen den Mitgliedstaaten beseitigt wurden. Dies trifft jedoch nicht für kleine Fahrgastschiffe zu.
- (5) Im Fitness-Check wurde ein Leistungsnormenrahmen als einziger Ansatz empfohlen, der verhältnismäßig sei und einen Zusatznutzen auf Unionsebene erbringe. Ein solcher Ansatz böte einen gewissen Spielraum zur Anpassung an örtliche Gegebenheiten, sofern dies erforderlich ist, und zur Förderung innovativer baulicher Auslegungen, sofern überprüft wird, dass das erforderliche Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Dieser Ansatz entspräche eher als ein verbindlicher Regelungsrahmen sowohl der Vielfalt der baulichen Auslegungen, der Werkstoffe und des Betriebs kleiner Fahrgastschiffe als auch der Tatsache, dass die Mitgliedstaaten für diese Schiffe die örtlichen Beschränkungen der Schifffahrt hinsichtlich der Entfernung von der Küsten oder vom Hafen sowie aufgrund der Wetterbedingungen besser beurteilen können.
- (6) Die dieser Empfehlung beigefügten Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen stützen sich auf einen solchen Leistungsnormenrahmen sowie auf die international, auf Unions- und auf nationaler Ebene gesammelten Erfahrungen. Sie wurden gemeinsam mit Sachverständigen und Interessenträgern aus den Mitgliedstaaten erarbeitet und könnten bei Aufgreifen und Weiterentwicklung durch die Mitgliedstaaten eine Orientierung für Fahrgäste solcher in Gewässern der Union in der Inlandfahrt eingesetzten Fahrgastschiffe sein. Sie könnten zudem den Herstellern und Betreibern in der Union den Zugang zum Binnenmarkt als Ganzes erleichtern.
- (7) Die vorliegende Empfehlung enthält Sicherheitsziele und funktionale Anforderungen, die besser an kleine Fahrgastschiffe angepasst sind. Die Mitgliedstaaten sollten daher aufgefordert werden, sich an den dieser Empfehlung beigefügten Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen zu orientieren, um bei den Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe zu einem einheitlicheren Ansatz zu gelangen —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:1. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, in Bezug auf die Sicherheitsvorschriften für in den Gewässern der Union in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe unter 24 m Länge („kleine Fahrgastschiffe“), die weder Sportboote im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Richtlinie 2013/53/EU noch Fahrgastschiffe im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/45/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2017/2108 geänderten, ab dem 21. Dezember 2019 geltenden Fassung sind, den Weg zu einem einheitlicheren Ansatz zu ebnen.

2. Zu diesem Zweck wird den Mitgliedstaaten empfohlen, ab dem 21. Dezember 2019
 - (a) sich an den dieser Empfehlung beigefügten Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen für kleine Fahrgastschiffe zu orientieren, wo dies relevant ist;

¹¹ Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90).

- (b) die Weiterentwicklung der in Buchstabe a genannten Ziele und Anforderungen innerhalb des Leistungsnormenrahmens zu unterstützen, einschließlich der Ermittlung und Bewertung alternativer Formen ihrer Überprüfung und Einhaltung;
 - (c) die Beteiligung der Interessenträger an diesem Prozess zu fördern.
3. Diese Empfehlung lässt das Recht der Mitgliedstaaten, Sicherheitsvorschriften für die unter Nummer 1 genannten kleinen Fahrgastschiffe zu erlassen, unberührt.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Brüssel, den 23.5.2018
COM(2018) 314 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für eine Empfehlung des Rates

**zu den Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen für Fahrgastschiffe unter
24 m Länge**

{SWD(2018) 238 final}

ANHANG

Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe

I ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

I-1. Begriffsbestimmungen

Sofern nichts anderes bestimmt ist, gelten für die Zwecke dieses Leitfadens die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2009/45/EG.

Darüber hinaus gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- (a) „Überlebenssysteme“: vom Mutterschiff unabhängige Systeme, die alle an Bord befindlichen Personen aufnehmen können, um sie im Falle einer Evakuierung des Schiffs vor Gefahren für Leib und Leben zu schützen;
- (b) „Evakuierungszeit“: die erforderliche Zeit für den Transfer aller an Bord befindlichen Personen in Überlebenssysteme.

I-2. Geltungsbereich

Dieser Leitfaden gilt für neu gebaute Fahrgastschiffe mit einem weniger als 24 Meter langen Volldeck, die in der Inlandfahrt eingesetzt sind.

Dieser Leitfaden gilt nicht für Fahrgastschiffe folgender Art:

- i) Kriegsschiffe oder Truppentransportschiffe,
- ii) Segelschiffe,
- iii) Schiffe ohne Maschinenantrieb,
- vii) Sportboote,
- viii) Schiffe, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind,
- ix) Offshore-Serviceschiffe,
- x) Tender,
- xi) Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge,
- xii) Traditionsschiffe,
- xiii) Seilfähren oder

xiv) Holzschiffe einfacher Bauart.

I-3. Ziele

Die wichtigsten Ziele dieses Leitfadens sind:

- (1) Die Konstruktion, die Bauart und die Instandhaltung des Schiffs und seiner Systeme sollte darauf ausgerichtet sein, die Sicherheit auf See zu gewährleisten, Menschen vor Schaden an Leib und Leben zu bewahren sowie Umweltschäden — insbesondere Schäden an der Meeresumwelt — und Schäden an Vermögenswerten zu verhüten.
- (2) Brände sollten verhütet, angezeigt, eingedämmt und gelöscht werden, dabei sollten die wesentlichen Sicherheitssysteme während des Ausbruchs eines Brandes und danach aufrechterhalten werden.
- (3) Verringerung der Gefahren für Menschenleben, das Schiff, seine Ladung und die Umwelt durch Brände.
- (4) Rettung und Erhaltung von Menschenleben während eines Notfalls und danach, einschließlich einer potenziellen Evakuierung des Schiffs.
- (5) Gewährleistung einer effektiven Kommunikation sowie der Sendung und des Empfangs von Notalarman.
- (6) Gewährleistung einer sicheren Navigation.

I-4. Betriebsbedingungen

- (1) Für jedes Schiff sollten die beabsichtigten Betriebsbedingungen (sowohl Parameter als auch Einschränkungen) und das Einsatzgebiet festgelegt werden. Aus diesen Bedingungen ergeben sich die Normen, denen das Schiff genügen sollte.
- (2) Schiffe sollten nur unter den für sie beabsichtigten Betriebsbedingungen eingesetzt werden. Diese sollten aus den offiziellen Begleitunterlagen des Schiffes ersichtlich sein.

I-5. Sicherheitsmanagementsystem

Jedes Schiff sollte einem den durchgeführten Einsätzen angepassten permanenten Sicherheitsmanagementsystem unterliegen. Dieses System sollte die Sicherheit auf See gewährleisten, Menschen vor Schaden an Leib und Leben bewahren und Umweltschäden — insbesondere Schäden an der Meeresumwelt — sowie Schäden an Vermögenswerten verhüten.

I-6. Beförderung von Fracht

Wenn die nationalen Rechtsvorschriften die Beförderung von Fracht und Gefahrgut an Bord der in den Geltungsbereich dieses Leitfadens fallenden Fahrgastschiffe zulassen, sollten folgende Grundsätze beachtet werden:

- (1) Die Beförderung von Fracht auf Schiffen sollte so durchgeführt werden, dass die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen, des Schiffes und seiner Umgebung nicht gefährdet wird.

- (2) Die Fracht sollte so gestaut und gesichert werden, dass die Gefahr eines Verrutschens während der Fahrt minimiert wird. Staubereiche, Ladungsträger und Vorrichtungen zur Ladungssicherung sollten so ausgelegt und instand gehalten werden, dass sie die während der Beförderung durch Beschleunigung unter Umständen auftretenden Kräfte aufnehmen können.
- (3) Die Beförderung von Gefahrgut sollte so durchgeführt werden, dass die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen, des Schiffes und seiner Umgebung nicht gefährdet wird und dass die Auswirkungen auf die direkte Umwelt möglichst gering bleiben.

I-7. Technische Innovation

Erwachsen aus einer innovativen Lösung zusätzliche Gefahren für die in diesem Leitfaden genannten Personen, sollten spezielle Maßnahmen getroffen werden, um diesen Gefahren zu begegnen.

I-8. An Bord befindliche Schiffsausrüstung

Mit Ausnahme der Bereiche, die Rechtsvorschriften der Union über die Produktharmonisierung unterliegen, soweit diese auf an Bord befindliche Schiffsausrüstung anwendbar sind¹, sollte die Schiffsausrüstung von Fahrgastschiffen, die in den Geltungsbereich dieses Leitfadens fallen, den Anforderungen der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates entsprechen². Wenn die zuständige Behörde des Flaggenstaats in hinreichend begründeten Ausnahmefällen die Installation von Ausrüstung gestattet, die den Anforderungen der genannten Richtlinie nicht entspricht, sollte sie gewährleisten, dass diese Ausrüstung unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen ein gleichwertiges Maß an Sicherheit bietet.

¹ Es sei darauf hingewiesen, dass einschlägige Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union zur Produktsicherheit für bestimmte an Bord befindliche Schiffsausrüstungen gelten, insbesondere die Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62).

² Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).

II-1. KONSTRUKTION, STABILITÄT, STEUERSYSTEME UND ELEKTRISCHE ANLAGEN

II-1.1. Strukturelle Festigkeit

Funktionale Anforderungen

Die Schiffsstruktur sollte so ausgelegt, konstruiert und instand gehalten werden, dass sie die erforderliche Festigkeit aufweist, um den Beanspruchungen und Belastungen standzuhalten, denen das Schiff unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen ausgesetzt sein wird.

Gefahrenarten

Strukturversagen infolge unzureichender Dimensionierung in Bezug auf die Beanspruchungen und Belastungen, denen das Schiff ausgesetzt sein wird.

Leistungsanforderungen

Die Auslegung, Konstruktion und Instandhaltung der Struktur sollten den Normen entsprechen, die die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Flaggenstaatbehörde gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates³ angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben.

II-1.2. Ankern

Funktionale Anforderungen

Ein Schiff sollte ohne den Einsatz von Energie am Meeresgrund fixiert werden können.

Gefahrenarten

Kontrollverlust – das Schiff könnte abtreiben, was zu Kollisionen oder Aufgrundlaufen⁴ führen kann.

Leistungsanforderungen

Die eingesetzten Mittel sollten es gestatten, das Schiff unabhängig von der Verfügbarkeit von Energie oder Antriebskraft (oder beidem) am Meeresboden zu fixieren.

II-1.3. Festmachen

Funktionale Anforderungen

Ein Schiff sollte festgemacht und danach ohne den Einsatz von Energie am Pier oder einer anderen Anlegestelle festgehalten werden können

Gefahrenarten

³ Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).

⁴ Selbstverständlich kann die Fixierung des Schiffes am Meeresgrund nicht immer gewährleistet werden. Hier spielen viele Faktoren eine Rolle, z. B. die Beschaffenheit des Untergrunds, die Wassertiefe, Umweltbedingungen usw.; unter geeigneten Umständen kann das Abtreiben des Schiffes aber zumindest begrenzt werden.

- Abtreiben des Schiffes im Hafen.
- Beschädigung der Elemente zum Festmachen.
- Sicherheit der Personen, die ein- und aussteigen.

Leistungsanforderungen

- (a) Die eingesetzten Mittel sollten es gestatten, das Schiff unabhängig von der Verfügbarkeit von Energie oder Antriebskraft (oder beidem) längsseitig am Pier oder einer anderen Anlegestelle zu fixieren.
- (b) Das schwächste Element des jeweiligen Systems sollte den erwarteten Beanspruchungen beim längsseitigen Festmachen des Schiffs standhalten.
- (c) Es sollte gewährleistet sein, dass das Schiff während des Ein- und Aussteigens der Fahrgäste an seinem Platz festgehalten wird.

II-1.4. Schleppsystem

Funktionale Anforderungen

Es sollten Vorrichtungen zum Schleppen des Schiffs vorhanden sein.

Gefahrenarten

Kontrollverlust – das Schiff muss bei Verlust des Antriebs oder der Steuerung (oder beidem) geschleppt werden können.

Leistungsanforderungen

Das jeweilige System sollte stark genug sein, um den Beanspruchungen beim Schleppen unter den schlechtmöglichsten Betriebsbedingungen standzuhalten.

II-1.5. Tanks

Funktionale Anforderungen

Die Tankanlagen sollten so ausgelegt sein und Flüssigkeiten sollten so gelagert werden, dass eine Verletzung der an Bord befindlichen Personen und eine Beschädigung des Schiffs verhindert wird.

Gefahrenarten

- Explosionen durch Konzentration gefährlicher Gase in den Tanks.
- Austreten der in den Tanks gelagerten Flüssigkeiten.
- Strukturelle Schäden durch Überdruck in den Tanks.
- Leistungsverluste: Eindringen von Wasser in die Brennstoff- oder Schmieröltanks und dadurch Versagen des Antriebs oder der Stromerzeugung.

Leistungsanforderungen

- (a) Es sollten Vorrichtungen vorhanden sein, um eine Entzündung von Dämpfen in den Tanks zu verhindern.

- (b) Es sollte möglich sein, den Flüssigkeitsstand in einem Tank und in unzugänglichen Hohlräumen festzustellen.
- (c) Es sollten Vorrichtungen zur Verhinderung von Unter- oder Überdruck vorhanden sein.
- (d) Das Eindringen von See- oder Regenwasser in die Brennstoff- oder Schmieröltanks sollte auch dann unmöglich sein, wenn die Vorrichtungen zur Verhinderung von Überdruck oder einer Entzündung von Dämpfen defekt sind.
- (e) Bei Bedarf sollte ein sicherer Zugang zum Tank ermöglicht werden.

II-1.6. Ein- und Aussteigen⁵

Funktionale Anforderungen

Fahrgäste und Besatzung sollten sicher in das Schiff einsteigen und aus dem Schiff aussteigen können.

Gefahrenarten

- Verletzung von Personen beim Ein- oder Aussteigen.
- Verletzung von Personen durch Fahrzeuge beim Ein- oder Aussteigen.

Leistungsanforderungen

- (a) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um die Verletzung von Fahrgästen und Besatzung beim Ein- und Aussteigen zu verhindern, insbesondere im Hinblick auf die Gefahr von Stürzen zwischen Schiff und Pier bzw. anderen Anlegestellen.
- (b) Flächen, die beim Ein- und Aussteigen betreten oder befahren werden, sollten rutschfest sein, vor allem bei Nässe.
- (c) Fußgänger sollten von Fahrzeugen getrennt werden.
- (d) Vorrichtungen für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sollten den speziellen Bedürfnissen dieser Personen angepasst sein.

II-1.7. Freibord

Funktionale Anforderungen

- (1) Das Schiff sollte einen ausreichenden Freibord und eine ausreichende Bughöhe für die beabsichtigten Betriebsbedingungen haben:
 - 1.1. Gewährleistung einer Auftriebsreserve;
 - 1.2. Verhinderung übermäßigen Überkommens von Wasser.
- (2) Die strukturelle Festigkeit und Stabilität des Schiffs sollte für den Tiefgang ausreichen, der dem erteilten Freibord entspricht.

Gefahrenarten

- Sinken oder Kentern.

⁵ Gilt nicht für landseitige Systeme.

- Strukturelle Schäden durch Überladung.

Leistungsanforderungen

- (a) Das Schiff sollte unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen einen Freibord haben, der:
 - a.1 es dem Schiff ermöglicht, mit einer Auftriebsreserve zu schwimmen;
 - a.2 verhindert, dass überkommendes Wasser den Auftrieb des Schiffs beeinträchtigt, insbesondere im vorderen Bereich.
- (b) Der dem erteilten Freibord entsprechende Tiefgang (maximaler Tiefgang) sollte durch eine Marke kenntlich gemacht sein, die von außen sichtbar ist.
- (c) Der Tiefgang vorne und hinten sollte durch eine Marke kenntlich gemacht sein, die von außen sichtbar ist.
- (d) Es sollte überprüft werden, ob die strukturelle Festigkeit und Stabilität für die Beladung ausreicht, die dem erteilten Freibord entspricht (maximaler Tiefgang).

II-1.8. Stabilität

Funktionale Anforderungen

- (1) Das Schiff sollte unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen eine angemessene Neigungsstabilität aufweisen, um bei Störungen ein Kentern zu verhindern, und über eine ausreichende Fähigkeit zur Wiederaufrichtung nach dem Ende der Störung verfügen.
- (2) Nach Flutung wasserdichter Räume in Kontakt mit der Außenhaut sollte das Schiff in einer Weise schwimmfähig bleiben, die eine Evakuierung aller an Bord befindlichen Personen gestattet.

Gefahrenarten

- Sinken oder Kentern in unbeschädigtem Zustand
- Sinken oder Kentern in beschädigtem Zustand

Leistungsanforderungen

- (a) Unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen in Bezug auf Wellen und Wind sollte das Schiff:
 - a.1 gegen Rollen oder Krängungen, verursacht durch eine Störung, stabil bleiben;
 - a.2 sich nach Rollen oder Krängungen, die durch eine Störung verursacht wurden, nach dem Ende dieser Störung wieder aufrichten.
- (b) Nach Flutung wasserdichter Räume in Kontakt mit der Außenhaut sollte das Schiff schwimmfähig bleiben und eine angemessene Stabilität behalten:
 - b.1 bei einem Winkel, der den Einsatz der in Kapitel III aufgeführten einschlägigen Überlebenssysteme gestattet;

- b.2 bei einem Winkel, der es den Fahrgästen ermöglicht, sich innerhalb des Schiffes zu bewegen.
- (c) Bei Berechnung des Zustands, in dem das Schiff nach einer Beschädigung schwimmfähig und ausreichend stabil bleibt, sollten auch die in dieser Situation auftretenden Krängungsmomente in Bezug auf die Lokalisierung der Fahrgäste, den Einsatz von Rettungsmitteln sowie die Wetterverhältnisse und den Seegang berücksichtigt werden.

II-1.9. Wasserdichtigkeit und Wetterfestigkeit

Funktionale Anforderungen

Das Schiff sollte so ausgelegt sein, dass es unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen einen Grad an Wasserdichtigkeit und Wetterfestigkeit aufweist, der das Schiff gegen Seeschlag und gegen das Eindringen von Wasser schützt, wodurch der Auftrieb oder die Stabilität beeinträchtigt werden könnte.

Gefahrenarten

Sinken oder Kentern infolge einer unbeabsichtigten Wasseransammlung im Innern des Schiffs.

Leistungsanforderungen

- (a) Das Schiff sollte wasserdichte und wetterfeste Begrenzungen aufweisen, um die Ansammlung von Wasser in Räumen zu verhindern, die unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen die auslegungsbedingten Eigenschaften in Bezug auf Stabilität oder Auftrieb beeinträchtigen könnte.
- (b) Alle Schiffe sollten auslegungsbedingt eine Ebene aufweisen, unterhalb deren sie unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen wasserdicht sein sollten: wasserdichte Ebene.
- (c) Die Strukturen und Armaturen an der Außenseite des Schiffs sollten oberhalb der wasserdichten Ebene mindestens bis zum nächsten Deck oder zur nächsten Ebene wetterfest sein.
- (d) Der vordere Bereich des Schiffs sollte im Falle einer Kollision dem restlichen Teil des Schiffs einen wasserdichten Schutz bieten.
- (e) Das Schiff sollte mit einem System ausgerüstet sein, das unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen in der Lage ist, Ansammlungen von Flüssigkeit aus wasserdichten Räumen zu entfernen. Maschinenräume sollten mit einem leistungsfähigen Alarmsystem ausgerüstet sein.
- (f) Alle exponierten Decks sollten selbstlenzend sein.

II-1.10. Schutz der an Bord befindlichen Personen

Funktionale Anforderungen

Alle Systeme, Ausrüstungen oder Armaturen des Schiffs sollten so ausgelegt und installiert sein, dass die an Bord befindlichen Personen sich nicht an ihnen verletzen.

Gefahrenarten

Verletzungen der an Bord befindlichen Personen.

Leistungsanforderungen

- (a) Personen an Bord sollten geschützt sein vor:
 - a.1 beweglichen Teilen;
 - a.2 heißen Elementen;
 - a.3 Teilen, die einen elektrischen Schlag verursachen können;
 - a.4 rutschigen Flächen;
 - a.5 extremem Lärm und extremen Vibrationen;
 - a.6 Elementen, die unter Strom stehen;
 - a.7 giftigen Stoffen.
- (b) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um alle an Bord befindlichen Personen vor Stürzen über Bord zu schützen.

II-1.11. Antrieb und Steuerung

Funktionale Anforderungen

Die Geschwindigkeit und der Kurs des Schiffs sollten unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen kontrollierbar sein, es sollten auch Szenarien für potenzielle Ausfälle vorgesehen werden.

Gefahrenarten

Manövrierunfähigkeit aufgrund von Antriebs- oder Steuerungsversagen, was zu Kollisionen oder Aufgrundlaufen führen kann.

Leistungsanforderungen

- (a) Es sollten Redundanzantriebe und -steuerungen vorgesehen werden, einschließlich etwaiger Hilfseinrichtungen, wobei die Größe des Schiffs und das Einsatzgebiet zu berücksichtigen sind.
- (b) Die wichtigsten Funktionen des Antriebs (mechanisch, elektrisch usw.), einschließlich Drehzahl und Schubrichtung, sollten unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen von der Brücke aus für jeden Krängungs- und Trimmungswinkel zu kontrollieren sein.
- (c) Der Kapitän auf der Brücke sollte Zugriff auf Betriebsindikatoren haben, die ein frühzeitiges Erkennen aller Störungen bei Antrieb oder Steuerung ermöglichen.
- (d) Störungen, die zum Verlust der Kontrolle über Antrieb oder Steuerung des Schiffs führen könnten, sollten durch einen optischen und akustischen Alarm auf der Brücke und im jeweiligen Maschinenraum (soweit besetzt) angezeigt werden.
- (e) Es sollte möglich sein, die Geschwindigkeit und die Steuerung lokal zu kontrollieren.
- (f) Es sollten Mittel vorgesehen werden, die eine Kommunikation zwischen der Brücke und den lokalen Kontrollpositionen für Antrieb und Steuerung gestatten.

- (g) Es sollte möglich sein, den Hauptantrieb aus dem Betriebszustand „Null“ ohne externe Stromquellen zu starten, zu stoppen und zu betreiben.
- (h) Die Auslegung, Konstruktion und Instandhaltung der Hauptmaschinenanlage und der Nebenanlagen zur Kontrolle der Schiffsgeschwindigkeit und des Schiffskurses sollten den Normen entsprechen, die die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Flaggenstaatbehörde gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben.

II-1.12. Notstromanlage

Funktionale Anforderungen

Die wesentlichen Sicherheitssysteme sollten mindestens über zwei getrennte und voneinander unabhängige Stromquellen versorgt werden, eine davon sollte die Notstromanlage sein, die ausschließlich den wesentlichen Sicherheitssystemen zugeordnet ist.

Gefahrenarten

- Versagen der wesentlichen Sicherheitssysteme bei Stromausfall.
- Unmöglichkeit des Einschaltens oder des Betriebs der Notstromanlage aufgrund der Temperaturverhältnisse oder der Krängungs- und Trimmungsbedingungen.

Leistungsanforderungen

- (a) Die Notstromanlage sollte sich automatisch einschalten, wenn andere Stromquellen ausfallen, die wesentliche Sicherheitssysteme versorgen.
- (b) Die Notstromquelle und ihr Verteilersystem sind so zu installieren, dass das System auch in folgenden Situationen nicht ausfällt: bei Brand, beim Eindringen von Wasser oder bei anderen Unfällen mit Folgen für die übrigen Stromquellen, die wesentliche Sicherheitssysteme versorgen.
- (c) Als wesentliche Sicherheitssysteme gelten die folgenden (soweit installiert):
 - c.1 Entwässerungsausrüstung;
 - c.2 Branderkennungsausrüstung;
 - c.3 Notfeuerlöschpumpe und Sprinkleranlagen, soweit relevant;
 - c.4 erforderliche Kommunikationsausrüstung für Warnmeldungen an alle an Bord befindlichen Personen, für die Aktivierung der SAR-Dienste und die Kommunikation mit ihnen und für das Senden aktiver Signale, die das Orten des Schiffs ermöglichen;
 - c.5 Alarm- und Warnmeldungen;
 - c.6 Navigationslichter und die erforderliche Ausrüstung für die Aufrechterhaltung der Navigationsfunktionen;
 - c.7 Notbeleuchtung, auch auf den Fluchtwegen;
 - c.8 alle sonstigen Systeme, die für eine Evakuierung aller an Bord befindlichen Personen benötigt werden.

- (d) Die Funktionsfähigkeit der wesentlichen Sicherheitssysteme sollte mindestens für die Zeitspanne erhalten werden, innerhalb deren mit dem Eintreffen der Hilfe oder Rettung von außen zu rechnen ist.
- (e) Die Notstromquellen sollten
 - e.1 unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen sowie den vorhersehbaren Beschädigungsbedingungen bei jedem Krängungs- und Trimmungswinkel effizient funktionieren und
 - e.2 unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen bei jeder Temperatur direkt betriebsbereit sein.
- (f) Die Auslegung, Konstruktion und Instandhaltung der Notstromquellen und ihres Verteilersystems sollten den Normen entsprechen, die die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Flaggenstaatbehörde gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben.

II-2. Brandschutz

II-2.1. Entzündung

Funktionale Anforderungen

- (1) Die Entzündung brennbarer Materialien und entzündbarer Flüssigkeiten, Gase und Dämpfe sollte verhindert werden.
- (2) Brennbare Materialien, entzündbare Flüssigkeiten und Bereiche, in denen sich entzündbare Gase oder Dämpfe ansammeln können, sollten auch als potenzielle Zündquellen ausgewiesen werden, z. B. Batterien für Antriebe.

Gefahrenarten

Entzündung brennbarer Materialien oder entzündbarer Flüssigkeiten, Gase und Dämpfe.

Leistungsanforderungen

- (a) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um das Austreten entzündbarer Flüssigkeiten zu verhindern und zu beherrschen.
- (b) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um die Ansammlung entzündbarer Gase und Dämpfe zu begrenzen.
- (c) Zündquellen sollten von brennbaren Materialien und entzündbaren Flüssigkeiten und Gasen getrennt sein.
- (d) Entzündbare Flüssigkeiten und Gase sollten in speziell dafür geeigneten Räumen aufbewahrt werden.
- (e) Es sollten zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden, einschließlich der Anwendung des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF Code), wenn ein Brennstoff mit einem Flammpunkt unter 60°C eingesetzt wird.

II-2.2. Brandzunahme

Funktionale Anforderungen

- (1) Es sollten Einrichtungen zur Kontrolle der Luftzufuhr zu jedem geschlossenen Raum vorgesehen werden.
- (2) Es sollten Kontrolleinrichtungen zur Beendigung des Austritts entzündbarer Flüssigkeiten vorgesehen werden.
- (3) Die Brandlast der Räume an Bord sollte begrenzt werden.

Gefahrenarten

Brandausbreitung

Leistungsanforderungen

- (a) Es sollte möglich sein, alle Lüftungskanäle von Räumen mit hohem Brandrisiko und von Räumen mit hohem Brandschutzbedarf von einem Punkt außerhalb dieser Räume abzusperren.

- (b) Es sollte möglich sein, die strombetriebene Belüftung von einem Punkt außerhalb des Raums abzustellen, in dem sich die Belüftung befindet.
- (c) Die Belüftung in den Unterkunftsräumen sollte von der Belüftung von Räumen mit hohem Brandrisiko unabhängig sein.
- (d) Es sollten Kontrolleinrichtungen zur Abschaltung von Systemen vorgesehen werden, bei denen entzündbare Flüssigkeiten zum Einsatz kommen, z. B. Kraftstoffpumpen, Schmierölpumpen, Thermalölpumpen und Ölabscheider.
- (e) Folgende exponierte Bereiche sollten über Eigenschaften verfügen, die die Brandausbreitung begrenzen:
 - e.1 Korridore und Treppen auf Fluchtwegen;
 - e.2 Decken und Verkleidungen in Unterkunftsräumen, Diensträumen und Kontrollstationen.
- (f) Brennbares Material sollte, wenn vorhanden, einen begrenzten Brennwert haben. Eine solche Begrenzung sollte vom Baumaterial des Schiffs abhängen, aber keinesfalls über 45MJ/m² liegen.
- (g) Die maximale Brandlast in jedem Raum sollte in Übereinstimmung mit MSC.1/Rundshr. 1003 oder einer anderen gleichwertigen Norm begrenzt sein.

II-2.3. Rauchentstehung und Toxizität

Funktionale Anforderungen

Beim Brand von Materialien, einschließlich Oberflächenbeschichtungen, sollte nur eine begrenzte Menge an Rauch und toxischen Stoffen freigesetzt werden.

Gefahrenarten

Im Brandfall Lebensgefahr durch Rauch und toxische Stoffe in Räumen, zu denen Personen Zugang haben.

Leistungsanforderungen

- (a) Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf exponierten Innenflächen verwendet werden, sollten keine übermäßigen Mengen von Rauch und toxischen Stoffen erzeugen.
- (b) Unterste Decksbeläge sollten, sofern sie in Unterkunfts- und Serviceräumen und Kontrollstationen verwendet werden, aus zugelassenem Material bestehen, das bei erhöhten Temperaturen nicht zu Rauchentwicklung und nicht zu Vergiftungs- oder Explosionsgefahr führt.

II-2.4. Branderkennung und Alarm

Funktionale Anforderungen

Die ortsfesten Branderkennungs- und Alarmsysteme sollten für die Art der Räume, die potenzielle Brandzunahme und die potenzielle Entstehung von Rauch und Gasen geeignet sein.

Gefahrenarten

Ein Brand an Bord wird nicht rechtzeitig genug erkannt, um ausreichend Zeit für das Löschen oder ein sicheres Verlassen des Schiffs (oder beides) zu gewährleisten.

Leistungsanforderungen

- (a) Es sollten Branderkennungs-ausrüstungen in Räumen mit hohem Brandrisiko und in Räumen mit hohem Brandschutzbedarf (Einstufung gemäß Ziffer II-2.5 Buchstabe a) eingesetzt werden.
- (b) Branderkennungs-ausrüstungen sollten im Brandfall ein Signal an die Brücke senden. Dieses Signal sollte von einem akustischen Alarm begleitet sein.
- (c) Wird die Auslösung des akustischen Alarms auf der Brücke nicht innerhalb einer angemessenen Zeitspanne bestätigt, sollte der Alarm in jedem Raum des Schiffs zu hören sein, zu dem die Besatzung Zugang hat.
- (d) Die Lautstärke des Alarms sollte dem Geräuschpegel des Schiffs im Normalbetrieb so angepasst werden, dass der Alarm für die Besatzung wahrnehmbar ist.
- (e) Es sollte erkennbar sein, in welchem Raum der Brand festgestellt wurde.

II-2.5. Baulicher Brandschutz

Funktionale Anforderungen

- (1) Brände sollten an ihrem Entstehungsort eingedämmt werden, um ausreichend Zeit für das Löschen oder die Evakuierung aller an Bord befindlichen Personen (oder beides) zu gewährleisten.
- (2) Jedes Schiff sollte durch wärmedämmende und bauliche Trennflächen unterteilt sein.

Gefahrenarten

Verletzung der an Bord befindlichen Personen im Brandfall, bevor sie die Überlebenssysteme erreichen.

Leistungsanforderungen

- (a) Die Räume an Bord sollten wie folgt eingestuft werden:
 - a.1 Räume mit hohem Brandrisiko, darunter:
 - Räume, in denen sich Verbrennungsmotoren befinden;
 - Ro-Ro-Räume;
 - Räume, in denen sich entzündbare Flüssigkeiten befinden;
 - bestimmte Räume, in denen sich Hochleistungsbatterien befinden.
 - a.2 Räume, in denen ein hohes Brandschutzniveau erforderlich ist, einschließlich:
 - Fluchtwege, einschließlich Treppen und Korridore;
 - Kontrollstationen;
 - Unterkunftsräume;

- Sammel- und Einbootungspunkte;
 - Räume, in denen sich Antrieb und Steuerung befinden;
 - Räume, in denen sich die Ausrüstung für die Umwandlung elektrischer Energie, ihre Verteilung und ihre Speicherung (Batterien) befindet.
- (b) Zwischen einem Raum mit hohem Brandrisiko und einem Raum, der ein hohes Brandschutzniveau benötigt, sollte sich eine wärmedämmende Trennfläche befinden, die einen strukturellen Brandwiderstand (SFP - structural fire protection) gewährleistet.
- (c) Der strukturelle Brandwiderstand der wärmedämmenden Trennfläche sollte im Allgemeinen den Übergang von Flammen und Rauch für 60 Minuten verhindern. Diese Zeit könnte unter Berücksichtigung der gemäß Ziffer II-2.6 berechneten Evakuierungszeit verkürzt werden, sie sollte jedoch keinesfalls unter 30 Minuten liegen.
- (d) Beim Normal-Brandversuch sollte während der Dauer des strukturellen Brandwiderstands bei wärmedämmenden Trennflächen aus Stahl die Durchschnittstemperatur auf der dem Brand abgekehrten Seite nicht um mehr als 140°C über die Anfangstemperatur hinaus ansteigen; ferner sollte die Temperatur an keinem anderen Punkt, einschließlich der Fugen, um mehr als 180°C über die Anfangstemperatur hinaus ansteigen.
- (e) Werden für die Wärmedämmschilde andere Materialien als Stahl verwendet, sollte die Isolierung gewährleisten, dass im Kern der Struktur keine Temperatur entsteht, die zum Verlust der strukturellen Eigenschaften während der Dauer des strukturellen Brandwiderstands führt. Beispiel: für Aluminium liegt die betreffende Temperatur bei 200°C.
- (f) Bei Schiffen, die nicht aus Stahl bestehen, sollte jede Grenze eines Raums mit hohem Brandrisiko, die Kontakt mit der Außenhaut hat, mit einem Wärmedämmschild ausgestattet sein.
- (g) Die Lüftungskanäle sollten über den gleichen Brandschutz verfügen wie der Raum, in dem sie sich befinden.

II-2.6. Evakuierungszeit

Funktionale Anforderungen

Die zur Evakuierung des Schiffs benötigte Zeit sollte für jedes Schiff berechnet⁶ oder an Bord nachgewiesen werden (oder beides).

Gefahrenarten

Unfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge bei Notfällen, die eine Evakuierung des Schiffs erfordern.

Leistungsanforderungen

⁶ MSC.1/Rundsch. 1533 und MSC.1/Rundsch. 1166 in der Änderungsfassung können als Bezugsgrundlage für das Berechnungskonzept dienen.

- (a) Bei der Berechnung der Evakuierungszeit sollte davon ausgegangen werden, dass alle Fluchtwege benutzbar sind.
- (b) Die Evakuierungszeit in Minuten sollte unter folgendem Wert liegen:
Höchstdauer = (SFP-7)/3
SPF (structural fire protection): strukturelle Brandwiderstandszeit in Minuten

II-2.7. Brandbekämpfung

Funktionale Anforderungen

Brände sollten am Ort ihres Entstehens eingedämmt und gelöscht werden.

Gefahrenarten

Brandausbreitung

Leistungsanforderungen

- (a) Es sollte möglich sein, jeden für Personen zugänglichen Raum des Schiffs und die offenen Decks mit einem Wasserstrahl zu erreichen, dessen effektiver Druck und Kapazität für das betreffende Schiff angemessen sind.
- (b) Auf dem Schiff sollten sich mindestens zwei Löschwasserpumpen befinden, von denen eine mit der Notstromquelle betrieben wird (Notfeuerlöschpumpe).
- (c) Die Notfeuerlöschpumpe und ihre Saugleitung sollten in einem anderen Raum untergebracht sein als die übrigen Löschpumpen; zwischen diesem Raum und den Räumen der Antriebsmaschinen sollte sich ein Wärmedämmschild befinden.
- (d) Alle Räume mit hohem Brandrisiko sollten über ortsfeste Feuerlöschsysteme verfügen.
- (e) Schlafräume sollten mit einer automatischen Sprinkleranlage ausgerüstet sein.
- (f) Tragbare Feuerlöscher sollten in der Nähe von Eingängen zu Räumen mit hohem Brandrisiko oder großem Brandschutzbedarf installiert werden.
- (g) Das bei ortsfesten oder tragbaren Brandbekämpfungsmitteln verwendete Löschmittel sollte
 - g.1 im Hinblick auf die in dem geschützten Raum wahrscheinlichste Brandart geeignet sein und
 - g.2 für die menschliche Gesundheit unschädlich sein, es sei denn,
 - es ist gewährleistet, dass der Raum vollständig verschlossen werden kann und dabei alle Öffnungen von außen verschlossen werden, und
 - es kann vor Beginn der Brandbekämpfung sichergestellt werden, dass sich keine Personen in dem Raum aufhalten.

II-2.8. Fluchtwege

Funktionale Anforderungen

Die an Bord befindlichen Personen sollten die Möglichkeit haben, Überlebenssysteme über zugängliche Fluchtwege zu erreichen, die deutlich gekennzeichnet, nicht versperrt und vor Bränden und Überflutung geschützt sind.

Gefahrenarten

Unmöglichkeit für die an Bord befindlichen Personen, im Evakuierungsfall das Schiff zu verlassen.

Leistungsanforderungen

- (a) Schiffe sollten für jeden im Normalfall benutzten Raum über mindestens zwei verschiedene Fluchtwege verfügen, die zu den Einbootungspunkten führen.
- (b) Die beiden Fluchtwege sollten so gewählt sein, dass in plausiblen Brandszenarien nicht beide Fluchtwege versperrt sein können.
- (c) Die Fluchtwege sollten
 - c.1 mit Handläufen ausgestattet sein;
 - c.2 nicht versperrt sein;
 - c.3 klar gekennzeichnet sein, wobei Markierungen auch bei schlechten Lichtverhältnissen erkennbar sein sollten;
 - c.4 über eine Beleuchtung verfügen, die durch zwei Stromquellen versorgt wird, wobei eine davon die Notstromquelle ist, und
 - c.5 breit genug sein, um für die an Bord befindlichen Personen eine ungehinderte Bewegung zu ermöglichen, auch für Personen, die Schutzausrüstungen tragen, sowie für den Transport von Personen auf Bahren und von Personen mit Behinderungen.
- (d) Pläne mit den Fluchtwegen sollten in jeder Kabine, soweit relevant, und in öffentlichen Räumen vorhanden sein.

III RETTUNGSMITTEL UND SIE BETREFFENDE REGELUNGEN

III.1 Allgemeine Einsatzbereitschaft von Rettungsmitteln

Funktionale Anforderungen

Alle Rettungsmittel sollten unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen unabhängig von der Versorgung des Schiffs ständig einsatzbereit sein.

Gefahrenarten

- Verletzung von Personen im normalen Schiffsbetrieb sowie bei Schulungs- und Wartungsmaßnahmen und in Notfällen.
- Versagen oder Verzögerungen beim Einsatz von Rettungsmitteln in einem echten Notfall oder bei Schulungen und Drills.

Leistungsanforderungen

Rettungsmittel sollten

- (a) leicht zugänglich sein;
- (b) nicht blockiert sein oder verschlossen aufbewahrt werden;
- (c) einsatzbereit sein und unabhängig von der Energieversorgung des Schiffs eingesetzt werden können;
- (d) ständig einsatzbereit gehalten werden;
- (e) unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen funktionsfähig sein und
- (f) unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen sowie den vorhersehbaren Beschädigungsbedingungen bei jedem Krängungs- und Trimmungswinkel eingesetzt werden können.

III.2 Bereitstellung von Informationen für Notfälle

Funktionale Anforderungen

Bereitstellung und leichte Zugänglichkeit von Informationen für Notfälle und von Anweisungen für alle an Bord befindlichen Personen, die auf den Zugang zu Rettungsmitteln angewiesen sind.

Gefahrenarten

Fehlen angemessener Informationen und Anweisungen für Fahrgäste in Bezug auf Verfahren bei Notfällen, was zu zusätzlichen Verzögerungen, Verwirrung oder Panik führen kann.

Leistungsanforderungen

- (a) Informationen und Anweisungen für alle an Bord befindlichen Personen sollten
 - a.1 in verständlicher Weise dargeboten werden (Sprache und Stil) und
 - a.2 gut sichtbar über das ganze Schiff verteilt sein.

- (b) Informationen und Anweisungen betreffend Verfahren bei Notfällen sowie die Unterbringung und Verwendung von Ausrüstungen sollten mindestens Folgendes umfassen:
- b.1 Richtungsangaben zur Lage der Sammelpunkte;
 - b.2 Angaben zum Unterbringungsort der Rettungsmittel und
 - b.3 Angaben zu Betrieb und Verwendung der Rettungsmittel.
- (c) Die Anweisungen für die Rettungsmittel sollten auch bei schlechten Lichtverhältnissen (z. B. Notbeleuchtung) gut lesbar und verständlich sein, die Unterbringungsorte der Rettungsmittel sollten deutlich gekennzeichnet sein.

III.3 Kommunikation

Funktionale Anforderungen

- (1) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um Such- und Rettungsdiensten (SAR) die Position des Schiffs und der Überlebenssysteme melden und sie zu dieser Position führen zu können.
- (2) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um dem Kapitän oder der Besatzung in einem Notfall die gleichzeitige Kommunikation mit allen an Bord befindlichen Personen zu ermöglichen.
- (3) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um alle an Bord befindlichen Personen über Notfälle zu informieren.

Gefahrenarten

- Schwierigkeiten bei der Ortung (des Schiffs oder der ausgesetzten Überlebenssysteme) durch SAR-Dienste in einem Notfall.
- Unmöglichkeit einer effektiven Zweiwege-Kommunikation zwischen Mitgliedern der Besatzung zur Erleichterung von Befreiungs-, Evakuierungs- und Rettungsmaßnahmen.
- Unmöglichkeit, den an Bord befindlichen Personen rechtzeitig effektive Informationen und Anweisungen zu einem Notfall zu übermitteln.
- Unmöglichkeit der rechtzeitigen Warnung aller an Bord befindlichen Personen bei einem Notfall.
- Verzögerungen und Organisationsfehler.

Leistungsanforderungen

- (a) Folgende Mittel sollten eingesetzt werden, um die SAR-Dienste zum Schiff und zu den Überlebenssystemen zu führen:
- a.1 ein elektronisches Signal, das von den SAR-Diensten automatisch und auf Abstand empfangen werden kann (einschließlich Signalen von Satellitensystemen, z. B. Galileo);
 - a.2 ein Signal, das aus der Nähe visuell wahrgenommen werden kann und

- a.3 ein tragbares Kommunikationssystem für die Verständigung zwischen den Überlebenssystemen und den SAR-Diensten.
- (b) Die Mittel der internen Kommunikation sollten Folgendes umfassen:
 - b.1 eine Zweiwege-Kommunikation zwischen Besatzungsmitgliedern unabhängig von ihrem Aufenthaltsort auf dem Schiff;
 - b.2 kontinuierlich verfügbare akustische Informationen und Anweisungen in allen Räumen, zu denen Personen Zutritt haben.
- (c) Warnsysteme zur Erreichung aller an Bord befindlichen Personen sollten
 - c.1 in allen Räumen hörbar sein, zu denen Personen Zutritt haben und
 - c.2 für die verbale Kommunikation an Bord geeignet sein.

III.4 Evakuierung

Funktionale Anforderungen

- (1) Jedes Schiff sollte über Sammelpunkte verfügen, zu denen sich alle an Bord befindlichen Personen begeben müssen, bevor sie auf die Überlebenssysteme verteilt werden.
- (2) Es sollte möglich sein, alle Personen vom Sammelplatz aus unverletzt und „trockenen Fußes“, d. h. ohne auch nur kurzfristig ins Wasser zu müssen, in die Überlebenssysteme zu verbringen.
- (3) Es sollten Mittel zur Gewährleistung der Überlebensfähigkeit aller Personen nach der Evakuierung vorgesehen werden.

Gefahrenarten

- Unangemessene Überlebenssysteme, die nicht für alle Personen an Bord ausreichend, geeignet oder zugänglich sind.
- Keine ordnungsmäße Sammlung der Fahrgäste, was zu Verzögerungen und Verwirrung bei der Evakuierung führt.
- Möglichkeit, dass aufgrund von Verlusten durch Brände, Überflutung oder sonstige Schäden nicht alle Überlebenssysteme zur Verfügung stehen.
- Beschädigung der Überlebenssysteme oder/und Verletzung von Personen beim Aussetzen der Systeme.
- Ertrinken
- Unterkühlung.

Leistungsanforderungen

- (a) Jedes Schiff sollte mit Überlebenssystemen in ausreichender Zahl ausgestattet sein, die über das ganze Schiff verteilt sind, sodass bei Verlust oder Unbrauchbarkeit eines dieser Systeme die verbleibenden Systeme die Gesamtzahl aller Personen aufnehmen können, für deren Beförderung das Schiff zugelassen ist.

- (b) Die Verteilung der Überlebenssysteme, die Modalitäten für ihren Einsatz und ihre Kapazität sollten es ermöglichen, dass alle Personen, für deren Beförderung das Schiff zugelassen ist, auf beiden Seiten des Schiffs aufgenommen werden können⁷.
- (c) Die Sammelplätze sollten ausreichend Platz für alle an Bord befindlichen Personen bieten.
- (d) Niemand sollte bei einem Sprung in das Überlebenssystem mehr als einen Meter Höhe überwinden müssen. Bei größeren Höhen sollten Ausrüstungen zur Erleichterung des Einstiegs vorgesehen werden (z. B. Rutschen oder Leitern).
- (e) Die Aussetzung der Überlebenssysteme sollte nicht durch Hindernisse oder Kontakt mit anderen Strukturen, insbesondere dem Propeller, beeinträchtigt werden.
- (f) Auf jedem Schiff sollte eine geeignete Schwimmhilfe für jede Person an Bord vorhanden sein.
- (g) Je nach Betriebsbedingungen sollte ein geeigneter Wärmeschutz für Personen vorgesehen werden.

III.5 Rettung

Funktionale Anforderungen

Es sollten Mittel für die Rettung von Personen aus dem Wasser eingesetzt werden.

Gefahrenarten

Unmöglichkeit, eine Person effizient und rasch aus dem Wasser zu bergen, was zur Verschlechterung des Gesundheitszustandes dieser Person oder sogar zu deren Tod führen könnte.

Leistungsanforderungen

- (a) Das Schiff sollte Schwimmhilfen mitführen, die der im Wasser befindlichen Person von Bord aus zugeworfen werden können.
- (b) Die Bergung einer Person aus dem Wasser sollte entweder vom Schiff aus oder durch eine Spezialeinheit erfolgen.

⁷

Diese Anforderung bedeutet nicht zwangsläufig, dass auf beiden Seiten des Schiffs eine Kapazität von 100 % benötigt wird. Es können Überlebenssysteme eingesetzt werden, deren Aussetzung auf beiden Seiten des Schiffs möglich ist.

IV FUNKKOMMUNIKATION

Funktionale Anforderungen

- (1) Das Schiff sollte in der Lage sein, die einschlägigen maritimen Sicherheitsinformationen zu senden und zu empfangen.
- (2) Jedes Schiff sollte in der Lage sein, Seenotalarm zu senden und zu empfangen.
- (3) Bei SAR-Einsätzen sollte es möglich sein, mit externen Hilfseinrichtungen (luft- oder seegestützt) zu kommunizieren.

Gefahrenarten

- Unmöglichkeit, die einschlägigen maritimen Sicherheitsinformationen zu senden und zu empfangen.
- Unmöglichkeit der Kommunikation mit externen Einrichtungen bei einem Notfall.
- Unmöglichkeit, anderen Schiffen in der Nähe, die sich in Seenot befinden, zu helfen.

Leistungsanforderungen

Jedes Schiff sollte in der Lage sein,

- (a) Notrufe von Schiff zu Land zu senden;
- (b) Notrufe von Land zu Schiff zu empfangen;
- (c) Notrufe von Schiff zu Schiff zu senden und zu empfangen (auch über Satellitensysteme);
- (d) Koordinierungsmittelungen für Suche und Rettung zu senden und zu empfangen;
- (e) On-Scene-Mitteilungen zu senden und zu empfangen;
- (f) maritime Sicherheitsinformationen zu senden und zu empfangen;
- (g) allgemeine Funkmitteilungen nach und von Funksystemen oder -netzen an Land zu senden und zu empfangen und
- (h) Mitteilungen von Brücke zu Brücke zu senden und zu empfangen.

V NAVIGATION

Funktionale Anforderungen

Das Schiff sollte so ausgelegt, gebaut, ausgerüstet und instand gehalten werden, dass es in der Lage ist, auf See

- (1) unabhängig navigiert zu werden und
- (2) die Warnung der Besatzung vor allen Gefahren für die Navigation (feste und bewegliche Hindernisse) sicherzustellen.

Gefahrenarten

- Kollisionen und Aufgrundlaufen.
- Unmöglichkeit der Positionsbestimmung für das Schiff.

Leistungsanforderungen

- (a) Es sollten detaillierte Informationen über das geografische Seegebiet, in dem sich das Schiff bewegt, bereitgestellt werden.
- (b) Es sollten Mittel für die Bestimmung der Position, des Kurses und der Geschwindigkeit des Schiffs eingesetzt werden (z. B. Satellitennavigationssysteme, etwa Galileo).
- (c) Es sollten Navigationshilfen und Mittel für die Kollisionsvermeidung eingesetzt werden (z. B. Satellitennavigationssysteme, etwa Galileo).
- (d) Die Gestaltung der Brücke sollte eine angemessene Rundumsicht für den Wachdienst ermöglichen.
- (e) Es sollten Mittel zur Bestimmung der Richtung des Propellerschubs, des Strombedarfs und der Ruderposition in Bezug auf den zentralen Kurs des Schiffs eingesetzt werden.
- (f) Es sollten Mittel zur Bestimmung der Wassertiefe eingesetzt werden.
- (g) Das Schiff sollte durch andere Schiffe in der Nähe geortet werden können.