

An  
alle Mitglieder der Berufsgruppe Schifffahrt

Fachverband der Autobus-, Luftfahrt-  
und Schifffahrtunternehmen  
Berufsgruppe Schifffahrt  
Bundesparte Transport und Verkehr  
der Wirtschaftskammer Österreich  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900-3170 | F 05 90 900-283  
E schiff@wko.at  
W <http://wko.at/bus-luft-schiff>  
W <http://wko.at/schifffahrt>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sacharbeiter

Durchwahl

Datum

18.09.2014

## INFORMATION

### Schiffstechnikverordnung für Fahrgastschiffe auf Binnenseen

Sehr geehrte Damen und Herren !

Die Berufsgruppe Schiff hat vor kurzem die Anwendung von Bauvorschriften der Schiffstechnik-VO mit der OSB (Obersten Schifffahrtsbehörde) diskutiert. Aus aktuellem Anlass haben wir uns dabei auf jene Themen konzentriert, die für Fahrgastschiffe auf Binnenseen bei der wiederkehrenden Zulassung nach dem 1.1.2015 verbindlich sind (vor allem der Einbau von Feuerlöschanlagen in Maschinenräumen, die Schwerentflammbarkeit der Einrichtung bzw. die Bestimmung eines unabhängigen zweiten Antriebssystems).

Handlungsspielräume für den Unternehmer und die Behörde entstehen, wenn eine Zulassung der Fahrgastschiffe nicht mit einem Gemeinschaftszeugnis, sondern mit einer Zulassungsurkunde für Binnenschiffe (gem. § 4 Abs. 3 Zi. 7) erfolgt. Eine Zulassung kann darüber hinaus auch auf bestimmte Gewässer eingeschränkt werden (z.B. auf „Sonstige Gewässer der Zone 3 oder 4 gem. Anlage 1 der Schiffstechnik-VO). Für diese Fälle konnten folgende Ergebnisse erzielt werden:

#### BRANDSCHUTZ (15.11, Abs. 3 Schiffstechnik-VO bei Schiffen ohne EU-Zulassung)

- Falls die Bestimmungen der alten Schiffstechnik-VO (§ 117) erfüllt werden, sind für bereits zugelassene Schiffe keine weiteren Maßnahmen notwendig. Sofern keine „grundlegenden Umbauten“ stattfinden, müssen keine Maßnahmen gesetzt werden.
- Welche Maßnahmen noch unter den Begriff „Reparatur“ subsumiert werden können, ist durch ein Gutachten eines Ziviltechnikers zu beurteilen.
- Wenn „grundlegende Umbauten“ stattfinden, muss für den Brandschutz die Bestimmung des 15.11 Abs. 1 b), bb) berücksichtigt werden. Als Prüfvorschriften für die Nichtbrennbarkeit von Werkstoffen sind „gleichwertige Vorschriften des Mitgliedsstaates“ zu berücksichtigen.
- In der Praxis hat sich gezeigt, dass in diesem Fall vor allem ISO-Normen zu verwenden sind. Faustregel: Wenn das „Steuerrad“ auf Materialien zu finden ist, werden die Vorschriften zum Brandschutz erfüllt. Wenn „kein Steuerrad“ vorhanden ist, muss vom Hersteller eine Bestätigung eingeholt werden oder der Ziviltechniker muss die Erfüllung der Vorschriften analysieren und bestätigen.
- Die Vorschriften zum Brandschutz müssen gem. 15.11 Abs. 3 dann erfüllt werden, wenn keine „Sprinkleranlage/Druckwassersprühanlage“ gem. 10.03a verbaut wurde.

## 2. UNABHÄNGIGES ANTRIEBSSYSTEM (15.07 Abs. 3 Schiffstechnik-VO bei Schiffen ohne EU-Zulassung)

- Schiffe bis zu einer „Länge in der Wasserlinie (LWL) 25 Meter“ (15.15, Abs. 10) brauchen kein zweites unabhängiges Antriebssystem.
- Über 25 Meter LWL: Wenn das Schiff nicht mit einem „Gemeinschaftszeugnis“, sondern nur national zugelassen wird, kann das Unternehmen eine Nachsicht im BMVIT gemäß § 16 Schiffstechnik-VO) beantragen. Damit kann begründet werden, warum ein zweites unabhängiges Antriebssystem (gem. 15.07) nicht notwendig ist. Das BMVIT kann eine Nachsicht erteilen, wenn durch geeignete Maßnahmen eine gleichwertige Sicherheit (z.B. durch innerbetriebliche Maßnahmen, getrennte Maschinenräume, Löschmedium etc.) hergestellt wird.
- Eine „eingeschränkte Zulassung“ kann auf Antrag des Unternehmers durch den Ziviltechniker erfolgen (z.B. nur auf Zone 3 oder nur auf ein bestimmtes Gewässer). In diesem Fall gelten die beschriebenen größeren Handlungsspielräume.
- Die Nachsicht wird in der Zulassungsurkunde vermerkt.

## BRANDBEKÄMPFUNG (15.12 Abs. 9 Schiffstechnik-VO bei Schiffen ohne EU-Zulassung)

- Grundsätzlich sieht die Schiffstechnik-VO keine Ausnahme vom Einbau einer fest eingebauten Feuerlöschanlage in Maschinenräumen vor!
- Bis zum 31.12.2014 besteht die Möglichkeit, die Wiederezulassung des Fahrzeuges freiwillig vorzuziehen. Die Übergangsfrist für den Einbau einer Feuerlöschanlage kann damit verlängert werden. Bei Wiederezulassungen, die nach dem 1.1.2015 erfolgen, sind die Bestimmungen grundsätzlich mit folgenden Handlungsspielräumen zu beachten:
  - Auch bei einer rein nationalen Zulassung sind grundsätzlich die Bestimmungen gemäß 15.12 Abs. 9, die eine Löschanlage gem. 10.03b vorsieht, zu beachten.
  - Bei einer nationalen Zulassung kann allerdings der „Stand der Technik“ herangezogen werden. Alle Anlagen oder Lösungen, die zu einer gleichwertigen Sicherheit führen, können per Nachsicht durch das BMVIT genehmigt werden.
  - Recherchen über alle am Markt angebotenen Lösungen sind daher zielführend.
  - In der Praxis hat sich gezeigt, dass der Einbau von Anlagen gem. 10.03b auch weitere Umbauten notwendig machen könnte. Beispielsweise könnte es notwendig sein, Bodenplatten durch Gitter auszutauschen bzw. Fenster im Maschinenraum zuzuschweißen. Bei Lösungen mit Entzug von Sauerstoff muss sichergestellt sein, dass eine zweite Maschine weiterläuft. Brandschutzklappen müssen ebenfalls eingebaut werden.

Zusammenfassend ist für Fahrgastschiffe der Gewässerzonen 3 und 4, die nur national zugelassen werden, folgendes festzuhalten:

- Für den Einbau von Feuerlöschanlagen (gem. 15.12, Brandbekämpfung) kann im BMVIT per Nachsicht „Gleichwertigkeit“ der installierten Anlagen festgestellt werden.
- Fahrzeuge können freiwillig einer vorgezogenen Überprüfung vor dem 31.12.2014 unterzogen werden, um die Übergangsfrist um 5 Jahre zu verlängern.
- Bei den Vorgaben des Brandschutzes (15.11) und den Vorgaben eines zweiten unabhängigen Antriebssystems (15.07) bestehen ebenfalls Handlungsspielräume. Das BMVIT kann - bei Nachweis der gleichwertigen Sicherheit - die unternehmensindividuelle Lösung per Nachsicht genehmigen.

Freundliche Grüße

DI Wolfram Mosser e.h.  
BG-Obmann

Mag. Paul Blachnik e.h.  
FV-Geschäftsführer