



Bundesgesetzblatt

Teil I

2024

Ausgegeben zu Bonn am 29. November 2024

Nr. 370

Erste Verordnung zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften^{1, 2}

Vom 22. November 2024

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verordnet

- auf Grund des § 7 Absatz 1, des § 7a Absatz 3, des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, 3a, 3b, 4, 6 und 7, auch in Verbindung mit Satz 2 und hinsichtlich des Satzes 1 Nummer 4 in Verbindung mit Satz 3, und des § 9 Absatz 3, jeweils auch in Verbindung mit § 9c, des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), von denen § 7, § 7a Absatz 3, § 9 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 durch Artikel 2 Nummer 2 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 73) geändert worden sind,
- auf Grund des § 3 Absatz 1 Nummer 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82),
- auf Grund des § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist, sowie
- auf Grund des § 22 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 1 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154):

Artikel 1

Änderung der Schiffssicherheitsverordnung

Die Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 217) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 6 werden nach Absatz 1 die folgenden Absätze 1a und 1b eingefügt:

„(1a) Absatz 1 Nummer 6 gilt für

1. ein Schiff im Sinne des § 3 Buchstabe c des Flaggenrechtsgesetzes oder
2. ein Schiff, das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Aufsicht des Bundes, eines Landes oder einer Gemeinde oder eines Gemeindeverbandes eingesetzt ist und nicht Handelszwecken dient,

nur, soweit der Betreiber des Schiffes einen Antrag nach § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 auf Erteilung aller erforderlichen Zeugnisse und Bescheinigungen stellt. Ein Antrag auf Erteilung lediglich einzelner Zeugnisse und Bescheinigungen ist nicht zulässig.

¹ Artikel 1 Nummer 12 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1180 (ABl. L 184 vom 11.7.2022, S. 1) geändert worden ist.

² Die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1) sind beachtet worden.

(1b) Wird kein Antrag im Sinne des Absatzes 1a Satz 1 gestellt, hat die jeweils für das Schiff nach Absatz 1a Nummer 1 oder 2 verantwortliche Behörde durch Besichtigungen und andere geeignete Maßnahmen in eigener Verantwortung sicherzustellen, dass das jeweilige Schiff

1. eine Sicherheit bietet vergleichbar mit den Anforderungen, die nach dem internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard, dem Schiffssicherheitsgesetz und im Rahmen des Seeaufgabengesetzes vorgeschrieben sind, und
2. die Abwehr von Gefahren für Schiffe, Schifffahrt oder Schifffahrtseinrichtungen, Gesundheit, Küste oder die Umwelt gewährleistet.

Im Fall des Satzes 1 ist § 11 nicht anzuwenden.“

2. § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
„2. in Anwendung des § 13 Absatz 6 oder“.
3. § 8 wird wie folgt gefasst:

„§ 8

Funktionsfähigkeit von Schiffsausrüstung

Schiffsausrüstung, die vor ihrer Verwendung an Bord von Schiffen, die die Bundesflagge führen, von der zuständigen Stelle oder von einem von der zuständigen Stelle anerkannten Betrieb geprüft worden ist, erhält nach erfolgreicher Prüfung eine Bescheinigung, aus der sich ergibt, bis zu welchem Zeitpunkt mit der erforderlichen Funktionsfähigkeit, insbesondere Messgenauigkeit und Anzeigegenauigkeit, gerechnet werden kann, wenn an der Ausrüstung keine Veränderungen stattfinden. Der Schiffseigentümer hat sicherzustellen, dass vor Eintritt des in Satz 1 bezeichneten Zeitpunktes für verwendete zulassungspflichtige Ausrüstung jeweils eine Wiederholungsprüfung durch die zuständige Stelle oder einen von der zuständigen Stelle anerkannten Betrieb durchgeführt wird.“

4. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Besichtigung und Zeugniserteilung ist vorzunehmen in Übereinstimmung mit den Leitlinien der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC), die zuletzt in der Entschließung A.1156(32) vom 15. Dezember 2021 (VkB1. 2022 S. 833) festgelegt wurden, in der jeweils geltenden Fassung.“

b) Absatz 6 wird aufgehoben.

c) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 6 und wie folgt gefasst:

„(6) Die Vorführung und die Mängelbeseitigung im Sinne des Absatzes 4 sind unverzüglich vorzunehmen, wenn für ein zur Seefahrt eingesetztes Schiff der Nachweis der Gültigkeit im Sinne des Absatzes 4 auf amtliche Aufforderungen nicht erbracht wird.“

d) Die bisherigen Absätze 8 und 9 werden die Absätze 7 und 8.

5. § 12 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Soweit die Anforderungen und Pflichten der internationalen Regelungen auf ein Schiff unter ausländischer Flagge nicht anzuwenden sind, stellen die zuständigen Behörden sicher, dass dieses Schiff nicht offensichtlich eine unmittelbare Gefahr für Schiffe, Schifffahrt oder Schifffahrtseinrichtungen, Gesundheit, Küste oder die Umwelt darstellt.“

6. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. nach Seeunfällen, nach § 7 Absatz 2 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt meldepflichtigen Ereignissen oder nach wesentlichen Veränderungen am Schiff oder seiner Ausrüstung, die den – auch im Bauzustand – zugelassenen Zustand und insbesondere offenkundig die Wirksamkeit oder die Betriebssicherheit beeinträchtigen,

- a) die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation unverzüglich davon unterrichtet wird,
- b) die sachgemäße Instandsetzung unverzüglich veranlasst wird,
- c) zur Wahrung der Zulassung der beeinträchtigungsfreie zugelassene Zustand unverzüglich wiederhergestellt wird und
- d) die Wiederherstellung des beeinträchtigungsfreien zugelassenen Zustands der zuständigen Behörde unverzüglich nachgewiesen wird,“.

- bb) Nummer 4 wird durch die folgenden Nummern 4 und 5 ersetzt:
- „4. in den Fällen des § 9 Absatz 3 Satz 1, Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 ein gültiges Schiffssicherheitszeugnis oder eine gültige Bescheinigung mitgeführt wird und
 5. sich Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände nach Maßgabe der Eintragungen im Sicherheitszeugnis an Bord und in einem ordnungsgemäßen, funktionsfähigen und zugelassenen Zustand befinden.“
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 4a wird wie folgt gefasst:
- „4a. auf einem Schiff, das mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS) ausgerüstet ist, dieses zu jeder Zeit ordnungsgemäß in Betrieb gehalten wird entsprechend dem Kapitel V Regel 19.2.4 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen, das in Abschnitt A.I der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt ist, sowie entsprechend den von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation in ihrer Entschließung A.1106(29) vom 14. Dezember 2015 (VkB1. 2022 S. 576) festgelegten Richtlinien, indem sichergestellt wird, dass
 - a) das AIS im Normalbetrieb entsprechend den einleitend genannten Vorschriften ständig auf der hohen Nennleistungsstufe eingeschaltet ist,
 - b) unbeschadet der Meldepflicht nach § 58 Absatz 3 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung vollständig die AIS-Daten sendet und
 - c) die niedrige Nennleistungsstufe nur eingestellt ist, wenn für die UKW-Seefunkanlage eine Absenkung der Sendeleistung auf 1 Watt erlaubt ist.“
- bb) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:
- „11. die Seetagebücher mitgeführt werden und im Schiffstagebuch über alle Vorkommnisse an Bord, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind, unverzüglich durch geeignete Eintragungen berichtet wird unter Beachtung der nach Abschnitt B.II Nummer 7 der Anlage 1 veröffentlichten Liste der eintragungspflichtigen Vorgänge.“
- cc) In Nummer 12 werden nach dem Wort „Ro-Ro-Fahrgastschiffe“ die Wörter „, die nach § 9 Absatz 4 Satz 6 ausgestellte Prüfbescheinigung“ gestrichen.
- c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:
- „(2a) Schiffsführer eines Schiffes im öffentlichen Dienst sind von der Verhaltenspflicht nach Absatz 2 Nummer 4a befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist.“
- d) Absatz 3 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
- „4. im Sinne der Regel Teil A Kapitel VIII/2 Nr. 25 des Anhangs der Anlage zum STCW-Übereinkommen den gesteuerten Kurs, die Position und die Geschwindigkeit des Schiffes in kurzen, der jeweiligen Verkehrssituation angepassten Zeitabständen zu überprüfen und dabei die vorgeschriebenen und verfügbaren Navigationshilfen zu verwenden; dies gilt auch, wenn das Schiff unter Lotsenberatung steht.“
- e) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
- „(4) Der Leiter der Maschinenanlage eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, dass in Absprache mit dem Schiffsführer ein sicherer technischer Wachdienst im Sinne der Regel Teil A Kapitel VIII/2 Nr. 53 des Anhangs der Anlage zum STCW-Übereinkommen besteht.“
7. § 14 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
- aaa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:
- „a) entgegen § 13 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b oder d nicht dafür sorgt, dass eine Unterrichtung vorgenommen, die dort genannte Instandsetzung veranlasst oder die Wiederherstellung eines dort genannten Zustands nachgewiesen wird,“
- bbb) In Buchstabe c wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- ccc) In Buchstabe d werden die Wörter „das Schiffssicherheitszeugnis, die Prüfbescheinigung oder die Bescheinigung nach § 9 Absatz 5 vorhanden ist,“ durch die Wörter „ein Schiffssicherheitszeugnis oder eine Bescheinigung mitgeführt wird, oder“ ersetzt.
- ddd) Nach Buchstabe d wird folgender Buchstabe e eingefügt:
- „e) entgegen § 13 Absatz 1 Nummer 5 nicht dafür sorgt, dass sich eine Einrichtung oder ein Ausrüstungsgegenstand in einem dort genannten Zustand befindet,“
- bb) In Nummer 2 Buchstabe m werden nach dem Wort „Ro-Ro-Fahrgastschiffe“ die Wörter „die Prüfbescheinigung“ gestrichen.

- b) In Absatz 2 werden die Wörter „Buchstabe a bis d“ durch die Wörter „Buchstabe a bis e“ ersetzt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 werden die Wörter „Nummer 1 Buchstabe a und d, Nummer 1a, 2 Buchstabe a, b, d, e, h, j, l, m und n sowie Nummer 3 und 4 auf die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“ durch die Wörter „Nummer 2 Buchstabe e und Nummer 3 auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt,“ ersetzt.
- bb) In Nummer 3 werden die Wörter „Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ durch die Wörter „Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“ ersetzt.
8. § 17 wird wie folgt gefasst:

„§ 17

Verweisung auf technische Regelwerke

Soweit in oder auf Grund dieser Verordnung auf DIN-, DIN EN- und DIN EN ISO Normen Bezug genommen wird, sind diese im Beuth-Verlag GmbH, 10722 Berlin, erschienen. Sie sind beim Deutschen Patent- und Markenamt archivmäßig gesichert niedergelegt.“

9. Anlage 1 wird wie folgt geändert:
- a) Abschnitt A wird wie folgt geändert:
- aa) Unterabschnitt A.I wird aufgehoben.
- bb) Die Unterabschnitte A.II bis A.IV werden die Unterabschnitte A.I bis A.III.
- b) In Abschnitt C wird Unterabschnitt C.I.4 wie folgt geändert:
- aa) Nummer 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Auf großen Sportbooten im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummer 3 der See-Sportbootverordnung mit einer Bruttoreaumzahl unter 150, die nicht gewerbsmäßig für Sport- oder Erholungszwecke im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummer 2 der See-Sportbootverordnung genutzt werden, ist für die mitgeführte Navigationsausrüstung nach den Nummern 2.1.1, 2.1.4, 2.1.5 und 2.1.7 der Regel V/19 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen die Regel V/18 anzuwenden.“
- bb) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:
- „4. Magnet-Regelkompass und Magnet-Steuerkompass
- Fest an Bord von Schiffen, die die Bundesflagge führen, aufgestellte Magnet-Regelkompass und Magnet-Steuerkompass müssen vor Inbetriebnahme sowie danach mindestens alle zwei Jahre so reguliert werden, dass die größte Abweichung der technischen Norm G.1 im Anhang G der DIN ISO 25862:2021-01 entspricht; der Nachweis der Regulierung ist in Form einer Deviationstabelle an Bord mitzuführen. Der Schiffsführer hat regelmäßig die Deviation zu kontrollieren und die Eintragung über die Kontrollergebnisse der vergangenen zwölf Monate mitzuführen.“
- c) In Abschnitt D wird Unterabschnitt D.III aufgehoben.
10. Anlage 1a wird wie folgt geändert:
- a) Teil 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Regel 1.1 wird wie folgt gefasst:
- „1.1 Dieser Teil gilt für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt, die die Bundesflagge führen und die nicht der Richtlinie 2009/45/EG unterliegen, einschließlich der Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge. Weiterhin gilt dieser Teil insbesondere auch für vor 1965 entworfene und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebaute historische Fahrgastschiffe im Original oder als Einzelnachbildung, soweit sie nicht den Anforderungen für Traditionsschiffe nach Teil 3 unterliegen.“
- bb) Regel 1.2 wird wie folgt gefasst:
- „1.2 Soweit nicht die Bestimmungen des Anhangs der Richtlinie 2009/45/EG anzuwenden sind, gilt dieser Teil ferner für vorhandene Schiffe der Klassen C und D nach Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2009/45/EG.“
- cc) In Regel 1.3 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb wird das Wort „gewerblichen“ durch das Wort „gewerbsmäßigen“ ersetzt.
- dd) Der Regel 3.1 wird folgender Satz angefügt:
- „Für Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m gelten die Regeln 2 bis 8 des Kapitels II-1, Teil B-2 sowie die Regel 13 des Kapitels II-2, Teil B des Abschnitt 1 des Anhangs I der Richtlinie 2009/45/EG entsprechend, auch wenn deren Kiel am oder nach dem 19. September 2021 gelegt wurde oder sie sich vor diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden.“

b) Nach Teil 1 wird folgender Teil 1a eingefügt:

„Teil 1a

Sicherheitsanforderungen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen im Hafengebiet der Insel Helgoland

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

1 Anwendungsbereich

- 1.1 Dieser Teil gilt für Fahrgastschiffe, die die Bundesflagge führen und ausschließlich im Hafengebiet der Insel Helgoland verkehren.
- 1.2 Dieser Teil gilt nicht für Fahrgastschiffe, die ein Zeugnis nach dem SOLAS-Übereinkommen, der Richtlinie 2009/45/EG oder Teil 1 dieser Anlage führen.

2 Begriffsbestimmungen

2.1 Im Sinne dieses Teils ist:

- 2.1.1 **Fahrgastschiff:** ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist;
- 2.1.2 **Fahrgast:** jede Person mit Ausnahme
- a) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in einer Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt, beschäftigt oder sonst tätig sind, und
 - b) von Kindern unter einem Jahr;
- 2.1.3 **Hafengebiet der Insel Helgoland:** die Wasserfläche zwischen der Hauptinsel Helgoland und der Düne, nördlich begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten 54° 11,38' N 007° 53' E (Helgoland Mole Nord-Ost) und 54° 11,36' N 007° 54' E (Dünendamm-West) und südlich begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten 54° 10,24' N 007° 54' E (Helgoland Südmole) und 54° 10,84' N 007° 55' E (Düne Mole Süd-Ost);
- 2.1.4 **Börteboot:** ein traditionelles offenes Fischerboot in Helgoländer Bauweise, das als Fahrgastschiff im Anlandungsdienst auf der Helgoländer Reede und im Personenverkehr im Hafengebiet der Insel Helgoland eingesetzt wird;
- 2.1.5 **Neues Fahrgastschiff:** ein Fahrgastschiff, dessen Kiel am oder nach 30. November 2024 gelegt wurde;
- 2.1.6 **Vorhandenes Fahrgastschiff:** ein Fahrgastschiff, das kein neues Fahrgastschiff ist;
- 2.1.7 **Anerkannte Organisation:** eine nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist;
- 2.1.8 **Berufsgenossenschaft:** die Dienststelle Schiffsicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;
- 2.2 Soweit dieser Teil auf bestimmte Vorschriften verweist, bedeutet
- 2.2.1 **SOLAS-Übereinkommen:** Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Protokollen von 1978 und 1988 (BGBl. 1979 II S. 141, 142; 1980 II S. 525; 1983 II S. 784; 1994 II S. 2458, Anlageband zum BGBl. II Nr. 44 vom 27. September 1994 S. 43) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.2 **Code über Intakstabilität:** EntschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intakstabilität von 2008 (VkBl. 2009, S. 724) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.3 **HSC-Code:** Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, EntschlieÙung MSC.97(73)), angenommen am 5. Dezember 2000 (VkBl. 2002, S. 449) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.4 **Schiffsausrüstungsverordnung:** Schiffsausrüstungsverordnung vom 1. Oktober 2008 (BGBl. I S. 1913), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.5 **Richtlinie 2009/15/EG:** Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

- 2.2.6 **Richtlinie 2009/45/EG:** Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1180 (ABl. L 184 vom 11.7.2022, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.7 **Verordnung (EG) Nr. 391/2009:** 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; L 74 vom 22.3.2010, S. 1), die durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.8 **DIN ISO 12216:** DIN EN ISO 12216:2019-04, Kleine Wasserfahrzeuge – Fenster, Bullaugen, Luken, Seeschlagblenden und Türen – Anforderungen an die Festigkeit und Wasserdichtheit (ISO 12216:2002) in der Fassung vom April 2019;

3 Sicherheitsanforderungen

3.1 Sofern nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist, gelten

- a) für Fahrgastschiffe die Anforderungen des Kapitels 2;
- b) abweichend von Buchstabe a, für Börteboote die Anforderungen des Kapitels 3.

3.2 Bau und Ausrüstung

3.2.1 Fahrgastschiffe müssen in ihrer Bauart und Festigkeit sowie der Konstruktion der Maschinen und elektrischen Anlagen so beschaffen und ausgestattet sein und sich in einem solchen Erhaltungszustand befinden, dass sie den auftretenden Beanspruchungen genügen, die der beabsichtigte Verwendungszweck erfordert.

3.2.2 Soweit Kapitel 2 oder Kapitel 3 keine besonderen Anforderungen an Bauausführungen, Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstung, Werkstoffe, deren Einbau und den Betrieb enthalten, sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten.

3.2.3 Die nach Kapitel 2 oder Kapitel 3 vorgeschriebene Ausrüstung muss nach der Schiffsausrüstungsverordnung zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Ausrüstung, die nicht der Schiffsausrüstungsverordnung unterliegt, muss durch die Berufsgenossenschaft oder das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassen sein oder den Anforderungen einer anerkannten Organisation genügen.

3.3 Vorgeschriebene Ausrüstung, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, rechtmäßig hergestellt oder in Verkehr gebracht wurde, wird als gleichwertig anerkannt.

3.4 Notfall- und Rettungskonzept

Der für den Schiffsbetrieb Verantwortliche muss ein Notfall- und Rettungskonzept erstellen, in dem die potentiellen Gefahrensituationen und die geeigneten Rettungsmaßnahmen beschrieben sind. Das Notfall- und Rettungskonzept ist der Berufsgenossenschaft zur Genehmigung vorzulegen. Es soll sich an den Kriterien orientieren, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Verkehrsblatt veröffentlicht werden.

3.5 Qualitätssicherungssystem

Für Fahrgastschiffe ist der Betrieb und die Instandhaltung mit Hilfe eines Qualitätssicherungssystems nach Regel 1.2.1.2 des HSC-Code zu überwachen. Das Notfall- und Rettungskonzept muss Bestandteil des Qualitätssicherungssystems sein.

4 Besichtigung und Zeugniserteilung

4.1 Besichtigung

4.1.1 Fahrgastschiffe sind nach Maßgabe des Kapitels I Regel 7 des SOLAS-Übereinkommens zu besichtigen. Für die Besichtigung der Außenseite des Schiffsbodens gilt Kapitel I Regel 10 Buchstabe a Unterbuchstabe v des SOLAS-Übereinkommens entsprechend.

4.1.2 Abweichend von Regel 4.1.1 unterliegen Börteboote einer erstmaligen Besichtigung vor der Indienststellung und einer regelmäßigen Besichtigung, die alle zwölf Monate durchzuführen ist. Eine Besichtigung der Außenseite des Schiffsbodens ist alle 24 Monate durchzuführen. Im Übrigen gilt, soweit anwendbar, Regel 4.1.1 hinsichtlich des Besichtigungsumfangs entsprechend.

4.1.3 Von der Besichtigung fertigt der Besichtigter einen Besichtigungsbericht an und übergibt diesen dem Schiffseigner. Ein Muster des Besichtigungsberichts wird von der Berufsgenossenschaft veröffentlicht. Der Besichtigungsbericht der letzten Besichtigung ist an Bord mitzuführen. Die Besichtigungsberichte für Börteboote können auch beim Brückenskapitän hinterlegt werden.

4.1.4 Nach einer Besichtigung dürfen an der Konstruktion, den Einrichtungen, der Maschinenanlage, der Ausrüstung und den sonstigen Gegenständen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden.

4.2 **Zeugniserteilung**

4.2.1 Wenn die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat, erteilt die Berufsgenossenschaft:

- a) für Fahrgastschiffe ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe,
- b) abweichend von Buchstabe a, für Börteboote ein Börtedienstzeugnis.

4.2.2 Die Muster eines Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe und eines Börtedienstzeugnisses nach dieser Verordnung werden im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

4.2.3 Die Berufsgenossenschaft hat die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste im Sicherheitszeugnis oder in dem Börtedienstzeugnis festzusetzen. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere die nachgewiesenen Stabilitätswerte, Flucht- und Rettungswege und die Decksflächen auf und unter Deck, die für die Unterbringung von Fahrgästen geeignet sind. Für Börteboote darf die Zahl der Fahrgäste nicht mehr als 50 betragen.

4.3 **Gültigkeitsdauer**

Das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe und das Börtedienstzeugnis werden in der Regel für die Dauer von zwei Jahren erteilt. In einem besonders gelagerten Einzelfall kann auch eine angemessene kürzere Frist bestimmt werden. Im Übrigen gilt Kapitel I Regel 14 des SOLAS-Übereinkommens entsprechend.

4.4 **Vorläufige Entscheidung**

Über die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe oder eines Börtedienstzeugnisses kann vorläufig entschieden werden, wenn

- a) zur Feststellung der Voraussetzungen voraussichtlich längere Zeit erforderlich ist,
- b) die nach Regel 4.1 erforderlichen Besichtigungen abgeschlossen sind,
- c) nach dem Ergebnis dieser Besichtigungen die Voraussetzungen für die Erteilung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit vorliegen und
- d) der Antragsteller die Umstände, die einer abschließenden Entscheidung entgegenstehen, nicht zu vertreten hat.

Die Gültigkeit eines vorläufigen Zeugnisses oder einer vorläufigen Bescheinigung nach Satz 1 darf in Abhängigkeit von der Möglichkeit, ergänzend gestellte Anforderungen zu erfüllen, fünf Monate nicht überschreiten.

4.5 Besichtigungs- und Zeugnispflichten aus anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

Kapitel 2

Fahrgastschiffe

1 Anwendungsbereich und grundsätzliche Sicherheitsanforderungen

1.1 Dieses Kapitel gilt für neue Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m.

1.2 Soweit in diesem Teil nichts anderes bestimmt ist, gelten für Fahrgastschiffe nach diesem Kapitel die Anforderungen des HSC-Code für Fahrgastfahrzeuge der Kategorie A entsprechend.

1.3 Der Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation vorschreiben.

1.4 Abhängig von der nachgewiesenen baulichen Beschaffenheit und der vorhandenen Ausrüstung kann die Berufsgenossenschaft Auflagen für den Betrieb erteilen. Eine Betriebserlaubnis nach Regel 1.9 des HSC-Code ist nicht erforderlich.

2 Auftrieb, Stabilität und Unterteilung

2.1 Allgemeines

Die Regeln 2.1.6 und 2.1.7 des HSC-Code sind nicht anzuwenden.

2.2 Süllhöhen und Verschlüsse

Die Regeln 2.2.1.2, 2.2.2.6, 2.2.2.7 und 2.2.5 des HSC-Code sind nicht anzuwenden. Die Wetterdichtigkeit im Sinne von Regel 2.2.7 HSC-Code gilt als erfüllt, wenn die betrachteten Verschlusseinrichtungen die Anforderungen der DIN ISO 12216 erfüllen. Alle Öffnungen sind in einem Verschlussplan zu dokumentieren.

2.3 Intakstabilität

2.3.1 Regel 2.3 des HSC-Code ist in Verbindung mit den Vorgaben der Regeln 2.10 bis 2.11 des HSC-Code anzuwenden.

2.3.2 Die Regeln 2.4, 2.5 und 2.12 bis 2.14 des HSC-Code sind nicht anzuwenden.

- 2.3.3 Wenn permanenter Ballast verwendet wird, ist Regel 3.2 des Codes über Intakstabilität anzuwenden.

2.4 Leckstabilität

Die Regeln 2.6.7 bis 2.6.12 des HSC-Code sind nicht anzuwenden. Die in Regel 2.13 des HSC-Code festgelegten Anforderungen an die Hebelarmkurve sind nur für folgende Leckfälle anzuwenden:

- a) Seitenlecks mit 1-Abteilungsstatus: Lecklänge $0,375 \cdot \nabla^{1/3}$, Eindringtiefe $0,2 \cdot \nabla^{1/3}$, volle vertikale Höhe des Schiffes;
- b) Bodenlecks mit 1-Abteilungsstatus: Lecklänge $0,375 \cdot \nabla^{1/3}$, Eindringtiefe normal zur Außenhaut $0,02 \cdot \nabla^{1/3}$, Breite des Lecks $0,2 \cdot \nabla^{1/3}$;
- c) Kollisionsleckfälle: Lecklänge $0,2 \cdot \nabla^{1/3}$ gemessen ab dem vordersten bzw. hintersten Punkt des Rumpfes, gesamte Schiffsbreite und -höhe.

Sollte der Abstand zweier benachbarter Schotten kleiner sein als die zugehörige Mindestlecklänge, so muss eines der beiden Schotten als beschädigt angenommen werden (2-Abteilungsstatus).

2.5 Krängungsversuch und Stabilitätsunterlagen

- 2.5.1 Der Krängungsversuch ist nach den Vorgaben des Code über Intakstabilität durchzuführen.

- 2.5.2 Die nach Regel 2.7 des HSC-Code zu erstellenden Stabilitätsunterlagen müssen durch eine anerkannte Organisation geprüft, mit einem Prüfvermerk versehen und der Berufsgenossenschaft zur Genehmigung vorgelegt werden. Abweichend von Regel 2.14.2 des HSC-Code betragen die Toleranzen einer möglichen Gewichtsrechnung 4 % bezogen auf das Leerschiffsgewicht und 2 % bezogen auf den Längenschwerpunkt.

- 2.5.3 Regel 2.8 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

3 Festigkeitsverbände

Kapitel 3 des HSC-Code ist ohne Abweichung anzuwenden.

4 Fahrgasträume und Fluchtwege

- 4.1 Die Regel 4.2.4 und die Regeln 4.3 bis 4.6 des HSC-Code sind nicht anzuwenden.

- 4.2 Als zweiter Fluchtweg im Sinne der Regel 4.7.4 des HSC-Code kann auch eine Seitentür anerkannt werden, durch die Retter Zugang zu den Fahrgasträumen erlangen und eine Evakuierung nach außenbords stattfinden kann. Die Regeln 4.7.5, 4.7.17 und die Regeln 4.9 und 4.10 des HSC-Code sind nicht anzuwenden.

- 4.3 Die lichte Breite aller Fluchtwege im Sinne der Regel 4.7.13 des HSC-Code darf 600 mm nicht unterschreiten. In der direkten Nähe der Seitentür sind von außen erreichbare Klampen oder Poller vorzusehen.

5 Kurs- und Steuereinrichtungen

- 5.1 Abweichend von Regel 5.2.2 des HSC-Code kann bei zwei gegenläufig steuerbaren Propellern oder einem Propeller in Kombination mit einem Bugstrahlruder auf den Einbau eines Hilfsrudersystems verzichtet werden, wenn im Versuch nachgewiesen werden kann, dass unter ungünstigsten Umständen das Schiff noch sicher manövriert werden kann. Der Versuch muss im Beisein eines Besichtigers der Berufsgenossenschaft oder einer anerkannten Organisation erfolgen.

- 5.2 Eine Fehlermöglichkeits- und Einfluss-Analyse (FMEA) nach Regel 5.2.5 des HSC-Code ist nicht erforderlich

- 5.3 Die Regeln 2 und 3 der Anlage 9 des HSC-Code sind nicht anzuwenden.

- 5.4 Regel 5.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

6 Ankern, Schleppen und Festmachen

Kapitel 6 des HSC-Code ist ohne Abweichung anzuwenden.

7 Brandschutz

- 7.1 Der Fahrgastbereich (Bereich mit geringer Brandgefahr Kategorie C) darf direkt an den Brückenbereich (Kontrollstation Kategorie D) angrenzen.

- 7.2 Abweichend von Regel 7.7.1 des HSC-Code werden für die Brücke und den Fahrgastbereich keine Feuermelder benötigt, wenn beide Bereiche einen Raum bilden. Ebenso entfallen die manuellen Feuermeldepunkte. Anstelle der in Regel 7.7.1 geforderten Videoüberwachung kann die Dienststelle Schiffssicherheit auch andere geeignete Maßnahmen anerkennen.

- 7.3 Abweichend von Regel 7.9.2 des HSC-Code kann ein Doppel des Brandschutzplans auch bei der Landfeuerwehr aufbewahrt werden.

8 Rettungsmittel und -vorrichtungen

- 8.1 Kapitel 8 des HSC-Code ist mit Ausnahme der folgenden Regeln nicht anzuwenden.

- 8.2 Regel 8.2.3.2 des HSC-Code gilt mit der Maßgabe, dass drei Fallschirm-Leuchtraketen, sechs Handfackeln und zwei Rauchtöpfe ausreichend sind.

- 8.3 Zusätzliche Rettungswesten nach den Regeln 8.3.5.2 und 8.3.5.3 des HSC-Code sind nicht erforderlich. Die Rettungswesten nach Regel 8.3.6 des HSC-Code sind unter jedem Sitzplatz leicht zugänglich zu lagern. Eintauchanzüge nach Regel 8.3.7 und 8.3.8 sind nicht erforderlich.
- 8.4 Die Anweisungen für den Notfall nach Regel 8.4 des HSC-Code sind in Form einer Sicherheitskarte an jedem Sitzplatz vorzusehen. Eine Sicherheitsrolle und ein Ausbildungshandbuch sind nicht erforderlich.
- 8.5 Auf ein Bereitschaftsboot nach Regel 8.10.1.4 kann verzichtet werden, wenn Mittel zur Bergung hilfloser im Wasser treibender Personen an Bord vorhanden sind.

9 Maschinenanlagen

- 9.1 Eine Fehlermöglichkeits- und Einfluss-Analyse (FMEA) nach Regel 9.1.10 des HSC-Code ist nicht erforderlich.
- 9.2 Regel 9.2.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden, sofern ein Not-Ausschalter direkt an der Maschine vorgesehen ist.

10 Hilfsanlagen

- 10.1 Regel 10.2.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden. Abweichend von Regel 10.2.4.4 in Verbindung mit Regel 7.5.6.1 des HSC-Code dürfen Brennstofftanks in die Schiffstruktur integriert werden. Sie dürfen an Maschinenräume anschließen, sofern das Maschinenraumschott zum Maschinenraum hin mit einer A60-Isolierung versehen ist.
- 10.2 Abweichend von Regel 10.3.5 und 10.3.6 ist ein leistungsfähiges Lenzpumpensystem vorzusehen, mit dem unter allen Bedingungen jede wasserdichte Abteilung, ausgenommen Tanks, Leerzellen oder permanent ausgeschäumte Abteilungen, gelenzt werden kann.

11 Fernsteuerungen, Alarm- und Sicherheitseinrichtungen

- 11.1 Regel 11.2.4 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.
- 11.2 Regel 11.3.2 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.
- 11.3 Regel 11.4.1.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.
- 11.4 Regel 11.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

12 Elektrische Anlagen

- 12.1 Abweichend von Regel 12.1.1 des HSC-Code kann auf eine Fehlermöglichkeits- und Einfluss-Analyse (FMEA) verzichtet werden. Die Hauptstromquelle kann abweichend von Regel 12.2.1 des HSC-Code auch aus einem entsprechend ausgelegten Batteriepaket bestehen.
- 12.2 Regel 12.3.9 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.
- 12.3 Abweichend von Regel 12.5.1 des HSC-Code kann auf ein zweites Batteriepaket verzichtet werden, wenn die Notstromversorgung so ausgelegt ist, dass die Steuerung oder Stabilisierung eines Fahrzeugs damit im Notbetrieb weiter funktioniert.
- 12.4 Die Notstromquelle muss abweichend von Regel 12.7.3 des HSC-Code in der Lage sein, alle an die Notschalttafel angeschlossenen Verbraucher sowie die GMDSS-Anlage, die Navigationssysteme und den Positionssensor für mindestens 30 Minuten mit Strom zu versorgen.
- 12.5 Regel 12.7.1 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

13 Bordgestützte Navigationsausrüstung und Schiffsdatenschreiber

Die Regeln 13.1, 13.2.6, 13.3, 13.5.2, 13.5.4 und 13.7.1, sowie die Regeln 13.8, 13.9.1, 13.10, 13.12, 13.14 und 13.16 des HSC-Code sind nicht anzuwenden. Die Regel 13.5.3 des HSC-Code gilt mit der Maßgabe, dass eine Automatische Zielverfolgung und eine Geschwindigkeitsstabilisierung durch ein Elektronisches Positionssystem (EPFS) ausreicht.

14 Funkausrüstung

- 14.1 Regel 14.15.8 des HSC-Code gilt mit der Maßgabe, dass die Sicherstellung der Betriebsbereitschaft mittels eines Vertrages über landgestützte Wartung erfolgt. Im Übrigen ist Kapitel 14 des HSC-Code nicht anzuwenden.
- 14.3 Es ist eine frei aufschwimmbare Satelliten-Notfunkbake (EPIRB) mit integralem globalem Navigationssatellitensystem (GNSS) in einer Selbstauslösungseinrichtung zu installieren.

15 Gestaltung des Fahrstandraums

- 15.1 Mit Ausnahme der Regel 15.7.1 ist Kapitel 15 des HSC-Code nicht anzuwenden.
- 15.2 Der Fahrstand muss so gestaltet sein, dass eine freie Sicht nach vorne bis 1 Strich achterlicher als querab sichergestellt ist. Die für den Betrieb relevanten Anzeige- und Bedienelemente müssen vom Steuerstand gut einsehbar und bedienbar sein.

16 Stabilisierungsanlagen

Kapitel 16 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

17 Handhabung, Beherrschbarkeit und Leistungsanforderungen

Kapitel 17 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

18 Betriebsvorschriften

18.1 Mit Ausnahme der Regel 18.2.5.1 ist Kapitel 18 des HSC-Code nicht anzuwenden.

18.2 Anstelle der Regel 18.5 des HSC-Code gilt:

18.2.1 Allgemeine Notfallanweisungen

Notfallanweisungen in deutscher und englischer Sprache müssen in den für Fahrgäste zugänglichen Bereichen angezeigt werden. Die Notfallanweisungen beinhalten einen Fluchtwegeplan sowie Illustrationen über das Anlegen der Rettungswesten.

18.2.2 Notfallübungen an Bord

Notfallübungen sollen regelmäßig durchgeführt werden. Das Notfallszenario soll dabei variieren, um auf unterschiedliche Notfälle vorzubereiten. Die Notfallübungen müssen zudem im Schiffstagebuch dokumentiert werden.

18.2.3 Evakuierungsübungen mit externer Hilfe

Evakuierungsübungen sollen für jede Art der externen Rettung, die für das Schiff vorgesehen ist, halbjährlich durchgeführt werden. Die Evakuierungsübung muss mit einer ausreichenden Zahl an Fahrgästen durchgeführt werden. Die Evakuierungsübungen müssen im Schiffstagebuch dokumentiert werden.

19 Anforderungen an Besichtigung und Wartung

Kapitel 19 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

Kapitel 3**Börteboote****1 Anwendung**

Dieses Kapitel gilt für neue und vorhandene Börteboote, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist.

2 Bauart und Bauweise

2.1 Börteboote sind als offene Fahrzeuge auszuführen, die im Bereich unterhalb der Wasserlinie in Karweel und oberhalb der Wasserlinie in Klinker beplankt sind. Die Klinker des Überwasserschiffs sollen in der Regel aus vier Plankengängen bestehen. Die Planken sollen eine Breite von 20 bis 30 cm aufweisen. Die Stärke der Planken soll nicht weniger als 24 mm betragen.

2.2 Als Bauwerkstoff sind die Holzarten Eiche, Kambala oder andere gleichwertige Holzarten zulässig.

2.3 Der Abstand der Spanten soll nicht mehr als 50 cm betragen.

2.4 Es sollen mindestens drei Querdüchten als Aussteifungen in Querrichtung des Börtebootes vorhanden sein. Entlang der Dollborde sind Längsdüchten vorzusehen, die sowohl zur Quer- als auch zur Längsfestigkeit des Börtebootes beitragen müssen. Die Breite der Längsdüchten muss ausreichende Sitzflächen für die Fahrgäste bieten und beim Ein- und Ausbooten ausreichende Trittsicherheit für ein- und aussteigende Personen gewährleisten.

2.5 Bei neuen Schiffen ist unter der vorderen Querducht ein Kollisionsschott vorzusehen.

2.6 Außenhautdurchbrüche müssen auf das technisch Notwendige begrenzt werden. Für jede Lenzpumpe, den Kühlwasser-Ein- und -Austritt sowie die Abgasleitung des Motors sind Außenhautarmaturen aus zähen metallischen Werkstoffen vorzusehen. Die Außenhautdurchbrüche müssen nach dem Stand der Technik ausgelegt und ausreichend abgedichtet und konserviert werden.

2.7 Es ist eine angemessene Anzahl von ausreichend starken Klampen, mindestens jedoch vier Klampen pro Boot zum sicheren Festmachen des Börtebootes sowie zum Belegen der Ankerkleine vorzusehen. Für das Festmachen am Fahrgastschiff auf Reede ist im Bugbereich des Börtebootes ein Haken vorzusehen, der so am Vorsteven gehalten und befestigt ist, dass die auftretenden statischen und dynamischen Lasten der Vorleine des voll besetzten Börtebootes gefahrlos in den Bootskörper eingeleitet werden.

2.8 Die Bughöhe muss so ausgelegt sein, dass dem Schiffsführer sowohl eine ausreichende Voraussicht und gleichzeitig auch ausreichend Schutz vor überkommendem Wasser gewährleistet wird.

2.9 Der Auftrieb muss abhängig von der Größe des Börtebootes für die Anzahl von Personen, die es transportieren soll, ausreichend sein.

3 Ruderanlage, Manövrierfähigkeit

- 3.1 Als Ruderanlage ist ein angehängtes Ruder, bestehend aus Pinne, Ruderblatt und Ruderbeschlägen vorzusehen.
- 3.2 Die Dimensionierung der Ruderanlage muss dem Boot eine für den geplanten Einsatz ausreichende Manövrierfähigkeit gewährleisten.

4 Maschinenanlage

- 4.1 Börteboote müssen über einen Antriebsmotor verfügen, der über Getriebe, Drucklager und Welle auf den Propeller wirkt. Bei Börtebooten mit Elektroantrieb kann das Getriebe entfallen.
- 4.2 Ist der Antriebsmotor ein Dieselmotor, so ist für eine ausreichende Tankkapazität für den geplanten Einsatz auch bei widrigen Umweltbedingungen auszulegen. Es muss mindestens eine Betriebsdauer von fünf Stunden gewährleistet sein. Dabei ist von einem Verbrauch von mindestens 10 l/h für einen Motor mit 50 kW Leistung auszugehen. Bei stärkerer Motorenleistung ist der Mehrverbrauch entsprechend zu berücksichtigen. Die Tanks sind gegen Auslaufen zu schützen und müssen in Bereichen gehalten werden, die gegen Kraftstoffaustritt nach außenbords abgedichtet sind. Kraftstoffzufuhr, Abgasleitung sowie Kühlwasserversorgung sind so zu installieren und auszulegen, dass ein sicherer Betrieb auch unter widrigen Bedingungen aufrechterhalten werden kann und die anerkannten Regeln der Technik im Bootsbau eingehalten werden. Sie sind vor Kontakt zu schützen.
- 4.3 Die Abgasanlage soll grundsätzlich als Nass-Ausgasanlage ausgeführt sein.
- 4.4 Ist der Antriebsmotor ein elektrischer Motor, so ist dessen Energieversorgung so auszulegen, dass eine ausreichende Kapazität für den geplanten Einsatz auch bei widrigen Umweltbedingungen vorhanden ist. Es muss eine Mindestreichweite von sechs Seemeilen unter Regelgeschwindigkeit auch bei widrigen Umweltbedingungen gewährleistet werden. Die Akkumulatoren sind in vor eindringendem Wasser geschützten Bereichen fest zu installieren. Anschlüsse und Schalter sind wassergeschützt auszuführen und gegen versehentliches Beschädigen und Berühren zu schützen.
- 4.5 Die Leistung des Antriebsmotors soll auch bei widrigen Umweltbedingungen Rumpfgeschwindigkeit ermöglichen.
- 4.6 Auf neuen Schiffen sind Füllstandsanzeigen für die Kraftstofftanks oder Kapazitätsanzeigen für die Akkumulatoren vorzusehen.
- 4.7 Die Antriebswelle ist aus hochfestem Stahl auszuführen. Als Schmierung ist eine Wasser- oder Fettschmierung vorzusehen.

5 Lenzeinrichtungen

- 5.1 Es sind mindestens zwei kraftbetriebene Bilgenpumpen zu installieren. Diese müssen jeweils durch einen Schwimmerschalter aktiviert werden können. Die Förderleistung jeder Pumpe muss mindestens 2,0 m³/Std. betragen. Die Energieversorgung der elektrischen Bilgenpumpen muss so ausgelegt sein, dass ein paralleler Betrieb der Pumpen für mindestens zwei Stunden gewährleistet ist. Die Anschlüsse und Schalter sind wassergeschützt auszuführen.
- 5.2 Eine der beiden kraftbetriebenen Pumpen kann durch eine manuelle Handlenzpumpe mit gleicher Förderleistung wie die elektrische Lenzpumpe ersetzt werden.

6 Elektrische Anlagen

- 6.1 Die elektrische Versorgung eines Börtebootes muss ausreichend gegen Überlastung abgesichert sein. Das Boot ist mit einer Erdungsplatte zu erden.
- 6.2 Die stromführenden Leitungen sowie Bauteile müssen so verlegt sein, dass sie nicht durch die Besatzung oder Fahrgäste beschädigt werden können. Sie müssen so installiert werden, dass sie vor Umwelteinflüssen geschützt sind und sollten grundsätzlich nicht in der Bilge verlegt sein.

7 Ausrüstung

- 7.1 Folgende Mindestausrüstung muss an Bord vorhanden sein:

7.1.1 Sprechfunk:

ein tragbares UKW-Sprechfunkgerät mit einer Sende- und Empfangseinheit für Überlebensfahrzeuge mit Reservebatterie für Notfälle, die über ein nicht ersetzbares Siegel verfügt.

7.1.2 Navigation:

a) ein fest mit dem Börteboot verbundener Magnet-Steuerkompass der Klasse IV für Rettungsboote, sowie

b) ein Mundhorn oder ein Schallsignal mit Druckluftbehälter, die nicht nach der Schiffsausrüstungsverordnung zugelassen sein müssen.

7.1.3 Rettungsmittel:

a) ein Rettungsring mit 30 m schwimmfähiger Leine und Nachtrettungslicht, sowie

b) Feststoff-Rettungswesten für jede an Bord befindliche Person.

- 7.1.4 Zubehör:
- a) Nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik ein Anker von ausreichender Größe und Haltekraft sowie passender Leine oder Kette,
 - b) vier Festmacherleinen in nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik ausreichender Stärke und Qualität, um die sichere Durchführung sämtlicher dem normalen Schiffsbetrieb zuzuordnender Schlepp- und Festmacherarbeiten zu ermöglichen,
 - c) vier Fender, sowie
 - d) zwei Bootshaken.
- 7.2 Anstelle der Ausrüstung mit Feststoffrettungswesten für jeden Fahrgast können die Duchten mit Auftriebskörpern versehen und frei aufschwimmend gelagert werden. Der Auftrieb der Duchten ist zu dokumentieren. Die Anzahl der als Schwimmkörper dienenden Duchten sowie deren gesamter Auftrieb muss ausreichend für die maximale Anzahl der an Bord befindlichen Personen ausgelegt und nachgewiesen werden.
- 7.3 Die alternative Ausrüstung nach Regel 7.2 setzt voraus, dass die Längsfestigkeit des Börtebootes durch andere Schiffsverbände gewährleistet wird und bedarf der Genehmigung durch die Berufsgenossenschaft.
- 8 Brandschutz**
- Auf jedem Börteboot ist ein 6 kg-ABC-Pulverfeuerlöscher vorzuhalten.
- 9 Wartung und Instandhaltung**
- 9.1 Der Zustand des Börtebootes und seiner Ausrüstung muss so erhalten werden, dass er den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht. Es muss sichergestellt sein, dass das Börteboot in jeder Hinsicht stets ohne Gefahr für das Börteboot und die an Bord befindlichen Personen eingesetzt werden kann.
- 9.2 Die Erprobung und Wartung der nachfolgenden Anlagen und Ausrüstungsgegenstände ist in geeigneter Form aufzuzeichnen und zu belegen.
- 9.2.1 Die Ruderanlage ist in regelmäßigen Abständen auf ihren Zustand hin zu kontrollieren.
- 9.2.2 Seeventile, Schraubenwellendurchführungen und Lenzeinrichtungen müssen regelmäßig überprüft werden.
- 9.2.3 Hauptmaschinen, Lenzpumpen und Feuerlöscher sind nach Herstellerangaben zu warten und zu überholen“.
- c) In Teil 3 Kapitel 1 wird der Regel 13.3 folgender Satz angefügt:
„Abweichend von Satz 1 müssen Traditionsschiffe, für die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2024 erstmalig ein Erneuerungsantrag gestellt wird, die Anforderungen der Kapitel 2 bis 11 hinsichtlich
- a) der Ausrüstung und des Betriebssicherheitssystems innerhalb von drei Jahren und
 - b) hinsichtlich der baulichen Anforderungen bis zur nächsten Erneuerungsbesichtigung erfüllen.“
- d) Teil 6 wird wie folgt gefasst:

„Teil 6

Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

1 Anwendungsbereich

1.1 Dieser Teil gilt für:

1. Frachtschiffe in der Inlandfahrt, unabhängig von der Bruttoreaumzahl;
2. Frachtschiffe in der Auslandfahrt, soweit das SOLAS-Übereinkommen nicht anzuwenden ist.

1.2 Dieser Teil gilt nicht für

1. Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger;
2. Binnenschiffe mit einer technischen Zulassung für Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang 1 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398) in der jeweils geltenden Fassung im Verkehr auf diesen Wasserstraßen;
3. Fischereifahrzeuge;
4. Sportboote im Sinne der See-Sportbootverordnung;

5. Kleinfahrzeuge, die nicht gewerbsmäßig und für Sport- und Freizeitzwecke verwendet werden. Das Erfordernis nach § 15 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder und § 1 der See-Sportbootverordnung bleiben unberührt;
6. Kleinfahrzeuge im Einsatz zu ideellen Zwecken, es sei denn ein Antrag nach § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 wird gestellt;
7. Traditionsschiffe, die Teil 3 unterliegen;
8. Frachtschiffe mit einer Länge unter 3,60 m;
9. die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i bis iv der Richtlinie 2013/53/EU genannten Wasserfahrzeuge;
10. Sportausbildungsfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 8 m.

Für Kleinfahrzeuge im Sinne des Satzes 1 Nummer 6, für die kein Antrag nach § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 gestellt wird, bescheinigt die Berufsgenossenschaft auf Antrag, dass diese von der Zeugnispflicht ausgenommen sind. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr oder in seinem Auftrag die Berufsgenossenschaft veröffentlicht für Kleinfahrzeuge im Sinne des Satzes 1 Nummer 6 Sicherheitsempfehlungen im Verkehrsblatt.

2 **Begriffsbestimmungen**

2.1 Im Sinne dieses Teils ist

1. **Frachtschiff:** ein Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;
2. **Fahrgastschiff:** Ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist;
3. **Fahrgast:** jede Person mit Ausnahme
 - a) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord des Schiffes für dessen Belange angestellt, beschäftigt oder sonst tätig sind, und
 - b) von Kindern unter einem Jahr;
4. **Kleinfahrzeug:** ein Frachtschiff mit einer Länge unter 24 m;
5. **Sonderfahrzeug:** ein Frachtschiff, einschließlich eines Kleinfahrzeuges, für einen besonderen Einsatzzweck, unterteilt in
 - a) **Schlepper:** ein Frachtschiff, das zum Ziehen und Schieben von Wasserfahrzeugen, schwimmenden Arbeitsgeräten und anderen schwimmenden Objekten gebaut und bestimmt ist;
 - b) **Behördenfahrzeug:** ein Frachtschiff im Sinne des § 3 Buchstabe c des Flaggenrechtsgesetzes oder das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Aufsicht des Bundes, eines Landes oder einer Gemeinde oder eines Gemeindeverbandes eingesetzt ist und nicht Handelszwecken dient;
 - c) **Wasserfahrzeug ohne eigenen Antrieb:** ein Frachtschiff, das gebaut ist, um von anderen Fahrzeugen gezogen oder geschoben zu werden, insbesondere Schuten oder Pontons;
 - d) **Schwimmendes Arbeitsgerät:** ein Frachtschiff, das so gebaut ist, dass es nur ein bestimmtes Arbeitsgerät aufnehmen kann und keine anderweitige Lademöglichkeit aufweist, insbesondere Bagger, Schwimmkrane, Rammen, Hebefahrzeuge, Bohr- und Hubinseln und Produktionsplattformen;
 - e) **Errichterschiff:** ein Frachtschiff, das zum Transport und zur Errichtung von Bauwerken auf See gebaut und bestimmt ist;
6. **Spezialschiff:** ein Frachtschiff mit mechanischem Antrieb, das aufgrund seiner Funktion mehr als zwölf Personen Spezialpersonal im Sinne des SPS-Codes befördert;
7. **Offshore-Versorger:** ein Frachtschiff, das hauptsächlich für die Beförderung von Vorräten, Material und Ausrüstung zu meerestechnischen Einrichtungen (Offshore-Anlagen) eingesetzt wird und das so entworfen ist, dass sich der Aufbau mit den Unterkünften und der Brücke im vorderen Bereich des Schiffes und ein dem Wetter ausgesetztes Ladendeck für die Handhabung oder Behandlung von Ladung auf See im hinteren Teil befinden;
8. **Offshore-Servicefahrzeug:** ein Frachtschiff oder ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das dazu eingesetzt wird, Offshore-Servicepersonal zu befördern, das nicht an Bord arbeitet, wobei die Zahl der Personen an Bord einschließlich der Besatzung nicht mehr als 60 und die Zahl der Fahrgäste, die nicht Offshore-Servicepersonal sind, nicht mehr als zwölf betragen darf;
9. **Offshore-Servicepersonal:** Personen, die zum Zweck von Offshore-Serviceleistungen, die an Bord anderer Schiffe oder Offshore-Einrichtungen ausgeübt werden, an Bord befördert oder untergebracht werden;

10. **Sicherheitsschulung:** eine Schulung in Bezug auf Sicherheitsverfahren, die Bedienung der persönlichen Schutzausrüstung und der Schutzausrüstung eines Schiffes auf der Grundlage der vom Schiffssicherheitsausschuss der IMO mit der Entschließung MSC.418(97) angenommenen vorläufigen Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt, angenommen am 16. Februar 2017 (VkB1. 2017 S. 208);
11. **Seediensttauglichkeit:** die medizinische Tauglichkeit für den Dienst an Bord von Schiffen im Sinne des § 11 des Seearbeitsgesetzes;
12. **Hochgeschwindigkeitsfahrzeug:** ein Fahrzeug, das eine Höchstgeschwindigkeit in m pro Sekunde (m/s) erreicht, die gleich oder größer ist als:
3,7 $\nabla^{0,1667}$.
Hierbei ist:
 ∇ = Volumen der Verdrängung entsprechend der Konstruktionswasserlinie (m³) mit Ausnahme von Fahrzeugen, deren Rumpf im Nicht-Verdrängerzustand durch aerodynamische Kräfte, die durch den Bodeneffekt erzeugt werden, vollständig über der Wasseroberfläche gehalten werden
13. **Bewegliche Offshore-Bohrplattform (MODU):** ein Fahrzeug, das für Bohrtätigkeiten zur Erforschung oder zum Abbau von Bodenschätzen unterhalb des Meeresbodens, wie z. B. flüssige oder gasförmige Kohlenwasserstoffe, Schwefel oder Salz geeignet ist;
14. **Inlandfahrt:** eine Fahrt in Seegebieten von einem deutschen Hafen zu demselben oder einem anderen deutschen Hafen;
15. **Auslandfahrt:** die Fahrt von einem deutschen Hafen zu einem Hafen außerhalb Deutschlands oder umgekehrt;
16. **gewerbsmäßig:** die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angebotene Beförderung von Personen oder Ladung gegen Entgelt oder die Erbringung von Dienstleistungen gegen Entgelt, eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich;
17. **Sport- und Freizeitwecke:** der nicht gewerbsmäßige Einsatz eines Fahrzeugs zu wassersportlichen Aktivitäten, zur Fortbewegung, zur Erholung oder zum Vergnügen an Bord; Sport und Freizeitwecke liegen nicht vor bei kommunikativen, kulturellen, politischen, religiösen, wissenschaftlichen, künstlerischen, wohltätigen und humanitären Aktivitäten oder vergleichbaren ideellen Zwecken;
18. **Gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung:** die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angebotene Beförderung von Fahrgästen gegen Entgelt, eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich;
19. **Länge:** Die Länge nach Maßgabe des Artikels 2 Absatz 8 des Londoner Schiffsvermessungsübereinkommens;
20. **Neues Schiff:** ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2015 gelegt wurde oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befand; der Ausdruck „entsprechender Bauzustand“ bezeichnet den Zustand,
 - a) der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes oder Fahrzeugs erkennen lässt, und
 - b) in dem die Montage des Schiffes unter Verwendung von mindestens 50 t oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
21. **Vorhandenes Schiff:** ein Schiff, das kein neues Schiff ist;
22. **Berufsgenossenschaft:** Die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;
23. **Anerkannte Organisation:** Eine nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist;
24. **Benannte Stelle:** eine nach einem staatlichen Benennungsverfahren berechnigte Stelle, die aufgrund der produktspezifisch geltenden europäischen Richtlinien (EU-Richtlinien) in das Konformitätsbewertungsverfahren zur CE-Kennzeichnung eingebunden werden muss;
25. **Gedecktes Schiff:** Ein Fahrzeug mit einem durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie liegt und mit Aufbau und Deckhaus versehen sein kann;
26. **Teilgedecktes Schiff:** Ein Fahrzeug mit einem nicht durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie liegt; auf dem Wetterdeck können Aufbauten oder Deckshäuser angeordnet sein;
27. **Offenes Schiff:** Ein Schiff, das kein gedecktes oder teilgedecktes Fahrzeug ist;

28. **Beiboot:** Ein Wasserfahrzeug, das vom Mutterschiff mitgeführt wird und nur im Einsatzfall zum Verrichten von Arbeiten in unmittelbarer Nähe des Mutterschiffs mit eigenem Antrieb fortbewegt wird.
29. **Sportausbildungsfahrzeug:** Ein Kleinfahrzeug, das für die Ausbildung zum Führen von Sportbooten auf Grundlage eines schriftlichen Lehrprogramms eingesetzt wird, insbesondere zum Erwerb des Sportbootführerscheins nach der Sportbootführerscheinverordnung oder eines Befähigungsnachweises nach der Sportseeschifferscheinverordnung.
30. **Rumpflänge:** Rumpflänge LH nach DIN EN ISO 8666:2021-04.

2.2 Soweit dieser Teil auf bestimmte Vorschriften verweist, bedeutet

1. **SOLAS-Übereinkommen:** Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Protokollen von 1978 und 1988 (BGBl. 1979 II S. 141; 1980 II S. 525; 1983 II S. 784; 1994 II S. 2458, Anlageband zum BGBl. II Nr. 44 vom 27. September 1994 S. 43) in der jeweils geltenden Fassung;
2. **Freibord-Übereinkommen:** Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 mit Anlage und Protokoll von 1988 (LL 66, BGBl. 1969 II S. 249; 1977 II S. 164; 1994 II S. 2457, Anlageband) in der jeweils geltenden Fassung;
3. **Londoner Schiffsvermessungsübereinkommen:** Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen vom 23. Juni 1969 (BGBl. 1975 II S. 67) in der jeweils geltenden Fassung;
4. **SPS-Code:** Code über die Sicherheit von Spezialschiffen
 - a) für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind: Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (EntschlieÙung A.534(13)), angenommen am 17. November 1983 (VkBl. 1993 S. 671), in der jeweils geltenden Fassung;
 - b) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind: Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (EntschlieÙung MSC.266(84)), angenommen am 13. Mai 2008 (VkBl. 2009 S. 84), in der jeweils geltenden Fassung;
5. **MODU-Code:** Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen
 - a) für Plattformen, deren Kiellegung vor dem 1. Januar 2012 erfolgt ist und die sich am 1. Januar 2012 nicht in einem entsprechenden Bauzustand befinden: Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code 89, EntschlieÙung A.649(16), BAnz. 1997 Nr. 121a) angenommen am 19. Oktober 1989, in der jeweils geltenden Fassung;
 - b) für Plattformen, deren Kiellegung am oder nach dem 1. Januar 2012 erfolgt oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden: Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code 2009, EntschlieÙung 1023(26)), angenommen am 2. Dezember 2009 (VkBl. 2011 S. 747, Sonderdruck B 8150), in der jeweils geltenden Fassung;
6. **HSC-Code:** Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen
 - a) für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2002 gebaut worden sind: Internationaler Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Code 1994, EntschlieÙung MSC.36(63)), angenommen am 20. Mai 1994 (BAnz. Nr. 21a vom 31. Januar 1996), in der jeweils geltenden Fassung;
 - b) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2002 gebaut worden sind: Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, EntschlieÙung MSC.97(73)), angenommen am 5. Dezember 2000 (VkBl. 2002 S. 449), in der jeweils geltenden Fassung;
7. **LSA-Code:** Internationaler Rettungsmittel-Code (EntschlieÙung MSC.48(66)), angenommen am 4. Juni 1996 (BAnz. Nr. 118a vom 1. Juli 1998), in der jeweils geltenden Fassung;
8. **Code über Intakstabilität:** Die EntschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intakstabilität von 2008 (VkBl. 2009 S. 724) in der jeweils geltenden Fassung;
9. **OSV-Richtlinie:** Richtlinie von 2006 für den Entwurf und den Bau von Offshore-Versorgern (MSC.235(82)), angenommen am 1. Dezember 2006 (VkBl. 2010 S. 451), in der jeweils geltenden Fassung;
10. **Richtlinie 2009/15/EG:** Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
11. **Verordnung (EG) Nr. 391/2009:** 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; L 74 vom 22.3.2010, S. 1), die durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

12. **Richtlinie 2014/90/EU:** 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 (Schiffsausrüstungsrichtlinie) (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146; L 146 vom 11.6.2018, S. 8), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2021/1206 (ABl. L 261 vom 22.7.2021, S. 45) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
 13. **Richtlinie 2013/53/EU:** Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90; L 297 vom 13.11.2015, S. 9);
 14. **RO-Code:** Code für anerkannte Organisationen im Sinne des SOLAS-Übereinkommens Kapitel XI-1, Regel 1 (MSC.349(92) und MEPC.237(65)), angenommen am 17. Mai 2013 (VkBl. 2014 S. 942), in der jeweils geltenden Fassung;
 15. **Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder:** Zehnte Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz vom 29. November 2016 (BGBl. I S. 2668), die durch Artikel 24 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) geändert worden ist;
 16. **See-Sportbootverordnung:** See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist;
 17. **DIN-, DIN EN- und DIN EN ISO Normen:** Allgemein geltende nationale oder internationale technische Vorschriften.
- 2.3 Im Übrigen werden die im SOLAS-Übereinkommen festgelegten Begriffsbestimmungen angewendet.
- 3 Sicherheitsanforderungen**
- 3.1 Frachtschiffe müssen den Anforderungen des Kapitel 2 dieses Teils entsprechen.
 - 3.2 Für Kleinfahrzeuge gelten die Anforderungen des Kapitel 2, soweit nicht in Kapitel 3 etwas anderes bestimmt ist.
 - 3.3 Für Sonderfahrzeuge sind ergänzend die Vorschriften des Kapitel 4 anzuwenden.
 - 3.4 Für Errichterschiffe kann die Berufsgenossenschaft ergänzend die Vorschriften des SPS-Code und des MODU-Code heranziehen, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen dieser Schiffe Rechnung zu tragen. Die Berufsgenossenschaft bestimmt im Einzelfall, welche Bestimmungen angewendet werden.
 - 3.5 Für Spezialschiffe und für Offshore-Servicefahrzeuge, die keine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, kann die Berufsgenossenschaft anstelle der Bestimmungen dieses Teils die Vorschriften des SPS-Code heranziehen, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen dieser Schiffe Rechnung zu tragen. Die Berufsgenossenschaft bestimmt im Einzelfall, welche Bestimmungen angewendet werden.
 - 3.6 Für Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, gelten die Anforderungen des Kapitel 5.
 - 3.7 Für Offshore-Versorger sind die Bestimmungen der OSV-Richtlinie anzuwenden. Soweit nach der OSV-Richtlinie die Anforderungen der Berufsgenossenschaft einzuhalten sind, gelten die Vorschriften des Kapitel 2.
 - 3.8 Für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten die Anforderungen des HSC-Code, soweit nicht Regel 3.7 Anwendung findet.
 - 3.9 Für bewegliche Offshore-Bohrplattformen gelten die Anforderungen des MODU-Code.
 - 3.10 Beiboote unterliegen nicht den Anforderungen dieses Teils. Für den Einsatz von Beibooten ist der Schiffsführer des Mutterschiffes verantwortlich. Beiboote dürfen nur eingesetzt werden, wenn Beiboot und zugehörige Aussetzvorrichtungen in technisch einwandfreiem Zustand sind und die vom jeweiligen Hersteller vorgegebenen Betriebsparameter eingehalten werden. Die Berufsgenossenschaft kann bei offensichtlichen technischen Mängeln, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit und den Umweltschutz auf See sowie den damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutz ausgeht, die Nutzung von Beibooten und den zugehörigen Aussetzvorrichtungen untersagen.
- 4 Besichtigung und Zeugniserteilung**
- 4.1 Frachtschiffe sind nach Kapitel I Regel 8 bis 10 des SOLAS-Übereinkommens zu besichtigen. Für die Besichtigung von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen gilt Regel 1.5 des HSC-Code. Bewegliche Offshore-Bohrplattformen unterliegen den Besichtigungen nach Regel 1.6 des MODU-Code.
 - 4.2 Kleinfahrzeuge
 1. Kleinfahrzeuge unterliegen
 - a) einer erstmaligen Besichtigung vor Indienststellung,

- b) einer Zwischenbesichtigung zwischen dem zweiten und dritten Jahr vor dem Ablaufdatum des Sicherheitszeugnisses, wenn das Zeugnis für einen Zeitraum von mehr als drei Jahren ausgestellt ist,
 - c) einer Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Ablaufdatum der Gültigkeit des Sicherheitszeugnisses und
 - d) einer jährlichen Besichtigung der Funkausrüstung.
2. Für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 6 m erfolgt die Überprüfung der Funkausrüstung durch die Berufsgenossenschaft im Rahmen der Besichtigungen nach Regel 4.2.1 Buchstabe a bis c.
3. Bei Segelfahrzeugen ist die Takelage bei allen Besichtigungen nach Regel 4.2.1 Buchstabe a bis c auf ordnungsgemäßen Zustand und Funktion zu prüfen. Der Teil eines hölzernen, durch das Deck geführten Mastes, der sich unter Deck befindet, ist bei jeder Erneuerungsbesichtigung zu prüfen. Dazu muss der Mast herausgezogen werden. Bei Masten, die zum Zeitpunkt der Erneuerungsbesichtigung nicht älter als zweieinhalb Jahre sind, kann die Berufsgenossenschaft auf das Herausziehen des Mastes verzichten.
4. Zur Berücksichtigung besonderer Umstände kann die Berufsgenossenschaft kürzere Fristen und weitere Zwischenprüfungen festlegen. Besondere Umstände sind insbesondere das Alter des Fahrzeuges, das Baumaterial, der Erhaltungs- und Pflegezustand oder Mängel, die einer Überwachung bedürfen.
- 4.3 Bei der erstmaligen Besichtigung und einer Erneuerungsbesichtigung ist das Fahrzeug auch auf dem Trockenen zu begutachten.
- 4.4 Nach einer Besichtigung dürfen an der Konstruktion, den Einrichtungen, der Maschinenanlage, der Ausrüstung und den sonstigen Gegenständen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden.
- 4.5 Wenn die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat, erteilt die Berufsgenossenschaft ein Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis und ein Funk-Sicherheitszeugnis. Kapitel I Regel 12, 14 und 16 des SOLAS-Übereinkommens gelten entsprechend.
- 4.6 Für Spezialschiffe und für Offshore-Servicefahrzeuge nach Regel 3.5 erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe nach dem Muster der Anlage zum SPS-Code.
- 4.7 Für Offshore-Versorger erteilt die Berufsgenossenschaft zusätzlich zu dem Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis nach Regel 4.5 eine Übereinstimmungsbescheinigung nach dem Muster des Anhangs 2 der OSV-Richtlinie.
- 4.8 Für Offshore-Servicefahrzeuge nach Regel 3.6 erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein nationales Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und eine Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen.
- 4.9 Für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nach Regel 1.8 des HSC-Code und eine Genehmigung zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach Regel 1.9 des HSC-Code.
- 4.10 Für bewegliche Offshore-Bohrplattformen erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für bewegliche Offshore-Bohrplattformen nach Regel 1.6 des MODU-Code.
- 4.11 Besichtigungs- und Zeugnispflichten aus anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

5 Nachweise

- 5.1 Soweit ein Schiff nach diesem Teil den Anforderungen einer anerkannten Organisation entsprechen muss, ist der Nachweis durch Vorlage eines gültigen Klassezeugnisses zu führen.
- 5.2 Soweit nach diesem Teil die Konformität mit produktspezifisch geltenden europäischen Richtlinien erforderlich ist, ist der Nachweis durch Vorlage einer Konformitätserklärung zu führen. Das Konformitätsbewertungsverfahren muss durch eine benannte Stelle durchgeführt worden sein. Es müssen die Prüfmodule in der Kombination B+D, B+E oder B+F, oder die Module G oder H nachgewiesen werden.

6 Bestehende Rechte

- 6.1 Zeugnisse, Bescheinigungen und Prüflisten, die bis zum 30. November 2024 ausgestellt worden sind, bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit wirksam, soweit in diesem Teil nichts anderes bestimmt ist.

- 6.2 Wird ein Zeugnis im Sinne der Regel 6.1 erneuert, müssen die Anforderungen der Regel 3 nicht erfüllt werden, soweit das Schiff den für das abgelaufene Zeugnis geltenden Vorschriften und technischen Regeln weiterhin entspricht. Dies gilt nicht, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als ein Jahr vergangen ist oder soweit in diesem Teil etwas anderes bestimmt ist.
- 6.3 Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sowie Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, die neu beschafft werden, müssen den Anforderungen der Regel 3 entsprechen. Bei größeren Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen ist Regel 3 für das ganze Schiff anzuwenden.

7 Nebenbestimmungen

Das Sicherheitszeugnis kann unter Bedingungen erteilt und mit Auflagen verbunden werden, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der Voraussetzungen sicherzustellen. Abhängig von der nachgewiesenen baulichen Beschaffenheit und der vorhandenen Ausrüstung kann die Berufsgenossenschaft den Fahrtbereich einschränken oder die Fahrt nur unter herabgesetzten Einsatz- und Wetterbedingungen zulassen, soweit dies zur Wahrung der Sicherheit des Schiffes erforderlich ist.

Kapitel 2

Frachtschiffe

1 Grundsätze

- 1.1 Die Kapitel II-1, II-2, III, IV, V, VI, VII und XI-1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und Abschnitt C.I (SOLAS) der Anlage 1 zu dieser Verordnung gelten für Frachtschiffe nach diesem Teil entsprechend, soweit nicht in den nachfolgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.
- 1.2 Können die Anforderungen einer der nach Regel 1.1 anzuwendenden Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens oder dieses Teils im Einzelfall nicht erfüllt werden, kann die Berufsgenossenschaft unter Berücksichtigung von Fahrtbereich, Schiffstyp und Schiffsgröße gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmittel und Maßnahmen festlegen.
- 1.3 Auf Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 sind die Regeln V/15, 20 bis 26 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen nicht anzuwenden.
- 1.4 Bau und Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation für den jeweiligen Schiffstyp vorschreiben, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist.
- 1.5 Die vorgeschriebene Ausrüstung in den Bereichen Brandschutz, Rettungsmittel, Funk und Navigation muss nach der Richtlinie 2014/90/EU zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Vorgeschriebene Ausrüstung sowie freiwillige und zusätzliche Ausrüstung nach Kapitel V Regel 18.7 des SOLAS-Übereinkommens, die nicht Artikel 3 der Richtlinie 2014/90/EU unterliegt, muss durch die Berufsgenossenschaft, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) oder eine anerkannte Organisation zugelassen sein.
- 1.6 Vorgeschriebene Ausrüstung, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, rechtmäßig hergestellt oder in Verkehr gebracht wurde, wird als gleichwertig anerkannt.

2 Maschinen und elektrische Anlagen

Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag die Speisung der elektrischen oder elektrohydraulischen Hauptrudderanlage durch einen von der Hauptschalttafel ausgehenden Stromkreis genehmigen, wenn nach Kapitel II-1 Regel 29 des SOLAS-Übereinkommens eine Hilfsrudderanlage ohne Kraftantrieb ausreichend ist.

3 Brandschutz

- 3.1 Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300, mit Ausnahme von Tankschiffen, darf die nach Kapitel II-2 Regel 10 des SOLAS-Übereinkommens vorgeschriebene Feuerlöschpumpe an die Hauptantriebsmaschine angehängt werden, wenn die Wellenleitung leicht von der Hauptantriebsmaschine getrennt werden kann. Die Leistung dieser Pumpe und des dazugehörigen Leitungssystems muss so bemessen sein, dass mindestens ein kräftiger Wasserstrahl mit mindestens 5 l/m² je Minute an jede Stelle des Schiffes gegeben werden kann.
- 3.2 Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300 müssen so viele Feuerlöschanschlusstutzen vorhanden und so verteilt sein, dass mit einem von einer einzigen Schlauchlänge gespeisten Wasserstrahl jede Stelle des Schiffes erreicht werden kann. In Maschinenräumen ist kein Anschlusstutzen und kein internationaler Landanschluss nach Kapitel II-2 Regel 10.2.1.7 des SOLAS-Übereinkommens erforderlich.

- 3.3 Jedes Frachtschiff mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 muss mindestens je drei Feuerlöschschläuche, Mehrzweck-Strahlrohre und Kupplungsschlüssel mitführen. Die einzelne Schlauchlänge darf 15 m, in Maschinenräumen 10 m nicht überschreiten. Als Schlauch- und Strahlrohrkupplungen sind nur genormte 52-mm-Storz-Anschlüsse zu verwenden.
- 3.4 Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300 müssen im Unterkunftsraum mindestens drei tragbare 6-kg-Feuerlöscher für die Brandklassen ABC vorhanden sein.
- 3.5 In Maschinenräumen sind die tragbaren Schaumlösch-Einheiten nach Kapitel II-2 Regel 5.3.2.1 und 5.3.2.2 des SOLAS-Übereinkommens nicht erforderlich. Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300 ist in Räumen mit Verbrennungskraftmaschinen ein Schaumfeuerlöscher von mindestens 45 l Inhalt oder ein anderes gleichwertiges Gerät nur bei einer Gesamtleistung von 746 kW oder mehr erforderlich; eine fest eingebaute Feuerlöschanlage ist nicht erforderlich.
- 3.6 Auf allen Frachtschiffen mit einer Bruttoreumzahl von 300 bis weniger als 500 müssen zwei Brandschutzausrüstungen mitgeführt werden. Es müssen Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamtluftmenge von mindestens 3 200 l mitgeführt werden.
- 3.7 Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300 ist ein Rauchmeldesystem für Gänge, Treppen und Fluchtwege, das Kapitel II-2 Regel 7.2.1 des SOLAS-Übereinkommens entspricht, nicht erforderlich.
- 3.8 Die Abzüge der Küchenherde brauchen nicht Kapitel II-2 Regel 7 des SOLAS-Übereinkommens zu entsprechen; sie müssen jedoch aus Stahl gebaut und gefährdete Bereiche müssen gegen Wärmeeinwirkung geschützt sein.
- 3.9 In Räumen, Verschlägen und Schränken für entzündbare Flüssigkeiten, einschließlich Farben, ist eine fest eingebaute Feuerlöscheinrichtung nicht erforderlich, wenn an den Zugängen ein tragbarer 6-kg-Feuerlöscher für die Brandklassen ABC angeordnet ist.
- 3.10 Die Flüssiggasanlage für Haushaltszwecke muss die Vorgaben der DIN EN ISO 10239:2015-05 in Verbindung mit dem Arbeitsblatt G 608, Ausgabe März 2012, des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW) erfüllen, das beim DVGW e. V., 53123 Bonn, zu beziehen ist. Der Betrieb und die wiederkehrenden Prüfungen der Anlage müssen gemäß dem vorgenannten DVGW Arbeitsblatt G 608 erfolgen. Die wiederkehrenden Prüfungen sollen im Abstand von nicht mehr als 2 Jahren erfolgen.

4 Ausrüstung mit Rettungsmitteln

- 4.1 Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500 müssen folgende Rettungsmittel mitführen:
- a) auf jeder Schiffsseite mindestens ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß nach Absatz 4.2 des LSA-Code, sodass auf jeder Schiffsseite alle an Bord befindlichen Personen aufgenommen werden können, und in einer Aufstellung, dass die Rettungsflöße frei aufschwimmen können,
- b) zusätzlich auf einer Schiffsseite ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Code unter einer Aussetzvorrichtung.
- Erfüllt das Bereitschaftsboot nach Satz 1 Buchstabe b auch die Anforderungen an Rettungsboote nach Absatz 4.4 des LSA-Code und ist das Fassungsvermögen ausreichend für alle Personen an Bord, können Rettungsflöße auf der Seite, auf der das Boot aufgestellt ist, entfallen; sofern die verbleibenden, vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von der anderen Schiffsseite herüberbefördert werden können, müssen auch auf dieser Seite automatisch aufblasbare Rettungsflöße für alle Personen an Bord vorhanden sein.
- 4.2 Abweichend von Regel 4.1 Satz 1 Buchstabe a müssen Tankschiffe folgende Rettungsmittel mitführen:
- a) an jeder Seite ein Motorrettungsboot nach Absatz 4.9 des LSA-Code unter Aussetzvorrichtungen, deren Fassungsvermögen auf jeder Seite für alle an Bord befindlichen Personen ausreicht,
- b) ein oder mehrere automatisch aufblasbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen,
- c) sofern die in Buchstabe b vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von einer Seite des Schiffes auf die andere Seite befördert werden können, zusätzliche Rettungsflöße, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht.
- Erfüllt eines der Rettungsboote nach Satz 1 Buchstabe a auch die Anforderungen an ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Code, kann auf das separate Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1.1.1 Satz 2 des LSA-Code verzichtet werden.
- 4.3 Frachtschiffe im Sinne der Regeln 4.1 und 4.2 können anstelle der dort vorgeschriebenen Ausrüstung folgende Rettungsmittel mitführen:
- a) ein vollständig geschlossenes Rettungsboot nach Absatz 4.6 des LSA-Code mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen, das
- aa) so aufgestellt ist, dass es bemannt im freien Fall über das Heck ausgesetzt werden kann,

- bb) bei Tankschiffen auch die Anforderungen nach Absatz 4.9 des LSA-Codes erfüllt,
cc) unter einer Aussetzvorrichtung zum kontrollierten Zuwasserlassen und Wiedereinsetzen in die Einbootungsposition versehen ist,
- b) zusätzlich mindestens ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß, sodass alle an Bord befindlichen Personen aufgenommen werden können,
- c) sofern die in Buchstabe b vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von einer Seite des Schiffes auf die andere Seite befördert werden können, müssen zusätzliche automatisch aufblasbare Rettungsflöße vorhanden sein, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht,
- d) zusätzlich auf einer Schiffsseite ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Codes unter einer Aussetzvorrichtung.
- 4.4 Bei Schiffen im Sinne der Regeln 4.1 bis 4.3 müssen für jede Person an Bord eine Rettungsweste mit Leuchte, bei Schiffen mit einer Länge von 50 m oder mehr müssen außerdem sechs Rettungsringe, bei Schiffen mit weniger als 50 m Länge mindestens vier Rettungsringe vorhanden sein; zwei Rettungsringe sind mit selbstzündenden Lichtern, zwei weitere mit je einer schwimmfähigen Rettungsleine von 30 m Länge zu versehen.
- 4.5 Wenn sich das Deck, von dem aus die im Wasser befindlichen Rettungsflöße bei leichtestem Betriebszustand auf See bestiegen werden können, mehr als 4,50 m über der Wasseroberfläche befindet, sind anstelle der in den Regeln 4.1 bis 4.3 vorgeschriebenen Rettungsflöße bemannt aussetzbare Rettungsflöße mit Aussetzvorrichtungen vorzusehen, die aber so aufzustellen sind, dass sie frei aufschwimmen und abgeworfen werden können.
- 4.6 Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, jedoch weniger als 500 in der Waffahrt, müssen mit mindestens einem automatisch aufblasbaren Rettungsfloß mit einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen und einem Bereitschaftsboot unter Aussetzvorrichtung oder einem von der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft zugelassenen motorisierten Boot ausgerüstet sein. Es kann auf die Ausrüstung mit einem solchen Boot verzichtet werden, wenn eine alternative Vorrichtung zur Fremddrettung an Bord vorhanden ist und die Rundumsicht von der Position des Schiffsführers eine direkte Ansteuerung von Personen im Wasser zulässt. Im Übrigen gilt Regel 4.4.
- 4.7 Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300 in der Waffahrt müssen mit einem Bereitschaftsboot unter Aussetzvorrichtung, das Platz für die Regelbesatzung bietet, ausgerüstet sein. Vorhandene motorisierte Boote mit einer Zulassung der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft können weiterverwendet werden. Sollen weitere Personen befördert werden, ist zusätzlicher automatisch aufblasbarer Rettungsfloßraum mitzuführen. Außerdem müssen mindestens zwei Rettungsringe, einer davon mit selbstzündendem Licht, der andere mit einer 30 m langen, schwimmfähigen Rettungsleine, sowie für jede Person an Bord eine Rettungsweste mit Leuchte vorhanden sein. Es kann auf die Ausrüstung mit einem solchen Boot verzichtet werden, wenn ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß mit mindestens einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen sowie eine alternative Vorrichtung zur Fremddrettung an Bord vorhanden ist und die Rundumsicht von der Position des Schiffsführers eine direkte Ansteuerung von Personen im Wasser und deren Aufnahme zulässt. Im Übrigen gilt Regel 4.4.
- 4.8 Ein Leinenwurfgerät braucht nicht mitgeführt zu werden.

5 Unterteilung und Stabilität

- 5.1 Vorhandene genehmigte Stabilitätsunterlagen bleiben weiter gültig, soweit sich an den Voraussetzungen für deren Genehmigung nichts geändert hat.
- 5.2 Wird eine Änderung des Leerschiffsgewichtes, des Längenschwerpunktes oder des Höhenschwerpunktes von der Berufsgenossenschaft festgestellt und liegt die Veränderung außerhalb der durch den Code für Intakstabilität vorgegebenen Grenzen, so muss ein neuer Krängungsversuch durchgeführt werden. Das Stabilitätsbuch ist entsprechend des neuen Schwerpunktes zu korrigieren.
- 5.3 Werden Umbauten vorgenommen, die die Hydrostatik des Schiffes beeinflussen, sind neue Stabilitätsunterlagen auf der Grundlage neuer Leerschiffsdaten und der neuen Hydrostatik zu erstellen. Es sind die zum Zeitpunkt des Umbaus gültigen Intakt- und Leckstabilitätskriterien einzuhalten.
- 5.4 Werden für ein Schiff neue Stabilitätsunterlagen nach dem Code über Intakstabilität erstellt, darf der Krängungsversuch zur Ermittlung der Leerschiffsdaten nicht länger als fünf Jahre zurückliegen.
- 5.5 Für die Nutzung von Hebezeugen auf See sind die Anforderungen für „Schiffe im Hebebetrieb“ aus Teil B Regel 2.9 des Code über Intakstabilität einzuhalten. Können diese Anforderungen nicht eingehalten werden, so kann die Berufsgenossenschaft die Anwendung entsprechender Regeln der anerkannten Organisation, deren Überwachung das Schiff unterliegt, genehmigen.

6 Beförderung von Ladung

- 6.1 Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag Schiffe, die nach diesem Teil dem Kapitel VI Regel 5.6 des SOLAS-Übereinkommens unterliegen, von der Ausrüstung mit einem Ladungssicherungshandbuch befreien.
- 6.2 Getreide darf als Schüttladung nur befördert werden, wenn eine Genehmigung nach Kapitel VI Regel 9 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen vorliegt und die Beladung den Getreideladeplänen entspricht oder die Beladung nach Abschnitt A 9 Regel 9.1.1 bis 9.1.5 des Internationalen Codes für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (IMO Resolution MSC.23(59); VkB1. 1993 S. 835) erfolgt, wobei Regel 9.1.1 nicht für Schiffe gilt, deren Kiel vor dem 25. Mai 1980 gelegt wurde.
- 6.3 Die Genehmigung zur Beförderung von Getreide wird von der Berufsgenossenschaft erteilt, die auch für die Genehmigung der Nachweise nach Kapitel VI der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und insbesondere die Erteilung der Erlaubnis nach Abschnitt A 9 des Internationalen Codes für die sichere Beförderung von Schüttgetreide zuständig ist.
- 6.4 Die Unterlagen nach Nr. A 3.4 des Internationalen Codes für die sichere Beförderung von Schüttgetreide müssen an Bord mitgeführt werden und sind auf Verlangen der zuständigen Behörde im Ladehafen vorzulegen.

Kapitel 3

Kleinfahrzeuge

1 Anwendungsbereich

- 1.1 Dieses Kapitel gilt für vorhandene und neue Kleinfahrzeuge, die den Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe unterliegen.
- 1.2 Dieses Kapitel gilt nicht für:
 - a) Offshore-Versorger;
 - b) Offshore-Servicefahrzeuge.

2 Grundsätzliche Sicherheitsanforderungen

- 2.1 Vorbehaltlich der nachfolgenden Vorschriften müssen Kleinfahrzeuge in ihrer Gesamtheit
 - a) den für den Verwendungszweck maßgeblichen Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder
 - b) den Anforderungen des Anhangs I der Richtlinie 2013/53/EU nach der für das beantragte Fahrtgebiet maßgeblichen Entwurfskategorieentsprechen. Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe b findet Artikel 14 der Richtlinie 2013/53/EU entsprechende Anwendung.
- 2.2 Kleinfahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung eingesetzt werden, müssen für das Vorliegen der Regel 2.1 Buchstabe b den Anforderungen mindestens der Entwurfskategorie „B“ nach Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU entsprechen.

3 Bauart und Bauweise

- 3.1 Die Festigkeit des Schiffskörpers sowie der Schiffsverbände müssen dem vorhandenen Tiefgang, dem beantragten Fahrtbereich und dem beabsichtigten Verwendungszweck entsprechen.
- 3.2 Regel 3.1 gilt als erfüllt bei Vorliegen der Regeln 2.1 und 2.2, soweit nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist.
- 3.3 Regel 2.1 Buchstabe b gilt nicht für Kleinfahrzeuge, die Sonderfahrzeuge sind oder die besonderen Sicherheitsanforderungen unterliegen aufgrund ihres Einsatzes
 - a) für den Transport von gefährlicher Ladung oder
 - b) als Spezialschiff.
- 3.4 Kleinfahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung eingesetzt werden, dürfen keine offenen Schiffe sein. Für alle Fahrgäste müssen geschützte Sitzplätze vorhanden sein. Ein freier Zugang zum ungehinderten Besetzen und Verlassen der Sitzplätze muss gewährleistet sein.

4 Unterteilung, Stabilität

- 4.1 Kleinfahrzeuge müssen in allen für das jeweilige Schiff vorgesehenen Beladungszuständen unter Berücksichtigung von Bauart, Größe, Verwendungszweck und Fahrtgebiet unter Einfluss von Wind, Wellengang und aller Personen an Bord über ausreichende Stabilität verfügen. Sie müssen entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik durch Schotte unterteilt werden, die bis zum freiliegenden Deck wasserdicht sein müssen.

- 4.2 Alle Schiffe mit einer Rumpflänge über 15 m müssen mindestens die folgenden wasserdichten Querschotte haben:
- a) ein Kollisionsschott, in einem Abstand von mindestens 0,02 LH, höchstens jedoch 0,05 LH hinter dem Vorsteven;
 - b) ein Achterpiekschott, wenn praktikabel;
 - c) zwei Schotte, die den Maschinenraum begrenzen.
- 4.3 Die Anzahl der Öffnungen in wasserdichten Unterteilungen ist auf ein bauartgerechtes und sachgerechtes Minimum zu beschränken unter Berücksichtigung der Nutzungsart des Schiffes. Im Falle einer Durchdringung von wasserdichten Schotten und Innendecks für Zugang, Verrohrung, Belüftung, Elektrokabel oder ähnliches sind Vorkehrungen zu treffen, um die Wasserdichtigkeit aufrechtzuerhalten.
- 4.4 Die Stabilitätsanforderungen des Teil A des Code über Intaktstabilität sind einzuhalten, soweit in diesem Kapitel nichts anderes bestimmt ist.
- 4.5 Die Anfangsstabilität (G_{Mo}), korrigiert um den Effekt der freien Oberfläche von Flüssigkeit enthaltenden Tanks, darf nicht weniger als 0,35 m betragen.

5 Freibord

- 5.1 Kleinfahrzeuge müssen mit wasser- und wetterdichten Verschlussvorrichtungen ausgerüstet sein, so dass unter keinen Seeverhältnissen Wasser in das Fahrzeug eindringen kann und eine ausreichende Luftzufuhr gewährleistet ist. Maschinenraumlüfter müssen mit geeigneten Vorrichtungen ausgestattet sein, die ein ungehindertes Eindringen von Wasser verhindern. Ungedeckte Bereiche müssen selbstlenzend sein oder über eine vergleichbare Lenzmöglichkeit verfügen. Teil 7 ist auf diese Fahrzeuge nicht anzuwenden.
- 5.2 Regel 5.1 gilt bei Vorliegen der Regeln 2.1 und 2.2 als erfüllt, soweit nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist
- 5.3 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe b müssen Seeventile und Außenhautdurchbrüche mindestens die Anforderungen nach DIN EN ISO 9093:2021-05 erfüllen, die je nach Fahrgebiet und Einsatzart mit Bedingungen oder Auflagen verbunden werden können. Kugelhähne, die im Rahmen einer Besichtigung nach Kapitel 1 Regel 4.2 nicht überprüft werden können, dürfen hierbei nicht älter als fünf Jahre sein. Grundsätzlich sind Seeventile und Außenhautdurchbrüche aus nichtmetallischen Werkstoffen so weit wie baulich möglich zu vermeiden. Nicht am Rumpf verschließbare Außenhautdurchbrüche sind unzulässig.
- 5.4 Bullaugen und Fenster auf Kleinfahrzeugen müssen mit einer Mindestsüllhöhe von 610 mm über der Entwurfswasserlinie angeordnet werden. Alle Fenster und Bullaugen müssen den höchsten zu erwartenden Wellen- und Windbedingungen im geplanten Einsatzgebiet des Fahrzeugs widerstehen können.
- 5.5 Für Luken, die nicht aus Metall gefertigt sind und die vom Wetterdeck zu Räumen unterhalb führen, müssen tragbare Blenden vorgesehen werden, die im Fall des Bruchs schnell installiert werden können und das Eindringen von nicht unerheblichen Wassermengen verhindern.
- 5.6 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe a muss die Relling mindestens 100 cm hoch sein, bei Segelfahrzeugen mindestens 60 cm. Durchzüge sollten 30 cm voneinander entfernt sein. Losnehmbare Durchzüge sollten aus nichtrostendem Drahtseil sein.

6 Brandschutz

Abweichend von Kapitel 2 Regel 3 gelten nachfolgende Regeln:

- 6.1 Wenn bei Unterkunftsräumen, die unter Deck liegen und die keinen direkten Zugang vom freien Deck haben, die Gefahr besteht, dass bei einem Brand der Fluchtweg durch die benachbarten Räume abgeschnitten wird, so muss ein Notausstieg vorgesehen werden unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.2 Lüfter mit Kraftantrieb müssen von außen abstellbar sein und Öffnungen der Lüftungseinrichtungen für Unterkunfts- und Maschinenräume müssen von außen verschließbar sein unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.3 Flüssiggasanlagen müssen die Vorgaben der DIN EN ISO 10239:2015-05 in Verbindung mit dem Arbeitsblatt G 608, Ausgabe März 2012, des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW) erfüllen, das beim DVGW e. V., 53123 Bonn, zu beziehen ist. Der Betrieb und die wiederkehrenden Prüfungen der Anlage müssen gemäß dem vorgenannten DVGW Arbeitsblatt G 608 erfolgen. Die wiederkehrenden Prüfungen sollen im Abstand von nicht mehr als 2 Jahren erfolgen.
- 6.4 Öl-Heizungsanlagen, Maschinenraumlüfter und Brennstoff-Förderpumpen müssen über Notstoppeinrichtungen außerhalb der Räume, in denen sich diese Anlagen befinden, verfügen.

- 6.5 Benzin darf ausschließlich zum Betrieb von Außenbordmotoren eingesetzt werden. Andere Einsatzzwecke, insbesondere in Kochgeräten oder Heizungsanlagen, sind unzulässig.
- 6.6 Kraftstoffleitungen sollen, soweit dies baulich möglich ist, aus Metall gefertigt sein. Schläuche sind in begrenzten Längen zulässig, sofern sie mindestens den Anforderungen nach DIN EN ISO 7840:2021-05 entsprechen. Nicht feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche dürfen nicht verwendet werden.
- 6.7 Maschinenräume müssen mit nicht brennbarem Material isoliert sein, welches gegen Ölnebel dicht ist. Hinsichtlich des Materials ist Regel 2.1 zu beachten.
- 6.8 Einrichtungsmaterialien müssen schwer entflammbar sein unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.9 Die einzelne Schlauchlänge von Feuerlöschschläuchen darf 15 m, in Maschinenräumen 10 m nicht überschreiten. Es müssen mindestens so viele Feuerlöschschläuche vorhanden sein, dass mit einem von einer einzigen Schlauchlänge gespeisten Wasserstrahl jede Stelle des Schiffes erreicht werden kann. Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m benötigen keine Feuerlöschpumpe und keine Feuerlöschschläuche.
- 6.10 Eine persönliche Brandschutzausrüstung muss nicht mitgeführt werden.
- 6.11 Feuerlöscher- und Feuerlöscheinrichtungen müssen der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

	ABC 6 kg	CO ₂ 5 kg	Löschdecke	Feuerlöschanlage (CO ₂ /Aerosol)
Aufbauten L > 12 m	3 (1 je 20 m ²)			
Aufbauten L ≤ 12 m	1			
Ruderhaus	1	1		
Kochstelle	1		1	
Maschinenraum kleiner 120 kW installierte Leistung		1		
Maschinenraum größer 120 kW installierte Leistung		2		1 (alternativ zu CO ₂ -Löschern)
Batterieraum		1		
Raum mit brennbaren Flüssigkeiten	1			
Schalttafel		1		

- 6.12 Kleinfahrzeuge, die mit elektrischen Antriebssystemen ausgerüstet sind, müssen über eine für das spezifische Batteriesystem geeignete Löschmöglichkeit verfügen.

7 Maschinenbauliche Einrichtungen

- 7.1 Hinsichtlich der einzelnen Komponenten der maschinenbaulichen Einrichtungen ist die Regel 2.1 zu beachten. Dies gilt insbesondere für
 - a) Hauptantriebs- und Hilfsmotoren einschließlich ihrer Starteinrichtungen, Verschlussvorrichtungen sowie für Öffnung, Anordnung und Querschnitt der Zuluftleitung und Fortluftöffnung,
 - b) Lenzsysteme und kombinierten Lenz-/Seewassersysteme einschließlich Alarmeinrichtungen in geschlossenen Maschineräumen,
 - c) Brennstoffsysteme und Brennstofftanks, Brennstoffleitungen aus Stahlrohren und in begrenztem Umfang eingesetzte Schläuche,
 - d) Steuerung und Antriebsanlagen,
 - e) Propellerwellen und Getriebe,
- 7.2 Hauptantriebsmotoren müssen Dieselmotoren oder Elektromotoren sein. Benzinmotoren sind nur als Außenbordmotoren zulässig.
- 7.3 Hauptantriebsmotoren müssen mit einem Typenschild ausgerüstet sein. Auf dem Typenschild der Hauptantriebsmotoren sind nachstehende Angaben vorzusehen: Nennleistung als Dauerleistung und zugehörige Nenndrehzahl, Motornummer, Baujahr, Typenbezeichnung des Motors, Hersteller.
- 7.4 Die in Kleinfahrzeugen verbauten Akkumulatoren müssen wartungsfrei sein.

- 7.5 Anzahl und Kapazität von Lenzpumpen müssen der nachfolgenden Tabelle entsprechen, unbeschadet der Regel 9.7:

	3,60 m ≤ L < 8 m	8 m ≤ L < 12 m	12 m ≤ L < 24 m
Kraftgetriebene Lenzpumpe	–	1	1
Handlenzpumpe	1	1	1
Kapazität	5 m ³ /h	8 m ³ /h	12 m ³ /h

Zum Abpumpen von ölhaltigen Rückständen in der Bilge ist eine Handlenzpumpe vorzusehen.

Sofern der Hauptantrieb über einen Elektromotor und Akkumulatoren erfolgt, sind gesonderte Bauvorschriften zu beachten, welche mit der Berufsgenossenschaft abzustimmen sind.

- 7.6 Für alle Kleinfahrzeuge ist eine Notsteuermöglichkeit vorzusehen, die im Bedarfsfall schnell in Betrieb genommen werden kann. Kleinfahrzeuge, die mit einer kraftbetriebenen Hauptruderanlage ausgerüstet sind, müssen über eine Hilfsrunderanlage verfügen. Die Hilfsrunderanlage muss stark genug und in der Lage sein, das Kleinfahrzeug bei einer für die Steuerfähigkeit ausreichenden Geschwindigkeit steuern zu können. Bei Rudern mit Kraftantrieb muss die Ruderlage am Hauptruderstand angezeigt werden. Bei Kleinfahrzeugen mit einer mechanischen Hauptruderanlage ist eine Notpinne ausreichend. Bei Kleinfahrzeugen mit einer Länge unter 5 m ist ein Satz Paddel ausreichend.

8 Rettungsmittel

- 8.1 Abweichend von Kapitel 2 Regel 4 muss nachfolgende Ausrüstung mitgeführt werden:

Ausrüstung \ Länge	3,60 m ≤ L < 8 m	8 m ≤ L < 12 m	12 m ≤ L < 24 m
Rettungsfloß mit Kapazität für alle an Bord befindlichen Personen	–	X	X
Eintauchanzug für jedes Besatzungsmitglied	–	X	X
Rettungsweste für jede an Bord befindliche Person	X	X	X
Arbeitssicherheitsweste für jedes Besatzungsmitglied	X	X	X
Wärmeschutzhilfsmittel bei Fahrten von November bis März	2	4	8
Rettungsring	1	2	4
a) davon Rettungsring mit selbstzündendem Nachlicht	1	1	1
b) davon mit 30 m schwimmfähiger Leine	–	1	1
Fallschirmsignale rot	4	8	12
Handfackeln rot	2	4	8
Rauchtöpfe orange	2	2	2

Legende: X = Ja

- 8.2 Rettungsflöße sind grundsätzlich auf dem Wetter- oder Freiborddeck anzuordnen. Dabei sind äußere Einwirkungen wie etwa Seeschlag zu berücksichtigen. Eine Lagerung in wasserdichten oder selbstluzierenden Abteilungen ist ebenfalls zulässig, sofern die Abdeckung auch unter Wasserdruck von einer Person leicht zu öffnen ist. Das Aussetzen von Rettungsflößen darf nicht durch die Anordnung oder Lagerung in geschlossenen Abteilungen behindert werden.
- 8.3 Bei Sportausbildungsfahrzeugen muss für jede an Bord befindliche Person die Arbeitssicherheitsweste mit Sicherheitsgurt und Gurtleine sowie Karabinerhaken nach DIN EN ISO 12402-2:2021-04 mit einem Mindestauftrieb von 150N mitgeführt werden.
- 8.4 Eine sicher an Deck befestigte Leiter mit festen Holmen und festen Sprossen muss vorhanden sein, die beim Einsatz heruntergeklappt von Deck bis mindestens 50 cm unter die Wasseroberfläche reicht. Die Leiter muss für eine im Wasser befindliche Person ohne fremde Hilfe zugänglich sein oder von ihr ohne fremde Hilfe entfaltet werden können.

- 8.5 Pläne und Verfahren zur Bergung von Personen aus dem Wasser müssen vorhanden sein.
- 8.6 Die für Kleinfahrzeuge vorgeschriebenen Rettungsmittel müssen nach der Richtlinie 2014/90/EU, die nach Abschnitt D Nummer 10 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz anzuwenden ist, zugelassen sein.

9 Sonstige Ausrüstung

9.1 Funk

1. Die Funkausrüstung muss den Anforderungen des Kapitels IV SOLAS für das Fahrtgebiet entsprechen.
 2. Die Ausrüstung mit einem NAVTEX-Empfänger ist nur erforderlich, wenn der UKW-Bedeckungsbereich deutscher Küstenfunkstellen verlassen wird.
 3. Abweichend von Regel 9.1.1 muss bei Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 6 m
 - a) ein tragbares UKW-Sprechfunkgerät mit einer Sende- und Empfangseinheit für Überlebensfahrzeuge mit Reservebatterie für Notfälle, die über ein nicht ersetzbares Siegel verfügt, an Bord vorhanden sein und
 - b) eine Satelliten-Notfunkbake (EPIRB) mit integralem globalem Navigationssatellitensystem (GNSS) installiert sein.
 4. Abweichend von Regel 9.1.1. können bei Sportausbildungsfahrzeugen für die Fahrtgebiete A2 und A3 auch andere Satellitenkommunikationsanlagen verwendet werden, sofern diese vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als gleichwertig anerkannt sind, eine Dopplungsanforderung kann entfallen.
 5. Bei Segelfahrzeugen, bei denen die Funkantenne am Mast angebracht ist, ist eine Notantenne vorzusehen.
- 9.2 Die Anbringung der Positionslaternen und die erforderliche Schallsignalanlage müssen den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln) entsprechen.
- 9.3 Das Fahrzeug muss mit AIS-SART oder Radar-SART und GPS-Empfänger ausgerüstet sein sowie mit automatischem Schiffsidentifizierungssystem (AIS) der Klasse A oder B, im Fall der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung der Klasse A.
- 9.4 Die Navigationsausrüstung muss den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 der Anlage 1 entsprechen:
 - a) Bei Fahrzeugen ab einer Länge von 15 m muss die Ausrüstung den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 Nummer 1.1 und Nummer 3 der Anlage 1 entsprechen.
 - b) Bei Fahrzeugen mit einer Länge kleiner 15 m muss die Ausrüstung den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 Nummer 1.2 und Nummer 2 der Anlage 1 entsprechen.
 - c) Bei Fahrzeugen mit einer Länge unter 6 m kann die Berufsgenossenschaft in Abhängigkeit ihrer Größe und baulichen Möglichkeiten von Teilen der Ausrüstungspflicht Abweichungen zulassen.
- 9.5 Segelfahrzeuge der Entwurfskategorie „A“ oder „B“ nach Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU müssen eine ausreichend dimensionierte Sturmbesegelung, insbesondere eine Sturmfock sowie ein Großsegel mit mindestens 2 Reffreihen, mitführen. Wenn das Großsegel mit einer Rollanlage ausgerüstet ist, muss ein unabhängig von der Rollanlage setzbares Try-Segel mitgeführt werden.
- 9.6 Auf Segelfahrzeugen muss ein Schneideapparat für stehendes Gut vorhanden sein.
- 9.7 Zusätzlich zu den nach Regel 7.5. geforderten (Hand-)Lenzpumpen müssen mindestens zwei Schlagpützen sowie geeignetes Material zur Leckbekämpfung an Bord vorhanden sein.
- 9.8 Eine Sicherheitseinweisung für Fahrgäste und Sportbootführerscheinanwärter sowie eine Einführung in die Sicherheitsrolle hat vor jedem Fahrtantritt zu erfolgen und ist zu dokumentieren.

10 Fahrtbereich und Fahrtbeschränkungen

- 10.1 Die Berufsgenossenschaft kann den Fahrtbereich entsprechend dem vorgesehenen Einsatz örtlich begrenzt erteilen und mit einer Wetterklausel versehen soweit dies wegen der Besonderheiten des Fahrzeugs erforderlich ist. Dabei können neben dem vorgesehenen Einsatzzweck insbesondere Alter und Erhaltungszustand, verwendetes Rumpfmateriale und Ermüdungserscheinungen sowie die im vorgesehenen Fahrtgebiet zu erwartenden Wetterbedingungen berücksichtigt werden.
- 10.2 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe a darf der Fahrtbereich die von der jeweiligen Klassifikationsgesellschaft bescheinigte Auslegung des Fahrzeuges nicht überschreiten.

- 10.3 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe b gilt ein maximaler Fahrbereich entsprechend nachfolgender Tabelle:

Bootsart	Entwurfskategorie		
	C max. Windstärke 6 Bft. max. Wellenhöhe 2 m	B max. Windstärke 8 Bft. max. Wellenhöhe 4 m	A max. Windstärke > 8 Bft. max. Wellenhöhe > 4 m
Offen	5 sm	–	–
Teilgedeckt	10 sm	20 sm	–
Gedeckt	35 sm	150 sm	unbeschränkt
Kleinfahrzeug zur Fahrgastbeförderung mit einer Länge von weniger als 8 m	–	6 sm	6 sm
Kleinfahrzeug zur Fahrgastbeförderung mit einer Länge von 8 m und mehr	–	20 sm	20 sm

- 10.4 Die Berufsgenossenschaft legt die höchstzulässige Anzahl der Personen an Bord fest.
- 10.5 Kleinfahrzeuge, die gewerbsmäßig Fahrgäste befördern, dürfen eine Fahrt nicht antreten
- wenn Eisbildung oder bestehendes Eis im Fahrtgebiet vorhergesagt ist,
 - bei stürmischen Winden (ab einer Windstärke von 8 Beaufort) oder Sturmwarnung,
 - bei auflandigem Starkwind mit einer Windstärke von 6 oder 7 Beaufort oder
 - bei einer Sichtweite von weniger als 500 m.
- 10.6 Regel 10.5 Buchstabe d gilt nicht, wenn ein auf der Grundlage der Richtlinie 2014/90/EU zugelassenes und einwandfrei arbeitendes Radargerät vorhanden und außer dem Schiffsführer eine weitere fachkundige Person zur Bedienung des Radargerätes an Bord ist.
- 10.7 Bei ablandigem Starkwind darf der Bereich der windgeschützten Küste nicht verlassen werden. Außerhalb der windgeschützten Küste müssen Kleinfahrzeuge bei aufkommendem Starkwind oder bei Sturm- oder Starkwindwarnungen unverzüglich Landschutz aufsuchen, bei aufkommendem Sturm muss unverzüglich der nächste Hafen angelaufen werden.
- 10.8 Maßgeblich für die Entscheidung des Schiffsführers, eine geplante Fahrt zu unterlassen oder eine schon begonnene Fahrt zu ändern oder abubrechen, sind die vom Deutschen Wetterdienst herausgegebenen Starkwind- und Sturmwarnungen sowie die Eisberichte und Eiskarten des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie.
- 11 Abweichende Regelung und Ausnahmen**
- Die Berufsgenossenschaft kann Ausnahmen zulassen, soweit eine vergleichbare Sicherheit des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. Insbesondere kann für ein Kleinfahrzeug, für das aufgrund seiner geringen Größe oder besonderen Bauart die Anforderungen dieses Kapitels nicht erfüllbar sind, im Einzelfall bestimmt werden, welche Anforderungen erfüllt werden müssen, damit die an Bord befindlichen Personen und andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden.
- 12 Übergangsregelungen**
- 12.1 Für Kleinfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 8 m, die vor dem 30. November 2024 erstmalig in Betrieb genommen worden sind, gilt die Zeugnispflicht und die Pflicht zur Vorführung nach § 9 Absatz 4 ab dem 1. Juni 2025, wenn das Fahrzeug zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung verwendet wird, für alle anderen Fahrzeuge ab dem 1. Juni 2026. Die Regeln 10.5, 10.6, 10.7 und 10.8 bleiben unberührt.
- 12.2 Die Gültigkeit von Zeugnissen, die vor dem 30. November 2024 nach § 14 der See-Sportbootverordnung ausgestellt worden sind, bleibt unberührt. Die Erneuerung eines Zeugnisses nach Satz 1 ist zulässig, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2033. Bis dahin bestimmen sich die Sicherheitsanforderungen nach der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52a der Schiffssicherheitsverordnung 1997 (Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge) vom 25. August 1997 (VkB1. S. 572).

Kapitel 4

Sonderfahrzeuge

1 Bauart und Bauweise

- 1.1 Kapitel 2 Regel 1 Absatz 4 gilt nicht für Sonderfahrzeuge, die am 30. September 2015 über ein gültiges Bau- und Ausrüstungssicherheitszeugnis verfügt haben.
- 1.2 Fahrzeuge nach Absatz 1 müssen in ihrer Bauart und Festigkeit, sowie der Konstruktion der Maschinen und elektrischen Anlagen so beschaffen und ausgestattet sein und sich in einem solchen Erhaltungszustand befinden, dass sie den Beanspruchungen genügen, die der beabsichtigte Verwendungszweck erfordert. Bei Umbauten, die die Festigkeit des Schiffes beeinträchtigen können, ist die genügende Festigkeit des Schiffskörpers durch einen rechnerischen Nachweis zu belegen.

2 Schlepper

Für Schlepper, die auch als Hafenassistenzschlepper eingesetzt werden, gilt:

- 2.1 Fahrstände auf der Brücke müssen so angeordnet und gestaltet sein, dass ein voller Überblick in jeder Manövriersituation durch den Schiffsführer gewährleistet ist. Die Sicht nach voraus und achtern von den Bedienständen für Hauptantriebsanlagen und Winden von der Brücke muss gewährleistet sein.
- 2.2 Die Brücke ist mit einem Tagsicht-Radargerät und einem zusätzlichen Monitor mit Tagsichteigenschaften auszurüsten, wobei der Monitor so anzuordnen ist, dass auch bei Rückwärtsfahrten das Radarbild in Fahrtrichtung zu beobachten ist.
- 2.3 Die in Augenhöhe vorhandenen Front-, Seiten- und Rückfenster des Ruderhauses müssen wegen der Blendfreiheit nach unten eingezogen sein.
- 2.4 Es müssen durch Elektromotoren angetriebene Scheibenwischer für alle in Augenhöhe vorhandenen Ruderhausfenster vorgesehen sein – mit Ausnahme von Fenstern in Türen und verschiebbaren Fenstern an den Seiten.
- 2.5 Hafenassistenzschlepper müssen mit zwei Hauptantriebsanlagen ausgerüstet sein, die einschließlich der Propelleranlage voneinander unabhängig sind. Bei Ausfall einer der beiden Hauptantriebsanlagen muss die zweite ohne Einschränkung manövrierfähig bleiben.
- 2.6 Auf der Brücke müssen alle wichtigen Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen für die Hauptantriebsanlagen, der dazugehörigen Aggregate sowie der sonstigen betriebswichtigen Anlagen installiert sein.
- 2.7 Für die Schleppwinden sind Fahrstände auf der Brücke und für Storewinden auf der Brücke und an Deck vorzusehen. Die Fahrstände sind mit Bedienungs- und Überwachungselementen auszurüsten.
- 2.8 Es müssen zwei unabhängig voneinander wirkende Vorrichtungen vorhanden sein, die das Slippen des Schlepphakens oder die Entriegelung der Schleppwinde ermöglichen. Eine dieser Vorrichtungen muss auch bei Betriebsstörungen funktionsfähig bleiben. Es sind Einrichtungen vorzusehen, um Schlepphaken und Winde von der Brücke und von Deck schnell auszulösen. Sind die Schlepper mit einem hydraulischen Schlepphaken ausgerüstet, genügt ein Auslösesystem. Auslöseelemente für den Schlepphaken müssen auf der Brücke und an Deck angeordnet sein.
- 2.9 Eine Einstiegsportie ist auf jeder Seite in der Verschanzung vorzusehen, damit bei „Mensch-über-Bord“ Hilfe geleistet werden kann.

3 Behördenfahrzeuge

Für Behördenfahrzeuge, für die Zeugnisse beantragt sind, kann die Berufsgenossenschaft Ausnahmen von den nach diesem Teil einzuhaltenden Anforderungen zulassen, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben geboten ist.

4 Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb

- 4.1 Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb mit einer ständigen Besatzung sind hinsichtlich der Vorschriften für Intakt- und Leckstabilität sowie Rettungsmittel wie Fahrzeuge mit Eigenantrieb zu behandeln.
- 4.2 Die GMDSS-Funkausrüstung kann durch ein Handfunksprechgerät mit DSC-Funktion³ ersetzt werden.
- 4.3 Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb sind entsprechend Kapitel V Regel 3.1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen von dessen Regeln 15, 17, 18, 19 mit Ausnahme des Absatz 19.2.1.7 ausgenommen. Kapitel II-1, II-2, III, IV, VI, VII und XI-1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und Abschnitt C.I der Anlage 1 zu dieser Verordnung gelten für Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb nur, soweit die Berufsgenossenschaft im Einzelfall bestimmt, dass diese Anforderungen zu erfüllen sind.

5. Schwimmende Arbeitsgeräte

Bei schwimmenden Arbeitsgeräten bestimmt die Berufsgenossenschaft unter Berücksichtigung von Größe und Verwendungszweck, welche weiteren Anforderungen in Bezug auf Bauausführung, Ausrüstung und Betrieb zu erfüllen sind.

Kapitel 5

Offshore-Servicefahrzeuge

- 1 Offshore-Servicefahrzeuge müssen so gebaut und instandgehalten werden, dass sie hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinen, der Hebezeuge sowie der elektrischen und der Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen den Vorschriften einer anerkannten Organisation entsprechen.
- 2 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart keine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, müssen den Anforderungen des SPS-Code 2008 entsprechen, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist. Bei der Anwendung des SPS-Code 2008 sind die Personen des Offshore-Servicepersonals als Spezialpersonal zu betrachten.
 - 2.1 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart keine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, unterliegen den Besichtigungen, die der SPS-Code 2008 vorgibt.
 - 2.2 Für Offshore-Servicefahrzeuge, die den Anforderungen des SPS-Code 2008 entsprechen müssen, kann die Berufsgenossenschaft abweichende Anforderungen festlegen, wenn diese ein vergleichbares Sicherheitsniveau gewährleisten und die Vorgaben des SPS-Code 2008 aufgrund der Größe oder besonderer Konstruktionsmerkmale des Fahrzeuges nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umsetzbar sind.
- 3 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, müssen den Anforderungen für Frachtfahrzeuge des HSC-Code 2000 entsprechen, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist.
 - 3.1 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, unterliegen den Besichtigungen wie sie der HSC-Code 2000 vorgibt. Für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 m ist die Regel 1.5.1.3. des HSC-Code nicht anzuwenden.
 - 3.2 Zusätzlich zu den unter 3.1 beschriebenen Besichtigungen ist bei Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 24 m mindestens eine Zwischenbesichtigung zur Überprüfung der Sicherheitsausrüstung, Funkanlagen, sonstiger Geräte und Einrichtungen zwischen dem 2. und 3. Jahresdatum des Sicherheitszeugnisses durchzuführen.
 - 3.3 Die Intaktabilität muss den Intaktabilitätsanforderungen des HSC-Code 2000 für Frachtfahrzeuge entsprechen. Bei der Berechnung der in Frage kommenden Beladungszustände sollte ein Gewicht von mindestens 90 kg für jede an Bord befindliche Person berücksichtigt werden. Dieses Gewicht soll lediglich das Körpergewicht sowie die am Körper getragene Kleidung berücksichtigen. Gepäck und durch das Offshore-Personal mitgeführte Verbrauchsstoffe sind gesondert in den dafür an Bord vorgesehenen Räumen zu berücksichtigen.
 - 3.4 Bei der Unterteilung und Leckstabilität von Offshore-Servicefahrzeugen mit einer Länge von 45 m und weniger können folgende Abweichungen angewendet werden:
 - 3.4.1 Die Regel 2.6.7 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Seitenschäden ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich an jedem Punkt entlang des Fahrzeuges anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist ein Schaden jeweils zwischen den wasserdichten Hauptquerschotten anzunehmen. Seine Ausdehnung ist hier vom Kiel bis zum Deck sowie von der Schiffsseite bis zur Mittschiffslinie zu berücksichtigen.
 - 3.4.2 Die Regel 2.6.8.1.2 des HSC-Code 2000 über die Ausdehnung von Heckschäden ist nicht anzuwenden.
 - 3.4.3 Die Regel 2.6.9 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Bodenschäden in durch Aufschlitzen verwundbaren Bereichen ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich an jedem Punkt entlang des Fahrzeuges anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist der Schaden nach 2.6.9 des HSC-Code 2000 nicht anzunehmen.
 - 3.4.4 Die Regel 2.6.10 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Bodenschäden in durch Aufschlitzen nicht verwundbaren Bereichen ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich nach den Vorgaben der Regel 2.6.10.2 des HSC-Code 2000 zu berechnen und anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist der Schaden nach Regel 2.6.10 des HSC-Code 2000 nicht anzunehmen.

- 3.4.5 Die Regel 2.6.11 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ermittlung gleichzeitiger Beschädigungen mehrerer Rümpfe durch ein 7 m breites Hindernis ist, nach Maßgabe der Schadensannahmen zu den Regeln 2.6.9 und 2.6.10 des HSC-Code 2000, nur im vorderen Drittel der Länge L anzuwenden.
- 3.5 Die Abschnitte C und D des Kapitels 7 des HSC-Code 2000 sind nicht anzuwenden. Es gilt Kapitel II-2 Regel 17 des SOLAS-Übereinkommens.
- 3.6 Für die Ausrüstung mit Rettungsmitteln gilt:
1. Die Regeln 8.3.5.1, 8.7.4, 8.7.6, 8.7.7, 8.7.8, 8.7.9, 8.7.10, 8.7.11 und 8.10 des HSC-Code 2000 sind für Fahrzeuge kleiner 30 m nicht anzuwenden.
 2. Bei Fahrtantritt müssen für alle Besatzungsmitglieder, Offshore-Servicepersonal und Spezialpersonal an Bord Eintauchanzüge vorhanden sein.
 3. Offene, beidseitig verwendbare Rettungsflöße nach Anlage 11 des HSC-Code 2000 dürfen nicht eingesetzt werden.
- 3.7 Die vorgeschriebene Ausrüstung in den Bereichen Brandschutz, Rettungsmittel, Verhütung der Meeresverschmutzung, Funk und Navigation muss nach der Richtlinie 2014/90/EU zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Die vorgeschriebene Ausrüstung sowie freiwillige und zusätzliche Ausrüstung nach SOLAS Kapitel V Regel 18.7, die nicht der Richtlinie 2014/90/EU unterliegt, muss durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder eine andere benannte Stelle zugelassen sein.
- 3.8 Offshore-Servicefahrzeuge mit einer Länge von weniger als 30 m, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, sind befreit von der Ausrüstungspflicht mit einer Schallsignalempfangsanlage gemäß HSC Code 2000.
- 3.9 Wird ein Zeugnis für ein vorhandenes Offshore-Servicefahrzeug erneuert, das nach seiner Bauart ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug ist, müssen die Anforderungen der Regel 3 nicht erfüllt werden, soweit das Schiff den für das abgelaufene Zeugnis geltenden Vorschriften und technischen Regeln weiterhin entspricht. Dies gilt nicht, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als ein Jahr vergangen ist.
- 4 Der Bereich, der beim Übersteigen von Offshore-Servicepersonal zum und vom Offshore-Bauwerk gegen dessen Bauteile gedrückt wird, muss so beschaffen und geschützt sein, dass die auftretenden Belastungen ertragen und Kontaktschäden vermieden werden. Es sind die Anforderungen der anerkannten Organisation einzuhalten, deren Überwachung das Schiff nach Regel 1 unterliegt.
- 5 Offshore-Servicepersonal muss eine Sicherheitsschulung entsprechend der einschlägigen Industriestandards absolviert haben und nach seearbeitsrechtlichen Vorschriften seediensstauglich sein.

Kapitel 6

Zeugnismuster

Die Muster folgender Zeugnisse und Bescheinigungen werden nach dieser Verordnung im Verkehrsblatt bekannt gemacht:

1. Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis,
2. Funk-Sicherheitszeugnis,
3. Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe,
4. Übereinstimmungsbescheinigung nach OSV-Richtlinie,
5. Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge,
6. Sicherheitszeugnis für bewegliche Offshore-Bohrplattformen
7. Bescheinigung für Ausnahme von der Zeugnispflicht für Kleinfahrzeuge im Einsatz zu ideellen Zwecken.“

e) Teil 7 wird wie folgt geändert:

- aa) In der Regel 1.2.1 wird das Wort „Bundesmarine“ durch das Wort „Bundeswehr“ ersetzt.
- bb) In der Regel 1.2.4 werden das Komma, die nachfolgenden Wörter „die nicht gewerbsmäßig und ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden“ und das nachfolgende Semikolon gestrichen.
- cc) Regel 1.2.6 wird aufgehoben und Regel 1.2.7 wird Regel 1.2.6.
- dd) In Regel 2.1.5 werden die Wörter „bis zu einer Bruttoreaumzahl von 100“ durch die Wörter „mit einer Länge unter 24 m“ ersetzt.

- ee) Regel 3 wird wie folgt geändert:
- aaa) Der Regel 3.1 wird folgende Regel 3.1 vorangestellt:
 - „3.1 Für alle Schiffe ist ein wirksamer wetterdichter Verschlusszustand Voraussetzung für die Erteilung des Freibordes. Der Verschlusszustand und die Übereinstimmung mit den Regeln dieses Teils sind in einem Verschlussplan zu dokumentieren.“
 - bbb) Die bisherigen Regeln 3.1 und 3.2 werden die Regeln 3.2 und 3.3.
 - ccc) Die bisherige Regel 3.3 wird aufgehoben.
- ff) Regel 4 wird wie folgt geändert:
- aaa) In der Überschrift werden nach dem Wort „Fahrgastschiffe“ die Wörter „und Offshore-Servicefahrzeuge“ angefügt.
 - bbb) Der Wortlaut wird Regel 4.1.
 - ccc) Nach Regel 4.1 wird folgende Regel 4.2 angefügt:
 - „4.2 Für Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind und eine Länge von weniger als 24 m haben, gelten abweichend von den Regeln des HSC-Code 2000 bezüglich der Besichtigungen die Vorgaben der Regel 3.1 in Kapitel 5 des Teil 6 der Anlage 1a.“
- gg) Die Regeln 5.1 und 5.2 werden durch folgende Regeln 5.1 und 5.2 ersetzt:
- „5.1 Die Berufsgenossenschaft erteilt einen Mindestfreibord. Für Fahrzeuge, die ein Freibordzeugnis erhalten, erteilt die Berufsgenossenschaft eine Freibordmarke. Für Schiffe mit einer Freibordlänge von weniger als 18 m wird der Freibord auf Grundlage der Stabilitätsanforderungen sowie der strukturellen Festigkeit des Rumpfes ermittelt. Kapitel III der Anlage I des Freibord-Übereinkommens ist nicht anzuwenden.
 - 5.2 Die Freibordmarke entspricht der Form im Nationalen Freibordzeugnis nach dem Muster entsprechend Regel 9 dieses Teils. Sie ist auf der halben Freibordlänge an beiden Fahrzeugseiten in Kontrastfarbe zum Rumpf permanent anzubringen. Der Mindestfreibord nach Regel 5.1 ist auf halber Schiffslänge an beiden Fahrzeugseiten zu markieren. Die Markierung ist durch einen Strich von 300 mm Breite und 25 mm Höhe, in Kontrastfarbe zum Rumpf vorzunehmen.“
- hh) Regel 6.2 wird wie folgt gefasst:
- „6.2 Erachtet die Berufsgenossenschaft in Anbetracht der geringen Gefahr und der besonderen Bedingungen des Einsatzes des Schiffes die Anwendung bestimmter Vorschriften dieses Teils für unzumutbar oder unnötig, so kann sie einzelne Schiffe, die sich im Verlauf ihres Einsatzes nicht weiter als fünf Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernen oder nur unter eingeschränkten Wetter- und Seegangsverhältnissen betrieben werden, von der Befolgung dieser Vorschriften befreien.“
- ii) Im Anhang zu Teil 7 werden in der Tabelle in der mittleren Spalte der Zeile beginnend mit dem Wort „Mindestfreibord“ die Wörter „5% der Schiffsbreite betragen, jedoch nicht weniger als“ gestrichen und wird nach der Angabe „200 mm“ das Wort „betragen“ eingefügt.
11. Anlage 2 wird wie folgt geändert:
- a) Abschnitt A Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Textziffer (I) wird folgende Nummer (13b.) angefügt:
 - „(13b.) Zeugnis für Polarschiffe nach SOLAS Regel XIV/3 in Verbindung mit dem Polar Code (Entschlüsselung MSC385(94)) BG Verkehr“.
 - bb) Textziffer (II) wird wie folgt geändert:
 - aaa) Nach Nummer (14.) wird folgende Nummer (14a.) eingefügt:
 - „(14a.) Internationales Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP Barge) in Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung nach MARPOL Anlage I Regel 3 Absatz 7 BG Verkehr“.
 - bbb) Nach Nummer (16.) werden die folgenden Nummern (16a.) und (16b.) eingefügt:
 - „(16a.) Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV Regel 5 und 6 BG-Verkehr
 - (16b.) Internationales Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP Barge) in Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV Regel 3 Absatz 2 BG-Verkehr“.
 - ccc) Nach Nummer (17a.) wird folgende Nummer (17b.) eingefügt:
 - „(17b.) Internationales Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP Barge) in Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe nach MARPOL Anlage IV Regel 3 Absatz 4 BG Verkehr“.

- cc) Textziffer (VII) wird wie folgt geändert:
- aaa) In Nummer (24.) werden die Buchstaben c und d aufgehoben.
 - bbb) Nummer (26.) wird aufgehoben.
- b) Abschnitt A Nummer 5 wird wie folgt gefasst:
- „5. Probefahrtbescheinigungen
 - 5.1 Probefahrt ist die durchgeführte Erprobung eines Schiffes auf See vor dessen erster Inbetriebnahme oder Wiederindienststellung nach einem Umbau oder Reparaturen.
 - 5.2 Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation bestimmt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr die Sicherheitsanforderungen für Probefahrten nach Nummer 5.1, soweit sie nicht anders verbindlich festgelegt sind, und macht sie im Verkehrsblatt bekannt.
 - 5.3 Der Eigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, dass auf Probefahrten in den inneren deutschen Gewässern und im deutschen Küstenmeer oder von einem deutschen Hafen zu einem anderen deutschen Hafen eine gültige Probefahrtbescheinigung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation unter Beachtung der Sicherheitsanforderungen für Seeschiffe auf Probefahrten (VkBl. 2021 S. 110) in der jeweiligen Fassung vorhanden ist.
 - 5.4 Dem Eigentümer eines Schiffes, das nicht die Bundesflagge führt, und in den inneren deutschen Gewässern und im deutschen Küstenmeer oder vor einem deutschen Hafen zu einem anderen Hafen eine Probefahrt durchführt, kann auf Antrag und bei Erfüllung der Sicherheitsanforderungen für Seeschiffe unter deutscher Flagge auf Probefahrten eine Probefahrtbescheinigung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ausgestellt werden.“
- c) Abschnitt B wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1.2 wird der Satz 2 aufgehoben.
 - bb) Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Dabei sind Bescheinigungen anerkannter Klassifikationsgesellschaften über das Nichtvorhandensein zinnorganischer Verbindungen (TBT-frei-Bescheinigung) sowie über das Nichtvorhandensein von Cybutryn anzuerkennen.“
12. Der Anhang zu Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anhang
zu Anlage 1 (Wattfahrt)

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Dieser Anhang gilt für neue Fahrgastschiffe in der Wattfahrt unabhängig von der Länge und von der Bruttoreaumzahl.

(2) Für Fahrgastschiffe nach Absatz 1 gelten die Vorschriften der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1180 (ABl. L 184 vom 11.7.2022, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, soweit nicht in diesem Anhang etwas Abweichendes vorgesehen ist.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Anhangs ist

1. **Neues Fahrgastschiff:** ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem 1. Juli 1998 gelegt worden ist oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befand; der Ausdruck „entsprechender Bauzustand“ bezeichnet den Zustand, der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes oder Fahrzeuges erkennen lässt und in dem die Montage des Schiffes unter Verwendung von mindestens 50 t oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
2. **Inlandfahrt:** eine Fahrt in Seegebieten von einem deutschen Hafen zu demselben oder einem anderen deutschen Hafen;
3. **Wattfahrt:** die Inlandfahrt auf den Watten der Nordsee, auf denen hoher Seegang ausgeschlossen ist; sie umfasst folgende Gebiete:
 - a) die Ems bis Borkum,
 - b) das Wattenmeer zwischen dem ostfriesischen Festland von Knock bis Schillighörn und den ostfriesischen Inseln,

- c) die Jade bis zur Verbindungslinie Minsener Oog – Langwarden,
 - d) die Meldorfer Bucht und das Gebiet zwischen Büsum, Blauortsand, Tertiussand, Trischen und dem Hohen Ufer von Dieksand,
 - e) das Wattenmeer von St. Peter Ording nach Friedrichskoog mit der Verbindungslinie Leuchtfeuer St. Peter Ording und dem Blauortsand als seewärtige Begrenzung,
 - f) das Wattenmeer zwischen der Westküste Schleswig-Holsteins von Westerhever Sand bis zum Hindenburgdamm und den vorgelagerten Inseln,
 - g) das Wattenmeer zwischen dem Festland von Hindenburgdamm bis zur deutschen Grenze
- (2) Ferner sind die in der Richtlinie 2009/45/EG festgelegten Begriffsbestimmungen anzuwenden.

§ 3

Besichtigung und Zeugniserteilung

(1) Fahrgastschiffe in der Wattfahrt werden nach Maßgabe der Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG besichtigt.

(2) Fahrgastschiffe in der Wattfahrt erhalten Zeugnisse nach Maßgabe der Richtlinie 2009/45/EG unter Darstellung des besonderen Sicherheitsstandards im Anhang des Zeugnisses einschließlich des begrenzten Fahrtbereichs.

§ 4

Fahrtbeschränkung

Für Fahrgastschiffe in der Wattfahrt, deren Kiel am oder nach 30. November 2024 gelegt wurde, gilt:

1. Bei Orkan mit einer Windstärke von 12 Beaufort dürfen sie die Fahrt nicht antreten;
2. Bei aufkommendem Orkan muss unverzüglich der nächste sichere Hafen angelaufen werden.

Maßgeblich für die Entscheidung des Schiffsführers eines Fahrgastschiffs in der Wattfahrt, eine geplante Fahrt zu unterlassen oder eine schon begonnene Fahrt entsprechend den Vorschriften dieses Teils zu ändern, sind die vom Deutschen Wetterdienst herausgegebenen Sturmwarnungen. Nummer 1 und 2 gelten nicht, wenn der Schiffsführer sich für das Abwettern entscheidet.

§ 5

Sicherheitsstandard

(1) Dieser Anhang bestimmt einen besonderen Sicherheitsstandard, dessen Regeln aufeinander abgestimmt sind. Daher kann der besondere Sicherheitsstandard nur gewährt werden, wenn die Regeln des Anhangs vollständig angewendet werden.

(2) Der Aufbau des Anhangs folgt in der Nummerierung dem Anhang I der Richtlinie des Rates 2009/45/EG.

Zu Anhang I

Zu Abschnitt 1

Sicherheitsanforderungen an neue in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe, deren Kiel vor dem 19. September 2021 gelegt wurde oder die sich vor diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden.

Zu Kapitel II-1 Bauart der Schiffe

Zu Teil B Intakstabilität, Unterteilung und Leckstabilität

Zu Teil B-1 Am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaute Schiffe – Option der Anwendung der EntschlieÙung MSC.216(82)

Für Schiffe der Klassen B, C und D, deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2009 und vor dem 19. September 2021 gelegt wurde, oder die sich an diesem Tag in einem entsprechenden Bauzustand befanden, gelten die Anforderungen in Teil B-2 unter Berücksichtigung des besonderen Sicherheitsstandards dieses Anhangs zu Teil B-2 oder alternativ die entsprechenden Bestimmungen in Kapitel II-1, Teil B des SOLAS-Übereinkommens in der in Anhang 2 der EntschlieÙung MSC.216(82) festgelegten Form

Zu Teil B-2 vor dem 1. Januar 2009 gebaute Schiffe
Zu 1 Bestimmung der Intaktstabilität (Stabilität des unbeschädigten Schiffes)

Für Fahrgastschiffe mit einer Länge von 15 m oder mehr gilt:

Sie müssen in allen in Frage kommenden Beladungszuständen nach Maßgabe der Nummer 3 dieser Regel folgenden Stabilitätskriterien nach Korrektur des Einflusses freier Oberflächen in Bezug auf Flüssigkeiten in Tanks gemäß den Annahmen des Absatzes 3.3 der Entschließung A.749(18) in der geänderten Fassung oder gleichwertigen Annahmen entsprechen.

1. Statische Kriterien

- a) Die Fläche unter der Hebelarmkurve bis 15° darf nicht kleiner sein als 0,070 mrad, wenn der maximale Hebelarm bei 15° liegt, und die Fläche darf nicht kleiner sein als 0,055 mrad bis 30°, wenn der maximale Hebelarm bei 30° oder einem größeren Winkel liegt. Liegt der maximale Hebelarm zwischen 15° und 30°, so ist die geforderte Fläche $A\varphi_{\max}$ in mrad bis zum Winkel, bei dem der maximale Hebelarm auftritt, nach folgender Formel durch lineare Interpolation zu ermitteln:

$$A\varphi_{\max} = 0,055 + 0,001 (30^\circ - \varphi_{\max}^1) \text{ mrad}$$

- b) Die Fläche unter der Hebelarmkurve zwischen den Winkeln 30° und 40° oder zwischen 30° und φ_r^2 darf nicht kleiner sein als 0,030 mrad.
 c) Bei einem Winkel von 30° muss der Hebelarm mindestens 0,20 m groß sein.
 d) Der maximale Hebelarm darf nicht bei einem Winkel auftreten, der kleiner als 15° ist.
 e) Der anfängliche Wert der Stabilität (G'M) unter Berücksichtigung der freien Flüssigkeitsoberflächen darf nicht kleiner sein als 0,15 m.
 f) Unter Einfluss des maximalen Fahrgastmomentes darf das Schiff nicht mehr als 10° krängen. Das maximale Fahrgastmoment muss nicht notwendigerweise mit der maximalen Anzahl an Fahrgästen auftreten.

Die Verteilung der auf einer Seite zusammen drängenden Fahrgäste ist mit 4 Personen/m² anzunehmen.

Das Gewicht eines Fahrgastes ist mit 0,075 t anzunehmen und das Handgepäck pro Fahrgast ist mit 0,005 t anzusetzen.

- g) Bei der Fahrt im Drehkreis und unter Einwirkung des unter Buchstabe f berechneten Fahrgastmomentes darf das Schiff nicht mehr als 12° krängen. Das Zentrifugalmoment im Drehkreis ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$M_{DR} = 0,02 (V_0^2/L_{WL}) * D * (KG' - T/2)$$

mit M_{DR} krängendes Zentrifugalmoment im Drehkreis [tm]

V_0 Dienstgeschwindigkeit [m/s]

D Displacement [t]

KG' Höhengeschwerpunkt über Basis unter Berücksichtigung der freien Flüssigkeitsoberflächen [m]

L_{WL} Länge in der Wasserlinie [m]

T Tiefgang auf halber Schiffslänge [m]

2. Windkriterium

- a) Unter einem seitlichen Winddruck von 0,08 t/m² darf der Neigungswinkel des Schiffes nicht überschritten werden, bei dem der Restfreibord bis zum Schottendeck auf der eintauchenden Seite kleiner als 10 % des vorhandenen Freibords in der aufrechten Lage wird. Dieser Winkel darf nicht größer als 12° werden.

¹ φ_{\max} ist der Winkel, bei dem die Hebelarmkurve das Maximum erreicht.

² φ_r ist der Winkel, bei dem die erste ungeschützte Öffnung zu Wasser kommt.

- b) Der statische Neigungswinkel infolge seitlichen Winddruckes ergibt sich aus dem Schnittpunkt der Kurve des aufrichtenden mit der Kurve des krängenden Hebelarmes. Das krängende Moment aufgrund von Seitenwind ist nach der folgenden Formel zu berechnen:

$$h_{KW} = 0,08 * A/D * (l_w + T/2) * \cos(\varphi)$$

mit h_{KW} krängender Hebelarm infolge seitlichen Winddruckes bei einem Neigungswinkel φ [m]

A Überwasserlateralfäche [m²]

D Displacement [t]

l_w Abstand des Schwerpunktes der Fläche A von der Basis [m]

T Tiefgang auf halber Schiffslänge [m]

φ jeweiliger Neigungswinkel [°]

- c) Für Schiffe über 12 m Breite ist nachzuweisen, dass bei dynamischer Einwirkung des Winddruckes rechteckige Fenster oder andere ungeschützte Öffnungen nicht eintauchen.
3. Die folgenden Beladungszustände sind in Bezug auf Stabilität zu berechnen:
- Schiff in Ballastfahrt ohne Fahrgäste mit vollen Vorräten (Abfahrt)
 - Schiff in Ballastfahrt ohne Fahrgäste mit 10 % der Vorräte (Ankunft)
 - Schiff mit der maximalen Anzahl an Personen und vollen Vorräten (Abfahrt)
 - Schiff mit der maximalen Anzahl an Fahrgäste und 10 % der Vorräte (Ankunft) Die Hebelarmkurven sind mit freiem Trimm und freier Tiefertauchung zu berechnen. Das Gewicht eines Fahrgastes ist mit 0,075 t anzunehmen, und das Handgepäck pro Fahrgast ist mit 0,005 t anzusetzen. Bei Schiffen im Fährverkehr ist außer dem pro Fahrgast mit 0,020 t Gepäck zu rechnen.
 - Schiff mit der maximalen Anzahl an Personen und Frachtzuladung (Abfahrt), soweit vorhanden.
 - Schiff mit der maximalen Anzahl an Personen und Frachtzuladung (Ankunft), soweit vorhanden.

Zu 2 Wasserdichte Unterteilung

Zu 3 Flutbare Länge

Zu 4 Zulässige Länge der Abteilungen

Zu 5 Flutbarkeit

Wird die Regel 8.4.5 (verringerte Schadensausdehnung) angewendet, kann für den betreffenden Bereich des Schiffes der nächsthöhere Abteilungs-faktor für die Berechnung der Schottenkurve angewendet werden. Grundlage ist der nach Regel 6 erforderliche Abteilungs-faktor.

Zu 7 Sondervorschriften für die Unterteilung von Schiffen

Wird die Regel 8.4.5 (verringerte Schadensausdehnung) angewendet, kann für den betreffenden Bereich des Schiffes der nächsthöhere Abteilungs-faktor für die Berechnung der Schottenkurve angewendet werden. Grundlage ist der nach Regel 6 erforderliche Abteilungs-faktor.

Zu 7.3 Eine Berechnung der Schottenkurve unter Inanspruchnahme von Nischen ist nicht zulässig.

Zu 8 Stabilität beschädigter Schiffe

Zu 8.2.3.3 Bei Anwendung der Regel 8.4.5 (verringerte Schadensausdehnung) ist der Winddruck nach folgender Formel zu ermitteln:

$$GZ \text{ (Meter)} = (\text{Krängungsmoment/Verdrängung}) + 0,10$$

Der aufrichtende Hebelarm darf bei Anwendung der Regel 8.4.5 nicht weniger als 0,15 m betragen.

Zusätzlich gelten folgende Regeln:

- 8.4.5 Die Ausdehnung des Schadens kann für einen Teilbereich der Schiffslänge oder über die ganze Schiffslänge abweichend von den Absätzen 4.2 und 4.3 bei Anordnung eines Doppelbodens in den genannten Teilbereichen oder über die gesamte Schiffslänge mit einer Mindesthöhe von 0,60 m, getrennt nach Boden und Seiten, wie folgt angenommen werden:
1. In den Schiffsseiten
 - a) Querausdehnung (gemessen in Höhe der obersten Schottenladelinie von Mallkante Außenhaut rechtwinklig zur Mittellinie): eine Entfernung von 1,00 m;
 - b) Senkrechte Ausdehnung: von der Grundlinie aufwärts unbegrenzt.
 2. Im Schiffsboden
 - a) Querausdehnung (gemessen in Höhe der obersten Schottenladelinie von Mallkante Außenhaut rechtwinklig zur Mittellinie): eine Entfernung von einem Fünftel der Breite des Schiffes, mindestens aber 3,00 m;
 - b) Senkrechte Ausdehnung: von der Grundlinie aufwärts bis 0,60 m Höhe.
- 8.4.6 Für den Fall, dass die Ausdehnung des Schadens nach Regel 8.4.5 bemessen wird, gilt für den Bereich des Schiffes, in dem Regel 8.4.5 angewendet wird, mindestens der Zwei-Abteilungsstatus. Die unter Kapitel II-1 Teil A Absatz 1.8 definierte Tauchgrenze muss mindestens 100 mm unterhalb Oberkante Schottendeck an der Seite des Schiffes verlaufen.
- 8.4.7 Gesellschaftsräume unter dem Schottendeck, welche den Anforderungen der Regel 8.4.5 entsprechen, müssen mindestens zwei Fluchtwege haben, von denen mindestens einer nicht durch wasserdichte Türen führt. Die Fluchtwege müssen an gegenüberliegenden Enden des Raumes angeordnet sein. Die maximale Entfernung zu einem der Fluchtwege darf 8 m nicht überschreiten. Eine wasserdichte Tür, welche einen der Fluchtwege bildet, muss mindestens 0,90 m breit sein. Die Breite der Treppen muss den Anforderungen von Regel II-2/B/6.1.5b genügen, wobei die geforderte Gesamtbreite gleichmäßig auf die im Raum vorhandenen Treppen aufzuteilen ist.
- 8.4.8 Für den Fall, dass die Ausdehnung des Schadens nach Regel 8.4.5 bemessen wird, darf die Anzahl der Fahrgäste, die in Salons im Bereich der Anwendung der verringerten Schadensausdehnung unter dem Schottendeck befördert werden, nicht mehr als 500 Personen betragen.

Zu 10 Doppelböden

Zusätzlich gelten folgende Regeln:

- 10.9 Fahrgastschiffe mit weniger als 50 m Länge und einem Unterteilungsfaktor von 1,0 sind von dem Einbau eines Doppelbodens befreit, wenn die Berechnung der Endschwimmlage in je dem Leckfall mindestens eine Tauchgrenze von 114 mm (1,5 x 76 mm) nachweist. Fahrgastschiffe mit einem Unterteilungsfaktor von höchstens 0,5 sind von dem Einbau eines Doppelbodens befreit.
- 10.10 Fahrgastschiffe mit einer Länge von 50 m oder mehr müssen mit einem Doppelboden versehen sein, wenn der Abteilungsfaktor größer als 0,5 ist. Der Doppelboden muss sich bei Schiffen mit achtern angeordnetem Maschinenraum mindestens vom Maschinenraumfrontschott bis an das Vorpiekschott erstrecken oder möglichst nahe herangeführt werden.
- 10.11 Wird die Regel 8.4.5 vollständig oder teilweise angewendet, ist für diese Bereiche ein Doppelboden vorzusehen.

Zu 13 Öffnungen in wasserdichten Schotten

Zu 13.5.4 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Bei Anwendung der Regel 8.4.5 gilt: Die Anordnung der wasserdichten Türen und ihrer Steuerungen muss derart sein, dass der Betrieb der wasserdichten Türen außerhalb des beschädigten Bereichs des Schiffes nicht beeinträchtigt wird, wenn das Schiff eine Beschädigung innerhalb des Leckbereichs von 1,00 m von Mallkante Außenhaut erleidet, wobei dieser Abstand in Höhe der obersten Schottenladelinie rechtwinklig zur Mittelschiffsebene gemessen wird.

Zu 13.7.1.2.2 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Bei Anwendung der Regel 8.4.5 gilt: Die Tür muss sich oberhalb des Doppelbodens und außerhalb des Leckbereichs von 1,00 m befinden.

Zu 13.9.3 Zusätzlich gelten folgende Regeln:

Sind zwei benachbarte wasserdichte Abteilungen durch eine wasserdichte Tür in einem wasserdichten Schott begehbar und dient diese wasserdichte Tür als Sekundär-Fluchtweg aus einem Salon oder sonstigen für Fahrgäste vorgesehenen Räumen, so wird das Offenbleiben als unbedingt notwendig angesehen. Eine solche wasserdichte Tür muss in

den Stabilitätsunterlagen des Schiffes deutlich angegeben sein und muss jederzeit geschlossen werden können. Die Abteilungslängen dürfen für die Abteilungen, die an diese wasserdichte Tür angrenzen, die maximalen flutbaren Längen nach den Regeln 2 bis 5 unter Verwendung eines kleineren als in Regel 6 erforderlichen Abteilungsfaktors nicht überschreiten.

Zu 17-1 Wasserdichtigkeit von Ro-Ro-Deck (Schottendeck) bis zu den unten liegenden Räumen

Zu 17-1.1.1 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Absatz 1.1 ist auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe nicht anzuwenden wenn die Höhe des Ro-Ro-Decks oberhalb der Wasserlinie mit den Niedergängen in das Schiff nicht niedriger als 3,00 m ist.

Zu Teil C Maschinenanlagen

Zu 3 Lenzpumpenanlagen

Zu 3.2.9 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Bei Anwendung der Regel B/8.4.5 gilt: Wenn das Rohr in irgendeinem Teil des Schiffes näher als 1,00 m, gemessen in Höhe der obersten Schottenladelinie rechtwinklig zur Mittelschiffsebene, an der Schiffsseite oder in einem Rohrtunnel verlegt ist, muss es in der Abteilung, in der sich der Lenzsauger befindet, mit einem Rückschlagventil versehen sein.

Zu 3.2.10 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Bei Anwendung der Regel B/8.4.5 gilt: Außerdem darf die Beschädigung einer Pumpe oder ihres Anschlussrohrs zur Hauptlenzleitung, wenn sich beide in geringerem Abstand als 1,00 m von der Außenhaut befinden, das Lenzsystem nicht außer Betrieb setzen.

Zu Teil D Elektrische Anlagen

Zu 3 Notstromquelle

Zu 3.1 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Die Unterbringung der unabhängigen Notstromquelle mit einer Notschalttafel ist unterhalb des Schottendecks möglich, wenn eine zweite redundante Notstromtafel vorhanden ist. Beide Notschalttafeln sind in getrennten Abteilungen hinsichtlich Brandschutz und Leckstabilität unterzubringen, wenn eine zweite Notschalttafel vorhanden ist und der Betrieb der Notstromquelle unter allen Umständen (auch in Leckfällen) möglich ist.

Zu Kapitel II-2 Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Zu Teil B Brandschutzmaßnahmen

Zu 6 Fluchtwege

Gesellschaftsräume unter dem Schottendeck, welche den Anforderungen der Regel II-1/B/8.4.5 entsprechen, müssen mindestens zwei Fluchtwege haben, von denen mindestens einer nicht durch wasserdichte Türen führt. Die Fluchtwege müssen an gegenüberliegenden Enden des Raumes angeordnet sein. Die maximale Entfernung zu einem der Fluchtwege darf 8 m nicht überschreiten. Eine wasserdichte Tür, welche einen der Fluchtwege bildet, muss mindestens 0,90 m breit sein. Die Breite der Treppe muss den Anforderungen von Regel 6.1.5.a genügen, wobei die geforderte Gesamtbreite gleichmäßig auf die im Raum vorhandenen Treppen aufzuteilen ist.

Zu 6.1.1 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Werden für die Beurteilung von Treppen, Leitern, Flure und Türen Annahmen für die Unwirksamkeit durch Beschädigung bei Kollision getroffen, so wird die Schadensausdehnung mit 1,00 m (gemessen in Höhe der obersten Schottenladelinie von Mallkante Außenhaut rechtwinklig zur Mittellinie) angenommen, sofern sich der betrachtete Punkt mindestens 0,60 m über Basis befindet.

Zu 6.1.5 Diese Regel gilt ohne 6.1.5a für Schiffe ab einer Länge von 24 m mit folgendem Zusatz:

Abhängig von der Anordnung der Einbootungsstationen, der Anzahl der Decks, der Anordnung der Feuerzonen, der Lage und Anzahl der Fluchtwege sowie dem Evakuierungskonzept auf Basis der MSC-Rundschreiben 1166 (Richtlinien für eine vereinfachte Evakuierungsanalyse für Hochgeschwindigkeits-Fahrgastschiffe) und 1238 (Richtlinien für Evakuierungsanalysen für neue und vorhandene Fahrgastschiffe) (VkBl. 2011 S. 711) kann auf einen entsprechend den Absätzen 6.1.1 und 6.1.2 geforderten Treppenschacht verzichtet werden.

6.1.5.5 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Die Treppenvorflächen auf jeder Decksebene müssen eine Grundfläche von mindestens 2 m² haben und müssen, wenn sie für mehr als 80 Personen vorgesehen sind, für jeweils weitere 40 Personen 1 m² größer sein, brauchen jedoch insgesamt nicht größer als 10 m² zu sein, mit Ausnahme derjenigen Treppenvorflächen, bei denen ein unmittelbarer Zugang von Gesellschaftsräumen zum Treppenschacht besteht.

Zu 6-1 Fluchtwege auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen

Zu 6-1.3 Die Evakuierungsuntersuchung ist in Anlehnung an die vorläufigen Richtlinien für Evakuierungsanalysen für Hochgeschwindigkeits-Fahrgastschiffe (MSC Circ. 1001), in der jeweils geltenden Fassung, mit einer Evakuierungszeit von maximal 30 min durchzuführen.

Zu Abschnitt 2

Sicherheitsanforderungen an neue in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe, deren Kiel am oder nach dem 19. September 2021 gelegt wird oder wurde oder die sich vor diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden

Zu Kapitel II-1 Bauart der Schiffe**Zu Teil B Intaktabilität, Unterteilung und Leckstabilität**

Es gelten die Anforderungen der einschlägigen Bestimmungen des Kapitels II-1 Teile B bis B-4 des SOLAS-Übereinkommens soweit nicht nachfolgend etwas Abweichendes bestimmt ist:

Der in Teil B-1, Regel 6.2.3 des SOLAS-Übereinkommens zu berechnende Unterteilungsfaktor R für Fahrgastschiffe wird als 0,95 R festgesetzt.

13. In § 3 Absatz 3 Nummer 4, in Anlage 1 Unterabschnitt B.II Nummer 3.4 Satz 2 und Nummer 7 sowie Unterabschnitt C.I.4 Nummer 3 Satz 3, in Anlage 2 Abschnitt A Nummer 3 und Nummer 5 Satz 2 sowie Abschnitt B Nummer 1.3, 3.3 Satz 1 und Nummer 3.7 Satz 1, in Anlage 3 Abschnitt A Nummer 4.2 Satz 1 Buchstabe b und Nummer 6, Abschnitt B Nummer 1.1.3 Satz 2, Nummer 1.1.4, 1.2.5 Satz 2 und Nummer 4 Satz 2 sowie Abschnitt C Nummer 2.2.1 Satz 1 und 2 werden jeweils die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ ersetzt.

Artikel 2

Folgeänderungen

(1) Anhang III § 6.02 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 2032), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 23. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 253) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Kompass auf Magnet-Basis und Steuerkurstransmitter auf Magnet-Basis müssen

- a) vor dem Einbau von der zuständigen Behörde geprüft sein; dies ist nicht erforderlich für Kompass oder Steuerkurstransmitter, die nach Abschnitt D Nummer 10 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz zugelassen sind,
- b) entsprechend den technischen Bestimmungen nach Anlage 1 Teil 2 an Bord eingebaut sein und
- c) vor Inbetriebnahme sowie spätestens bei jeder Verlängerung der Fahrttauglichkeitsbescheinigung reguliert werden; der Nachweis der Regulierung ist in Form einer Deviationstabelle mitzuführen.

Die maximale Deviation darf nach der Regulierung nicht mehr als 6 Grad betragen.“

2. Nummer 5 wird aufgehoben.

(2) Die See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe zu Abschnitt 4 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 4

Gewerbsmäßige Folgenutzung im Inland“.

- b) Die Angabe zu § 19 wird wie folgt gefasst:

„§ 19 Gewerbsmäßige Folgenutzung im Ausland“.

- c) Die Angabe zu Anlage 4 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 4 Besetzung bei gewerbsmäßiger Folgenutzung (§ 15 Abs. 2)“.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„(1) Diese Verordnung gilt für Sportboote und Wassermotorräder, die der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90; L 297 vom 13.11.2015, S. 9) unterliegen und unbeschadet des § 14, im Bereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen und der seewärts angrenzenden Gewässer des deutschen Küstenmeeres.“

- (2) Diese Verordnung gilt außerdem für die in Absatz 1 genannten Wasserfahrzeuge, die die Bundesflagge führen und ihren ständigen Liegeplatz im Ausland haben.“
- b) In Absatz 4 wird das Wort „Sportboote“ durch das Wort „Wasserfahrzeuge“ ersetzt.
3. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. Sportboote
Wasserfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90; L 297 vom 13.11.2015, S. 9), die zu Sport- und Freizeitzwecken bestimmt sind,“.
- b) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:
- „2. Sport- und Freizeitzwecke
die nicht gewerbsmäßige Nutzung eines Wasserfahrzeugs zu wassersportlichen Aktivitäten, zur Fortbewegung, zur Erholung oder zum Vergnügen an Bord; Sport- und Freizeitzwecke liegen nicht vor bei kulturellen, politischen, religiösen, wissenschaftlichen, künstlerischen, wohltätigen und humanitären Aktivitäten oder vergleichbaren ideellen Zwecken,“.
- c) Die bisherigen Nummern 2 bis 5 werden die Nummern 3 bis 6.
- d) Die bisherige Nummer 6 wird durch die folgenden Nummern 7 und 8 ersetzt:
- „7. gewerbsmäßige Nutzung
die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angebotene Beförderung von Personen oder Ladung gegen Entgelt oder die Erbringung von Dienstleistungen gegen Entgelt einschließlich der Sportausbildung, ohne Vermietung zu sein; eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich,
8. Sportausbildung
die Ausbildung zum Führen von Sportbooten auf Grundlage eines schriftlichen Lehrprogramms, insbesondere zum Erwerb des Sportbootführerschein nach der Sportbootführerscheinverordnung oder eines Befähigungsnachweises nach der Sportseeschifferscheinverordnung,“.
- e) Die bisherigen Nummern 7 und 8 werden die Nummern 9 und 10.
4. In der Überschrift des Abschnitt 4 werden die Wörter „Nutzung von Sportbooten“ durch das Wort „Folgenutzung“ ersetzt.
5. Die §§ 14 und 15 werden wie folgt gefasst:

„§ 14

Sicherheitszeugnis

(1) Ein Wasserfahrzeug, das zu Sport- und Freizeitzwecken gebaut oder gewidmet wurde, unterliegt den Bestimmungen der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023) in der jeweilig geltenden Fassung, sobald es gewerbsmäßig genutzt wird.

(2) Abweichend von Absatz 1 gilt für Wasserfahrzeuge im Sinne des § 14 Absatz 1 im Fall der Überlassung einer Koje oder Kabine gegen Entgelt zu Sport und Freizeitzwecken (Kojencharterboote) und für Wasserfahrzeuge, die mit Gestellung eines Bootsführers oder einer Besatzung gegen Entgelt zu Sport- und Freizeitzwecken überlassen oder die in der Sportausbildung eingesetzt werden, Regel 10.3 in Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung nicht.

§ 15

Fahrerlaubnis

(1) Wer ein Wasserfahrzeug im Sinne des § 14 Absatz 2 führt, bedarf einer Fahrerlaubnis sowie eines für die Funkstelle ausreichenden gültigen Funkzeugnisses. Wird das Wasserfahrzeug in den Küstengewässern und Binnenwasserstraßen, die zugleich Seeschiffahrtsstraßen sind, eingesetzt, ist die Fahrerlaubnis durch Vorlage des Sportküstenschifferscheins im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 der Sportseeschifferscheinverordnung nachzuweisen. Wird das Wasserfahrzeug in den küstennahen Seegewässern eingesetzt, ist die Fahrerlaubnis durch den Sportseeschifferschein im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 der Sportseeschifferscheinverordnung nachzuweisen, bei Einsatz des Wasserfahrzeugs in der weltweiten Fahrt durch den Sporthochseeschifferschein im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 der Sportseeschifferscheinverordnung. Der Nachweis des für die Funkstelle ausreichenden gültigen Funkzeugnisses bestimmt sich nach § 1 Absatz 7 der Sportseeschifferscheinverordnung.

(2) Im Einzelfall kann die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt abweichend von Absatz 1 Satz 2 auf Antrag des Bootsführers einen Sportbootführerschein für den Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung vom 3. Mai 2017 (BGBl. I S. 1016), in der jeweils geltenden Fassung als ausreichenden Nachweis der Fahrerlaubnis bei Einsatz des Sportbootes bis zu 300 Meter Abstand vom Ufer anerkennen, wenn die örtlichen Verhältnisse der Gewässer, das zu führende Wasserfahrzeug und die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt dies gestatten. Hierüber ist eine entsprechende Bescheinigung auszustellen. Die Bescheinigung ist beim Führen des Wasserfahrzeugs mitzuführen und den zur Kontrolle befugten Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(3) Der Bootsführer eines Wasserfahrzeugs im Sinne des § 14 Absatz 2 muss dafür sorgen, dass dieses entsprechend seiner Antriebsart mindestens die sich aus der Anlage 4 ergebende Besetzung mit Inhabern von Fahrerlaubnissen nach Absatz 1 hat.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend für Wasserfahrzeuge mit einem Sicherheitszeugnis, das vor dem 30. November 2024 nach § 14 der See-Sportbootverordnung ausgestellt worden ist, auch wenn das Sicherheitszeugnis nach dem 30. November 2024 erneuert wird.“

6. In § 16 Absatz 1 Nummer 4 Buchstaben e, f und h wird jeweils das Wort „Sportboot“ durch das Wort „Wasserfahrzeug“ ersetzt.

7. § 19 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird das Wort „Nutzung“ durch das Wort „Folgenutzung“ ersetzt.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für ein Wasserfahrzeug unter deutscher Flagge, das zu Sport- und Freizeit Zwecken gebaut oder gewidmet wurde, gilt § 14 auch im Fall der gewerbsmäßigen Nutzung im Ausland.“

c) In Absatz 2 wird das Wort „Sportboot“ durch die Wörter „dem § 14 Absatz 2 entsprechendes Wasserfahrzeug“ ersetzt.

8. In der Anlage 4 werden ersetzt:

a) Jeweils das Wort „Sportbooten“ durch das Wort „Wasserfahrzeugen“,

b) Jeweils das Wort „Sportbootes“ durch das Wort „Wasserfahrzeuges“,

c) Jeweils das Wort „Sportboote“ durch das Wort „Wasserfahrzeuge“.

(3) Abschnitt 5 der Anlage der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vom 28. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4744), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. September 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 286) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 3 der Vorbemerkung wird wie folgt gefasst:

„3. Befreiung von Gebühren und Auslagen

a) Soweit Kosten für ärztliche Untersuchungen zur Erteilung eines Seediensttauglichkeitszeugnisses oder Kosten der Untersuchungen für jugendliche Besatzungsmitglieder von der Berufsgenossenschaft oder vom Bund getragen werden, ist die zu untersuchende Person von der Entrichtung von Gebühren und Auslagen befreit.

b) Für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für Schiffe im Sinne des § 6 Absatz 1a Satz 1 Nummer 2 der Schiffssicherheitsverordnung werden keine Gebühren nach den Nummern 0303 und 0304 erhoben.“

2. Nummer I Bereich „D. Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse und Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe, Spezialschiffe, Spezialschiffe und Sonderfahrzeuge nach der Schiffssicherheitsverordnung“ wird wie folgt gefasst:

„D. Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse und Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe, Spezialschiffe und Sonderfahrzeuge nach der Schiffssicherheitsverordnung			
0301	Erteilung eines Sicherheitszeugnisses vor Indienststellung des Schiffes einschließlich der Bestätigung für die durchzuführenden jährlichen und/oder regelmäßigen Besichtigungen für Fahrzeuge mit einer Schiffslänge größer 8 m	§ 9 Absatz 3 SchSV	1 356
0302	Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für vorhandene Schiffe einschließlich der Bestätigung für die durchzuführenden jährlichen und/oder regelmäßigen Besichtigungen für Fahrzeuge mit einer Schiffslänge größer 8 m	§ 9 Absatz 3 SchSV	1 077

0303	Erteilung eines Sicherheitszeugnisses vor Indienststellung des Schiffes einschließlich der Bestätigung der Zwischenbesichtigung für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von 3,60 m bis 8 m	§ 9 Absatz 3 SchSV	749
0304	Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für vorhandene Schiffe einschließlich der Bestätigung der Zwischenbesichtigung für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von 3,60 m bis 8 m	§ 9 Absatz 3 SchSV	530“.

3. Nummer I Bereich „J Sonstige individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen 1974/88, der Schiffssicherheitsverordnung“ wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummer 0803 wird aufgehoben.
- b) Die bisherigen Nummern 0804 bis 0813 werden die Nummern 0803 bis 0812.

4. Nummer II Bereich „D. Internationale Zeugnisse über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser oder über ein Bewuchsschutzsystem“ wird wie folgt gefasst:

Nummer	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
„D. Internationale Zeugnisse über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser oder über ein Bewuchsschutzsystem			
2301	Erteilung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV Regel 5 und 6 (ISPP-Zeugnis) oder über ein Bewuchsschutzsystem nach Anlage 4 Regel 2 des AFS-Übereinkommens bzw. nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003 (IAFS-Zeugnis) vor Indienststellung des Schiffes	§ 9 Absatz 1 und 3 Nummer 1, § 3 Absatz 3 Nummer 2, Anlage 2 Abschnitt A. 1. II. Nummer 16a SchSV i. V. m. MARPOL Anlage IV Regel 5 und 6 oder Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer 27 a) aa) SchSV i. V. m. Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003 oder Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer 27 a) bb) SchSV i. V. m. Anlage 4 Regel 2 des AFS-Übereinkommens	299
2302	Erteilung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV Regel 5 und 6 (ISPP-Zeugnis) oder über ein Bewuchsschutzsystem nach Anlage 4 Regel 2 des IAFS-Übereinkommens bzw. nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003 (IAFS-Zeugnis) für vorhandene Schiffe	§ 9 Absatz 1 und 3 Nummer 1, Anlage 2 Abschnitt A. 1. II. Nummer 16a SchSV i. V. m. MARPOL Anlage IV Regel 5 und 6 oder Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer 27 a) aa) SchSV i. V. m. Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003 oder Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer 27 a) bb) SchSV i. V. m. Anlage 4 Regel 2 des AFS-Übereinkommens	164“.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 22. November 2024

Der Bundesminister
für Digitales und Verkehr
Volker Wissing