

Nr. 31 **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung über**
• Besatzung von Fahrgastschiffen auf der Lahn (§ 119 Abs. 6)*)

Auf Grund

- des § 3 Abs. 1 Nr. 5 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026) in Verbindung mit § 10 Abs. 2 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. I S. 238) verordnet die Wasser- und Schiffahrtstriedirektion Südwest:

§ 1

Die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

Dem § 119 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Auf der Lahn kann bei einer höchstzulässigen Anzahl der Fahrgäste bis zu 250 Personen ein Matrosen-Motorenwart durch eine andere Person ersetzt werden, wenn

1. diese Person
 - a) mindestens 18 Jahre alt ist;
 - b) während eines Zeitraums von mindestens 2 Wochen auf dem Fahrgastschiff, auf dem sie eingesetzt werden soll, oder auf vergleichbaren Fahrgastschiffen eingewiesen worden ist; diese Einweisung muss praktische Übungen enthalten sowie Fertigkeiten und Kenntnisse vermitteln über:
 - Kapitel 9 „Fahrgastschiffahrt“ und Kapitel 13 „Lahn“ der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung,
 - An- und Ablegen,
 - Festmachen,
 - Verhalten in Schleusen,
 - Verhalten bei Unfällen (insbes. Erste Hilfe),
 - Maßnahmen zur Unfallverhütung,
 - Anlegen von Rettungswesten,
 - Verhalten bei Motorbrand,
 - Steuern des Fahrzeugs an das Ufer im Notfall, z.B. wenn der Schiffsführer durch unvorhergesehene Umstände ausfällt;
 - c) die während der Einweisungszeit erlernten Fertigkeiten und Kenntnisse mit Erfolg in einer praktischen und theoretischen Prüfung vor dem Prüfungsausschuss für die Erteilung einer Fahrerlaubnis bei der Wasser- und Schiffahrtstriedirektion Südwest nachgewiesen hat;
2. das Fahrgastschiff zusätzlich ausgerüstet ist mit
 - a) zwei voneinander unabhängigen Antriebsmotoren,
 - b) einer Bugstrahlanlage oder einer in gleichwertiger Weise wirkenden Antriebsanlage;

*) erstmals erlassen

3. das Fahrgastschiff in der Tagesfahrt (Betriebsform A) bis höchstens 14 Stunden eingesetzt wird.

Diese Person erhält als Nachweis der bestandenen Prüfung im Schifferdienstbuch (S. 6) die Eintragung „geprüfter Decksmann ... nach § 119 Abs. 6 Binnenschiffs-Untersuchungsordnung.“

§ 2

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2002 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft. Mainz, den 30. Januar 2002

Wasser- und Schiffahrtstriedirektion
Südwest
Guercke

(VkBli. 2002 S. 97)

Seeschiffahrt

Nr. 32 **Bekanntmachung der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe (EntschlieBungen MEPC.85(44) und MEPC.86(44) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation vom 13. März 2000)**

Bonn, den 10. Januar 2002
LS 24/14.82.20-18/2002

Mit der am 1. Juli 1999 angenommenen EntschlieBung MEPC.78(43) hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) eine Ergänzung der Regel 26 der Anlage I und die Hinzufügung der neuen Regel 16 in die Anlage II des MARPOL-Übereinkommens angenommen, die mit der Vierten Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See vom 10. Januar 2001 (BGBl. 2001 II S.18) in Kraft gesetzt wurden.

Zur Erfüllung der Regel 26 von Anlage I und der neuen Regel 16 der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) auf der Grundlage der EntschlieBung MEPC.78(43) die EntschlieBungen MEPC.85(44) mit den „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe“ sowie MEPC.86(44) mit Änderungen der bereits im Verkehrsblatt bekanntgemachten „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen“ (VkBli.1994 S. 833) angenommen, die die einheitliche Anwendung der Neuregelungen sicherstellen sollen.

Nach den neuen Regelungen sollen Schiffe einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen oder einen

bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe oder einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen mitführen, der jeweils nach den von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ausgearbeiteten Richtlinien ausgestaltet und von der See-Berufsgenossenschaft genehmigt sein muss.

Die neuen Regelungen lassen es zu, einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen und einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe zu einem Plan zusammenzufassen, da große Teile der beiden Pläne inhaltsgleich sind. In einem derartigen Fall soll der zusammengefasste Notfallplan zur Unterscheidung von anderen Notfallplänen als „Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen“ bezeichnet werden.

Die mit Entschließung MEPC.85(44) angenommenen Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe und die mit Entschließung MEPC.86(44) angenommenen Änderungen der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen werden in amtlicher deutscher Übersetzung bekannt gemacht und in einem Sonderdruck zu diesem Heft veröffentlicht. Der Sonderdruck* kann beim Verkehrsblatt-Verlag (Dokument-Nr. B 8163), Hohe Str. 39, 44139 Dortmund, bezogen werden.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Thilo

(VkBli. 2002 S. 97)

Nr. 33 **Bekanntmachung der Lotsverordnung Weser/Jade**

Nachstehend wird die Lotsverordnung Weser/Jade vom 19. Dezember 2001 (BANz. Nr. 242 vom 29. Dezember 2001) bekannt gegeben.

Aurich, den 14. Januar 2002

Wasser- und Schifffahrsdirektion
Nordwest
Im Auftrag
Aufderheide

Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade (Lotsverordnung Weser/Jade - LV Weser/Jade) vom 19. Dezember 2001

Auf Grund des § 5 Abs.1 Nr. 3, 4 und 5 des Gesetzes über das Seelotswesen in der Fassung der Bekanntmachung

*Die Bezieher des Verkehrsblattes erhalten vom Verkehrsblatt-Verlag auf Anforderung unter Angabe der vollständigen Abonnenten-Nr. ein Exemplar des Sonderbandes (Bestell-Nr. B 8163) kostenlos, jedoch gegen Portoerstattung.

vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213) und des § 4 der Allgemeinen Lotsverordnung vom 21. April 1987 (BGBl. I S. 1290) verordnet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest nach Anhörung der Küstenländer und der Bundeslotsenkammer:

§ 1

Begriffsbestimmungen

(1) Seeschiffe nach dieser Verordnung sind Schiffe, die in einem Seeschiffsregister eingetragen sind und mit denen überwiegend Seefahrt betrieben wird, mit Ausnahme von Seetankschiffen.

(2) Seetankschiffe nach dieser Verordnung sind Schiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209), die in einem Seeschiffsregister eingetragen sind und mit denen überwiegend Seefahrt betrieben wird.

(3) Binnentankschiffe nach dieser Verordnung sind Schiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209), die in einem Binnenschiffsregister eingetragen sind und mit denen überwiegend Binnenschiffahrt betrieben wird.

(4) Tankschiffe im Sinne dieser Verordnung sind alle Seetankschiffe und Binnentankschiffe.

(5) Seelotsreviere sind Fahrtstrecken und Seegebiete, für die zur Sicherheit der Schifffahrt die Bereitstellung einheitlicher und ständiger Lotsendienste angeordnet ist.

(6) Position des Lotsenschiffes ist die Position, wo sich das Lotsenschiff tatsächlich befindet.

(7) Schlechtwetterposition des Lotsenschiffes ist die Position, auf die sich das Lotsenschiff infolge schlechten (schweren) Wetters zurückzieht.

(8) Länge eines Schiffes im Sinne dieser Verordnung ist die Länge über alles in Metern, Breite eines Schiffes ist die größte Breite des Schiffes in Metern. Tiefgang eines Schiffes ist der größte aktuelle Tiefgang in Dezimetern an der jeweiligen Versetzposition.

Bei Schleppverbänden ist die Summe der Längen von Schlepper und Anhang ohne Berücksichtigung der Länge der Schleppleine maßgeblich, als Breite gilt die größte Breite des Schleppverbandes einschließlich etwaiger Ladungsüberhänge.

(9) Landradarberatung ist die Beratung eines Schiffes durch Lotsen von einer Verkehrszentrale aus.

(10) Typgleiches Schiff bedeutet ein in den Abmessungen und in den Manövriereigenschaften vergleichbares und im Typ identisches Schiff.

(11) Baugleiches Schiff ist ein Schiff aus einer baugleichen Serie.

(12) Lotsenversetzpositionen im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ sind die Positionen einkommend 5 Seemeilen nördlich der TG „18“, ausgehend nach Kreuzung des Verkehrstrennungsgebietes „Terschelling-German-Bight“.

§ 2

Lotsenbrüderschaften, Seelotsreviere, Lotsbezirke

(1) Der Lotsdienst auf den Fahrtstrecken zwischen Bremen und Bremerhaven im Bereich der Geestemündung