

1980

Ausgegeben zu Bonn am 3. Oktober 1980

Nr. 62

Tag	Inhalt	Seite
30. 9. 80	Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung) neu: 9512-14, 9512-10, 9512-8, 9512-4	1833
Hinweis auf andere Verkündungsblätter		
	Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaften	1887

Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung)

Vom 30. September 1980

Inhaltsübersicht

Teil A	Kapitel III
Gemeinsame Vorschriften	Funkanlagen
Kapitel I	§ 23 Baumuster-, Erst- und Nachprüfung
Allgemeines	§ 24 Wirksamkeit und Betriebssicherheit, Instandsetzung
§ 1 Geltungsbereich	§ 25 Antennenanlage
§ 2 Begriffsbestimmungen	§ 26 Funktagebuch, Dienstbehelfe
§ 3 Durchführung	§ 27 Amateurfunkstellen
§ 4 Verantwortlichkeit	§ 28 Ton- und Fernseh-Rundfunkempfänger
§ 5 Vorhandene Schiffe, Änderung der Zweckbestimmung, Flaggenwechsel	Kapitel IV
§ 6 Allgemeine Anforderungen	Freibord
§ 7 Gleichwertiger Ersatz	§ 29 Vorschriften für Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1966 keine Anwendung findet
§ 8 Ausnahmen, Abweichungen	§ 30 Freibordmarke
§ 9 Auflagen	§ 31 Beladung
§ 10 Zulassung von Gegenständen	§ 32 Ladelukensverschluß
§ 11 Besichtigungen	Teil B
§ 12 Anerkennung von Prüfungen anderer Stellen	Zusatzvorschriften für Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974 Anwendung findet
§ 13 Zeugnisse	§ 33 Anwendungsbereich
§ 14 Mitführen von Zeugnissen, Schiffe unter fremder Flagge	§ 34 Befreiungen
§ 15 Zulässige Fahrgastzahl	§ 35 (Zu Kapitel II-1 Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974) Unterteilung und Stabilität
§ 16 Überwachung	§ 36 (Zu Kapitel II-1 Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974) Maschinen und elektrische Anlagen
§ 17 Einziehung der Zeugnisse und polizeiliche Maßnahmen	§ 37 (Zu Kapitel II-2 Teil A der Anlage zum Übereinkommen von 1974) Allgemeine Bestimmungen
Kapitel II	§ 38 (Zu Kapitel II-2 Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974) Brandschutzmaßnahmen für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern
Nautische Anlagen, Geräte, Instrumente und Drucksachen	
§ 18 Ausrüstung	
§ 19 Prüfungen	
§ 20 Prüfungszeugnisse und Prüfplaketten; Überprüfung durch anerkannte Betriebe	
§ 21 Instandsetzung	
§ 22 Einbau, Regulierung, Deviationskontrolle, Kompensierung und Funkbeschickung	

- § 39 (Zu Kapitel II-2 Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Brandschutzmaßnahmen für Fahrgastschiffe, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern
- § 40 (Zu Kapitel II-2 Teil D der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Brandschutzmaßnahmen für Frachtschiffe
- § 41 (Zu Kapitel II-2 Teil E der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Brandschutzmaßnahmen für Tankschiffe
- § 42 (Zu Kapitel III Teil A der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Rettungsmittel im allgemeinen
- § 43 (Zu Kapitel III Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Rettungsmittel für Fahrgastschiffe
- § 44 (Zu Kapitel III Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Rettungsmittel für Frachtschiffe
- § 45 (Zu Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Ausrüstung mit einer UKW-Sprechfunkanlage
- § 46 (Zu Kapitel IV Teil A der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Anwendung und Begriffsbestimmungen
- § 47 (Zu Kapitel IV Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Hörwachen
- § 48 (Zu Kapitel IV Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Technische Vorschriften
- § 49 (Zu Kapitel VI der Anlage zum Übereinkommen von 1974)
Beförderung von Getreide

Teil C

Vorschriften für Schiffe,
auf die das Übereinkommen von 1974
keine Anwendung findet

Kapitel I

Allgemeines

- § 50 Anwendungsbereich
- § 51 Fahrtbeschränkungen für Bäderboote
- § 52 Fahrtbeschränkungen für Sportanglerfahrzeuge

Kapitel II

Bauart der Schiffe

- § 53 Zulässige Fahrgastzahl
- § 54 Unterteilung und Stabilität
- § 55 Maschinen und elektrische Anlagen

Kapitel III

Brandschutz

- § 56 Brandschutz bei Fahrgastschiffen, Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen
- § 57 Brandschutz bei Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen

Kapitel IV

Rettungsmittel

- § 58 Ausrüstung der Fahrgastschiffe mit Rettungsmitteln
- § 59 Ausrüstung der Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge mit Rettungsmitteln

- § 60 Ausrüstung der Frachtschiffe und Sonderfahrzeuge mit Rettungsmitteln
- § 61 Bauart der Rettungsboote für Frachtschiffe und Sonderfahrzeuge
- § 62 Ausrüstung der Rettungsboote, Schiffsnotsignale
- § 63 Leinenwurfgerät

Kapitel V

Funkanlagen

- § 64 Funkanlagen für Fahrgastschiffe, Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge
- § 65 Funkanlagen für Frachtschiffe
- § 66 Funkanlagen für Fischereifahrzeuge
- § 67 Funkanlagen für Kleinfahrzeuge und Ausbildungsfahrzeuge
- § 68 Funkanlagen für schwimmende Arbeitsgeräte und Anlagen

Teil D

Zusatzvorschriften
über die Beförderung von Massengutladungen,
ausgenommen Getreide

- § 69 Allgemeine Bestimmungen
- § 70 Schüttladungen mit einem Schüttwinkel von 35 Grad oder weniger
- § 71 Konzentrate
- § 72 Abweichungen

Teil E

Schlußvorschriften

- § 73 Ordnungswidrigkeiten
- § 74 Übergangsbestimmungen
- § 75 Berlin-Klausel
- § 76 Inkrafttreten; Aufhebung von Vorschriften

Anlage 1 –

Sicherheitszeugnis für ein Fahrgastschiff in der Nationalen Fahrt – Bäderboot – Sportanglerfahrzeug

Anlage 2 –

Bau- und Ausrüstungssicherheitszeugnis für ein Frachtschiff in der Nationalen Fahrt mit einem Bruttoreaumgehalt von 500 und mehr Registertonnen – Frachtschiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen – Sonderfahrzeug

Anlage 3 –

Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis

Anlage 4 –

Sprechfunk-Sicherheitszeugnis

Anlage 5 –

Nationales Freibordzeugnis

Anlage 6 –

Nautische Anlagen, Geräte, Instrumente und Drucksachen, die ständig an Bord mitzuführen sind

Anlage 7 –

Nautische Anlagen, Geräte und Instrumente, die, wenn sie an Bord mitgeführt werden, geprüft und zugelassen sein müssen

Anlage 8 –

Funktagebuch

Auf Grund des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4 und 5, Satz 2 und Abs. 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I S. 1314) und des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 1975 (BGBl. I S. 80, 520) wird verordnet:

Teil A

Gemeinsame Vorschriften

Kapitel I

Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Seeschiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen. Sie gilt auch für Binnenschiffe, die in einem Schiffsregister der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, wenn sie die Grenze der Seefahrt gemäß § 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9514-1-3, veröffentlichten bereinigten Fassung, geändert durch § 11.07 der Verordnung vom 14. Januar 1977 (BGBl. I S. 59), überschreiten.

(2) Die Verordnung gilt nicht für

1. Schiffe der Bundeswehr,
2. Fahrzeuge der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger,
3. Sport- und Vergnügungsfahrzeuge.

(3) Für Fischereifahrzeuge gelten nur § 13 Abs. 5, § 14 Abs. 1, die §§ 16 bis 20, § 50 Abs. 2, soweit er die Ausrüstung mit Funkanlagen betrifft, und § 66.

(4) Für Schiffe unter fremder Flagge gelten § 14 Abs. 2 bis 4, die §§ 16 und 17 Abs. 3 und 4 sowie § 73 Abs. 1 Nr. 7 bis 9 und 11.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) „Übereinkommen von 1974“ bedeutet das in London am 18. Februar 1975 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See – Verordnung vom 11. Januar 1979 (BGBl. II S. 141).

(2) „Übereinkommen von 1966“ bedeutet das in London am 5. April 1966 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 – Gesetz vom 20. Februar 1969 (BGBl. II S. 249).

(3) Im Sinne dieser Verordnung ist

1. Fahrgastschiff: ein Seeschiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist, ausgenommen Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge;
2. Bäderboot: ein seegängiges Wasserfahrzeug, das mehr als 12, aber nicht mehr als 50 Fahrgäste befördert oder für nicht mehr als 50 Fahrgäste zugelassen ist und das in der Nationalen Fahrt im Bäderverkehr eingesetzt ist;
3. Sportanglerfahrzeug: ein seegängiges Wasserfahrzeug, das mehr als 12, aber nicht mehr als 50 Fahrgäste befördert oder für nicht mehr als 50 Fahrgäste zugelassen ist, auf dem der Angelsport gegen Entgelt ausgeübt wird und das keinen ausländischen Hafen anläuft;
4. Sonderfahrzeug:
 - a) ein Wasserfahrzeug des öffentlichen Dienstes,
 - b) ein Schlepper,
 - c) ein Kleinfahrzeug bis zu einem Bruttoreaumgehalt von 50 Registertonnen, auf dem gewerbsmäßig nicht mehr als 12 Fahrgäste befördert werden oder das für die gewerbsmäßige Beförderung von nicht mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist,
 - d) ein Ausbildungsfahrzeug bis zu einem Bruttoreumgehalt von 350 Registertonnen, auf dem gewerbsmäßig Personen zum Führen von Sport- und Vergnügungsfahrzeugen ausgebildet werden,
 - e) ein Wasserfahrzeug ohne eigenen Antrieb (wie Leichter, Prahm),
 - f) schwimmendes Arbeitsgerät (wie Bagger, Schwimmkran, Ramme, Hebefahrzeug, Bohr- und Hubinsel, Produktionsplattform);
5. Nationale Fahrt: die Fahrt von deutschen Häfen nach deutschen Häfen und deutschen Inseln, sofern die Grenze der Seefahrt überschritten wird;
6. Wattfahrt: die Fahrt auf Watten, Förden und ähnlichen Gewässern, auf denen hoher Seegang ausgeschlossen ist;
7. Küstenfahrt: die Fahrt längs den Küsten der Nordsee zwischen allen Plätzen des Festlandes vom Kap Grisnez bis zum Thyborön-Kanal mit Einschluß der vorgelagerten Inseln und der Insel Helgoland sowie längs den Küsten der Ostsee zwischen der Linie Skagen-Lysekil und dem Breitenparallel von 57° 30' Nord in der Ostsee und die Fahrt entlang der schwedischen Küste bis Norrtälje;
8. Kleine Fahrt: die Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee und entlang der norwegischen Küste bis zu 64° nördlicher Breite, im übrigen bis zu 61° nördlicher Breite und 7° westlicher Länge sowie nach den Häfen Großbritanniens, Irlands und der Atlantikküste Frankreichs;

9. Mittlere Fahrt: die Fahrt zwischen europäischen Häfen einschließlich Islands, richteuropäischen Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres sowie den Häfen der Atlantikküste Marokkos;
10. Große Fahrt: die Fahrt, die über die Grenzen der Mittleren Fahrt hinausgeht;
11. Küstenfischerei: die Fischerei, die auf Fangreisen in Küstennähe von Küstenplätzen der Bundesrepublik Deutschland oder der benachbarten Küstenländer aus betrieben wird;
12. Kleine Hochseefischerei: die Fischerei, die in der Ostsee, in der Nordsee und in dem Gebiet betrieben wird, das begrenzt wird im Norden durch den Breitenparallel 63° Nord von der norwegischen Küste bis zum Meridian 8° West, von dort nach Süden bis 60 Seemeilen nördlich der irischen Küste, weiter in einem Abstand von 60 Seemeilen an der irischen Westküste entlang bis 50° 30' Nord 10° West und von dort in gerade Linie nach Ouessant;
13. Große Hochseefischerei: die Fischerei, die außerhalb der Grenzen der Kleinen Hochseefischerei betrieben wird;
14. Funker: ein Funkoffizier, ein Sprechfunke oder eine andere Person, die ein von der Deutschen Bundespost ausgestelltes oder anerkanntes Seefunkzeugnis besitzt;
15. Funkoffizier: eine Person, die ein von der Deutschen Bundespost ausgestelltes oder anerkanntes Allgemeines Seefunkzeugnis oder Seefunkzeugnis 1. oder 2. Klasse besitzt, in der Telegrafiefunkstelle eines Schiffes beschäftigt und nur als Funkoffizier angemustert ist;
16. Sprechfunke: eine Person, die ein von der Deutschen Bundespost ausgestelltes oder anerkanntes Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst besitzt;
17. Sommermonate: die Zeit vom 1. April bis 30. September;
18. Wintermonate: die Zeit vom 1. Oktober bis 31. März;
19. Schüttwinkel: Winkel zwischen Horizontalebene und Kegelneigung, der sich einstellt, wenn Schüttgut auf diese Ebene geschüttet wird;
20. Konzentrat: Mineral, das von fremden Bestandteilen weitgehend befreit worden ist;
21. Feuchtigkeitsgehalt: der im Konzentrat enthaltene Flüssigkeitsanteil, ausgedrückt in vom Hundert des Gewichts;
22. Verflüssigungswert: der Feuchtigkeitsgehalt, bei dem ein breiartiger Zustand entsteht.

(4) Im übrigen gelten die in den Übereinkommen von 1974 und 1966 festgelegten Begriffsbestimmungen.

§ 3

Durchführung

(1) Die Durchführung der Übereinkommen von 1974 und 1966 und dieser Verordnung obliegt nach Maßgabe des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt dem Deutschen Hydrographischen Institut und nach

Maßgabe des § 6 Abs. 1 dieses Gesetzes der See-Berufsgenossenschaft, die sich bei Angelegenheiten der Schiffstechnik, der Festlegung des Freibords sowie bei Überwachungsmaßnahmen im Ausland der Hilfe des Germanischen Lloyds bedient.

(2) Die Vorschriften des Gesetzes über Fernmeldeanlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. März 1977 (BGBl. I S. 459, 573) und des Gesetzes über den Amateurfunk in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9022-1, veröffentlichten bereinigten Fassung über die Erteilung von Genehmigungen zum Errichten und Betreiben von Funkanlagen und die Überwachung durch die Deutsche Bundespost bleiben unberührt.

§ 4

Verantwortlichkeit

(1) Der Eigentümer und der Besitzer des Schiffes sind für die Befolgung der Übereinkommen von 1974 und 1966 und dieser Verordnung verantwortlich. Neben diesen ist der Schiffsführer verantwortlich für die Befolgung dieser Vorschriften, soweit sie sich auf den Schiffsbetrieb und den Freibord beziehen.

(2) Der Funker ist unbeschadet der Aufsichtspflicht des Schiffsführers für eine pflegliche und betriebsgerechte Handhabung der Funkanlagen und für die Durchführung aller einen sicheren Funkbetrieb gewährleisten Maßnahmen verantwortlich.

§ 5

Vorhandene Schiffe, Änderung der Zweckbestimmung, Flaggenwechsel

(1) Schiffe, deren Kiel vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens von 1974 (25. Mai 1980) gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befinden haben, müssen spätestens innerhalb von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung den Anforderungen der Kapitel II-1, II-2 und III der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und der §§ 35 bis 37 Abs. 1 bis 9 und 11, §§ 38 bis 44 und 50 Abs. 2 sowie §§ 53 bis 63 dieser Verordnung entsprechen, soweit es ohne Umbau möglich ist; anderenfalls müssen sie den Anforderungen entsprechen, die sich ergeben aus

1. dem Internationalen Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See – Anlage A zum Gesetz vom 6. Mai 1965 (BGBl. II S. 465), zuletzt geändert durch die Vierte Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 12. Juli 1974 (BGBl. II S. 1009),
2. der Schiffssicherheitsverordnung vom 9. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1933), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. November 1979 (BGBl. I S. 1912).

Den Anforderungen der §§ 45, 64 Abs. 1 Nr. 2, §§ 65, 66 Abs. 3 und § 67 über die Ausrüstung mit einer UKW-Sprechfunkanlage müssen sie ab 1. Mai 1981 entsprechen.

(2) Vorhandene Schiffe im Sinne des Artikels 2 Nr. 7 des Übereinkommens von 1966 müssen, wenn sie die

Anforderungen für neue Schiffe nicht voll erfüllen, den entsprechenden geringeren Anforderungen für neue Schiffe in der Auslandsfahrt nach Anhang I der Verordnung über den Freibord der Kauffahrteischiffe in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9512-1, veröffentlichten bereinigten Fassung genügen. Bei größeren Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sind die Regeln der Anlage I des Übereinkommens von 1966 für das ganze Schiff zu erfüllen.

(3) Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sowie Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, die neu beschafft werden, müssen dieser Verordnung entsprechen. Für die Schiffssicherheit bisher vorgeschriebene Gegenstände oder Anlagen dürfen nicht ohne entsprechende Neubeschaffung von Bord gegeben werden.

(4) Schiffe, deren Zweckbestimmung sich ändert, müssen den Anforderungen für Schiffe entsprechen, die zum Zeitpunkt der Änderung auf Kiel gelegt worden sind.

(5) Schiffe, die nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9514-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Mai 1978 (BGBl. I S. 613), unter fremder Flagge eingesetzt werden sollen und bisher nicht unter der Bundesflagge betrieben worden sind, müssen, bevor sie in Fahrt gesetzt werden, den Sicherheitsanforderungen der Übereinkommen von 1974 und 1966 und dieser Verordnung entsprechen. Dies ist durch eine Bescheinigung der See-Berufsgenossenschaft nachzuweisen.

§ 6

Allgemeine Anforderungen

Soweit die Übereinkommen von 1974 und 1966, diese Verordnung und die für Funkgeräte von dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen oder den ihm nachgeordneten Stellen erlassenen Vorschriften keine besonderen Anforderungen an Bauausführungen, Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstung und Werkstoffe sowie über den Einbau enthalten, sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden.

§ 7

Gleichwertiger Ersatz

Kapitel I Regel 5 Buchstabe a der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und Artikel 8 des Übereinkommens von 1966 über die Zulassung eines gleichwertigen Ersatzes für Einrichtungen, Vorrichtungen, Geräte, sonstige Vorkehrungen und Werkstoffe finden entsprechende Anwendung.

§ 8

Ausnahmen, Abweichungen

(1) Die See-Berufsgenossenschaft und das Deutsche Hydrographische Institut können im Rahmen ihrer Aufgaben nach § 3 für ein Schiff aus besonderen Gründen Ausnahmen zulassen, soweit eine vergleichbare Sicherheit des Schiffes auf andere Weise gewährleistet ist.

(2) Die See-Berufsgenossenschaft kann insbesondere für

1. ein seegängiges Wasserfahrzeug, für das auf Grund seiner geringen Größe oder besonderen Bauart die Anwendung dieser Verordnung nicht möglich oder mit wirtschaftlich nicht vertretbaren Kosten verbunden ist,
2. ein Binnenschiff

im Einzelfall bestimmen, welche Anforderungen erfüllt werden müssen, damit die an Bord befindlichen Personen und andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden.

(3) Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes können von dieser Verordnung abweichen, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist.

§ 9

Auflagen

(1) Die See-Berufsgenossenschaft kann bei einer Ausnahme oder Befreiung

1. nach § 8,
 2. von den Freibordanforderungen (§ 29 Abs. 1 Satz 2),
 3. für ein Schiff auf Fahrten in Landnähe und bei geringer Gefahr (Kapitel II-1 Regel 1 Buchstaben c und d, Kapitel II-2 Regel 1 Buchstabe e und Kapitel III Regel 3 Buchstabe a der Anlage zum Übereinkommen von 1974 sowie die §§ 34 und 50 Abs. 2 dieser Verordnung),
 4. für ein Sportanglerfahrzeug auf Fahrten durch nicht windgeschützte Gebiete (§ 52 Abs. 4),
 5. von der Ausrüstung mit Rettungsmitteln (§ 60 Abs. 9)
- besondere Auflagen für die Ausrüstung, die Bauausführung, den Betrieb und die Fahrt des Schiffes erteilen, die für die Sicherheit des Schiffes erforderlich sind.

(2) Die Auflagen sind in einen mit dem Zeugnis zu verbindenden Anhang einzutragen.

§ 10

Zulassung von Gegenständen

(1) Ist im Übereinkommen von 1974 oder in dieser Verordnung vorgeschrieben, daß Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Geräte, Rettungsmittel, Ausstattungsgegenstände, Bauteile oder Werkstoffe zugelassen sein müssen, so hat die See-Berufsgenossenschaft durch Prüfung oder Erprobung festzustellen, ob sie dem Übereinkommen von 1974 und dieser Verordnung entsprechen, und sie zuzulassen. Die See-Berufsgenossenschaft kann allgemeine Prüfungs- und Zulassungsbedingungen erlassen. In die Prüfungs- und Zulassungsbedingungen sind die technischen Mindestanforderungen, die Art und der Umfang der Prüfungen aufzunehmen sowie der Zeitpunkt der Prüfungen festzulegen, soweit nach bisherigen Vorschriften geforderte Zeugnisse vorhanden sind.

(2) Absatz 1 gilt für das Deutsche Hydrographische Institut bei der Prüfung und Zulassung der in § 18 Abs. 2

und 3 aufgeführten nautischen Anlagen, Geräte und Instrumente entsprechend, bei Ortungsfunkanlagen jedoch nur hinsichtlich der navigatorischen Eignung.

(3) Soweit für Anlagen, Geräte, Instrumente und Rettungsmittel eine Zulassung vorgeschrieben ist, dürfen keine gleichartigen, nicht zugelassenen Anlagen, Geräte, Instrumente und Rettungsmittel als Teile der Ausrüstung an Bord mitgeführt und verwendet werden.

§ 11

Besichtigungen

(1) Der Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen werden gemäß Kapitel I Regel 10 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 bei Fertigstellung besichtigt sowie

1. bei Änderung der Zweckbestimmung oder bei Erwerb des Rechts zur Führung der Bundesflagge;
2. alle 5 Jahre, jedoch Frachtschiffe ohne Klasse alle 2 Jahre auf dem Trockenen;
3. nach jedem die Seetüchtigkeit beeinträchtigenden Unfall, bei Feststellung von Mängeln sowie bei größerer Instandsetzung oder Erneuerung entsprechend den Grundsätzen des Kapitels I Regel 7 Buchstabe b Ziffer iii der Anlage zum Übereinkommen von 1974;
4. im Einzelfall nach Anordnung der See-Berufsgenossenschaft.

Kapitel I Regeln 7, 8 und 10 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 sowie Satz 1 gelten entsprechend für Schiffe, auf die das Übereinkommen keine Anwendung findet, mit der Maßgabe, daß Kapitel I Regel 7 für Fahrgastschiffe, Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge gilt, jedoch nicht für Sonderfahrzeuge.

(2) Besichtigungen gemäß Artikel 14 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens von 1966 werden in entsprechender Anwendung des Absatzes 1 Satz 1 durchgeführt. Artikel 14 des Übereinkommens von 1966 und Satz 1 gelten entsprechend für Schiffe, auf die dieses Übereinkommen keine Anwendung findet, für Schiffe, die keine Fahrgastschiffe sind, jedoch nur mit der Maßgabe, daß die Besichtigungen alle 10 Jahre, die Überprüfungen alle 2 Jahre stattfinden.

(3) Ein Schiff ist für die Besichtigung bereitzustellen, und zwar

1. auf der Bauwerft bei Fertigstellung,
2. in einem deutschen Hafen in allen anderen Fällen.

Die See-Berufsgenossenschaft kann in begründeten Fällen gestatten, daß ein Schiff in einem ausländischen Hafen bereitgestellt wird.

(4) Die Besichtigung ist bei der See-Berufsgenossenschaft unter Beifügung der erforderlichen Unterlagen schriftlich zu beantragen, und zwar

1. bei Neubauten vor Baubeginn,
2. mindestens einen Monat vor Ablauf der Gültigkeit eines Sicherheitszeugnisses,
3. vor Erwerb des Rechts zur Führung der Bundesflagge,
4. in allen anderen Fällen unverzüglich.

(5) Nach einer auf Grund der Übereinkommen von 1974 oder 1966 oder dieser Verordnung durchgeführten Besichtigung dürfen am Schiffskörper, den Maschinen, den Einrichtungen des baulichen Brandschutzes, den Verschußeinrichtungen oder der Ausrüstung mit Rettungsmitteln oder Anlagen und Geräten für Feueranzeige oder -löschung ohne Genehmigung der See-Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden. Wird der ordnungsgemäße Zustand des Schiffskörpers, der Maschinen, der Einrichtungen des baulichen Brandschutzes, der Verschußeinrichtungen oder der Ausrüstung mit Rettungsmitteln oder Anlagen und Geräten für Feueranzeige oder -löschung erkennbar beeinträchtigt, ist unverzüglich für die sachgemäße Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes zu sorgen.

§ 12

Anerkennung von Prüfungen anderer Stellen

(1) Von einer Besichtigung kann die See-Berufsgenossenschaft ganz oder teilweise absehen, wenn der Germanische Lloyd oder eine andere Klassifikationsgesellschaft im Rahmen ihrer Klassifikationstätigkeit eine solche Besichtigung durchführt und ein vom Bundesminister für Verkehr insoweit anerkanntes Zeugnis erteilt hat.

(2) Eine von einer zuständigen ausländischen Stelle vorgenommene Prüfung, Untersuchung oder Erprobung kann anerkannt werden, sofern ihre Gleichwertigkeit nachgewiesen ist.

§ 13

Zeugnisse

(1) Zeugnisse werden auf Antrag erteilt, wenn die in den Übereinkommen von 1974 und 1966 sowie in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen erfüllt sind. Sofern sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, haben Zeugnisse die nach den Übereinkommen von 1974 und 1966 höchstzulässige Gültigkeitsdauer.

(2) Das Bausicherheitszeugnis für Frachtschiffe (Kapitel I Regel 12 Buchstabe a Ziffer ii der Anlage zum Übereinkommen von 1974) hat eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Reicht die Festigkeit des Schiffskörpers nur für einen begrenzten Fahrtbereich aus, ist dieses in einen mit dem Sicherheitszeugnis zu verbindenden Anhang einzutragen.

(3) Fahrgastschiffen in der Nationalen Fahrt und Sportanglerfahrzeugen erteilt die See-Berufsgenossenschaft ein Sicherheitszeugnis nach dem Muster der Anlage 1 für die Dauer von einem Jahr, Bäderbooten jeweils nur für die Sommermonate. Es wird erteilt für den Fahrtbereich, für den die Festigkeit des Schiffskörpers und die Ausrüstung ausreichen.

(4) Frachtschiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Registertonnen, Frachtschiffen in der Nationalen Fahrt mit einem Bruttoreaumgehalt von 500 und mehr Registertonnen sowie Sonderfahrzeugen erteilt die See-Berufsgenossenschaft ein Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis nach dem Muster der Anlage 2 für die Dauer von zwei Jahren. Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.

(5) Schiffen, auf die Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974 keine Anwendung findet, erteilt die See-Berufsgenossenschaft ein Telegrafiefunk- oder Sprechfunk-Sicherheitszeugnis nach den Mustern der Anlagen 3 oder 4 für die Dauer von einem Jahr.

(6) Schiffen, auf die das Übereinkommen von 1966 keine Anwendung findet, erteilt die See-Berufsgenossenschaft ein Nationales Freibordzeugnis nach dem Muster der Anlage 5. Die Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses beträgt für Fahrgastschiffe fünf Jahre, für andere Schiffe 10 Jahre.

(7) Die See-Berufsgenossenschaft kann, abweichend von den Absätzen 1 bis 6, sofern besondere Umstände vorliegen, für ein Zeugnis eine kürzere Gültigkeitsdauer festsetzen.

(8) Kann ein Schiff zu der Zeit, in der ein Zeugnis seine Gültigkeit verliert, nicht zur Besichtigung bereitgestellt werden, so kann die See-Berufsgenossenschaft die Gültigkeit des Zeugnisses mit Ausnahme des Freibordzeugnisses um höchstens fünf Monate verlängern. Dies darf nur zu dem Zweck geschehen, dem Schiff die Fortsetzung der Fahrt nach einem Hafen zu ermöglichen, in dem es besichtigt werden kann.

(9) Einem von der See-Berufsgenossenschaft nach den Übereinkommen von 1974 oder 1966 auszustellenden Zeugnis steht ein von einer anderen Vertragsregierung nach Kapitel I Regel 13 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 oder Artikel 17 des Übereinkommens von 1966 ausgestelltes Zeugnis gleich.

(10) Hat ein Schiff ein Zeugnis für einen bestimmten Verwendungszweck oder einen bestimmten Fahrtbereich erhalten, so kann es ein entsprechendes Zeugnis für einen anderen Verwendungszweck oder für einen anderen Fahrtbereich nur erhalten, wenn das frühere Zeugnis zurückgegeben wird.

§ 14

Mitführen von Zeugnissen, Schiffe unter fremder Flagge

(1) Ein Schiff darf die Fahrt nur antreten, wenn es die nach den Übereinkommen von 1974 und 1966 und nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Zeugnisse erhalten hat sowie mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist. Sämtliche Zeugnisse sind an Bord mitzuführen.

(2) Schiffe unter fremder Flagge, auf welche die Übereinkommen von 1974 oder 1966 Anwendung finden, müssen, wenn sie das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren, die nach den Übereinkommen von 1974 oder 1966 vorgeschriebenen Zeugnisse mitführen und mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen sein. Schiffe unter fremder Flagge in der Auslandsfahrt, auf welche die Übereinkommen von 1974 oder 1966 keine Anwendung finden, müssen, wenn sie das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren, die Zeugnisse mitführen und mit der Freibordmarke versehen sein, die nach dem Recht des Flaggenstaates vorgeschrieben sind. Schiffe unter fremder Flagge in der Nationalen Fahrt, auf welche die Übereinkommen von 1974 oder 1966 keine Anwendung finden, müssen,

wenn sie das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren, den Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung für Schiffe in der Nationalen Fahrt entsprechen und dies durch eine Bescheinigung der See-Berufsgenossenschaft nachweisen, die mitzuführen ist.

(3) Schiffe unter fremder Flagge müssen, wenn sie das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren, die Anforderungen des § 30 Abs. 4, der §§ 31, 32 und 49 Abs. 1 erfüllen.

(4) Frachtschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von 300 und mehr Registertonnen und Fahrgastschiffe unter fremder Flagge müssen, wenn sie das Küstenmeer befahren, um in die inneren Gewässer einzulaufen, oder die inneren Gewässer befahren, ab 1. Mai 1981 mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüstet sein. Eine ununterbrochene Hörwache auf Kanal 16 ist sicherzustellen, sofern kein anderer Funkverkehr durchgeführt wird.

§ 15

Zulässige Fahrgastzahl

(1) Für ein Fahrgastschiff in der Auslandsfahrt ergibt sich die höchstzulässige Fahrgastzahl aus der im Abschnitt III des Sicherheitszeugnisses – Anhang zum Übereinkommen von 1974 – angegebenen Gesamtzahl von Personen, für welche die Rettungsmittel ausreichen, abzüglich der Besatzungszahl.

(2) Für ein Fahrgastschiff in der Nationalen Fahrt, Bäderboot, Sportanglerfahrzeug, Kleinfahrzeug oder Ausbildungsfahrzeug setzt die See-Berufsgenossenschaft die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste oder auszubildenden Personen fest.

(3) Ein Fahrgastschiff, Bäderboot, Sportanglerfahrzeug, Kleinfahrzeug oder Ausbildungsfahrzeug darf nicht mehr als die höchstzulässige Anzahl von Fahrgästen oder auszubildenden Personen befördern.

§ 16

Überwachung

Die See-Berufsgenossenschaft und das Deutsche Hydrographische Institut überwachen im Rahmen ihrer Aufgaben nach § 3 die Einhaltung dieser Verordnung und führen die dazu erforderlichen Kontrollen durch. Hierbei bedienen sie sich der Vollzugshilfe der Wasserschutzpolizei der Länder nach Maßgabe der Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben (§ 20 Abs. 1 Nr. 5 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt), des Bundesgrenzschutzes und der Zollverwaltung.

§ 17

Einziehung der Zeugnisse und polizeiliche Maßnahmen

(1) Die See-Berufsgenossenschaft kann das betreffende Zeugnis einziehen, wenn

1. seine Gültigkeitsdauer abgelaufen ist,
2. das Schiff wesentliche Mängel hinsichtlich Bauzustand, Einrichtung oder der vorgeschriebenen Ausrüstung aufweist,

3. eine außerordentliche Nachprüfung nach § 24 Abs. 1 Satz 3 nicht beantragt worden ist,
4. die Voraussetzungen des Artikels 19 Abs. 3 des Übereinkommens von 1966 vorliegen; diese Voraussetzungen gelten entsprechend für Schiffe, auf die dieses Übereinkommen keine Anwendung findet.

(2) Die See-Berufsgenossenschaft hat das Auslaufen oder die Weiterfahrt zu verbieten oder nur unter Bedingungen oder Auflagen zu gestatten, durch welche die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen gewährleistet wird, wenn ein Schiff

1. nicht die nach den Übereinkommen von 1974 oder 1966 oder nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Zeugnisse an Bord hat,
2. wesentliche Mängel hinsichtlich Bauzustand, Einrichtung oder der vorgeschriebenen Ausrüstung aufweist,
3. den Mindestfreibord unterschreitet,
4. wesentliche Mängel hinsichtlich Luken, Verschlüssen oder sonstigen Bau- und Einrichtungsteilen aufweist, deren einwandfreier Zustand Voraussetzung für die Gültigkeit des Freibordzeugnisses ist,
5. keine ausreichende Stabilität hat,
6. Auflagen, die nach § 9 erteilt worden sind, nicht erfüllt.

(3) Die See-Berufsgenossenschaft hat eine Maßnahme nach Absatz 2 gegen ein Schiff unter fremder Flagge anzuordnen, auf welches

1. das Übereinkommen von 1974 oder 1966 Anwendung findet, wenn die Voraussetzungen dafür nach Kapitel I Regel 19 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 oder nach Artikel 21 des Übereinkommens von 1966 vorliegen,
2. das Übereinkommen von 1974 oder 1966 keine Anwendung findet, wenn es die nach dem Recht des Flaggenstaates vorgeschriebenen Zeugnisse oder die Bescheinigung nach § 14 Abs. 2 Satz 3 nicht mitführt, wesentliche Mängel hinsichtlich Bauzustand, Einrichtung oder Ausrüstung aufweist, nicht mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist, den vorgeschriebenen Mindestfreibord unterschreitet oder keine ausreichende Stabilität aufweist.

(4) Stellt die Schifffahrtspolizeibehörde fest, daß ein Schiff nicht die nach den Übereinkommen von 1974 oder 1966 oder nach dieser Verordnung oder nach dem Recht des Flaggenstaates vorgeschriebenen Zeugnisse oder Bescheinigungen an Bord hat, nicht mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist, den Mindestfreibord unterschreitet oder Auflagen, die ihm nach § 9 erteilt worden sind, nicht erfüllt, oder hat sie den Verdacht, daß wesentliche Mängel nach Absatz 2 Nr. 2 oder 4 oder Absatz 3 Nr. 2 oder die Voraussetzungen nach Absatz 3 Nr. 1 vorliegen oder die Stabilität nicht ausreicht, so unterrichtet sie unverzüglich die See-Berufsgenossenschaft. Bis zu deren Entscheidung kann sie das Auslaufen oder die Weiterfahrt verhindern. Schifffahrtspolizeibehörden sind

1. in den Häfen, soweit sie nicht Teile von Bundeswasserstraßen sind, die nach Landesrecht zuständigen Behörden,

2. im übrigen die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Kapitel II

Nautische Anlagen, Geräte, Instrumente und Drucksachen

§ 18

Ausrüstung

(1) Schiffe müssen nach Maßgabe der Anlage 6 mit nautischen Anlagen, Geräten, Instrumenten und Drucksachen ausgerüstet sein; die nautischen Anlagen, Geräte, Instrumente und Drucksachen müssen ständig an Bord mitgeführt werden.

(2) Die nautischen Anlagen, Geräte und Instrumente müssen nach Maßgabe der Anlage 6 auf Grund einer Prüfung als Baumuster zugelassen sowie vor ihrer Verwendung an Bord geprüft sein. An Stelle einer Baumusterprüfung kann auch eine Bauartprüfung im Einzelfall erfolgen, wenn nur eine einzelne Anlage, ein einzelnes Gerät oder Instrument zugelassen werden soll.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für die an Bord mitgeführten nautischen Anlagen, Geräte und Instrumente nach Maßgabe der Anlage 7.

(4) Zusatzgeräte zu nautischen Anlagen müssen ebenfalls baumuster- oder bauartgeprüft und zugelassen sein, sofern sie die sichere Funktion und die Eignung der nautischen Anlage für den Schiffsbetrieb beeinflussen können.

(5) Nach Maßgabe der Anlagen 6 und 7 ist an Bord ein Gerätetagebuch zu führen, dessen Form und Inhalt vom Deutschen Hydrographischen Institut festgelegt werden.

(6) Die mitzuführenden Seekarten und Seebücher sowie das Internationale Signalbuch müssen laufend an Hand der deutschen Nachrichten für Seefahrer und der zu den Seebüchern erscheinenden Nachträge berichtigt werden. Werden an Stelle der in den Verzeichnissen des Deutschen Hydrographischen Instituts aufgeführten und durch die deutschen Nachrichten für Seefahrer berichtigten Seekarten und Seebücher sonstige Seekarten und Seebücher anderer hydrographischer Dienste benutzt, muß anderweitig für eine Berichtigung gesorgt werden.

§ 19

Prüfungen

(1) Das Deutsche Hydrographische Institut führt folgende Prüfungen durch:

1. Baumusterprüfung oder Bauartprüfung im Einzelfall,
2. Prüfung der einzelnen Anlagen, Geräte und Instrumente vor ihrer Verwendung an Bord.

(2) Die Prüfungen erfolgen auf Antrag. Bei der Baumusterprüfung sind der Hersteller oder sein bevollmächtigter Vertreter, der seine Berechtigung zum alleinigen Vertrieb im Geltungsbereich dieser Verordnung nachweist, bei der Bauartprüfung im Einzelfall der Eigentü-

mer des Schiffes und der Schiffsführer verpflichtet, die Anlagen, Geräte und Instrumente dem Deutschen Hydrographischen Institut zur Prüfung vorzuführen. Die Zulassung einer Anlage, eines Gerätes oder eines Instrumentes kann unter Auflagen erfolgen. Das Deutsche Hydrographische Institut kann jederzeit nachprüfen, ob die hergestellten Anlagen, Geräte und Instrumente mit dem Baumuster übereinstimmen und zu diesem Zweck Proben entnehmen oder beim Hersteller oder bevollmächtigten Vertreter Kontrollen durchführen. Der Hersteller oder bevollmächtigte Vertreter ist verpflichtet, die benötigten Arbeitskräfte und Hilfsmittel bereitzustellen sowie Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen.

(3) Anlagen, Geräte und Instrumente, deren Baumuster zugelassen worden sind, sind vom Hersteller oder bevollmächtigten Vertreter mit der vom Deutschen Hydrographischen Institut erteilten Baumusternummer zu versehen. Jede Änderung des Baumusters bedarf der Prüfung und der Genehmigung des Deutschen Hydrographischen Instituts; dasselbe gilt für Anlagen, Geräte und Instrumente, die auf Grund einer Bauartprüfung im Einzelfall zugelassen sind.

§ 20

Prüfungszeugnisse und Prüfplaketten; Überprüfung durch anerkannte Betriebe

(1) Über die Prüfung und Zulassung der Anlagen, Geräte und Instrumente nach § 19 Abs. 1 Nr. 1 und der Zusatzgeräte nach § 18 Abs. 4 sowie über die Genehmigung einer Änderung nach § 19 Abs. 3 werden vom Deutschen Hydrographischen Institut Prüfungszeugnisse ausgestellt.

(2) Anlagen, Geräte und Instrumente, die nach § 19 Abs. 1 Nr. 2 geprüft worden sind, werden vom Deutschen Hydrographischen Institut mit einer Prüfplakette gekennzeichnet, aus der sich ergibt, bis wann mit der erforderlichen Meß- und Anzeigegenauigkeit gerechnet werden kann.

(3) Bis zu dem auf der Prüfplakette angegebenen Zeitpunkt sind die Anlagen, Geräte und Instrumente nach Maßgabe der Anlagen 6 und 7 durch einen vom Deutschen Hydrographischen Institut anerkannten Betrieb überprüfen und mit einer Prüfmarke gleicher Laufzeit versehen zu lassen. Die Überprüfung durch einen anerkannten Betrieb ist in gleichen Zeitabständen regelmäßig wiederholen und durch eine Prüfmarke bestätigen zu lassen.

(4) Prüfplaketten und Prüfmarken werden ungültig, wenn an den Anlagen, Geräten oder Instrumenten bauliche Veränderungen vorgenommen werden.

§ 21

Instandsetzung

Wird die Wirksamkeit oder Betriebssicherheit einer Anlage, eines Gerätes oder eines Instruments erkennbar beeinträchtigt, ist unverzüglich für die sachgemäße Instandsetzung Sorge zu tragen. Die Anlagen, Geräte und Instrumente sind nach wesentlichen Instandsetzungsarbeiten durch einen vom Deutschen Hydrographischen Institut anerkannten Betrieb überprüfen zu

lassen, der eine neue Prüfmarke oder für Positionslaternen, Schallsignal- und Manöversignal-Anlagen eine Bescheinigung erteilt; die Bescheinigung ist an Bord mitzuführen.

§ 22

Einbau, Regulierung, Deviationskontrolle, Kompensierung und Funkbeschickung

(1) Die Aufstellung der Magnet-Regelkompassse, der Magnet-Steuerkompassse, der Ortungsfunkanlagen und der integrierten Navigationsanlagen sowie die Anbringung der Positionslaternen, Schallsignal- und Manöversignal-Anlagen an Bord bedürfen vor dem Einbau und vor Umbauten der Genehmigung des Deutschen Hydrographischen Instituts. Das Deutsche Hydrographische Institut kann hierfür Bedingungen erlassen.

(2) Das Deutsche Hydrographische Institut überwacht die Aufstellung der Magnet-Regelkompassse, der Magnet-Steuerkompassse und der Ortungsfunkanlagen sowie die Anbringung der Positionslaternen, Schallsignal- und Manöversignal-Anlagen nach Maßgabe der genehmigten Unterlagen.

(3) Fest an Bord aufgestellte Magnet-Regelkompassse und Magnet-Steuerkompassse sind durch das Deutsche Hydrographische Institut vor Inbetriebnahme und in Abständen von zwei Jahren regulieren zu lassen. Außerdem ist die Deviation regelmäßig zu kontrollieren; das Ergebnis ist in das Deviationstagebuch einzutragen.

(4) Peilfunkanlagen sind durch das Deutsche Hydrographische Institut vor Inbetriebnahme und in Abständen von zwei Jahren kompensieren zu lassen. Außerdem ist die Funkbeschickung regelmäßig zu kontrollieren. Die Aufzeichnungen über die Kompensierungen und die Funkbeschickungskontrollen sind in das Peilfunkbuch aufzunehmen.

Kapitel III

Funkanlagen

§ 23

Baumuster-, Erst- und Nachprüfung

(1) Funkgeräte einschließlich der Zusatz- und Hilfseinrichtungen müssen auf Grund einer Prüfung als Baumuster zugelassen sein. Sie müssen vor ihrer Verwendung an Bord geprüft und danach in Abständen von einem Jahr nachgeprüft sein.

(2) Für die Prüfungen und Zulassungen sind der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen oder die von ihm beauftragten Dienststellen zuständig. Kapitel I Regel 13 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 über die Besichtigung von Funkanlagen durch eine andere Vertragsregierung bleibt unberührt.

(3) Das Baumuster einer Funkboje zur Kennzeichnung der Seenotposition oder eines tragbaren Funkgerätes für Rettungsboote und -flöße wird nur zugelassen, wenn das Deutsche Hydrographische Institut die nautische Eignung des Funkgerätes festgestellt hat.

§ 24

Wirksamkeit und Betriebssicherheit, Instandsetzung

(1) Die Wirksamkeit und Betriebssicherheit der an Bord mitgeführten Funkgeräte einschließlich der Zusatz- und Hilfseinrichtungen müssen jederzeit gewährleistet sein. Wird die Wirksamkeit oder die Betriebssicherheit erkennbar beeinträchtigt, ist unverzüglich für die sachgemäße Instandsetzung zu sorgen. Nach wesentlichen Instandsetzungsarbeiten ist eine außerordentliche Nachprüfung unverzüglich zu beantragen.

(2) Die Ersatzstromquelle muß täglich geprüft werden, wenn sich das Schiff in Fahrt befindet.

§ 25

Antennenanlage

Antennenanlagen müssen vom Auslaufen des Schiffes bis unmittelbar vor dem Anlegen des Schiffes betriebsfertig gehalten werden, sofern behördliche Anordnungen nicht entgegenstehen.

§ 26

Funktagebuch, Dienstbeihilfe

(1) Das Funktagebuch muß dem Muster der Anlage 8 entsprechen und ist nach Kapitel IV Regel 19 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 zu führen und aufzubewahren; die Wartung und Ladung der Batterien sind unter Zeitangabe einzutragen.

(2) Die Ausrüstung der Seefunkstellen mit Dienstbeihilfen richtet sich nach dem vom Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen herausgegebenen Handbuch für den Dienst bei Seefunkstellen.

§ 27

Amateurfunkstellen

Das Errichten und Betreiben von Amateurfunkstellen auf Schiffen, die mit einer Telegrafiefunk-, Sprechfunk- oder Ortungsfunkanlage ausgerüstet sind, bedarf einer besonderen Genehmigung der Deutschen Bundespost. Die Genehmigung wird versagt, wenn Beeinträchtigungen der Seefunk- oder Ortungsfunkanlagen sowie anderer für die Sicherheit des Schiffes bestimmten Anlagen zu erwarten sind oder der Eigentümer oder Besitzer des Schiffes oder der Schiffsführer der Errichtung und dem Betrieb nicht zugestimmt hat. Die hierfür notwendigen Prüfungen werden von der Deutschen Bundespost und dem Deutschen Hydrographischen Institut durchgeführt.

§ 28

Ton- und Fernseh-Rundfunkempfänger

Auf Schiffen, die mit einer Telegrafiefunk-, Sprechfunk- oder Ortungsfunkanlage ausgerüstet sind, dürfen Ton- und Fernseh-Rundfunkempfänger nur mit Zustimmung des Schiffsführers errichtet und betrieben werden, sofern die Empfänger nicht an eine Gemeinschaftsantennenanlage angeschlossen sind. Die Errichtung von Außenantennen für den Empfang von Sendungen des Ton- und Fernseh-Rundfunkes, die nicht zur festen Ausrüstung des Schiffes gehören, ist untersagt.

Kapitel IV

Freibord

§ 29

**Vorschriften für Schiffe,
auf die das Übereinkommen von 1966
keine Anwendung findet**

(1) Für Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1966 keine Anwendung findet, gelten die Artikel 10 bis 12 und die Anlagen I und II des Übereinkommens von 1966 entsprechend. Die See-Berufsgenossenschaft kann unter Berücksichtigung von Fahrtbereich, Schiffstyp und Schiffsgröße im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

(2) Für Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge sowie für Sonderfahrzeuge, die keine Ladung befördern, gelten die Vorschriften über den Freibord nicht. Der Verschlusßzustand muß einwandfrei sein.

§ 30

Freibordmarke

(1) Erteilt die See-Berufsgenossenschaft einem Schiff, auf welches das Übereinkommen von 1966 Anwendung findet, einen Freibord, so sind als Kennzeichen im Sinne der Regel 7 der Anlage I zum Übereinkommen von 1966 auf der linken Seite des Freibord-Ringes oberhalb des waagerechten Striches die Buchstaben „SB“ und auf der rechten Seite des Freibord-Ringes oberhalb des waagerechten Striches die Buchstaben „GL“ anzubringen.

(2) Fahrgastschiffe, auf die das Übereinkommen von 1966 keine Anwendung findet, erhalten die Freibordmarke auf Grund der Leckrechnung in entsprechender Anwendung des Kapitels II-1 der Anlage zum Übereinkommen von 1974. Andere Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1966 keine Anwendung findet, erhalten eine Freibordmarke nach Festsetzung des Mindestfreibords.

(3) Gewährleistet der nach Anlage I zum Übereinkommen von 1966 ermittelte Mindestfreibord wegen zu geringer Stabilität oder aus anderen Gründen die Sicherheit des Schiffes nicht hinreichend, hat die See-Berufsgenossenschaft einen entsprechend vergrößerten Mindestfreibord festzusetzen.

(4) Der Decksstrich, die Freibordmarke und die in Verbindung mit der Freibordmarke verwendeten Striche und Buchstaben müssen an beiden Schiffsseiten dauerhaft angebracht, ausgemalt und deutlich sichtbar sein.

§ 31

Beladung

(1) Schiffe dürfen den Mindestfreibord nicht unterschreiten, ausgenommen in einem Hafen zwischen der Eingangs- und Ausgangsabfertigung, soweit der Verschlusßzustand dies zuläßt und ausreichende Stabilität gewährleistet ist. Falls bei Erreichen des Mindestfreibords die Stabilität des Schiffes nicht ausreicht, darf es nur so weit beladen werden, daß für die bevorstehende Fahrt oder die Liegezeit eine ausreichende Stabilität gewährleistet ist.

(2) Deckslast darf nicht mehr genommen werden, als mit der Stabilität des Schiffes vereinbar ist. Die Höhe und das Gewicht der Deckslast sind so zu bemessen, daß auch unter Berücksichtigung eines Stabilitätsverlustes durch mögliche Wasseraufnahme oder Vereisung der Deckslast und den Verbrauch von Vorräten zu jedem Zeitpunkt der Fahrt ausreichende Stabilität vorhanden ist.

(3) Decksloadungen sind so zu stauen, daß Öffnungen im Bereich der Ladung, die als Zugang zu den Besatzungsunterkünften, dem Maschinenraum und allen sonstigen zum Betrieb des Schiffes erforderlichen Arbeitsräumen oder als Fluchtweg dienen, ordnungsgemäß geschlossen werden können, gegen das Eindringen von Wasser gesichert sind und zugänglich bleiben. Tank- und Bilgenrohre sowie Anschlußstutzen der Feuerlöschleitungen sind freizuhalten. Ist auf oder unter Deck kein geeigneter Verkehrsgang vorhanden, so müssen auf der Decksladung wirksame Schutzvorkehrungen für die Besatzung in Form von Laufplanken, Schutzgeländern oder Strecktauen getroffen werden.

(4) Auf Schiffen, denen ein Holzfreibord erteilt worden ist, sind zusätzlich zu den Erfordernissen des Absatzes 3 auf jeder Seite der Decksladung bis zu einer Höhe von mindestens 1 Meter über der Ladung Schutzgeländer oder Strecktaue in senkrechten Abständen von höchstens 33 Zentimeter vorzusehen und im Falle des Fahrens von Decksladung anzubringen.

§ 32

Ladelukenverschluß

Die Ladeluken sind vor Antritt der Fahrt wetterdicht zu verschließen. Während der Fahrt sind die Ladeluken verschlossen zu halten; sie dürfen bei ruhigem Wetter vorübergehend geöffnet werden, wenn Arbeiten unter Deck oder die Art der Ladung das Öffnen der Luken notwendig machen.

Teil B

Zusatzvorschriften für Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974 Anwendung findet

§ 33

Anwendungsbereich

Dieser Teil gilt ergänzend zu den in der Anlage zum Übereinkommen von 1974 aufgeführten Regeln für

1. Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt;
2. Frachtschiffe in der Auslandsfahrt mit einem Bruttoreumgehalt von 500 und mehr Registertonnen, hinsichtlich der Vorschriften über Funkanlagen für Frachtschiffe in der Auslandsfahrt mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen.

§ 34

Befreiungen

Kapitel II-1 Regel 1 Buchstaben c und d, Kapitel II-2 Regel 1 Buchstabe e und Kapitel III Regel 3 Buchstabe

a der Anlage zum Übereinkommen von 1974 finden auf diesen Teil entsprechende Anwendung.

§ 35

(Zu Kapitel II-1 Teil B der Anlage
zum Übereinkommen von 1974)

Unterteilung und Stabilität

(1) Zu Regel 4 (Flutbarkeit)

Ist die Flutbarkeit einer wasserdichten Abteilung größer als die mittlere Flutbarkeit für den betreffenden Schiffsteil, so kann die See-Berufsgenossenschaft die Berechnung der Schottenkurve für diese größere Flutbarkeit verlangen.

(2) Zu Regel 6 Buchstabe e (Sondervorschriften für die Unterteilung)

Falls unter einem Hauptquerschott eine wasserdichte Bodenwange nicht vorhanden ist, ist der Einfluß des unter dem Schott liegenden Doppelbodenteils zu berücksichtigen.

(3) Zu Regel 7 (Stabilität beschädigter Schiffe)

Für Fahrgastschiffe gelten folgende Zusatzbestimmungen:

1. zu Buchstabe b Ziffer iii:

Zum Nachweis ausreichender Stabilität im Leckfall müssen für die ungünstigsten Schadensfälle die Kurven der aufrichtenden Resthebelarme berechnet werden.

2. zu Buchstabe c:

Für Lade- und Vorratsräume darf eine Flutbarkeit von 60 vom Hundert nur eingesetzt werden, wenn diese Räume normalerweise entsprechend ausgenutzt werden. Andernfalls ist mit einer Flutbarkeit von 95 vom Hundert zu rechnen.

3. zu Buchstabe f:

Bei unsymmetrischer Flutung muß eine positive metazentrische Höhe von mindestens 0,05 Meter auch für den theoretischen aufrechten Zustand nachgewiesen werden.

Der Einfluß unsymmetrischer Flutungen ist auch für den Zustand vor dem Krängungsausgleich zu untersuchen. Ferner ist für den Endzustand der Überflutung nachzuweisen, daß bei einer unsymmetrischen Belastung durch ein krängendes Moment, gebildet aus Fahrgastgewicht und einem Hebelarm von 0,1 B, noch ein positives Stabilitätsmoment vorhanden ist und das Schiff nicht durch ungeschützte Öffnungen flutet.

4. zu Buchstabe h:

Bei dem Nachweis, daß eine Lockerung vertretbar ist, muß mit dem Flutbarkeitswert 100 für Inhalt und Oberfläche gerechnet werden. Eine Verminderung – jedoch nicht unter die in der Nummer 2 angegebenen Werte – kann zugelassen werden, wenn nachgewiesen ist, daß der Wert 100 in keinem Fall erreicht werden kann.

(4) Zu Regel 8 (Ballast)

Diese Regel findet auch auf Frachtschiffe Anwendung.

(5) Zu Regel 9 (Piek- und Maschinenraumschotte, Wellentunnel usw.)

Die Buchstaben a und b dieser Regel finden auch auf Frachtschiffe mit der Maßgabe Anwendung, daß der Abstand des Kollisionsschottes vom vorderen Lot nicht größer als 10 Meter zu sein braucht und daß in dem Kollisionsschott oberhalb des Doppelbodens und unterhalb des Freiborddecks keine Türen, Mannlöcher oder Zugangsöffnungen vorhanden sein dürfen; bei Frachtschiffen tritt an die Stelle des Schottendecks das Freiborddeck.

(6) Zu Regel 11 Buchstabe g (Festlegen, Anmarken und Eintragen der Schottenladelinien)

In Frischwasser darf der aus dem Freibordzeugnis ersichtliche Frischwasserabzug in Anspruch genommen werden.

(7) Zu Regel 12 Buchstabe e (Bauart und erstmalige Prüfung der wasserdichten Schotte usw.)

Bei kommunizierenden Tankpaaren ist die Vergrößerung der Druckhöhe bei Neigungen zu berücksichtigen.

(8) Zu Regel 13 (Öffnungen in wasserdichten Schotten)

1. zu Buchstabe a:

Türen sind so hoch wie möglich über dem Doppelboden anzuordnen.

2. zu Buchstabe i Ziffer i:

Die Schließzeit der Schiebetüren mit Kraftantrieb muß mindestens 20 Sekunden betragen. Das Schallsignal muß spätestens 5 Sekunden vor Beginn des Schließvorgangs ertönen.

(9) Zu Regel 14 (Öffnungen in der Außenhaut unterhalb der Tauchgrenze)

1. zu Buchstabe c:

Der Mindestabstand der Unterkante der Seitenfenster von der Schottenladelinie muß 500 Millimeter betragen.

2. zu Buchstabe i Ziffer ii:

Zwei selbsttätige Rückschlagventile sind nur zulässig, wenn das innere Ende des Ausgußrohres mindestens 0,01 L über der Schottenladelinie liegt.

(10) Zu Regel 18 Buchstabe i (Lenzpumpenanlagen auf Fahrgastschiffen)

Der Durchmesser der Zweiglenzrohre bestimmt sich nach folgender Formel:

$$d = 2,15 \sqrt{l(B + D) + 25}$$

Hierbei ist:

d = der Zahlenwert des in Millimeter gemessenen Innendurchmessers des Zweiglenzrohres,

l = der Zahlenwert der in Meter gemessenen Länge der wasserdichten Abteilung,

B = der Zahlenwert der in Meter gemessenen Breite des Schiffes,

D = der Zahlenwert der bis zum Schottendeck in Meter gemessenen Seitenhöhe des Schiffes.

(11) Zu Regel 19 (Stabilitätsunterlagen für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe)

Der Krängungsversuch ist im Beisein eines Beauftragten der See-Berufsgenossenschaft durchzuführen. Die

Niederschrift über den Versuch ist von dem Beauftragten gegenzuzeichnen.

Die mit den erforderlichen Erläuterungen und Anweisungen für den Kapitän versehenen Stabilitätsunterlagen sind der See-Berufsgenossenschaft mit einer für ihre Akten bestimmten Abschrift vor Anbordgabe zur Prüfung zuzuleiten.

Zu den Stabilitätsunterlagen gehören mindestens:

für Fahrgastschiffe die Hebelarmkurven der statischen Stabilität für die wichtigsten Beladungsfälle sowie – in Abhängigkeit vom Tiefgang – die Grenzkurve für die Mindestanfangsstabilität, die den Bedingungen der Regel 7 genügt,

für Frachtschiffe die Hebelarmkurven der statischen Stabilität für die wichtigsten Beladungsfälle.

Die See-Berufsgenossenschaft kann die Vorlage weiterer Unterlagen verlangen.

(12) Zu Regel 20 (Lecksicherheitspläne)

Bei Schiffen, für die eine Lecksicherheit vorgeschrieben ist, sind die endgültigen Lecksicherheitspläne vor Anbordgabe der See-Berufsgenossenschaft zur Prüfung zuzuleiten.

§ 36

(Zu Kapitel II-1 Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Maschinen und elektrische Anlagen

(1) Zu Regel 23 (Allgemeine Bestimmungen)

Buchstabe a findet auch auf Frachtschiffe Anwendung. Anlagen für unbesetzte Maschinenräume müssen zugelassen sein.

(2) Zu Regel 24 (Hauptstromquelle auf Fahrgastschiffen)

1. zu Buchstabe a:

Erfolgt die Speisung des Bordnetzes durch Wellengeneratoren, die von Hauptmaschinen mit manövrierbedingt veränderlichen Drehzahlen angetrieben werden, muß nach einem Spannungsausfall durch unvorhergesehene Manöver die Energieversorgung der für die Sicherheit von Fahrgästen, Besatzung, Schiff und Hauptantriebsanlage erforderlichen Anlagen selbsttätig innerhalb von 45 Sekunden von Bereitschaftsaggregaten übernommen werden. Auf dem Revier, bei hoher Verkehrsdichte, in schwierigen Gewässern und bei verminderter Sicht müssen diese Verbraucher von einer von der Hauptmaschine unabhängigen Hauptstromquelle versorgt werden.

2. Regel 24 Buchstabe a mit dem in Nummer 1 bestimmten Zusatz findet auch auf Frachtschiffe Anwendung.

(3) Zu Regel 25 (Notstromquelle auf Fahrgastschiffen)

1. zu Buchstabe b:

Zu den Einrichtungen gehören ferner:

a) die Notpumpe für Lenzzwecke gemäß Regel 18 Buchstabe d Ziffer i, falls diese elektrisch angetrieben wird,

- b) die außerhalb des Maschinenraumes liegende Feuerlöscheinrichtung, falls diese keinen eigenen unabhängigen Antrieb besitzt,
- c) die Funkanlage gemäß Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974,
- d) die der Schiffssicherheit dienenden Melde- und Anzeigeanlagen (wie Feuertürenanzeige, Schottenschließalarm),
- e) Anlagen für Generalalarm, CO₂-Alarm, Alarm der automatischen Feuermeldeanlage und die Mannschaftsrufanlage, sofern sie keine eigene unabhängige Stromquelle besitzen,
- f) die Navigationsgeräte,
- g) die Schottenschließanlage sowie
- h) die Notbeleuchtung in den Räumen, in denen die Ruderanlage sowie besondere Sicherheitseinrichtungen untergebracht sind.

2. zu Buchstabe c Ziffer i:

Brennstoffversorgung und Kühlsystem der Antriebsmaschine müssen von denen der übrigen Maschinenanlagen unabhängig sein.

3. zu Buchstabe d Ziffer i:

Die zeitweilige Notstromquelle muß außerdem die Anlagen gemäß Nummer 1 Buchstabe e speisen.

4. zu Buchstabe h:

Die Prüfungen sind wöchentlich durchzuführen und müssen ohne Störung des sonstigen Betriebes möglich sein. Die Prüfungen und ihre Ergebnisse sind in das Schiffstagebuch einzutragen.

(4) Zu Regel 26 (Notstromquelle auf Frachtschiffen)

1. zu Buchstabe a Ziffer ii:

Zu den Einrichtungen gehören ferner:

- a) die außerhalb des Maschinenraumes liegende Feuerlöscheinrichtung, falls diese keinen eigenen unabhängigen Antrieb besitzt,
- b) die Funkanlage gemäß Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974,
- c) die der Schiffssicherheit dienenden Melde- und Anzeigeanlagen (wie Feuertürenanzeige, Schottenschließalarm),
- d) Anlagen für Generalalarm, CO₂-Alarm, Alarm der automatischen Feuermeldeanlage und die Mannschaftsrufanlage, sofern sie keine eigene unabhängige Stromquelle besitzen,
- e) ein Radargerät und ein Echolot, wenn eine Akkumulatorenbatterie mit ausreichender Kapazität oder ein Generator als Notstromquelle vorhanden ist,
- f) die Notbeleuchtung in den Räumen, in denen die Ruderanlage sowie besondere Sicherheitseinrichtungen untergebracht sind.

2. zu Buchstabe a Ziffer iii (2):

Brennstoffversorgung und Kühlsystem der Antriebsmaschine müssen von denen der übrigen Maschinenanlagen unabhängig sein.

3. zu Buchstabe a Ziffer v:

Die Prüfungen sind wöchentlich durchzuführen und müssen ohne Störung des sonstigen Betriebes möglich sein. Die Prüfungen und ihre Ergebnisse sind in das Schiffstagebuch einzutragen.

4. zu Buchstabe b Ziffer i:

Zu den Notverbrauchern gehören ferner:

- a) die außerhalb des Maschinenraumes liegende Feuerlöscheinrichtung, falls diese keinen eigenen unabhängigen Antrieb besitzt,
- b) die Funkanlage gemäß Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974,
- c) Anlagen für Generalalarm, CO₂-Alarm, Alarm der automatischen Feuermeldeanlage, Mannschaftsrufanlage, sofern sie keine eigene unabhängige Stromquelle besitzen,
- d) ein Radargerät und ein Echolot, wenn eine Akkumulatorenbatterie mit ausreichender Kapazität oder ein Generator als Notstromquelle vorhanden ist,
- e) die Notbeleuchtung in den Räumen, in denen die Ruderanlage sowie besondere Sicherheitseinrichtungen untergebracht sind,
- f) die der Schiffssicherheit dienenden Melde- und Anzeigeanlagen (wie Feuertürenanzeige, Schottenschließalarm).

(5) Zu Regel 27 (Schutz gegen elektrischen Schlag, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs)

1. zu Buchstabe a Ziffer i (2):

Die in Satz 1 aufgeführten Schutzmaßnahmen müssen bei Spannungen über 50 Volt getroffen werden. Bei Gebrauch von Elektrogeräten in feuchten Räumen oder unter beengten Raumverhältnissen, bei denen mit großflächiger leitender Berührung gerechnet werden muß, darf auch bei Anwendung der vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen die Betriebsspannung 250 Volt nicht überschreiten.

2. zu Buchstabe a Ziffer ii:

Bodenbeläge oder Grätinge aus nicht leitendem Material müssen bei Betriebsspannungen über 50 Volt vorhanden sein. Freiliegende stromführende Teile mit einer Spannung gegen Erde von mehr als 50 Volt dürfen an Vorderseiten von Schalt- oder Steuertafeln nicht angebracht werden.

3. zu Buchstabe a Ziffer iii (1):

Die Verbindungen zum Schiffskörper müssen mindestens den gleichen Querschnitt wie die Zuleitungen aufweisen. Sie sind an gut zugänglicher Stelle an den Schiffskörper oder einen mit diesem metallisch fest verbundenen Bauteil anzuschließen.

Gehäuse von Maschinen und Geräten und deren Befestigungsschrauben dürfen für den Anschluß nicht benutzt werden. Alle Anschlußstellen müssen leicht überprüft werden können. Für Isolationsmessungen muß ein Abklemmen der angeschlossenen Stromkreise möglich sein. Die Anschlußschrauben müssen aus Messing oder einem in gleicher Weise korro-

sionsbeständigen Werkstoff bestehen und den Kabelquerschnitten entsprechend bemessen sein.

In Räumen mit Holzverkleidung, wie Kühlräumen und den zugehörigen Lüfterräumen, ist nur eine allpolige Verlegung zulässig. Schiffskörperrückleiter und Schutzleiter sind ab zugehöriger Verteilerschalttafel mitzuführen. Die Endstromkreise für Beleuchtung und Raumheizung sind allpolig zu verlegen. Die Verbindung von Rückleiter und Schutzleiter mit dem Schiffskörper ist an die Verteilungs- bzw. Unterverteilungsschalttafel anzuschließen.

4. zu Buchstabe c:

Für Tankschiffe gilt außerdem:

Elektrische Betriebsmittel in nicht explosionsgeschützter Ausführung dürfen nur außerhalb gefährdeter Bereiche installiert werden. Eine Aufstellung in geschlossenen oder halbgeschlossenen Räumen ist nur zulässig, wenn diese durch Kofferdämme oder gleichwertige Räume von den Ladetanks und durch öl- und gasdichte Schotte von Kofferdämmen und Ladepumpenräumen getrennt und mechanisch oder natürlich ausreichend belüftet sind. Diese Räume dürfen nur aus einem nicht gefährdeten Bereich oder durch mechanisch oder natürlich ausreichend belüftete Gasschleusen zugänglich sein.

In folgenden gefährdeten Bereichen können explosionsgeschützte Einrichtungen in der angegebenen Ex-Schutzart installiert werden, wenn sie das zu erwartende Gemisch nicht zur Entzündung bringen können. Die Betriebsmittel müssen zugelassen sein:

- a) Auf Schiffen für die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 60 Grad Celsius können in Brennstoff- und Ladeöltanks Meß- und Meldegeräte in eigensicherer Ausführung (Ex) i zugelassen werden.
- b) Auf Schiffen für die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt bis 60 Grad Celsius können zugelassen werden:
 - (i) in Brennstoff- und Ladeöltanks:

Meß- und Meldegeräte in eigensicherer Ausführung (Ex) i;
 - (ii) in Wasserballasttanks und in Kofferdämmen, die an Ladetanks angrenzen:

hermetisch abgeschlossene Echolotschwinger, sofern das zugehörige Kabel in einem dickwandigen, wasserdicht bis über das Hauptdeck führenden Stahlrohr verlegt ist; Kabel für den aktiven Korrosionsschutz, die in dickwandigen, wasserdicht bis über das Hauptdeck führenden Stahlrohren verlegt sind;

Meß- und Meldegeräte in eigensicherer Ausführung (Ex) i;
 - (iii) in Ladepumpenräumen und Betriebsgängen, die an einen Ladetank angrenzen, neben den unter Ziffer ii genannten Betriebsmitteln:

Leuchten in druckfester Kapselung (Ex) d oder in Überdruckkapselung (Ex) p, sofern Schalter und Sicherungen hierfür außerhalb des Raumes an nicht gefährdeten Plätzen untergebracht sind;

durchlaufende Kabel, sofern sie in Rohren verlegt sind, die oberhalb des Tankdecks in die Schotten eingeschweißt sind;

- (iv) in geschlossenen oder halbgeschlossenen Räumen über den Tanks oder Kofferdämmen und in Räumen, die neben einem Ladetank liegen:

Meß- und Meldegeräte in eigensicherer Ausführung (Ex) i;

Leuchten in druckfester Kapselung (Ex) d oder Überdruckkapselung (Ex) p;

durchlaufende, gegen mechanische Beschädigung geschützte Kabel;
- (v) auf offenen Decks über den Tanks einschließlich Ballasttanks innerhalb der Ladetankblocks bis zu einer Höhe von 2,4 Meter über Deck, zusätzlich 3 Meter nach vorn und achtern und in voller Breite des Schiffes, im Bereich eines Kugelhalbmessers von 3 Meter um Tankauslässe, Tankentgasungsöffnungen, Auslässen von Pumpenräumen; in geschlossenen oder halbgeschlossenen Räumen, die eine direkte Öffnung zu einem gefährdeten Bereich haben:

Meß- und Meldegeräte in eigensicherer Ausführung (Ex) i;

Maschinen und Geräte, ausgenommen Meß- und Meldegeräte, in druckfester Kapselung (Ex) d oder in Überdruckkapselung (Ex) p, Geräte für erhöhte Sicherheit (Ex) e.

(6) Zu Regel 29 Buchstabe a (Ruderanlage)

Die Rudermaschinenräume müssen so gestaltet sein, daß die Ruderanlage während des Betriebes jederzeit zugänglich ist und einwandfrei gewartet werden kann. Der Ruderschaft muß festgesetzt werden können. Bei hydraulischen Ruderanlagen genügen Absperrventile an Zylindern bzw. Drehflügelgehäusen zum Festsetzen.

Soweit es nach den auftretenden Kräften möglich ist, sind Einrichtungen vorzusehen, mit denen das Ruderblatt bei einem Bruch des Ruderschaftes von Hand betätigt werden kann.

§ 37

(Zu Kapitel II-2 Teil A der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Allgemeine Bestimmungen

(1) Zu Regel 3 (Begriffsbestimmungen)

1. zu Buchstabe c:

Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein.
2. zu Buchstabe d:

Trennflächen vom Typ „B“ müssen zugelassen sein.
3. zu Buchstabe d Ziffer iii:

Alle Werkstoffe, die für die Herstellung und den Zusammenbau von in den Teilen C und D vorgeschriebenen Trennflächen vom Typ „B“ verwendet werden, müssen nichtbrennbar sein.
4. zu Buchstabe h:

Als „schwer entflammbar“ gelten Werkstoffe, Gewebe sowie Anstrichmittel, die die Ausbreitung eines Brandes verhindern oder in ausreichendem Maße einschränken können; sie müssen zugelassen sein.

5. zu Buchstabe m:
Laderäume sind auch Tanks für andere flüssige Ladung.

6. zu Buchstabe r:
Wichtige Navigationseinrichtungen sind insbesondere Steuerstand, Kompaß- und Radaranlagen sowie Peilgeräte.

7. „Hohe Oberflächentemperaturen“ sind Temperaturen über 220 Grad Celsius.

(2) Zu Regel 4 (Brandschutzpläne)

Auf allen neuen und vorhandenen Schiffen ist eine Zweitausfertigung der Brandschutzpläne in einem besonders gekennzeichneten wasserdichten Behälter außerhalb der Aufbauten oder Deckshäuser als Hilfsmittel für die Landfeuerwehr ständig aufzubewahren.

(3) Zu Regel 5 (Feuerlöschpumpen, Feuerlöschleitungen, Anschlußstutzen und Schläuche)

1. zu Buchstabe b Ziffer i:
Pumpen, die ständig oder gelegentlich der Ölförderung dienen, gelten nicht als Feuerlöschpumpen und dürfen keine Verbindungen zum Feuerlöschsystem haben.

2. zu Buchstabe b Ziffer ii:
Jede der vorgeschriebenen Feuerlöschpumpen muß einen Volumendurchfluß von mindestens 25 Kubikmeter pro Stunde haben. Dieses gilt auch für zusätzlich vorhandene Feuerlöschpumpen.

3. zu Buchstabe c Ziffer ii:
Bei Fahrgastschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen muß bei allen Anschlußstutzen ein Mindestdruck von 2,8 Bar, bei Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen ein solcher von 2,6 Bar gehalten werden.

4. zu Buchstabe e:
Feuerlöschleitungen dürfen nicht durch Laderäume geführt sein; sie müssen entwässert werden können. Abzweigungen der Feuerlöschleitungen für die Ankerklüsenpülung müssen vom freien Deck aus abgesperrt werden können. Andere Abzweigungen, die nicht Feuerlöschzwecken dienen, müssen unmittelbar an den Feuerlöschpumpen absperrbar sein.

5. zu Buchstabe f:
Der Werkstoff für neubeschaffte Feuerlöschschläuche muß den jeweils neuesten deutschen Industrienormen entsprechen. Die einzelne Schlauchlänge darf 20 Meter, in Maschinenräumen 15 Meter nicht überschreiten. Als Schlauch- und Strahlrohrkupplungen sind nur genormte 52- oder 75-Millimeter-Storzanschlüsse zu verwenden. Werden Feuerlöschschläuche mit Zubehörteilen und Werkzeugen (wie Kupplungsschlüssel) in Kästen oder Nischen aufbewahrt, so dürfen vorhandene Türen dazu nicht abschließbar sein.

6. zu Buchstabe g:
Als Strahlrohre dürfen nur Mehrzweck-Strahlrohre mit Mannschutzbrause und Absperrung vorgesehen sein.

(4) Zu Regel 6 (Verschiedenes)

1. zu Buchstabe a:
Elektrische Heizkörper müssen durch ein Gehäuse oder eine Verkleidung so abgedeckt sein, daß auf ihnen keine Kleidungsstücke oder sonstige Gegenstände abgelegt werden können. Über den Heizkörpern dürfen keine Kleiderhaken angebracht sein. Jeder Heizkörper ist mit einem Wärmeschutz auszurüsten, der den Strom unterbricht, sobald die für den Heizkörper zulässige Höchsttemperatur überschritten wird. Eine selbsttätige Wiedereinschaltung muß ausgeschlossen sein. In Waschräumen, Bädern und sonstigen feuchten Räumen dürfen nur wasserdichte Heizkörper verwendet werden.

2. Bauteile mit hohen Oberflächentemperaturen müssen so ausgeführt und angeordnet sein, daß Brandgefahren vorgebeugt wird.

(5) Zu Regel 7 (Feuerlöscher)

- Die nachfolgenden Zusatzvorschriften gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, für tragbare und fahrbare Feuerlöscher.
- Für die Bekämpfung von den nach Brandklassen unterteilten Bränden sind Feuerlöscher mit den in der nachfolgenden Tabelle jeweils aufgeführten Löschmitteln zu verwenden:

Brandklasse	Art des brennenden Stoffes	Löschmittel
A	feste Stoffe hauptsächlich organischer Natur, die normalerweise unter Glutbildung verbrennen (wie Holz, Kohle, Faserstoffe)	Schaum ABC-Pulver
B	flüssige oder flüssig werdende Stoffe (wie Benzin, Öl, Teer)	ABC-Pulver BC-Pulver Kohlendioxid (Kohlensäure) Schaum
C	Gase (wie Acetylen, Propan)	ABC-Pulver BC-Pulver Kohlendioxid (Kohlensäure)
D	Metalle (wie Aluminiumstaub, Elektron, Magnesium)	D-Pulver

Wasserlöscher und chemische Schaumlöscher dürfen nicht vorgesehen sein.

3. zu Buchstabe a Ziffer ii:
Pulverlöscher und Kohlendioxidlöscher müssen mindestens je 6 Kilogramm Inhalt und Schaumlöscher 10 Liter Inhalt haben.

4. zu Buchstabe b:
Schiffe müssen Ersatzfüllungen und -treibmittel mitführen, deren Menge sich nach folgender Tabelle be-

stimmt, wobei die ermittelten Zahlen nach oben aufzurunden sind:

Zahl der Feuerlöscher gleichen Typs (n)	Ersatz
1- 20	n
21- 50	20 + 1/2 (n- 20)
51-100	35 + 1/4 (n- 50)
101-192	48 + 1/8 (n-100)
über 192	60

Benutzte Feuerlöscher müssen unverzüglich nachgefüllt werden.

Eine Anweisung für das Nachfüllen muß sich an Bord befinden. Zum Nachfüllen dürfen nur für den jeweiligen Feuerlöscher zugelassene Ersatzfüllungen verwendet werden. Auch teilweise entleerte Löscher müssen neu gefüllt werden.

Für Feuerlöscher, die an Bord nicht nachgefüllt werden können, muß eine den Ersatzfüllungen entsprechende Anzahl Reservelöscher mitgeführt werden.

5. zu Buchstabe e:

Die Gebrauchsfähigkeit der Feuerlöscher muß durch eine am Feuerlöscher angebrachte gültige Prüfbescheinigung oder Prüfplakette eines Beauftragten des Herstellers oder eines von der See-Berufsgenossenschaft anerkannten Sachverständigen nachgewiesen werden. Die Bescheinigung muß das Datum der Prüfung enthalten und die Prüfplakette das Jahr und den Monat der Prüfung angeben. Die Bescheinigung und die Prüfplakette haben eine Gültigkeitsdauer von zwei Jahren.

6. Feuerlöscher müssen so angeordnet sein, daß sie durch Witterungseinflüsse, Vibrationen oder andere äußere Einwirkungen in ihrer Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.

(6) Zu Regel 8 (Fest eingebautes Gasfeuerlöschsystem)

1. Gasfeuerlöschsysteme müssen zugelassen sein.

2. zu Buchstabe d Ziffer vii:

Die für die vorgeschriebene Gasmenge erforderlichen Flaschen oder Behälter sind in ausschließlich hierfür verwendeten Räumen unterzubringen, die an einer gut zugänglichen Stelle liegen und mit einer wirkungsvollen Lüftung versehen sein müssen. Sie dürfen nicht vor dem vorderen Kollisionsschott und bei Anordnung über dem Kollisionsschott nur mittschiffs liegen. Der Zutritt zu diesen Räumen muß vom freien Deck aus möglich sein;

unter Deck liegende Räume müssen einen unmittelbaren Zugang über eine Treppe vom freien Deck aus haben. Der Zugang darf in keinem Fall durch die von dem Löschsystem geschützten Räume führen. Türverbindungen zwischen Maschinen- oder Unterdeckräumen und Räumen, in denen Gas für Feuerlöschsysteme gelagert ist, sind unzulässig.

Trennflächen zwischen diesen Räumen und den zu schützenden Räumen müssen vom Typ A-60 sein. Alle anderen Trennflächen müssen vom Typ „A“ sein und entsprechend den Isolierwerten für Kontrollstationen isoliert sein.

3. zu Buchstabe f:

Dampf-Feuerlöschsysteme sind nicht zulässig.

(7) Zu Regel 9 (Fest eingebaute Schaumfeuerlöschsysteme in Maschinenräumen)

Dieses Schaumfeuerlöschsystem darf nicht als Hauptfeuerlöschsystem in Maschinenräumen verwendet werden.

(8) Zu Regel 12 (Selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme)

zu Buchstabe b Ziffer iv:

Es müssen Berieselungsdüsen bei einer Temperatur von 68 Grad Celsius in den gemäßigten Zonen, 79 Grad Celsius, falls auch Tropenzonen befahren werden, und 141 Grad Celsius für Trockenräume und Küchen ohne Beschränkung des Fahrtbereichs in Tätigkeit treten. Abweichungen von ± 5 Grad Celsius sind zulässig.

(9) Zu Regel 13 (Selbsttätige Feuermelde- und Feueranzeigesysteme)

zu Buchstabe k:

Anzeigesysteme für Laderäume müssen ebenfalls Schallsignale abgeben.

(10) Zu Regel 14 (Brandschutzausrüstung)

1. zu Buchstabe a:

Jede persönliche Ausrüstung ist zu ergänzen durch:

- 1 Brecheisen (Kuhfuß)
- 1 tragbare elektrische Bohrmaschine (Mindestbohrdurchmesser in Stahl 10 Millimeter) oder
- 1 Trennscheibe.

Das Anschlußkabel einer Bohrmaschine oder Trennscheibe muß mindestens 10 Meter lang sein.

Auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 4 000 Registertonnen braucht nur eine Bohrmaschine oder Trennscheibe, auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 4 000 und mehr Registertonnen sowie auf Fahrgastschiffen brauchen nicht mehr als zwei mitgeführt zu werden.

Die nach Ziffer i vorgeschriebene Schutzkleidung (Hitzeschutzanzug) muß zugelassen sein.

Die nach Ziffer v vorgeschriebene Axt muß einen hochspannungsisolierten Handgriff haben.

2. zu Buchstabe b:

Als Atemschutzgeräte dürfen nur Preßluftatmer verwendet werden. Auf vorhandenen Schiffen befindliche andere Atemschutzgeräte sind innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung durch Preßluftatmer zu ersetzen.

(11) Zu Regel 15 (Sofortige Verwendungsbereitschaft der Feuerlöscheinrichtungen)

1. Der Zustand und die Betriebsbereitschaft der Feuerlöscheinrichtungen und Brandschutzausrüstungen sind in bestimmten Zeitabständen zu prüfen; das Ergebnis der einzelnen Prüfungen ist in das Schiffstagesbuch einzutragen; jeder Mangel und seine Beseitigung sind ausdrücklich zu vermerken.

2. Halbjährlich sind die Brandschutzausrüstungen (Regel 14, § 37 Abs. 10) und insbesondere die nachfolgenden Feuerlöscheinrichtungen zu prüfen:
- die Schließvorrichtungen für Türen in Trennflächen vom Typ „A“ (Regel 23, § 38 Abs. 6, Regel 37, § 39 Abs. 2)
 - die Feuerlöschpumpen, das Feuerlöschnetz, die Anschlußstutzen und die Feuerlöschschläuche nebst Zubehör (Regel 5, § 37 Abs. 3)
 - die tragbaren Feuerlöscher und die tragbaren Schaumlösch-Einheiten (Regel 7, § 37 Abs. 5)
 - die fahrbaren Feuerlöscher (Regel 7, § 37 Abs. 5, Regel 32 Buchstabe g, h und i, Regel 47 Buchstabe g und h, Regel 52 Buchstabe h)
 - fest eingebaute Gasfeuerlöschsysteme (Regel 8, § 37 Abs. 6)
 - fest eingebaute Schaumfeuerlöschsysteme in Maschinenräumen (Regel 9, § 37 Abs. 7)
 - fest eingebaute Leichtschaum-Feuerlöschsysteme in Maschinenräumen (Regel 10)
 - fest eingebaute Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme in Maschinenräumen (Regel 11)
 - selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Regel 12, § 37 Abs. 8)
 - selbsttätige Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Regel 13, § 37 Abs. 9)
 - die Handfeuermelder (Regel 32 Buchstabe a, Regel 47 Buchstabe a)
 - fest eingebaute Deckschaumsysteme (Regel 61).
3. Monatlich sind zu prüfen:
- die Brandklappen in Trennflächen vom Typ „A“ (Regel 23 Buchstabe b, Regel 37 Buchstabe b)
 - die Verschlusseinrichtungen der Lüftungssysteme (Regel 25, § 38 Abs. 8, § 39 Abs. 7, § 40 Abs. 1 Nr. 9, § 41 Abs. 2 Nr. 9).
4. Gasfeuerlöschsysteme, Schaumfeuerlöschsysteme, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme sind alle zwei Jahre, Berieselungssysteme und Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme jedes Jahr durch einen Beauftragten eines Herstellers auf ihren einsatzbereiten Zustand zu überprüfen. Die Überprüfung der Systeme ist in das Schiffstagebuch einzutragen.
5. Die Flaschen oder Druckbehälter von Gasfeuerlöschsystemen sind jährlich auf ihren Inhalt zu prüfen. Die Prüfergebnisse sind in ein Kontrollbuch einzutragen.
6. Die Stellen, an denen sich wesentliche, fest eingebaute Teile oder von Hand zu betätigende Teile der Feuerlöschanlagen befinden, müssen deutlich erkennbar und dauerhaft gekennzeichnet sein. Sie müssen jederzeit schnell und leicht erreicht werden können. Feuerlöscher müssen an gut sichtbaren und im Brandfall jederzeit schnell und leicht erreichbaren Stellen griffbereit angebracht sein. Diese Stellen sind durch ein mindestens 10 Zentimeter hohes rotes „F“ auf weißem Feld dauerhaft zu kennzeichnen. Tragbare Feuerlöscher sind durch Plombieren gegen unbelegte Benutzung zu sichern.

§ 38

(Zu Kapitel II-2 Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Brandschutzmaßnahmen für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern

(1) Zu Regel 18 (Senkrechte Hauptbrandabschnitte und waagerechte Brandabschnitte)

1. zu Buchstabe a:

Die mittlere Länge jedes senkrechten Hauptbrandabschnitts darf 40 Meter nicht überschreiten. Falls die gesamten Unterkunftsräume in einem Hauptbrandabschnitt liegen, kann die See-Berufsgenossenschaft eine zusätzliche Unterteilung dieses Abschnitts fordern.

2. zu Buchstabe c:

An den Schottenrändern sind Isolierbrücken von mindestens 300 Millimeter Länge einzubauen.

(2) Zu Regel 19 (Schotte innerhalb eines senkrechten Hauptbrandabschnitts)

zu Buchstabe b Ziffer ii:

Gangschotte und Decken müssen Trennflächen vom Typ „B“ sein; Türen und Türrahmen müssen Regel 24 Buchstabe b einschließlich der Zusatzvorschriften (Absatz 7) entsprechen.

(3) Zu Regel 21 (Fluchtwege)

1. Liegt ein Fluchtweg in einer wasserdichten Abteilung unter dem Schottendeck, einem senkrechten Hauptbrandabschnitt über dem Schottendeck, gleichermaßen abgegrenzten Räumen bzw. Raumgruppen, einem Sonderraum oder einem Maschinenraum im Bereich zwischen der Bordwand und einem Fünftel der größten Schiffsbreite von der Bordwand entfernt, so muß ein zweiter Fluchtweg auf der anderen Schiffseite oder der gleichen Schiffseite außerhalb dieses Bereichs vorhanden sein, soweit dies möglich ist.

2. zu Buchstabe a Ziffer iii:

Die lichte Breite der Treppe (in Zentimeter) muß gleich der Zahl der Personen sein, die sie im Notfall voraussichtlich benutzen müssen, mindestens jedoch 80 Zentimeter.

3. zu Buchstabe a Ziffer iv:

Der unmittelbare Zugang zum offenen Deck muß durch Trennflächen vom Typ A-0 gesichert sein, soweit nicht nach Regel 20 ein höherer Standard vorgeschrieben ist.

4. zu Buchstabe c:

Alle Türen müssen selbstschließend sein.

5. zu Buchstabe c Ziffer i Nummer 1:

Mindestens ein Fluchtweg muß mit einem stählernen Schacht umkleidet und unmittelbar vom Flurboden aus oder über eine kurze Treppe durch eine Stahltür zugänglich sein; erforderlichenfalls müssen auch Zugänge von darüberliegenden Plattformen vorhanden sein. Dieser Fluchtweg muß bis zu einer Stelle außerhalb des Maschinenraums führen, von der aus das Einbootungsdeck sicher erreicht werden kann.

(4) Zu Regel 22 (Schutz der Treppen und Aufzüge in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen)

zu Buchstabe c:

Die Verschlüßvorrichtungen und ihre Anschläge müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

(5) Zu Regel 23 (Öffnungen in den Trennflächen vom Typ „A“)

1. zu Buchstabe a:

Durchbrechungen in Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein.

2. zu Buchstabe d:

Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein.

3. In den Kontrollstationen sind Vorrichtungen anzubringen, die für jede einzelne Tür anzeigen, ob sie geöffnet oder geschlossen ist.

Fernbetätigte Türen sowie gewöhnlich geschlossene Feuertüren in Hauptbegrenzungsschotten und Treppenschächten, die während des Verschlüßzustandes im Notfall von Hand geöffnet werden können, müssen sich wieder selbsttätig schließen und an die Anzeigevorrichtung angeschlossen sein.

(6) Zu Regel 24 (Öffnungen in den Trennflächen vom Typ „B“)

zu Buchstabe b:

Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „B“ müssen zugelassen sein.

Lüftungsöffnungen dürfen nur im unteren Drittel der Türen angeordnet sein und müssen von der Fluchtwegseite her verschlossen werden können. Lüftungsverschlüsse müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

(7) Zu Regel 25 (Lüftungssysteme)

1. Die Lüftungskanäle, Schächte, Verschlüßvorrichtungen und andere Teile des Lüftungssystems müssen aus nichtbrennbaren Werkstoffen bestehen.

2. zu Buchstabe c:

Sonstige Ein- und Austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme müssen ebenfalls von außerhalb des gelüfteten Raumes geschlossen werden können. Verschlüßvorrichtungen aus Stahl in Lüfterstützen und Lüftungskanälen müssen folgender Tabelle entsprechen:

Durchmesser in Millimeter oder flächengleicher Querschnitt	Dicke der Verschlüßeinrichtungen in Millimeter
bis 200	4
über 200 bis 400	5
über 400 bis 600	6
über 600 bis 800	7
über 800	8

Bei Verwendung anderer Werkstoffe sind die Verschlüßeinrichtungen entsprechend zu verstärken.

Alle Verschlüßeinrichtungen müssen einfach und sicher zu betätigen, feststellbar und ihre Lager weitgehend wartungsfrei sein. Die Bedienungselemente müssen augenfällig und dauerhaft gekennzeichnet sein und anzeigen, ob der Verschlüß geöffnet oder geschlossen ist.

3. zu Buchstabe g:

Schornsteine und Abzüge der Küchenherde und dgl. müssen dort, wo sie durch Unterkunfts- und Wirtschaftsräume geführt sind oder sonst eine Brandgefahr für umliegende Bauteile bilden, mit einer Isolierung versehen sein.

(8) Zu Regel 26 (Eckige und runde Schiffsfenster)

zu Buchstabe b Ziffer i:

Fenster von Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen müssen den deutschen Industriennormen entsprechen. Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, daß diese Fenster als Notausstieg verwendet werden können; ihre Durchstiegsöffnungen müssen mindestens haben:

runde Festfenster

400 Millimeter Durchmesser

runde, zu öffnende Fenster

385 Millimeter Durchmesser

rechteckige Fenster

0,16 Quadratmeter Fläche, wobei eine Kantenlänge mindestens 350 Millimeter betragen muß.

Fenster, die nur mit einem Schlüssel zu öffnen sind, gelten als Festfenster.

(9) Zu Regel 27 (Beschränkung der brennbaren Werkstoffe)

1. Sämtliche Isolierungen müssen zugelassen sein.

2. zu Buchstabe a:

In Lade-, Post- und Gepäckräumen sowie in Wirtschaftskühlräumen müssen Isolierungen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen; die See-Berufsgenossenschaft kann, außer für Trennflächen vom Typ „A“ und „B“, schwer entflammable Isolierungen zulassen, wenn Unterkonstruktionen nichtbrennbar sind und der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist.

3. zu Buchstabe e:

Die verdeckten brennbaren Flächen aller Schotte, Verkleidungen, Treppen, Unterkonstruktionen usw. sind durch schaumschichtbildende Anstrichmittel oder durch gleichwertige andere Maßnahmen schwer entflammbar zu machen.

4. zu Buchstabe g:

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen dürfen nur schwer entflammable, zugelassene Anstrichmittel, Beschichtungsmaterialien und ähnliche Stoffe verwendet werden. Beschichtungen dürfen nicht dicker als 1,5 Millimeter sein. Dieses gilt nicht für den Anstrich oder die Beschichtung von beweglichem Inventar.

5. zu Buchstabe i:

Papierkörbe müssen so gebaut sein, daß das Herausschlagen von Flammen sicher verhindert wird.

6. Schränke und andere Behälter für Reinigungsmittel und Arbeitskleidung müssen nichtbrennbar sein. Vorhänge aller Art und Tischdecken, mit Ausnahme der Tafelwäsche, müssen aus zugelassenem nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

(10) Zu Regel 28 (Verschiedenes)

1. zu Buchstabe b Ziffer i:

Falls der jeweilige Bereich der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume eine Ausdehnung von weniger als 14 Meter hat, kann die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall eine zusätzliche Unterteilung der Hohlräume fordern.

2. Räume, in denen entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 Grad Celsius, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen gelagert werden, dürfen nur oberhalb des obersten durchlaufenden Decks angeordnet sein und nur einen unmittelbaren Zugang durch gasdichte, selbstschließende Stahltüren vom freien Deck aus haben.

Zur Bestimmung der Feuerwiderstandsfähigkeit der umschließenden Trennflächen sind diese Räume der Gruppe 14 in Regel 20 Buchstabe b Ziffer ii zuzuordnen; die Trennflächen müssen gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen ausreichend belüftet und beleuchtbar sein.

(11) Zu Regel 32 (Unterhaltung eines Wachdienstes usw. und Feuerlöscheinrichtungen)

1. zu Buchstabe a Ziffer ii:

Die Feuermelder müssen an geeigneten Plätzen in Abständen von etwa 20 Meter angeordnet sein.

2. zu Buchstabe b Ziffer iv:

Auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen muß für den Fall, daß ein Brand in einer Abteilung alle Pumpen außer Betrieb setzen kann, eine weitere ausreichende Feuerlöscheinrichtung vorhanden sein.

3. zu Buchstabe e:

In Unterkunftsräumen dürfen keine Kohlendioxidlöscher angeordnet sein. In Kontrollstationen und sonstigen Räumen, die für die Sicherheit des Schiffes notwendige elektrische oder elektronische Anlagen oder Geräte enthalten, sind Feuerlöscher vorzusehen, deren Löschmittel weder elektrisch leitend sind, noch Störungen an den Anlagen oder Geräten verursachen.

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, die Ölöfen oder -herde enthalten, sind zum Ablöschen von Ölbränden geeignete Feuerlöscher vorzuhalten.

An den Zugängen zu Räumen, in denen sich entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 Grad Celsius und Anstrichmittel befinden, und an Zugängen zu Räumen oder in Bereichen, in denen Acetylen- oder Sauerstoffflaschen gelagert sind, müssen zum Ablöschen von Flüssigkeits- und Gasbränden geeignete Feuerlöscher angeordnet sein.

4. zu Buchstabe f Ziffer ii:

Laderäume der Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen sind durch eine Kohlendioxidfeuerlöschanlage oder eine andere gleichwertige Feuerlöschanlage zu schützen, die fest eingebaut sein muß.

5. zu Buchstabe h:

Diese Vorschrift und die Zusatzvorschrift zu Buchstabe h Ziffer iii finden auch auf Räume Anwendung, in denen sich Hilfsmaschinen mit Verbrennungsmo-

toren von weniger als 373 Kilowatt befinden. Die Vorkhaltung tragbarer Schaumlösch-Einheiten nach Ziffer ii und fahrbarer Schaumlöcher oder gleichwertiger Feuerlöscher nach Ziffer iii ist nicht erforderlich.

6. zu Buchstabe h Ziffer iii:

In Räumen mit Verbrennungsmotoren müssen an tragbaren Feuerlöschern mindestens vorhanden sein:

a) bei einer effektiven Gesamtleistung

unter 200 Kilowatt

2 Feuerlöscher,

von 200 Kilowatt bis unter 500 Kilowatt

3 Feuerlöscher,

von 500 Kilowatt bis unter 1 000 Kilowatt

4 Feuerlöscher,

von 1 000 Kilowatt und mehr

je angefangene weitere 1 500 Kilowatt

1 weiterer Feuerlöscher,

in Maschinenräumen, in denen sich nur Verbrennungsmotoren für sonstige Zwecke befinden, darf die nach vorstehender Tabelle ermittelte Zahl von Feuerlöschern um einen Feuerlöscher verringert werden;

b) sind in Maschinenräumen Hilfskessel von untergeordneter Bedeutung oder Heizungskessel aufgestellt, so muß mindestens ein zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein.

7. zu Buchstabe i:

In Räumen mit Dampfturbinen oder gekapselten Dampfmaschinen, deren Gesamtleistung weniger als 373 Kilowatt beträgt, muß wenigstens ein tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein; er braucht nicht zusätzlich gefordert zu werden, wenn bereits ein nach Buchstabe h vorgeschriebener Feuerlöscher vorhanden ist.

8. zu Buchstabe m Ziffer ii:

Für jeden Preßluftatmer sind einsatzbereite Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamt-Luftmenge von mindestens 9 600 Liter mitzuführen.

9. zu Buchstabe m Ziffer iii:

Die Stellen für die Aufbewahrung der Brandschutzausrüstungen und persönlichen Ausrüstungen müssen dauerhaft und gut sichtbar gekennzeichnet sein.

(12) Zu Regel 33 (Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle)

zu Buchstabe a Ziffer i:

Satz 2 ist nicht anzuwenden.

Flüssiggas darf grundsätzlich nicht als Brenngas verwendet werden; davon ausgenommen sind Flüssiggas für Haushaltszwecke sowie Flüssiggas für Lötzwecke, das stählernen Einwegflaschen mit einem Fassungsraum von nicht mehr als 150 Milliliter entnommen wird. Acetylen darf nur in Form von Flaschengas verwendet werden; der Gebrauch von Acetylen-Entwicklern ist verboten.

(13) Zu Regel 34 (Besondere Vorkehrungen in Maschinenräumen)

1. zu Buchstabe d Ziffer v:

Diese Vorschrift gilt auch für Öl-Separatoren.

2. Treten an Bauteilen von Abgas- und Dampfsystemen hohe Oberflächentemperaturen auf, so müssen diese Bauteile in Haupt- und Hilfsmaschinenräumen vollständig isoliert sein.

Die Isolierung der Abgasleitungen im Bereich von Verbrennungsmotoren und der Heißdampfleitungen im Bereich der Turbinen muß mit Stahlblech verkleidet sein, damit kein Brennstoff oder Schmieröl in die Isolierung eintreten kann. Darüber hinaus sind in weiteren gefährdeten Bereichen isolierte Abgas- und Heißdampfleitungen mit Stahlblech entsprechend zu verkleiden.

§ 39

(Zu Kapitel II-2 Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Brandschutzmaßnahmen für Fahrgastschiffe, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern

(1) Zu Regel 36 (Senkrechte Hauptbrandabschnitte)

1. zu Buchstabe a:

Die mittlere Länge jedes senkrechten Hauptbrandabschnitts darf 40 Meter nicht überschreiten. Falls die gesamten Unterkunftsräume in einem Hauptbrandabschnitt liegen, kann die See-Berufsgenossenschaft eine zusätzliche Unterteilung dieses Abschnitts fordern.

2. zu Buchstabe c:

An den Schottenrändern sind Isolierbrücken von mindestens 300 Millimeter Länge einzubauen.

(2) Zu Regel 37 (Öffnungen in den Trennflächen vom Typ „A“)

1. zu Buchstabe a:

Durchbrechungen in Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein.

2. zu Buchstabe d:

Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein.

3. In den Kontrollstationen sind Vorrichtungen anzubringen, die für jede einzelne Tür anzeigen, ob sie geöffnet oder geschlossen ist.

Fernbetätigte Türen sowie gewöhnlich geschlossene Feuertüren in Hauptbegrenzungsschotten und Treppenschächten, die während des Verschlusszustandes im Notfall von Hand geöffnet werden können, müssen sich wieder selbsttätig schließen und an die Anzeigevorrichtung angeschlossen sein.

(3) Zu Regel 39 (Trennung der Unterkunftsräume von den Maschinen-, Lade- und Wirtschaftsräumen)

Trennflächen zwischen Unterkunftsräumen und Maschinenräumen der Gruppe A müssen dem Typ A-60 und zwischen Unterkunftsräumen und Wirtschaftsräumen mindestens dem Typ A-15 entsprechend isoliert sein.

(4) Zu Regel 40 (Schutz der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume)

1. zu Buchstabe a Ziffer ii:

Gangschotte müssen, soweit sie nicht Trennflächen vom Typ „A“ sein müssen, Trennflächen vom Typ „B“ entsprechend Regel 20 sein.

Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „B“ müssen zugelassen sein und der Trennfläche entsprechen, in die sie eingebaut sind.

Lüftungsöffnungen dürfen nur im unteren Drittel der Türen angeordnet sein und müssen von der Fluchtwegseite her verschlossen werden können. Lüftungsverschlüsse müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen. Die Gesamtfläche der Öffnung oder der Öffnungen jeder Tür darf 0,05 Quadratmeter nicht übersteigen.

2. zu Buchstabe a Ziffer iii:

Sämtliche Isolierungen müssen zugelassen sein.

In Lade-, Post- und Gepäckräumen sowie in Wirtschaftskühlräumen müssen Isolierungen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen; die See-Berufsgenossenschaft kann, außer für Trennflächen vom Typ „A“ und „B“, schwer entflammare Isolierungen zulassen, wenn Unterkonstruktionen nichtbrennbar sind und der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist.

3. Schornsteine und Abzüge der Küchenherde und dgl. müssen dort, wo sie durch Unterkunfts- und Wirtschaftsräume geführt sind oder sonst eine Brandgefahr für umliegende Bauteile bilden, mit einer Isolierung versehen sein.

4. Hinter Decken, Tüfelungen und Verkleidungen befindliche Hohlräume müssen durch gut dichtende Luftzugsperrn in Abständen von höchstens 14 Meter wirksam unterteilt sein. Falls der jeweilige Bereich der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume eine Ausdehnung von weniger als 14 Meter hat, kann die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall eine zusätzliche Unterteilung der Hohlräume fordern.

5. zu Buchstabe b:

Diese Vorschrift ist nicht anzuwenden.

(5) Zu Regel 43 (Schutz der Kontrollstationen und Vorratsräume)

zu Buchstabe b:

Räume, in denen entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 Grad Celsius, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen gelagert werden, dürfen nur oberhalb des obersten durchlaufenden Decks angeordnet sein und nur einen unmittelbaren Zugang durch gasdichte, selbstschließende Stahltüren vom freien Deck aus haben. Die Trennflächen vom Typ „A“ müssen gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen ausreichend belüftet und beleuchtbar sein.

(6) Zu Regel 44 (Eckige und runde Schiffsfenster)

zu Buchstabe a:

Fenster von Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen müssen den deutschen Industriennormen entsprechen. Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, daß diese Fenster als Notausstieg verwendet werden können; ihre Durchstiegsöffnungen müssen mindestens haben:

runde Festfenster

400 Millimeter Durchmesser

runde, zu öffnende Fenster

385 Millimeter Durchmesser

rechteckige Fenster

0,16 Quadratmeter Fläche, wobei eine Kantenlänge mindestens 350 Millimeter betragen muß.

Fenster, die nur mit einem Schlüssel zu öffnen sind, gelten als Festfenster.

(7) Zu Regel 45 (Lüftungssysteme)

1. Die Lüftungskanäle, Schächte, Verschlußvorrichtungen und andere Teile des Lüftungssystems müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.
2. Die Ein- und Austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme müssen zugängliche Verschlußvorrichtungen haben, die bei Ausbruch eines Brandes geschlossen werden können. Verschlußvorrichtungen aus Stahl in Lüfterstützen und Lüftungskanälen müssen folgender Tabelle entsprechen:

Durchmesser in Millimeter oder flächengleicher Querschnitt	Dicke der Verschlußvorrichtungen in Millimeter
bis 200	4
über 200 bis 400	5
über 400 bis 600	6
über 600 bis 800	7
über 800	8

Bei Verwendung anderer Werkstoffe sind die Verschlußvorrichtungen entsprechend zu verstärken. Alle Verschlußvorrichtungen müssen einfach und sicher zu betätigen, feststellbar und ihre Lager weitgehend wartungsfrei sein. Die Bedienungselemente müssen augenfällig und dauerhaft gekennzeichnet sein und anzeigen, ob der Verschluß geöffnet oder geschlossen ist.

3. Abgesehen von den Maschinenraumlüftern müssen Lüfter mit Kraftantrieb von zwei möglichst weit auseinanderliegenden Schaltstellen aus abgestellt werden können, soweit sie Räume versorgen, in denen eine Brandgefahr besteht.

(8) Zu Regel 46 (Einzelheiten der Bauart)

1. zu Buchstabe a:

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen dürfen nur schwer entflammare, zugelassene Anstrichmittel, Beschichtungsmaterialien und ähnliche Stoffe verwendet werden. Beschichtungen dürfen nicht dicker als 1,5 Millimeter sein.

Dieses gilt nicht für den Anstrich oder die Beschichtung von beweglichem Inventar.

2. zu Buchstabe c:

Diese Vorschriften sind auch auf Räume anzuwenden, in denen sich Hilfsmaschinen mit Verbrennungsmotoren mit einer Gesamtleistung von weniger als 746 Kilowatt oder Ölaufbereitungsanlagen befinden.

3. Schränke und andere Behälter für Reinigungsmittel und Arbeitskleidung müssen nichtbrennbar sein. Papierkörbe müssen nichtbrennbar und so gebaut sein, daß das Herausschlagen von Flammen sicher verhindert wird. Vorhänge aller Art und Tischdecken, mit Ausnahme der Tafelwäsche, müssen aus zugelassenem nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

(9) Zu Regel 47 (Feueranzeigesysteme und Feuerlöscheinrichtungen)

1. zu Buchstabe a Ziffer i:

Die Feuermelder müssen an geeigneten Plätzen in Abständen von etwa 20 Meter angeordnet sein.

2. zu Buchstabe b Ziffer iii:

Auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen muß für den Fall, daß ein Brand in einer Abteilung alle Pumpen außer Betrieb setzen kann, eine weitere ausreichende Feuerlöscheinrichtung vorhanden sein.

3. zu Buchstabe c:

Ist in einem Maschinenraum der Gruppe A im unteren Bereich ein Zugang von einem angrenzenden Wellentunnel vorhanden, so ist ein Anschlußstutzen mit Schlauch und Mehrzweckstrahlrohr außerhalb des Maschinenraumes, aber in der Nähe seines Eingangs vorzusehen. Ist ein derartiger Zugang nicht von einem Tunnel, sondern von einem anderen Raum oder anderen Räumen vorgesehen, so ist in einem dieser Räume in der Nähe des Eingangs zu dem Maschinenraum der Gruppe A ein Anschlußstutzen mit Schlauch und Mehrzweckstrahlrohr vorzusehen. Diese Vorkehrungen erübrigen sich, wenn der Tunnel oder die angrenzenden Räume nicht Teil eines Fluchtweges sind.

4. zu Buchstabe e:

Dieser Buchstabe und die folgenden Zusatzvorschriften gelten auch für Kontrollstationen.

In Unterkunftsräumen dürfen keine Kohlendioxidlöscher angeordnet sein. In Kontrollstationen und sonstigen Räumen, die für die Sicherheit des Schiffes notwendige elektrische oder elektronische Anlagen oder Geräte enthalten, sind Feuerlöscher vorzusehen, deren Löschmittel weder elektrisch leitend sind, noch Störungen an den Anlagen und Geräten verursachen.

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, die Öfen oder -herde enthalten, sind zum Ablöschen von Ölbränden geeignete Feuerlöscher vorzuhalten.

An den Zugängen zu Räumen, in denen sich entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 Grad Celsius und Anstrichmittel befinden und an Zugängen zu Räumen oder in Bereichen, in denen Acetylen- oder Sauerstoffflaschen angeordnet sind, müssen zum Ablöschen von Flüssigkeits- und Gasbränden geeignete Feuerlöscher vorgehalten sein.

5. zu Buchstabe f Ziffer ii:

Laderäume der Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen sind durch eine Kohlendioxidfeuerlöschanlage oder eine andere gleichwertige Feuerlöschanlage zu schützen, die fest eingebaut sein muß.

6. zu Buchstabe h:

Diese Vorschrift und die Zusatzvorschrift zu Buchstabe h Ziffer ii finden auch auf Räume Anwendung, in denen sich Hilfsmaschinen mit Verbrennungsmotoren von weniger als 746 Kilowatt befinden. Die Vorhaltung fahrbarer Schaumlöscher oder gleichwertiger Feuerlöscher nach Ziffer ii ist nicht erforderlich.

7. zu Buchstabe h Ziffer ii:

In Maschinenräumen, in denen sich Verbrennungsmotoren als Haupt- oder Hilfsmaschinen befinden, müssen an tragbaren Feuerlöschern vorhanden sein:

- a) bei einer effektiven Gesamtleistung unter 200 Kilowatt
2 Feuerlöscher
- von 200 Kilowatt bis unter 500 Kilowatt
3 Feuerlöscher
- von 500 Kilowatt bis unter 1 000 Kilowatt
4 Feuerlöscher
- von 1 000 Kilowatt und mehr
je angefangene weitere 1 500 Kilowatt
1 weiterer Feuerlöscher,

in Maschinenräumen, in denen sich nur Verbrennungsmotoren als Hilfsmaschinen befinden, darf die nach vorstehender Tabelle ermittelte Zahl von Feuerlöschern um einen Feuerlöscher verringert werden;

- b) mindestens jedoch so viele tragbare Feuerlöscher, daß von jedem Punkt im Raum ein Feuerlöscher auf einem Weg von nicht mehr als 10 Meter Länge erreicht werden kann;
- c) sind in Maschinenräumen Hilfskessel von untergeordneter Bedeutung oder Heizungskessel aufgestellt, so muß mindestens ein zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein.

8. zu Buchstabe i:

Für Räume mit Dampfturbinen, für die keine fest eingebauten Feuerlöschanlagen vorgeschrieben sind, müssen so viele tragbare Feuerlöscher vorhanden sein, daß von jedem Punkt im Raum ein Feuerlöscher auf einem Weg von nicht mehr als 10 Meter Länge erreicht werden kann; in jedem derartigen Raum müssen jedoch mindestens zwei dieser tragbaren Feuerlöscher vorhanden sein, wenn die Gesamtleistung 373 Kilowatt und mehr beträgt, und es muß mindestens ein tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein, wenn die Gesamtleistung unter 373 Kilowatt liegt.

Die Feuerlöscher brauchen nicht zusätzlich zu den nach Buchstabe h Ziffer ii vorgeschriebenen vorhanden zu sein.

9. zu Buchstabe j Ziffer ii:

Für jeden Preßluftatmer sind einsatzbereite Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamt-Luftmenge von mindestens 9 600 Liter mitzuführen.

10. zu Buchstabe j Ziffer iii:

Die Stellen für die Aufbewahrung der Brandschutzausrüstungen und der persönlichen Ausrüstungen müssen dauerhaft und gut sichtbar gekennzeichnet sein.

- 11. Besteht nach Auffassung der See-Berufsgenossenschaft in einem Maschinenraum, für den nach den Buchstaben g, h und i keine Feuerlöscheinrichtungen vorgeschrieben sind, Brandgefahr, so sind in oder an den Zugängen zu diesen Räumen geeignete Feuerlöscher vorzuhalten.

(10) Zu Regel 48 (Fluchtwege)

- 1. Liegt ein Fluchtweg in einer wasserdichten Abteilung unter dem Schottendeck, einem senkrechten Hauptbrandabschnitt über dem Schottendeck, gleichermaßen abgegrenzten Räumen bzw. Raumgruppen, einem Hauptmaschinenraum oder einem Kesselraum im Bereich zwischen der Bordwand und einem Fünftel der größten Schiffsbreite von der Bordwand entfernt, so muß ein zweiter Fluchtweg auf der anderen Schiffsseite oder der gleichen Schiffsseite außerhalb dieses Bereichs vorhanden sein, soweit dies möglich ist.

2. zu Buchstabe a Ziffer iii:

Die lichte Breite der Treppe (in Zentimeter) muß gleich der Zahl der Personen sein, die sie im Notfall voraussichtlich benutzen müssen, mindestens jedoch 80 Zentimeter.

3. zu Buchstabe b:

Mindestens ein Fluchtweg muß mit einem stählernen Schacht umkleidet und unmittelbar vom Flurboden aus oder über eine kurze Treppe durch eine Stahltür zugänglich sein; erforderlichenfalls müssen auch Zugänge von darüberliegenden Plattformen vorhanden sein. Dieser Fluchtweg muß bis zu einer Stelle außerhalb des Maschinenraums führen, von der aus das Einbootungsdeck sicher erreicht werden kann.

(11) Zu Regel 49 (Flüssiger Brennstoff für Verbrennungsmotoren)

Der Flammpunkt des verwendeten Brennstoffes darf nicht unter 60 Grad Celsius liegen; ausgenommen sind Notgeneratoren, für die Brennstoff mit einem Flammpunkt nicht unter 43 Grad Celsius verwendet werden darf.

Flüssiggas darf grundsätzlich nicht als Brenngas verwendet werden; davon ausgenommen sind Flüssiggas für Haushaltszwecke sowie Flüssiggas für Lötzwecke, das stählernen Einwegflaschen mit einem Fassungsraum von nicht mehr als 150 Milliliter entnommen wird. Acetylen darf nur in Form von Flaschengas verwendet werden; der Gebrauch von Acetylen-Entwicklern ist verboten.

(12) Zu Regel 50 (Besondere Vorkehrungen in Maschinenräumen)

1. zu Buchstabe b:

Diese Vorschrift gilt auch für Öl-Separatoren.

- 2. Treten an Bauteilen von Abgas- und Dampfsystemen hohe Oberflächentemperaturen auf, so müssen diese Bauteile in Haupt- und Hilfsmaschinenräumen vollständig isoliert sein.

Die Isolierung der Abgasleitungen im Bereich von Verbrennungsmotoren und der Heißdampfleitungen im Bereich der Turbinen muß mit Stahlblech verkleidet sein, damit kein Brennstoff oder Schmieröl in die Isolierung eindringen kann. Darüber hinaus sind in weiteren gefährdeten Bereichen isolierte Abgas- und Heißdampfleitungen mit Stahlblech entsprechend zu verkleiden.

§ 40

(Zu Kapitel II-2 Teil D der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

**Brandschutzmaßnahmen
für Frachtschiffe**

(1) Zu Regel 51 (Allgemeine Vorschriften für Frachtschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von 4 000 und mehr Registertonnen mit Ausnahme von Tankschiffen nach Teil E)

1. Diese Regel und die nachfolgenden Zusatzvorschriften finden auch auf Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 4 000 Registertonnen Anwendung.
2. a) Wände und Decken im Bereich der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume sowie Kontrollstationen müssen nichtbrennbar und zugelassen sein; soweit nach Kapitel II-2 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 oder den folgenden Zusatzvorschriften ein höherer Standard vorgeschrieben ist, bleibt dies unberührt.
- b) Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „A“ oder „B“ oder in Stahlwänden oder -schotten von Gängen sowie Durchbrechungen in Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein.
- c) Die Kontrollstationen müssen von den übrigen Teilen des Schiffes durch Schotte und Decks vom Typ „A“ getrennt und isoliert sein.
- d) Hinter Decken, Täfelungen und Verkleidungen befindliche Hohlräume müssen durch gut dichtende Luftzugsperrn in Abständen von höchstens 14 Meter wirksam unterteilt sein.
- e) Falls der jeweilige Bereich der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume eine Ausdehnung von weniger als 14 Meter hat, kann die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall eine zusätzliche Unterteilung der Hohlräume fordern.
- f) In senkrechter Richtung müssen diese Hohlräume, einschließlich der hinter den Verkleidungen der Treppen, Schächte usw. befindlichen, in Höhe jedes Decks geschlossen sein.
- g) Sämtliche Isolierungen müssen nichtbrennbar und zugelassen sein. Die See-Berufsgenossenschaft kann, außer für Trennflächen vom Typ „A“ und „B“, schwer entflammbare Isolierungen außerhalb der Kontrollstationen, Maschinenräume und Unterkunfts- und Wirtschaftsräume, ausgenommen Wirtschaftskühlräume, zulassen, wenn Unterkonstruktionen nichtbrennbar sind und der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist.
- h) Schornsteine und Abzüge der Küchenherde und dgl. müssen dort, wo sie durch Unterkunftsräume geführt sind oder sonst eine Brandgefahr für umliegende Bauteile bilden, mit einer Isolierung versehen sein.
- i) Schränke und andere Behälter für Reinigungsmittel und Arbeitskleidung müssen nichtbrennbar sein. Papierkörbe müssen nichtbrennbar und so gebaut sein, daß das Herausschlagen von

Flammen sicher verhindert wird. Vorhänge aller Art und Tischdecken, mit Ausnahme der Tafelwäsche, müssen aus zugelassenem nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

3. Alle eckigen und runden Schiffsfenster in Schotten, die Unterkunfts- und Wirtschaftsräume sowie Kontrollstationen nach außen abschließen, müssen den deutschen Industrienormen entsprechen und mit einem Rahmen aus Stahl oder anderem geeigneten Werkstoff versehen sein. Das Glas muß durch einen Einsatzrahmen aus Metall gehalten sein.

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, daß diese Fenster als Notausstieg verwendet werden können; ihre Durchstiegsöffnungen müssen mindestens haben:

runde Festfenster

400 Millimeter Durchmesser

runde, zu öffnende Fenster

385 Millimeter Durchmesser

rechteckige Fenster

0,16 Quadratmeter Fläche, wobei eine Kantenlänge mindestens 350 Millimeter betragen muß.

Fenster, die nur mit einem Schlüssel zu öffnen sind, gelten als Festfenster.

4. zu Buchstabe b:

Wände oder Schotte und Decken im Bereich der Gänge dürfen keine verschlußlosen Öffnungen haben. Türen in diesem Bereich müssen, soweit sie nicht aus Stahl bestehen, vom Typ „B“ und mindestens 25 Millimeter dick sein. Türbeschläge müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

Lüftungsöffnungen dürfen nur im unteren Drittel der Türen angeordnet sein und müssen von der Fluchtwegseite her verschlossen werden können. Lüftungsverschlüsse müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen. Die Gesamtfläche der Öffnung oder der Öffnungen darf 0,05 Quadratmeter nicht übersteigen.

Die Gangwände müssen von Deck zu Deck reichen. Die See-Berufsgenossenschaft kann von Deck bis zu einer abgehängten, durchlaufenden Decke reichende Gangwände zulassen, wenn diese Bestandteil eines zugelassenen, in sich geschlossenen Einrichtungssystems sind.

5. zu Buchstabe c:

Decksbeläge müssen zugelassen sein.

6. zu Buchstabe d:

Alle Innentreppen, die zu Unterkunftsräumen, Wirtschaftsräumen oder Kontrollstationen führen, müssen eine tragende Stahlkonstruktion haben und innerhalb eines durch Trennflächen vom Typ „A“ oder Typ „B“ gebildeten Schachtes liegen.

Türen in Treppenschächten müssen mindestens vom Typ „B“, nichtbrennbar und selbstschließend sein. Eine nur zwei Decks verbindende Treppe braucht nicht eingeschachtet zu sein, wenn die Widerstandsfähigkeit des durchbrochenen Decks durch Trennflächen vom Typ „A“ oder Typ „B“ und gleichwertige Türen in einem der beiden Decks gewährleistet ist.

Türen in Treppenschächten dürfen keine Lüftungseinrichtungen haben.

Gesellschaftsräume, Kabinen, Büroräume, Besatzungsräume, Pantrys, Vorratsräume und ähnliche geschlossene Räume dürfen keinen unmittelbaren Zugang von den Treppenschächten aus haben.

Bei allen Schiffen müssen alle Schächte (z. B. für elektrische Kabel) so gebaut sein, daß ein Brand nicht von einem Zwischendeck oder von einer Abteilung auf außerhalb von diesen liegende Räume übergreifen kann.

7. zu Buchstabe e:

Räume, in denen entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 Grad Celsius, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen gelagert werden, dürfen nur oberhalb des obersten durchlaufenden Decks angeordnet sein und nur einen unmittelbaren Zugang durch gasdichte, selbstschließende Stahltüren vom freien Deck aus haben. Alle Trennflächen müssen aus Stahl und gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen ausreichend belüftet und beleuchtbar sein.

8. zu Buchstabe f:

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen müssen Farben, Lacke, Beschichtungsmaterialien und ähnliche Stoffe schwer entflammbar und zugelassen sein. Beschichtungen dürfen nicht dicker als 1,5 Millimeter sein. Dies gilt nicht für den Anstrich oder die Beschichtung von beweglichem Inventar.

Die verdeckten brennbaren Flächen aller Schotte, Verkleidungen, Treppen, Unterkonstruktionen usw. sind durch schaumschichtbildende Anstrichmittel oder durch andere gleichwertige Maßnahmen schwer entflammbar zu machen.

9. zu Buchstabe h:

a) Die Lüftungskanäle, Schächte, Verschlußvorrichtungen und andere Teile aller Lüftungssysteme müssen aus nichtbrennbaren Werkstoffen bestehen.

b) Die Ein- und Austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme müssen zugängliche Verschlußvorrichtungen haben, die bei Ausbruch eines Brandes geschlossen werden können.

Verschlußvorrichtungen aus Stahl in Lüfterstützen und Lüftungskanälen müssen folgender Tabelle entsprechen:

Durchmesser in Millimeter oder flächengleicher Querschnitt	Dicke der Verschlußeinrichtungen in Millimeter
bis 200	4
über 200 bis 400	5
über 400 bis 600	6
über 600 bis 800	7
über 800	8

Bei Verwendung anderer Werkstoffe sind die Verschlußeinrichtungen entsprechend zu verstärken.

Alle Verschlußeinrichtungen müssen einfach und sicher zu betätigen, feststellbar und ihre Lager weitgehend wartungsfrei sein. Die Bedie-

nungselemente müssen augenfällig und dauerhaft gekennzeichnet sein und anzeigen, ob der Verschluß geöffnet oder geschlossen ist.

c) Abgesehen von Maschinenraumlüftern müssen Lüfter mit Kraftantrieb von zwei möglichst weit auseinanderliegenden Schaltstellen aus abgestellt werden können, soweit sie Räume versorgen, in denen eine Brandgefahr besteht.

10. Für fest eingebaute Verbrennungsmotoren darf kein Brennstoff verwendet werden, dessen Flammpunkt nach Bestimmung mit einem zugelassenen Flammpunktgerät (Versuch im geschlossenen Tiegel) unter 60 Grad Celsius liegt; ausgenommen sind Notgeneratoren, für die Brennstoff mit einem Flammpunkt nicht unter 43 Grad Celsius verwendet werden darf.

Flüssiggas darf grundsätzlich nicht als Brenngas verwendet werden; davon ausgenommen sind Flüssiggas für Haushaltszwecke sowie Flüssiggas für Lötzwecke, das stählernen Einwegflaschen mit einem Fassungsraum von nicht mehr als 150 Milliliter entnommen wird. Acetylen darf nur in Form von Flaschengas verwendet werden; der Gebrauch von Acetylen-Entwicklern ist verboten.

(2) Zu Regel 52 (Feuerlöschsysteme und -einrichtungen)

1. zu Buchstabe a:

Für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen gilt folgendes:

a) Es muß eine maschinell angetriebene, vom Hauptantrieb unabhängige Feuerlöschpumpe vorhanden sein. Die Leistung dieser Pumpe und das zugehörige Leitungssystem müssen so bemessen sein, daß mindestens 2 kräftige Wasserstrahlen an jede Stelle des Schiffes gegeben werden können.

b) Buchstabe c Ziffer i über Feuerlösch-Anschlußstutzen, Schläuche und Strahlrohre, Buchstabe e über die Mindestzahl von tragbaren Feuerlöschern in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Buchstabe g über Feuerlöscheinrichtungen in Kesselräumen usw. finden entsprechende Anwendung.

c) Buchstabe h über Feuerlöscheinrichtungen in Räumen mit Verbrennungsmotoren sowie die Zusatzvorschrift zu Buchstabe h finden entsprechende Anwendung.

2. zu Buchstabe c:

Ist in einem Maschinenraum der Gruppe A im unteren Bereich ein Zugang von einem angrenzenden Wellentunnel vorhanden, so ist ein Anschlußstutzen mit Schlauch und Mehrzweck-Strahlrohr außerhalb des Maschinenraums, aber in der Nähe seines Eingangs vorzusehen. Ist ein derartiger Zugang nicht von einem Tunnel, sondern von einem anderen Raum oder anderen Räumen vorgesehen, so ist in einem dieser Räume in der Nähe des Eingangs zu dem Maschinenraum der Gruppe A ein Anschlußstutzen mit Schlauch und Mehrzweck-Strahlrohr vorzusehen. Diese Vorkehrungen erübrigen sich, wenn der Tunnel oder die angrenzenden Räume

nicht Teil eines Fluchtwegs sind. Der Schlauch ist zusätzlich zu den nach Ziffer i geforderten Schläuchen mitzuführen.

3. zu Buchstabe e:

Dieser Buchstabe gilt auch für Kontrollstationen.

In Unterkunftsräumen dürfen keine Kohlendioxidlöscher angeordnet sein. In Kontrollstationen und sonstigen Räumen, die für die Sicherheit des Schiffes notwendige elektrische oder elektronische Anlagen oder Geräte enthalten, sind Feuerlöscher vorzusehen, deren Löschmittel weder elektrisch leitend sind, noch Störungen in den Anlagen oder Geräten verursachen.

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, die Ölföfen oder -herde enthalten, sind zum Ablöschen von Ölbränden geeignete Feuerlöscher vorzuhalten.

An den Zugängen zu Räumen, in denen sich entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 Grad Celsius und Anstrichmittel befinden, und an Zugängen zu Räumen oder in Bereichen, in denen Acetylen- oder Sauerstoffflaschen angeordnet sind, müssen zum Ablöschen von Flüssigkeits- und Gasbränden geeignete Feuerlöscher vorgehalten sein.

4. zu Buchstabe f Ziffer ii:

Ausnahmen unter den Voraussetzungen der Unterabsätze 1 und 2 können nur zugelassen werden, wenn beide erfüllt sind.

5. zu Buchstabe h:

Diese Vorschrift und die Zusatzvorschrift zu Buchstabe h Ziffer ii finden auch auf Räume Anwendung, in denen sich Hilfsmaschinen mit Verbrennungsmotoren von weniger als 746 Kilowatt befinden. Die Vorhaltung fahrbarer Schaumlöscher oder gleichwertiger Feuerlöscher nach Ziffer ii ist nicht erforderlich.

6. zu Buchstabe h Ziffer ii:

In Maschinenräumen, in denen sich Verbrennungsmotoren als Haupt- oder Hilfsmaschinen befinden, müssen an tragbaren Feuerlöschern vorhanden sein:

- a) bei einer effektiven Gesamtleistung
 - unter 200 Kilowatt
2 Feuerlöscher
 - von 200 Kilowatt bis unter 500 Kilowatt
3 Feuerlöscher
 - von 500 Kilowatt bis unter 1 000 Kilowatt
4 Feuerlöscher
 - von 1 000 Kilowatt und mehr
je angefangene weitere 1 500 Kilowatt
1 weiterer Feuerlöscher,

in Maschinenräumen, in denen sich nur Verbrennungsmotoren als Hilfsmaschinen befinden, darf die nach vorstehender Tabelle ermittelte Zahl von Feuerlöschern um einen Feuerlöscher verringert werden;

- b) mindestens jedoch so viele tragbare Feuerlöscher, daß von jedem Punkt im Raum ein Feuerlöscher auf einem Weg von nicht mehr als 10 Meter Länge erreicht werden kann;

- c) sind in Maschinenräumen Hilfskessel von untergeordneter Bedeutung oder Heizungskessel aufgestellt, so muß mindestens ein zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein.

7. zu Buchstabe i:

Für Räume mit Dampfturbinen, für die keine fest eingebauten Feuerlöschanlagen vorgeschrieben sind, müssen so viele tragbare Feuerlöscher vorhanden sein, daß von jedem Punkt im Raum ein Feuerlöscher auf einem Weg von nicht mehr als 10 Meter Länge erreicht werden kann; in jedem derartigen Raum müssen jedoch mindestens zwei dieser tragbaren Feuerlöscher vorhanden sein, wenn die Gesamtleistung 373 Kilowatt und mehr beträgt, und es muß mindestens ein tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein, wenn die Gesamtleistung unter 373 Kilowatt liegt.

Die Feuerlöscher brauchen nicht zusätzlich zu den nach Buchstabe h Ziffer ii vorgeschriebenen vorhanden zu sein.

8. zu Buchstabe j Ziffer i:

Ein neues oder vorhandenes Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 4 000 und mehr Registertonnen hat zusätzlich ein drittes unabhängiges Atemschutzgerät nach Regel 14 Buchstabe b Ziffer ii mit Handschuhen und einem Helm nach Regel 14 Buchstabe a Ziffer ii und iii mitzuführen. Eine dritte Rettungsleine ist nicht erforderlich.

9. zu Buchstabe j Ziffer ii:

Für jeden Preßluftatmer sind einsatzbereite Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamt-Luftmenge von mindestens 9 600 Liter mitzuführen.

Mit Ausnahme von Tank- und Ro-Ro-Schiffen müssen Frachtschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen, die den Bereich der Kleinen Fahrt nicht überschreiten, für jeden Preßluftatmer Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamt-Luftmenge von mindestens 4 800 Liter mitführen; vorhandene Schiffe, auf denen Wände und Decken im Bereich der Unterkünfte, Gänge und Treppen nicht aus nichtbrennbaren Werkstoffen bestehen, müssen Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamt-Luftmenge von mindestens 6 400 Liter mitführen.

10. zu Buchstabe j Ziffer iii:

Die Stellen für die Aufbewahrung der Brandschutzausrüstungen müssen dauerhaft und gut sichtbar gekennzeichnet sein.

- 11. Besteht nach Auffassung der See-Berufsgenossenschaft in einem Maschinenraum, für den nach den Buchstaben g, h und i keine Feuerlöscheinrichtungen vorgeschrieben sind, Brandgefahr, so sind in oder an den Zugängen zu diesen Räumen geeignete Feuerlöscher vorzuhalten.

(3) Zu Regel 53 (Fluchtwege)

- 1. Liegt ein Fluchtweg im Bereich der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume, in einem Hauptmaschinenraum oder einem Kesselraum im Bereich zwischen der Bordwand und einem Fünftel der größten Schiffsbreite von der Bordwand entfernt, so muß ein zweiter

Fluchtweg auf der anderen Schiffsseite oder gleichen Schiffsseite außerhalb dieses Bereichs vorhanden sein, soweit dies möglich ist.

2. zu Buchstabe b:

Wasserdichte Türen müssen von beiden Seiten aus bedient werden können. Mindestens eine Leitergruppe muß mit einem stählernen Schacht umkleidet und unmittelbar vom Flurboden aus oder über eine kurze Treppe durch eine Stahltür zugänglich sein; erforderlichenfalls müssen auch Zugänge von darüberliegenden Plattformen vorhanden sein. Dieser Fluchtweg muß bis zu einer Stelle außerhalb des Maschinenraums führen, von der aus das Einbootungsdeck sicher erreicht werden kann.

(4) Zu Regel 54 (Besondere Vorkehrungen in Maschinenräumen)

1. zu Buchstabe b:

Diese Vorschrift gilt auch für Öl-Separatoren.

2. Treten an Bauteilen von Abgas- und Dampfsystemen hohe Oberflächentemperaturen auf, so müssen diese Bauteile in Haupt- und Hilfsmaschinenräumen vollständig isoliert sein.

Die Isolierung der Abgasleitungen im Bereich von Verbrennungsmotoren und der Heißdampfleitungen im Bereich der Turbinen muß mit Stahlblech verkleidet sein, damit kein Brennstoff oder Schmieröl in die Isolierung eindringen kann. Darüber hinaus sind in weiteren gefährdeten Bereichen isolierte Abgas- und Heißdampfleitungen mit Stahlblech entsprechend zu verkleiden.

§ 41

(Zu Kapitel II-2 Teil E der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Brandschutzmaßnahmen für Tankschiffe

(1) Zu Regel 55 (Anwendung)

zu Buchstabe b:

Die Zusatzvorschriften zu den Regeln 52 bis 54 finden auch auf Tankschiffe Anwendung.

(2) Zu Regel 56 (Anordnung und Trennung der Räume)

zu Buchstabe f Ziffern ii und iii:

Diese Vorschriften sind auch auf eckige Schiffsfenster anzuwenden.

(3) Zu Regel 57 (Bauart)

1. a) Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „A“ oder „B“ sowie Durchbrechungen in Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein.

b) Außerhalb der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume sowie der Kontrollstationen müssen sämtliche Isolierungen nichtbrennbar und zugelassen sein.

Die See-Berufsgenossenschaft kann schwer entflammable Isolierungen außerhalb der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume, Kontrollstationen und Maschinenräume zulassen, wenn Unterkonstruktionen nichtbrennbar sind und der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist.

2. Bei allen Schiffen müssen alle Schächte (z. B. für elektrische Kabel) so gebaut sein, daß ein Brand nicht von einem Zwischendeck oder von einer Abteilung auf außerhalb von diesen liegende Räume übergreifen kann.

3. Alle eckigen und runden Schiffsfenster in Schotten, die Unterkunfts- und Wirtschaftsräume sowie Kontrollstationen nach außen abschließen, müssen den deutschen Industrienormen entsprechen und mit einem Rahmen aus Stahl oder anderem geeigneten Werkstoff versehen sein. Das Glas muß durch einen Einsatzrahmen aus Metall gehalten sein.

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, daß diese Fenster als Notausstieg verwendet werden können; ihre Durchstiegsöffnungen müssen mindestens haben:

runde Festfenster

400 Millimeter Durchmesser

runde, zu öffnende Fenster

385 Millimeter Durchmesser

rechteckige Fenster

0,16 Quadratmeter Fläche, wobei eine Kantenlänge mindestens 350 Millimeter betragen muß.

Fenster, die nur mit einem Schlüssel zu öffnen sind, gelten als Festfenster.

4. Schränke und andere Behälter für Reinigungsmittel und Arbeitskleidung müssen nichtbrennbar sein.

Papierkörbe müssen nichtbrennbar und so gebaut sein, daß das Herausschlagen von Flammen sicher verhindert wird. Vorhänge aller Art und Tischdecken, mit Ausnahme der Tafelwäsche, müssen aus zugelassenem nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

5. zu Buchstabe a Ziffer v:

Schotte und Decks müssen dem Typ A-60 entsprechend isoliert sein.

6. zu Buchstabe a Ziffer ix:

Alle Innentreppe, die zu Unterkunftsräumen, Wirtschaftsräumen oder Kontrollstationen führen, müssen eine tragende Stahlkonstruktion haben und innerhalb eines durch Trennflächen vom Typ „A“ oder Typ „B“ gebildeten Schachtes liegen.

Türen im Treppenschacht müssen mindestens vom Typ „B“, nichtbrennbar und selbstschließend sein. Türen in Treppenschächten dürfen keine Lüftungseinrichtungen haben.

Gesellschaftsräume, Kabinen, Büroräume, Besatzungsräume, Pantrys, Vorratsräume und ähnliche geschlossene Räume dürfen keinen unmittelbaren Zugang von den Treppenschächten aus haben.

7. zu Buchstabe a Ziffer x:

Räume, in denen entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 Grad Celsius, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen gelagert werden, dürfen nur oberhalb des obersten durchlaufenden Decks angeordnet sein und nur einen unmittelbaren Zugang durch gasdichte, selbstschließende Stahltüren vom freien Deck aus haben. Alle Trennflächen müssen aus Stahl und gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen ausreichend belüftet und beleuchtbar sein.

8. zu Buchstabe a Ziffer xi:

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen müssen Farben, Lacke, Beschichtungsmaterial und ähnliche Stoffe schwer entflammbar und zugelassen sein. Beschichtungen dürfen nicht dicker als 1,5 Millimeter sein. Dies gilt nicht für den Anstrich oder die Beschichtung von beweglichem Inventar.

Die verdeckten brennbaren Flächen aller Schotte, Verkleidungen, Treppen, Unterkonstruktionen usw. sind durch schaumschichtbildende Anstrichmittel oder durch andere gleichwertige Maßnahmen schwer entflammbar zu machen.

9. zu Buchstabe a Ziffer xiii:

Für Lüftungssysteme, ausgenommen diejenigen für Lade- und Slop tanks, gilt zusätzlich:

- a) Die Lüftungskanäle, Schächte, Verschlußvorrichtungen und andere Teile des Lüftungssystems müssen aus nichtbrennbaren Werkstoffen bestehen.
- b) Die Ein- und Austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme müssen zugängliche Verschlußvorrichtungen haben, die bei Ausbruch eines Brandes geschlossen werden können.

Verschlußvorrichtungen aus Stahl in Lüfterstutzen und Lüftungskanälen müssen folgender Tabelle entsprechen:

Durchmesser in Millimeter oder flächengleicher Querschnitt	Dicke der Verschlußeinrichtungen in Millimeter
bis 200	4
über 200 bis 400	5
über 400 bis 600	6
über 600 bis 800	7
über 800	8

Bei Verwendung anderer Werkstoffe sind die Verschlußeinrichtungen entsprechend zu verstärken.

Alle Verschlußeinrichtungen müssen feststellbar und ihre Lager weitgehend wartungsfrei sein. Die Bedienungselemente müssen augenfällig und dauerhaft gekennzeichnet sein und anzeigen, ob der Verschluß geöffnet oder geschlossen ist.

- c) Abgesehen von Maschinenraumlüftern müssen Lüfter mit Kraftantrieb von zwei möglichst weit auseinanderliegenden Schaltstellen aus abgestellt werden können, soweit sie Räume versorgen, in denen eine Brandgefahr besteht.

10. zu Buchstabe b:

Schornsteine und Abzüge der Küchenherde und dgl. müssen dort, wo sie durch Unterkunftsräume geführt sind oder sonst eine Brandgefahr für umliegende Bauteile bilden, mit einer Isolierung versehen sein.

11. zu Buchstabe b Ziffer i:

Trennflächen und Decken im Bereich der Gänge dürfen keine verschlußlosen Öffnungen haben. Türen in diesem Bereich müssen, soweit sie nicht Türen vom Typ „A“ sind, vom Typ „B“ und nichtbrennbar sein.

Die See-Berufsgenossenschaft kann von Deck bis zu einer abgehängten, durchlaufenden Decke reichende Gangwände zulassen, wenn diese Bestandteil eines zugelassenen, in sich geschlossenen Einrichtungssystems sind.

Lüftungsöffnungen dürfen nur im unteren Drittel der Türen angeordnet sein und müssen von der Fluchtwegseite her verschlossen werden können. Lüftungsverschlüsse müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen. Die Gesamtfläche der Öffnung oder der Öffnungen darf 0,05 Quadratmeter nicht übersteigen.

12. zu Buchstabe b Ziffer ii:

Falls der jeweilige Bereich der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume eine Ausdehnung von weniger als 14 Meter hat, kann die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall eine zusätzliche Unterteilung der Hohlräume fordern. In senkrechter Richtung müssen diese Hohlräume, einschließlich der hinter den Verkleidungen der Treppen, Schächte usw. befindlichen, in Höhe jedes Decks geschlossen sein.

13. zu Buchstabe b Ziffer iii:

Sämtliche Isolierungen müssen zugelassen sein. In Wirtschaftskühlräumen müssen Isolierungen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen; die See-Berufsgenossenschaft kann, außer für Trennflächen vom Typ „A“ und „B“, schwer entflammbare Isolierungen zulassen, wenn Unterkonstruktionen nichtbrennbar sind und der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist.

14. zu Buchstabe b Ziffer vii:

Türen müssen der Trennfläche entsprechen, in die sie eingebaut sind. Sind vorgeschriebene Trennflächen durch Trennflächen eines höheren Standards ersetzt, so brauchen die Türen nur der vorgeschriebenen Trennfläche zu entsprechen.

- 15. Für fest eingebaute Verbrennungsmotoren darf kein Brennstoff verwendet werden, dessen Flammpunkt nach Bestimmung mit einem zugelassenen Flammpunktgerät (Versuch im geschlossenen Tiegel) unter 60 Grad Celsius liegt; ausgenommen sind Notgeneratoren, für die Brennstoff mit einem Flammpunkt nicht unter 43 Grad Celsius verwendet werden darf.

Flüssiggas darf außer auf Flüssiggastankschiffen nicht als Brenngas verwendet werden; davon ausgenommen sind außerdem Flüssiggas für Haushaltszwecke sowie Flüssiggas für Lötzwecke, das stählernen Einwegflaschen mit einem Fassungsraum von nicht mehr als 150 Milliliter entnommen wird. Acetylen darf nur in Form von Flaschengas verwendet werden; der Gebrauch von Acetylen-Entwicklern ist verboten.

§ 42

(Zu Kapitel III Teil A der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Rettungsmittel im allgemeinen

- (1) Zu Regel 2 (Begriffsbestimmungen)

Walfangmuttertschiffe, Fischverarbeitungsschiffe und Fischkonserven-Fabrikschiffe sind Schiffe, die ausschließlich fremden Fang verarbeiten.

(2) Zu Regel 4 (Sofortige Verwendbarkeit von Rettungsbooten, Rettungsflößen und Rettungsgeräten)

1. zu Buchstabe b Ziffer i:

Die Rettungsboote, Rettungsflöße und Rettungsgeräte müssen auch bei einem Trimm von 10 Grad sicher und schnell zu Wasser gelassen werden können.

2. zu Buchstabe b Ziffer iii:

Die Aufstellung darf die Sicht von der Brücke nach achtern nicht behindern.

(3) Zu Regel 5 (Bauart der Rettungsboote)

1. zu Buchstabe a:

Rettungsboote müssen von der See-Berufsgenossenschaft zugelassen sein. Die Rettungsboote auf Tankschiffen müssen aus nichtbrennbarem Material bestehen. Die See-Berufsgenossenschaft kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

2. zu Buchstabe g:

Der Raumgehalt der Schwimmvorrichtungen muß mindestens 12,5 vom Hundert des Raumgehalts des Rettungsbootes betragen.

3. zu Buchstabe h:

Lose Luftkästen müssen aus Kupfer, Gelbmetall oder gleichwertigem Material (wie seewasserbeständigem Aluminium oder glasfaserverstärktem Kunst-

stoff) in ausreichender Stärke und sachgemäßer Ausführung hergestellt sein.

Bei kupfernen Kästen in metallenen Booten sind durch geeignete Isolierung galvanische Wirkungen zu verhindern.

Luftkästen aus Kupfer oder Gelbmetall müssen eine Mindestwandstärke von 0,7 Millimeter haben. Die Längsnähte müssen doppelt gefalzt und verlötet, die Böden einfach gefalzt und vernietet oder gelötet sein. Die Länge der Luftkästen darf 1,20 Meter nicht überschreiten. Die vorn und hinten im Boot untergebrachten Luftkästen sind zweiteilig auszuführen.

Die Luftkästen sind abzudecken und durch Holzschotte so abzutrennen, daß sie gegen Beschädigungen geschützt sind und leicht herausgenommen werden können.

(4) Zu Regel 6 (Raumgehalt der Rettungsboote)

1. zu Buchstabe a:

Der Raumgehalt eines Rettungsbootes aus Kunststoff oder Metall kann außer nach der Simpson-Regel nach folgender Formel bestimmt werden:

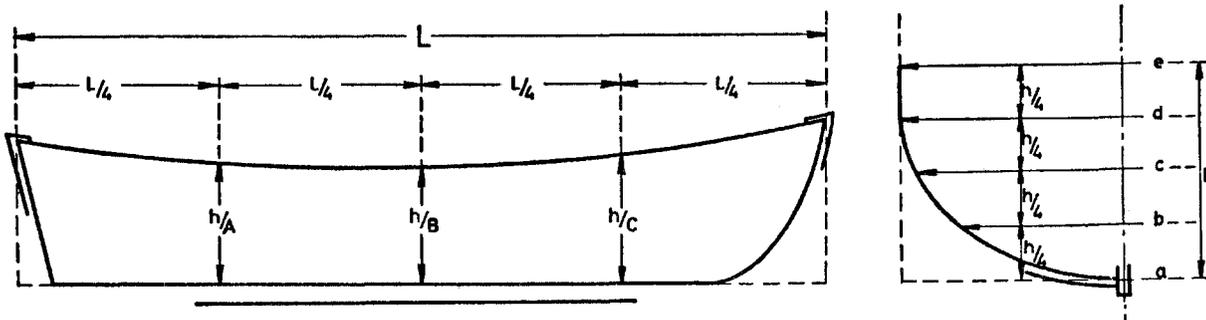
$$\text{Raumgehalt} = 0,64 L B H,$$

wobei L die Länge, B die Breite und H die Tiefe, jeweils in den Abmessungen nach Regel 6 Buchstabe g ist.

2. zu Buchstabe b:

Der Raumgehalt der Rettungsboote nach der Simpson-Regel kann nach folgendem Schema berechnet werden:

Innenkante Beplankung



A	B	C	
Querschnitt auf $h_A =$	Querschnitt auf $h_B =$	Querschnitt auf $h_C =$	Inhalt des Bootes $L =$
$\frac{1}{4} L$ m	$\frac{1}{2} L$ m	$\frac{3}{4} L$ m	m
a $\times 1 =$	a $\times 1 =$	a $\times 1 =$	hinten $\times 1 =$
b $\times 4 =$	b $\times 4 =$	b $\times 4 =$	A $\times 4 =$
c $\times 2 =$	c $\times 2 =$	c $\times 2 =$	B $\times 2 =$
d $\times 4 =$	d $\times 4 =$	d $\times 4 =$	C $\times 4 =$
e $\times 1 =$	e $\times 1 =$	e $\times 1 =$	vorn $\times 1 =$
Summe S =	Summe S =	Summe S =	Summe S =
$\frac{S \times h_A}{12} =$ m ²	$\frac{S \times h_B}{12} =$ m ²	$\frac{S \times h_C}{12} =$ m ²	$\frac{S \times L}{12} =$ m ³

Berechneter Inhalt	m ³
Abzug für Motoranlage	
Abzug für Scheinwerferanlage	
Abzug für Funkanlage	
Rechnungsmäßiger Inhalt	
Personenzahl	

(5) Zu Regel 7 (Fassungsvermögen der Rettungsboote)

Bei der Ermittlung des Fassungsvermögens der Rettungsboote zwischen 4,90 Meter und 7,30 Meter Länge ist folgende Interpolationstabelle zugrunde zu legen:

Bootslänge							
in Meter							
4,90	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,30	
Divisor							
0,396	0,391	0,368	0,345	0,322	0,299	0,283	

Eine Sitzprobe ist durchzuführen. Das Ergebnis der Vermessung ist durch ein im Rettungsboot angebrachtes Bootsschild der See-Berufsgenossenschaft kenntlich zu machen.

(6) Zu Regel 9 Buchstabe a Ziffer i (Besondere Merkmale der Motorrettungsboote)

Der Typ des Dieselmotors und der Startanlage muß von der See-Berufsgenossenschaft zugelassen sein.

(7) Zu Regel 10 (Besondere Merkmale mechanisch angetriebener Rettungsboote, die keine Motorrettungsboote sind)

1. zu Buchstabe a:
Die Vorausgeschwindigkeit muß mindestens 3 1/2 Knoten in ruhigem Wasser bei voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung betragen.
2. zu Buchstabe c:
Der Raumgehalt der inneren Schwimmvorrichtungen ist um einen Kubikdezimeter je Kilogramm der Antriebsanlage zu vergrößern.

(8) Zu Regel 11 (Ausrüstung der Rettungsboote)

1. zu Buchstabe a Ziffer i:
Es sind zwei Klappdollen für jede Ruderducht mitzuführen; in Ausnahmefällen können 1 1/2 Satz Ruderdollen; oder Rudergabeln, die im Rettungsboot durch Bändsel oder Ketten befestigt sind, verwendet werden;
Riemenlänge und Werkstoff müssen zugelassen sein. Ein Riemen für jede Ruderducht ist ein vollständiger Satz Riemen.
2. zu Buchstabe a Ziffer v:
Die Laterne muß eine Sturmlaterne, die Streichhölzer müssen Sturmstreichhölzer sein.
3. zu Buchstabe a Ziffer vii:
Der Magnet-Steuerkompaß muß vom Deutschen Hydrographischen Institut als Magnet-Steuerkompaß der Klasse IV baumustergeprüft und zugelassen sowie vor seiner Verwendung geprüft sein. Er ist in Abständen von zwei Jahren und nach wesentlichen Instandsetzungsarbeiten durch einen vom Deutschen Hydrographischen Institut anerkannten Betrieb überprüfen zu lassen.
4. zu Buchstabe a Ziffer x:
Die Fangleinen müssen mindestens 22 Millimeter Durchmesser haben; ihre Länge muß mindestens der dreifachen Höhe des Bootsdecks über der Wasserlinie im Ballastzustand des Schiffes entsprechen.
5. zu Buchstabe a Ziffer xi:
Der Behälter muß 5 Kilogramm pflanzlichen, Fisch- oder tierischen Öles enthalten.

6. zu Buchstabe a Ziffer xii:
Die Lebensmittelration muß von der See-Berufsgenossenschaft festgesetzt sein und mindestens 20 000 Kilojoule enthalten.
7. zu Buchstabe a Ziffer xiii:
Die wasserdichten Behälter müssen nichtrostend sein.
8. zu Buchstabe a Ziffer xiv:
Die Ausrüstung muß wasserdicht verpackt sein. An Stelle dieser Ausrüstung können eine Signalpistole mit 8 roten Fallschirmsignalpatronen und 6 rote Handfackeln mitgeführt werden. Der Typ der Signalpistole und der Patronen muß zugelassen sein.
9. zu Buchstabe a Ziffer xvii:
Der Behälter muß nichtrostend sein.
10. zu Buchstabe a Ziffer xviii:
Die wasserdichte elektrische Taschenlampe muß zugelassen sein.
11. zu Buchstabe a Ziffer xx:
Das Klappmesser muß ein starkes, mit einem Marlspeker versehenes Messer sein.
12. zu Buchstabe a Ziffer xxi:
Die Wurfleinen müssen jeweils etwa 30 Meter lang sein.
13. zu Buchstabe a Ziffer xxv:
Der Satz Fischfanggerät muß von einem zugelassenen Typ sein.
14. zu Buchstabe a am Schluß:
Die Rettungsboote müssen ferner mit zugelassenen Reflexstoffen, einer zugelassenen Folie für jede Person zum Schutz gegen Unterkühlung, einem vom Deutschen Hydrographischen Institut baumustergeprüften und zugelassenen Radarreflektor und je einem Exemplar der vom Bundesminister für Verkehr und der See-Berufsgenossenschaft herausgegebenen „Anweisungen für das Überleben auf See“ und „Empfehlungen für das Verhalten in Rettungsfahrzeugen“ ausgerüstet sein.
15. zu Buchstabe e:
Das Feuerlöschgerät muß ein 6-Kilogramm-Trockenlöscher sein.
- (9) Zu Regel 13 (Tragbares Funkgerät für Rettungsboote und -flöße)
Fahrgastschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 400 Registertonnen auf der Fahrt nach dänischen Häfen bis zu der geographischen Verbindungslinie der Häfen Esbjerg, Nyborg, Korsör, Gedser und Frachtschiffe in der Küstenfahrt und in der Kleinen Fahrt sind von der Pflicht, ein tragbares Funkgerät für Rettungsboote und -flöße nach Kapitel III Regel 13 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 mitzuführen, befreit.
- (10) Zu Regel 14 (Funkgeräte und Scheinwerfer in Motorrettungsbooten)
1. zu Buchstabe b:
Der Raum muß spritzwasserdicht und mit einer ausreichenden Beleuchtung versehen sein.
 2. zu Buchstabe g:
Der Scheinwerfer muß vom Deutschen Hydrographischen Institut baumustergeprüft und zugelassen sein.
(11) Zu Regel 15 (Vorschriften für aufblasbare Rettungsflöße)
Aufblasbare Rettungsflöße dürfen nur in zugelassenen Werkstätten hergestellt werden und sind in jährlichen Abständen in einer zugelassenen Wartungsstelle zu prüfen.
(12) Zu Regel 16 (Vorschriften für starre Rettungsflöße)
Werkstoff und Bauart des starren Rettungsfloßes müssen zugelassen sein.
(13) Zu Regel 17 (Ausrüstung aufblasbarer und starrer Rettungsflöße)
 1. zu Buchstabe a Ziffer ix:
Der Behälter muß nichtrostend sein.
 2. zu Buchstabe a Ziffer xi:
Die wasserdichte elektrische Taschenlampe muß zugelassen sein.
 3. zu Buchstabe a Ziffer xv:
Der Satz Fischfanggerät muß von einem zugelassenen Typ sein.
 4. zu Buchstabe a Ziffer xvi:
Die Lebensmittelration muß von der See-Berufsgenossenschaft festgesetzt sein und mindestens 20 000 Kilojoule enthalten.
 5. zu Buchstabe a am Schluß:
Die Rettungsflöße müssen ferner mit zugelassenen Reflexstoffen und je einer zugelassenen Folie für mindestens die Hälfte der Personen, für die das Floß zugelassen ist, zum Schutz gegen Unterkühlung sowie einem Exemplar der vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen „Empfehlungen für das Verhalten in Rettungsfahrzeugen“ ausgerüstet sein.
(14) Zu Regel 19 Buchstaben a und b (Einbooten in die Rettungsboote und -flöße)
Die Vorrichtungen müssen zugelassen sein.
(15) Zu Regel 21 (Besondere Merkmale der Rettungsringe)
 1. zu Buchstabe a Ziffer iv:
Rettungsringe müssen zugelassen und mit zugelassenen Reflexstoffen versehen sein.
 2. zu Buchstabe e:
Auch auf Frachtschiffen müssen mindestens 4 Rettungsringe mit wirksamen, selbstzündenden Lichtern und 2 Rettungsringe mit kombinierten Licht-Rauchsignalen versehen sein.
 3. zu Buchstabe f:
Die selbstzündenden Lichter müssen vom Deutschen Hydrographischen Institut lichttechnisch geprüft sein.
 4. zu Buchstabe g:
Ein Rettungsring muß in der Nähe des Hecks angebracht sein.

(16) Zu Regel 22 (Rettungswesten)

1. zu Buchstabe c Ziffer iii und iv:
Die Rettungsweste muß so beschaffen sein, daß sie das Gesicht einer erschöpften oder bewußtlosen Person innerhalb von 5 Sekunden aus dem Wasser hebt, sicher über Wasser hält und außerdem den Körper einer erschöpften oder bewußtlosen Person im Wasser aus jeder Lage selbsttätig in eine schräge, sichere Rückenlage dreht.
2. zu Buchstabe c Ziffer vi:
Rettungswesten müssen mit zugelassenen Reflexstoffen versehen sein.
3. zu Buchstabe d:
Die Rettungsweste muß zwei getrennte aufblasbare Zellen haben, die mechanisch und mit dem Mund aufgeblasen werden können; sie muß auch den Vorschriften des Buchstabens c entsprechen, wenn nur eine der beiden Zellen aufgeblasen ist.

(17) Zu Regel 24 (Schiffsnotsignale)

Die Schiffe sind mit Notsignalen, die von der See-Berufsgenossenschaft zugelassen sein müssen, gemäß nachstehender Tabelle auszurüsten:

Signale	Große Fahrt	Mittlere Fahrt	Kleine Fahrt	Küstenfahrt
rote Fallschirmsignale oder eine Signalpistole mit roten Fallschirmsignalpatronen	12	12	12	12
	24	24	24	24

(18) Zu Regel 25 (Sicherheitsrolle und Notmaßnahmen)

zu Buchstabe h:

Auch auf Fahrgastschiffen auf beschränkter Auslandsfahrt müssen ergänzend elektrisch betriebene Signale gegeben werden können.

(19) Zu Regel 26 (Musterungen und Übungen)

1. zu Buchstabe a Ziffer i bis iii:
Zu den Bootsübungen gehört auch die Prüfung der Betriebsbereitschaft der Rettungsmittel einschließlich der
 - a) tragbaren Funkgeräte,
 - b) Funk- und Scheinwerferanlagen,
 - c) Rettungsgeräte und Rettungsflöße,
 - d) Einbootungseinrichtungen,
 - e) Aussetzvorrichtungen,
 - f) Beleuchtung,
 - g) Alarmsignalvorrichtungen,
 - h) Rettungsringe und Rettungswesten,
 - i) Leinenwurfgeräte und
 - j) Schiffsnotsignale.

Rettungsboote, Rettungsgeräte, Rettungsflöße, Rettungsringe, Rettungswesten, Doppelschlauchboote

und Schlauchboote sind mindestens einmal jährlich auf ihre Beschaffenheit zu untersuchen. Beschädigte oder unbrauchbare Rettungsmittel sind unverzüglich zu reparieren oder zu ersetzen.

2. zu Buchstabe a Ziffer ii:
Soweit es die Wetterlage erlaubt, sollen zwei dieser Bootsübungen jährlich auf See durchgeführt werden. Dabei ist das Boot zu Wasser zu lassen und ein Rettungsring aufzufischen.
3. zu Buchstabe a Ziffer iii:
Auch bei den Bootsübungen auf Fahrgastschiffen ist die Ausrüstung der Rettungsboote monatlich auf Vollständigkeit zu überprüfen.
4. zu Buchstabe a Ziffer iv:
Das Ergebnis der Prüfung der Rettungsmittel ist bei Schiffen, die zur Führung eines Schiffstagebuchs verpflichtet sind, in dieses einzutragen.
5. zu Buchstabe b:
Die Musterung erfolgt mit angelegten Rettungswesten an den Musterungsplätzen.
6. zu Buchstabe c:
Bei den Bootsübungen auf See sind die Boote auszuschwingen. Im Hafen sind sie wegzufieren sowie Ruder- und Fahrübungen durchzuführen. Die Übungen sind so durchzuführen, daß sämtliche Personen der Schiffsbesatzung ihre Aufgaben gründlich kennen und zu erfüllen lernen. Die Schiffsbesatzung hat bei den Bootsübungen Rettungswesten anzulegen.
7. zu Buchstabe d:
Auch auf Fahrgastschiffen auf beschränkter Auslandsfahrt und auf Frachtschiffen von mehr als 45,75 Meter Länge müssen elektrisch betriebene Signale von der Brücke aus gegeben werden können.

§ 43

(Zu Kapitel III Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Rettungsmittel für Fahrgastschiffe

(1) Zu Regel 29 (Aufstellung und Handhabung der Rettungsboote, Rettungsflöße und Rettungsgeräte)

1. zu Buchstabe a:
Der See-Berufsgenossenschaft sind Zeichnungen über die Aufstellung der Rettungsboote und Rettungsflöße zur Genehmigung einzureichen.
2. zu Buchstabe a Ziffer i:
Die Aussetzungsvorrichtung muß so beschaffen sein, daß die Fiergeschwindigkeit der Rettungsboote folgender Formel entspricht:

$$v = 0,4 + 0,02 H,$$

wobei v der Zahlenwert der in Meter pro Sekunde gemessenen Fiergeschwindigkeit und H der Zahlenwert des in Meter gemessenen Höhenunterschieds zwischen Bootsdeck und Ballastlinie ist. Bei v ist eine Abweichung von ± 10 vom Hundert zulässig.

Für Rettungsboote nach Regel 27 Buchstabe a wird die Fier- und Heißgeschwindigkeit von der See-Berufsgenossenschaft festgesetzt.

3. zu Buchstabe a Ziffer iii und iv:

Die Rettungsboote, Rettungsflöße und Rettungsgeräte müssen auch bei 10 Grad Trimm zu Wasser gelassen werden können.

4. zu Buchstabe k:

An dem Verbindungsstag der Davits muß mindestens für jede obere Ducht ein Manntau angebracht sein.

5. zu Buchstabe n:

Bei Fahrgastschiffen unter 31 Meter Länge wird die erforderliche Anzahl der Aussetzvorrichtungen von der See-Berufsgenossenschaft bestimmt.

(2) Zu Regel 30 (Beleuchtung der Decks, Rettungsboote, Rettungsflöße usw.)

Ein Beleuchtungsplan ist der See-Berufsgenossenschaft zur Genehmigung vorzulegen.

(3) Zu Regel 32 Buchstabe c (Geprüfte Rettungsbootleute)

Die Befähigungszeugnisse zum geprüften Rettungsbootmann werden von der See-Berufsgenossenschaft ausgestellt.

(4) Zu Regel 33 Buchstabe a (Rettungsgeräte)

Das Gerät muß mit zugelassenen Reflexstoffen und mit zwei Paddeln ausgerüstet sein, die an den Seiten befestigt sein müssen.

§ 44

(Zu Kapitel III Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Rettungsmittel für Frachtschiffe

(1) Zu Regel 35 (Anzahl und Fassungsvermögen der Rettungsboote und -flöße)

1. Frachtschiffe müssen Rettungsflöße für alle an Bord befindlichen Personen mitführen.

2. zu Buchstabe b Ziffer i:

Rettungsboote dürfen nicht durch Rettungsflöße ersetzt werden.

(2) Zu Regel 36 (Davits und Aussetzvorrichtungen)

1. zu Buchstabe a:

Der See-Berufsgenossenschaft sind Zeichnungen über die Aufstellung der Rettungsboote und Rettungsflöße zur Genehmigung einzureichen.

2. zu Buchstabe d:

Die Aussetzvorrichtung muß so beschaffen sein, daß die Fiergeschwindigkeit der Rettungsboote folgender Formel entspricht:

$$v = 0,4 + 0,02 H,$$

wobei v der Zahlenwert der in Meter pro Sekunde gemessenen Fiergeschwindigkeit und H der Zahlenwert des in Meter gemessenen Höhenunterschieds zwischen Bootsdeck und Ballastlinie ist. Bei v ist eine Abweichung von ± 10 vom Hundert zulässig.

3. zu Buchstabe i:

Bei der Zulassung von Läufern aus Manilatauwerk oder einem anderen zugelassenen Werkstoff muß die Höhe des Bootsdecks berücksichtigt werden.

4. zu Buchstabe j:

An dem Verbindungsstag der Davits muß mindestens für jede obere Ducht ein Manntau angebracht sein. Die Läufer und Manntaue müssen lang genug sein, um beim geringsten Tiefgang des Schiffes in Seewasser, bei 10 Grad Trimm und bei einer Schlagseite von 15 Grad nach der einen oder anderen Seite die Wasseroberfläche zu erreichen.

(3) Zu Regel 37 (Anzahl der Rettungsringe)

Die Mindestzahl der Rettungsringe wird durch folgende Tabelle bestimmt:

Schiffslänge in Meter	Mindestzahl der Rettungsringe
bis 100	8
über 100 bis 150	10
über 150 bis 200	12
über 200	14

§ 45

(Zu Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Ausrüstung mit einer UKW-Sprechfunkanlage

Ergänzend zu den Anforderungen des Kapitels IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974 müssen die Schiffe mit einer UKW-Sprechfunkanlage nach Regel 17 ausgerüstet sein. Auf Fahrgastschiffen, die nur mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüstet sind, muß eine ununterbrochene Hörwache auf Kanal 16, auf Frachtschiffen muß bei Befahren des Küstenmeeres oder der inneren Gewässer, sofern kein anderer Funkverkehr durchgeführt wird, eine ununterbrochene Hörwache auf Kanal 16, im übrigen eine Hörwache entsprechend Regel 8 sichergestellt sein. Auf Fahrgastschiffen muß die UKW-Sprechfunkanlage auch aus der Ersatzstromquelle betrieben werden können.

§ 46

(Zu Kapitel IV Teil A der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Anwendung und Begriffsbestimmungen

(1) Zu Regel 3 (Telegrafiefunkstelle)

Frachtschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von 300 und mehr, jedoch weniger als 1 600 Registertonnen müssen, wenn sie für Fahrten nach Häfen des Indischen oder Pazifischen Ozeans bestimmt sind, nach Maßgabe von Kapitel IV Regel 3 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüstet sein.

(2) Zu Regel 4 (Sprechfunkstelle)

Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr, jedoch weniger als 1 600 Registertonnen in der Großen Fahrt mit Ausnahme der Fahrt zu den Kanarischen Inseln und nach Madeira müssen, sofern sie nicht nach Absatz 1 oder freiwillig mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüstet sind, außer einer Sprechfunkanlage mitführen:

1. einen Telegrafiefunk-Notsender (500 kHz),

2. ein selbsttätiges Telegrafiefunk-Alarmzeichen-Tastgerät, das neben dem Telegrafiefunk-Alarmzeichen die selbsttätige Aussendung des Notzeichens SOS, des Rufzeichens des Schiffes, der Q-Gruppe „QSW 2182“ und eines Peilstriches ermöglicht, wobei in vorhandenen Tastgeräten statt der Q-Gruppe „QSW 2182“ die Abkürzung „LSN 2182“ weiter verwendet werden kann,
 3. eine Funkboje zur Kennzeichnung der Seenotposition mit mindestens der Frequenz 2182 kHz,
 4. die Weltkarte der Küsterfunkstellen für den Sprech-Seefunkdienst auf Grenzwellen,
 5. das Handbuch Nautischer Funkdienst Band I bis III.
- Diese Schiffe müssen außerdem am AMVER-Dienst (Standortmeldesystem der Handelsschifffahrt für die gegenseitige Hilfe bei Notfällen) teilnehmen.

(3) Zu Regel 5 (Befreiungen von den Regeln 3 und 4)

Fahrgastschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen in der Auslandfahrt nach dänischen Häfen bis zu der geographischen Verbindungslinie der Häfen Esbjerg, Nyborg, Korsör, Gedser sind von der Pflicht, eine Telegrafiefunkanlage nach Kapitel IV Regel 3 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 mitzuführen, befreit. An Stelle der Telegrafiefunkanlage sind sie bei einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr Registertonnen mit einer Sprechfunkanlage auszurüsten. Für die Sprechfunkanlage ist eine Ersatzstromquelle vorzusehen.

§ 47

(Zu Kapitel IV Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Hörwachen

(1) Zu Regel 6 (Hörwachen im Telegrafiefunkdienst)

1. Auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr, jedoch weniger als 1 600 Registertonnen, die mit einer Telegrafiefunkstelle ausgerüstet sind, ist Kapitel IV Regel 6 Buchstaben a und c Ziffer ii Satz 1 sowie Buchstaben d und e der Anlage zum Übereinkommen von 1974 über Hörwachen im Telegrafiefunkdienst entsprechend anzuwenden.
2. Hörwachen (Sicherheitsfunkwachen) im Telegrafiefunkdienst sind im Funkraum durchzuführen. Auf Schiffen, die mit einem selbsttätigen Telegrafiefunk-Alarmgerät ausgerüstet sind, muß die Hörwache durch einen Funkoffizier wie folgt wahrgenommen werden:

- a) auf Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von mehr als 250 Fahrgästen zugelassen sind und sich auf einer Reise befinden, die länger als 16 Stunden zwischen zwei aufeinanderfolgenden Häfen dauert, insgesamt mindestens 16 Stunden täglich, und zwar

4 Stunden	von 00.00 bis 04.00 Uhr	} Bordzeit
4 Stunden	von 08.00 bis 12.00 Uhr	
2 Stunden	von 16.00 bis 18.00 Uhr	
2 Stunden	von 20.00 bis 22.00 Uhr	
4 Stunden	nach Wahl	

- b) auf Fahrgastschiffen in allen anderen Fällen als unter Buchstabe a sowie auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen, insgesamt mindestens 8 Stunden täglich, und zwar

4 Stunden	von 08.00 bis 12.00 Uhr	} Bordzeit
2 Stunden	zusammenhängend zwischen 18.00 und 22.00 Uhr	
2 Stunden	nach Wahl	

Die nicht festgelegten Wachzeiten sind vor Antritt jeder Seereise von dem Schiffsführer nach Beratung mit dem Leiter der Seefunkstelle festzusetzen und in das Funktagebuch einzutragen. Wenn während der Seereise eine Änderung erforderlich wird, ist diese im Funktagebuch zu vermerken.

3. Die Sender und Empfänger sind nach Beendigung der Hörwachen auf die Notfrequenz zu schalten.

(2) Zu Regel 7 (Hörwachen im Sprechfunkdienst)

1. Die Sender und Empfänger sind nach Beendigung eines Funkverkehrs auf die Notfrequenz zu schalten.
2. Schiffe, die nach Kapitel IV Regel 3 oder 4 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 mit einer Telegrafiefunkstelle ausgerüstet sind, müssen auf See eine ununterbrochene Wache auf der Sprechfunk-Notfrequenz an der Stelle an Bord sicherstellen, von der aus das Schiff gewöhnlich geführt wird.

§ 48

(Zu Kapitel IV Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Technische Vorschriften

(1) Zu Regel 15 (Sprechfunkstellen)

Die Uhr muß ein Zifferblatt von mindestens 12,5 Zentimeter Durchmesser und einen konzentrischen Sekundenzeiger haben. Auf dem Zifferblatt sind die Zeiten der Funkstille für den Sprechfunk zu kennzeichnen.

(2) Zu Regel 17 (UKW-Sprechfunkanlagen)

In der UKW-Sprechfunkstelle muß eine zuverlässige Uhr vorhanden sein. Eine digitale Anzeige ist zugelassen.

§ 49

(Zu Kapitel VI der Anlage zum Übereinkommen von 1974)

Beförderung von Getreide

(1) Allgemeines

Getreide darf als Schüttladung nur befördert werden, wenn

1. eine Genehmigung nach Kapitel VI Regel 10 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 vorliegt und die Beladung den Getreideladepänen entspricht oder
2. die Beladung gemäß Kapitel VI Teil B Abschnitt V Unterabschnitt C der Anlage zum Übereinkommen von 1974 erfolgt.

(2) Zu Regel 10 (Genehmigung)

1. zu Buchstabe a:

Eine Genehmigung wird nur erteilt, wenn der Krängungsversuch zur Ermittlung der Leerschiffsdaten

nicht länger als 5 Jahre zurückliegt, es sei denn, daß ausreichende Stabilitätsreserven nachgewiesen werden und keine Zweifel an der Richtigkeit der Leerschiffsdaten bestehen.

2. zu Buchstabe c:

Die Unterlagen für Getreideladung sind in deutscher und englischer Sprache einzureichen.

Teil C

Vorschriften für Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974 keine Anwendung findet

Kapitel I

Allgemeines

§ 50

Anwendungsbereich

(1) Dieser Teil gilt für:

1. Fahrgastschiffe in der Nationalen Fahrt, Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge;
2. Frachtschiffe in der Nationalen Fahrt mit einem Bruttoreaumgehalt von 500 und mehr Registertonnen, hinsichtlich der Vorschriften über Funkanlagen für Frachtschiffe in der Nationalen Fahrt mit einem Bruttoreaumgehalt von 300 und mehr Registertonnen;
3. Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen, hinsichtlich der Vorschriften über Funkanlagen für Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 300 Registertonnen;
4. Sonderfahrzeuge;
5. Fischereifahrzeuge.

(2) Kapitel II-1, II-2 und III Regeln 2 bis 38 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und die §§ 35 bis 44 dieser Verordnung und, soweit Schiffe mit einer Funkanlage ausgerüstet sind, Kapitel IV Regeln 9, 10 und 13 bis 17 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und § 48 dieser Verordnung gelten entsprechend, soweit nicht in den folgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

(3) Bei Anwendung der Vorschriften über Rettungsmittel ergibt sich die Zahl der an Bord befindlichen Personen aus der Besatzungszahl und der höchstzulässigen Anzahl von Fahrgästen, bei Ausbildungsfahrzeugen aus der Besatzungszahl und der höchstzulässigen Anzahl von auszubildenden Personen.

(4) Für Frachtschiffe gelten außerdem Kapitel VI der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und § 49 dieser Verordnung entsprechend; ausgenommen hiervon sind vorhandene Frachtschiffe unter 6,50 Meter Breite.

§ 51

Fahrtbeschränkungen für Bäderboote

(1) Bäderboote dürfen nur während der Sommermonate fahren und die Fahrt nur zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang antreten; die Fahrt darf nicht länger

als zwei Stunden dauern und die Entfernung vom nächsten Land nicht mehr als 4 Seemeilen betragen. Bei aufkommendem Starkwind (6 und 7 Beaufort) oder bei Sturm- oder Starkwindwarnungen muß unverzüglich Landschutz aufgesucht, bei aufkommendem Sturm (8 Beaufort und mehr) unverzüglich der nächste Hafen angelaufen werden.

(2) Bäderboote dürfen die Fahrt nicht antreten

1. bei Sturm oder Sturmwarnung,
2. bei auflandigem Starkwind oder
3. bei Nebel mit einer Sichtweite von weniger als 1 000 Meter.

§ 52

Fahrtbeschränkungen für Sportanglerfahrzeuge

(1) Sportanglerfahrzeuge dürfen nur zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang, in jedem Fall aber zwischen 8.00 und 17.00 Uhr fahren. Sie dürfen sich nur so weit von der deutschen Küste entfernen, daß der nächste Hafen innerhalb von zwei Stunden erreicht werden kann. Bei aufkommendem Starkwind (6 und 7 Beaufort) oder bei Sturm- oder Starkwindwarnungen muß unverzüglich Landschutz aufgesucht, bei aufkommendem Sturm (8 Beaufort und mehr) unverzüglich der nächste Hafen angelaufen werden.

(2) Sportanglerfahrzeuge dürfen die Fahrt nicht antreten

1. bei Sturm oder Sturmwarnung,
2. bei auflandigem Starkwind oder
3. bei Nebel mit einer Sichtweite
 - a) von weniger als 500 Meter sowie
 - b) zwischen 500 und 1 000 Meter, wenn kein einwandfrei arbeitendes Radargerät und neben dem Schiffsführer keine weitere fachkundige Person zur Bedienung des Radargerätes an Bord vorhanden sind.

(3) Sportanglerfahrzeuge, die die Fahrt bei ablandigem Starkwind antreten, dürfen im Bereich der windgeschützten Küste einen Abstand von 5 Seemeilen von der Küste nicht überschreiten.

(4) Die See-Berufsgenossenschaft kann bei besonderen örtlichen Verhältnissen für Fahrten durch nicht windgeschützte Gebiete Ausnahmen zulassen.

Kapitel II

Bauart der Schiffe

§ 53

Zulässige Fahrgastzahl

(1) Für Fahrgastschiffe, Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge werden bei der Festsetzung der zulässigen Fahrgastzahl die nachgewiesenen Stabilitätswerte und die Decksflächen der seefest eingedeckten Räume auf und unter Deck, die für die Unterbringung von Fahrgästen geeignet sind, berücksichtigt.

(2) Bei Fahrgastschiffen, Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen in der Wattfahrt können für die Sommermonate auch die zur Unterbringung von Fahrgästen geeigneten freien Decksflächen berücksichtigt werden.

§ 54

Unterteilung und Stabilität

(1) Für Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge ist ein Nachweis der Schwimmfähigkeit im Leckfall nicht erforderlich.

(2) Bei Fahrgastschiffen, Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen mit hinten liegender Maschine kann ein bis zum Freiborddeck oder bis zu einer oberhalb der Tiefladelinie gelegenen wasserdichten Plattform reichendes Hinterpiekschott (Stopfbuchenschott) das hintere Maschinenraumschott ersetzen.

(3) Bei Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen gehören zu den der See-Berufsgenossenschaft zur Prüfung vorzulegenden Stabilitätsunterlagen die Hebelarmkurven der statischen Stabilität für die wichtigsten Beladungsfälle sowie die Auswertungsunterlagen des Krängungsversuches.

(4) Für Sonderfahrzeuge gilt nur Kapitel II-1 Regeln 8, 9 und 19 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 entsprechend. Die See-Berufsgenossenschaft bestimmt unter Berücksichtigung der Größe und des Verwendungszwecks des Fahrzeuges im Einzelfall, welche zusätzlichen Anforderungen in bezug auf Unterteilung und Stabilität zu erfüllen sind.

§ 55

Maschinen und elektrische Anlagen

(1) Auf Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen ist eine Notstromquelle gemäß Kapitel II-1 Regel 25 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 nicht erforderlich.

(2) Bei Fahrgastschiffen, Bäderbooten, Sportanglerfahrzeugen und Frachtschiffen genügt die Speisung der elektrischen oder elektrohydraulischen Hauptruderanlage durch einen von der Hauptschalttafel ausgehenden Stromkreis, wenn nach Kapitel II-1 Regel 29 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 eine Hilfsrunderanlage ohne Kraftantrieb ausreichend ist.

(3) Bei Sonderfahrzeugen bestimmt die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall, welchen Anforderungen die Ruderanlage unter Berücksichtigung des Kapitels II-1 Regel 23 Buchstabe b der Anlage zum Übereinkommen von 1974 zu genügen hat.

Kapitel III

Brandschutz

§ 56

Brandschutz bei Fahrgastschiffen, Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen

(1) Für Fahrgastschiffe, die nicht mehr als 50 Fahrgäste befördern, Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge gelten nur Kapitel II-2 Regeln 35 bis 46 und 48 bis 50 der

Anlage zum Übereinkommen von 1974 sowie § 39 Abs. 1 bis 8 und Abs. 10 bis 12 dieser Verordnung entsprechend.

(2) Auf Fahrgastschiffen ist ein internationaler Landanschluß nicht erforderlich.

(3) Bei Fahrgastschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 000 Registertonnen sowie bei Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen darf die Länge der nach Kapitel II-2 Regel 5 Buchstabe f der Anlage zum Übereinkommen von 1974 vorgeschriebenen Feuerlöschschläuche 15 Meter, in Maschinenräumen 10 Meter nicht überschreiten. Als Schlauch- und Strahlrohrkupplungen sind nur genormte 52-Millimeter-Storz-Anschlüsse zu verwenden.

(4) Fahrgastschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 250 Registertonnen sowie Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge müssen über mindestens eine Feuerlöschpumpe mit eigenem Antrieb verfügen.

(5) Auf Fahrgastschiffen in der Wattfahrt oder mit weniger als 200, aber mehr als 50 Fahrgästen, ist eine Brandschutzausrüstung, die Kapitel II-2 Regel 14 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und § 37 Abs. 10 dieser Verordnung entspricht, mitzuführen.

(6) Auf Fahrgastschiffen, die nicht mehr als 50 Fahrgäste befördern, Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen sind Brandschutzausrüstungen und ein Feuermelde- und Feueranzeigesystem nicht erforderlich.

§ 57

Brandschutz bei Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen

(1) Auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 300 Registertonnen müssen so viele Feuerlöschanschlußstutzen vorhanden und so verteilt sein, daß mit einem von einer einzigen Schlauchlänge gespeisten Wasserstrahl jede Stelle des Schiffes erreicht werden kann.

(2) Auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 300 Registertonnen mit Ausnahme von Tankschiffen darf die nach § 40 Abs. 2 Nr. 1 vorgeschriebene Feuerlöschpumpe an die Hauptmaschine angehängt werden, wenn die Wellenleitung leicht von der Hauptmaschine getrennt werden kann. Die Leistung dieser Pumpe und des dazugehörigen Leitungssystems muß so bemessen sein, daß mindestens ein kräftiger Wasserstrahl an jede Stelle des Schiffes gegeben werden kann.

(3) Jedes Frachtschiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen muß mindestens je drei Feuerlöschschläuche, Mehrzweck-Strahlrohre, Schlauchkupplungen und Kupplungsschlüssel mitführen. Die einzelne Schlauchlänge darf 15 Meter, in Maschinenräumen 10 Meter nicht überschreiten. Als Schlauch- und Strahlrohrkupplungen sind nur genormte 52-Millimeter-Storz-Anschlüsse zu verwenden.

(4) Auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 300 Registertonnen müssen in den Unterkünfte- und Wirtschaftsräumen mindestens 3 tragbare Feuerlöscher vorhanden sein; in Räumen mit Verbrennungsmotoren ist ein Schaumfeuerlöscher von mindestens 45 Liter Inhalt oder ein anderes gleichwer-

tiges Gerät nur bei einer Gesamtleistung von 746 Kilowatt oder mehr erforderlich; eine fest eingebaute Feuerlöschanlage ist nicht erforderlich.

(5) Auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 250 und mehr, aber weniger als 500 Registertonnen, mit Ausnahme von Tankschiffen braucht nur eine und auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 250 Registertonnen keine Brandschutzausrüstung mitgeführt zu werden. Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 250 und mehr, aber weniger als 500 Registertonnen, in der Kleinen Fahrt mit Ausnahme von Tank- und Ro-Ro-Schiffen müssen Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamt-Luftmenge von mindestens 3 200 Liter mitführen; vorhandene Schiffe, auf denen Wände und Decken im Bereich der Unterkünfte, Gänge und Treppen nicht aus nichtbrennbaren Werkstoffen bestehen, müssen Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamt-Luftmenge von mindestens 4 800 Liter mitführen.

(6) Auf Frachtschiffen ist ein internationaler Landanschluß nicht erforderlich.

(7) Bei Sonderfahrzeugen bestimmt die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall, welche Vorschriften des Kapitels II-2 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und der §§ 37 bis 41 dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen anzuwenden sind, um die größtmögliche Sicherheit für alle an Bord befindlichen Personen zu erreichen.

Kapitel IV Rettungsmittel

§ 58

Ausrüstung der Fahrgastschiffe mit Rettungsmitteln

(1) Fahrgastschiffe in der deutschen Küstenfahrt müssen für alle an Bord befindlichen Personen mit Rettungsbooten und Rettungsflößen ausgerüstet sein. Fahrgastschiffe mit 800 und mehr Fahrgästen müssen mindestens 4 Rettungsboote, von denen 2 Motorrettungsboote sein müssen, Fahrgastschiffe mit weniger Fahrgästen mindestens 2 Motorrettungsboote mitführen. Die See-Berufsgenossenschaft kann bei Schiffen unter 31 Meter Länge Ausnahmen zulassen. Außerdem müssen mindestens 8 Rettungsringe vorhanden sein; 2 Rettungsringe sind mit selbstzündenden, im Wasser nicht verlöschenden Lichtern, 2 mit Rauchbojen und 2 weitere mit je einer 28 Meter langen, schwimmfähigen Rettungsleine zu versehen. Für jede an Bord befindliche Person muß eine Rettungsweste, für 10 vom Hundert aller an Bord befindlichen Personen müssen Kinderrettungswesten vorhanden sein; zusätzlich sind 10 vom Hundert Reserverettungswesten mitzuführen. Für die Sommermonate kann die See-Berufsgenossenschaft für die Hälfte aller an Bord befindlichen Personen an Stelle der Rettungsflöße Rettungsgeräte zulassen.

(2) Fahrgastschiffe in der deutschen Wattfahrt müssen für alle an Bord befindlichen Personen mit Booten oder Rettungsflößen ausgerüstet sein. Mindestens ein Boot und 4 Rettungsringe müssen vorhanden sein. 2

Rettungsringe sind mit selbstzündenden, im Wasser nicht verlöschenden Lichtern, die beiden anderen Rettungsringe mit je einer 28 Meter langen, schwimmfähigen Rettungsleine zu versehen. Fahrgastschiffe mit 500 oder mehr Personen sind mit mindestens 2 Booten auszurüsten. Für jede an Bord befindliche Person muß eine Rettungsweste, für 10 vom Hundert aller an Bord befindlichen Personen müssen Kinderrettungswesten vorhanden sein. Zusätzlich sind 10 vom Hundert Reserverettungswesten mitzuführen. Für Schiffe unter 31 Meter Länge und weniger als 500 Fahrgästen, die in den Sommermonaten regelmäßig kurze Fahrten in besonders geschützten Wattgebieten durchführen, kann die See-Berufsgenossenschaft für 60 vom Hundert aller an Bord befindlichen Personen an Stelle der Rettungsflöße Rettungsgeräte zulassen.

§ 59

Ausrüstung der Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge mit Rettungsmitteln

(1) Bäderboote müssen für alle an Bord befindlichen Personen (Erwachsene und Kinder) mit zugelassenen Rettungswesten und Rettungsgeräten ausgerüstet sein. Außerdem sind mindestens 2 Rettungsringe mitzuführen. Ein Ring ist mit selbstzündendem, im Wasser nicht verlöschendem Licht und ein weiterer mit einer schwimmfähigen Rettungsleine von 28 Meter Länge zu versehen.

(2) Sportanglerfahrzeuge müssen mit Rettungswesten für jede an Bord befindliche Person und mit Rettungsflößraum, der für alle an Bord befindlichen Personen ausreicht, ausgerüstet sein. Außerdem müssen zwei Rettungsringe, einer davon mit selbstzündendem, im Wasser nicht verlöschendem Licht und ein weiterer mit einer schwimmfähigen Rettungsleine von 28 Meter Länge vorhanden sein. Für die Sommermonate kann die See-Berufsgenossenschaft für die Hälfte aller an Bord befindlichen Personen Rettungsgeräte an Stelle der Rettungsflöße zulassen.

§ 60

Ausrüstung der Frachtschiffe und Sonderfahrzeuge mit Rettungsmitteln

(1) Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 250 und mehr Registertonnen, jedoch weniger als 500 Registertonnen in der Mittleren Fahrt und in der Kleinen Fahrt müssen mit einem Rettungsboot mit Aussetzvorrichtung, ausreichend für alle an Bord befindlichen Personen, und mit 2 Rettungsflößen, jedes ausreichend für alle an Bord befindlichen Personen, ausgerüstet sein. Ist das Rettungsboot nach beiden Schiffsseiten aussetzbar, so kann die See-Berufsgenossenschaft bei günstiger Bootsaufstellung und geeigneter Aussetzvorrichtung gestatten, daß nur ein Rettungsfloß mitgeführt wird. Bei Schiffen von 50 Meter Länge oder mehr müssen außerdem 6 Rettungsringe vorhanden sein, bei weniger als 50 Meter Länge mindestens 4 Rettungsringe, 2 Rettungsringe sind mit selbstzündenden, im Wasser nicht verlöschenden Lichtern, 2 weitere mit je einer 28 Meter langen schwimmfähigen Rettungsleine zu versehen. Abweichend von Satz 1 müssen Tankschiffe an jeder Seite mit einem Rettungsboot unter Aussetzvorrichtungen ausgerüstet sein, das für alle an Bord befindlichen

Personen ausreicht, sowie zusätzlich mit Rettungsflößen, die für alle an Bord befindlichen Personen ausreichen.

(2) Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 250 Registertonnen in der Mittleren Fahrt und in der Kleinen Fahrt müssen mit einem Rettungsboot unter Aussetzvorrichtung und einem Rettungsfloß, jedes ausreichend für alle an Bord befindlichen Personen, ausgerüstet sein. Für die Ausrüstung mit Rettungsringen gilt Absatz 1 entsprechend.

(3) Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen in der Küstenfahrt sowie Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 250 und mehr Registertonnen, jedoch weniger als 500 Registertonnen, in der Wattfahrt müssen mit einem Rettungsboot unter Aussetzvorrichtung und einem Rettungsfloß, jedes ausreichend für alle an Bord befindlichen Personen, ausgerüstet sein. Außerdem müssen mindestens 4 Rettungsringe vorhanden sein; 2 Rettungsringe sind mit selbstzündenden, im Wasser nicht verlöschenden Lichtern, die beiden anderen mit je einer 28 Meter langen schwimmfähigen Rettungsleine zu versehen.

(4) Die See-Berufsgenossenschaft kann, sofern es sich nicht um Tankschiffe handelt, zulassen, daß das in den Absätzen 1 bis 3 aufgeführte Rettungsboot durch ein Doppelschlauchboot unter Aussetzvorrichtung ersetzt wird.

(5) Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 250 Registertonnen in der Wattfahrt müssen genügend Bootsraum für alle an Bord befindlichen Personen haben. Sie müssen mit zwei Rettungsringen, einer davon mit selbstzündendem, im Wasser nicht verlöschendem Licht, der andere mit einer 28 Meter langen schwimmfähigen Rettungsleine ausgerüstet sein.

(6) Bei Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen und Sonderfahrzeugen sind zum Einbooten in die Rettungsboote und -flöße und in die Boote geeignete Vorrichtungen zu schaffen, die zugelassen sein müssen.

(7) Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen in der Mittleren Fahrt und in der Großen Fahrt müssen entsprechend Kapitel III Regel 13 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 mit einem tragbaren Funkgerät für Rettungsboote und -flöße ausgerüstet sein.

(8) Für Sonderfahrzeuge gelten die Absätze 1 bis 7 entsprechend.

(9) Die See-Berufsgenossenschaft kann für

1. Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen in der Großen Fahrt, insbesondere bei Fahrten in überseeischen Gewässern, auf denen ein Schiff sich nicht mehr als 200 Seemeilen vom nächsten Schutzhafen entfernt,

2. Sonderfahrzeuge

im Einzelfall Ausnahmen von der Ausrüstung mit Rettungsmitteln zulassen.

§ 61

Bauart der Rettungsboote für Frachtschiffe und Sonderfahrzeuge

(1) Bei Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen und bei Sonderfahrzeugen kann die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall kleinere Rettungsboote, jedoch nicht unter 4 Meter Länge, zulassen.

(2) Die Anzahl der Personen für Rettungsboote von 4 Meter Länge oder darüber, aber von weniger als 4,90 Meter Länge, wird durch Teilung des Zahlenwerts des in Kubikmeter gemessenen Raumgehaltes des Rettungsbootes durch 0,4 ermittelt.

(3) In der Wattfahrt dürfen Kielboote von mindestens 3,60 Meter Länge, 1,60 Meter Breite und 0,60 Meter Tiefe mit einem Völligkeitsfaktor von 0,64 verwendet werden.

§ 62

Ausrüstung der Rettungsboote, Schiffsnotsignale

(1) Bei Fahrgastschiffen, Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen in der Kleinen Fahrt und in der Küstenfahrt sind die Rettungsboote mit folgenden Gegenständen auszurüsten:

- 1 Riemen für jede Ruderducht,
- 2 Reserveriemen,
- 1 Bootshaken,
- 1 Satz Klappdollen oder 1^{1/2} Satz Rudergabeln,
- 1 Mast mit Sege^l,
- 2 Pflöcke für jedes Wasserablaßloch (angebändselt),
- 1 Schöpfeimer,
- 1 Ösfaß,
- 1 Ruder mit Pinne,
- 1 Fangleine,
- 1 Treibanker mit Ölbeutel,
- 1 Gefäß mit 5 Kilogramm Wellenöl,
- 1 wasserdichter Behälter mit 6 roten Handfackeln, 4 roten Fallschirmsignalen oder eine Signalpistole mit 8 roten Fallschirmsignalpatronen sowie 1 Schachtel Sturmstreichhölzer,
- 2 schwimmfähige Rauchsignale,
- 1 Kappbeil,
- 1 Laterne mit einer Brenndauer von mindestens 8 Stunden,
- 1 zugelassener Sanitätskasten für Erste Hilfe,
- 1 zugelassene wasserdichte, elektrische Taschenlampe, die sich zum Morsen eignet, mit 1 Satz Reservebatterien und 1 Reserveglühbirne in einem wasserdichten Behälter.

(2) Bei Frachtschiffen in der Mittleren Fahrt sind die Rettungsboote außerdem mit Proviant und Wasser gemäß Kapitel III Regel 11 Buchstabe a Ziffer xii und xiii der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und § 42 Abs. 8 Nr. 6 und 7 dieser Verordnung auszurüsten.

(3) Bei Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen in der Wattfahrt sind die Rettungsboote mit folgenden Gegenständen auszurüsten:

- 2 Bootsriemen,
- 1 Reserveriemen,

- 2 Rudergabeln,
- 1 Laterne mit einer Brenndauer von mindestens 8 Stunden,
- 1 Ruder mit Pinne oder Steuerriemen,
- 1 Fangleine,
- 1 Ösfaß,
- 1 wasserdichter Behälter mit 6 roten Handfackeln, 2 roten Fallschirmsignalen oder 1 Signalpistole mit 4 roten Fallschirmsignalpatronen sowie 1 Schachtel Sturmstreichhölzer.

(4) Fahrgastschiffe, Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge sind mit sechs roten Fallschirmsignalen oder einer Signalpistole mit 12 roten Fallschirmsignalpatronen und mit 12 roten Handfackeln auszurüsten, die von der See-Berufsgenossenschaft zugelassen sind.

§ 63

Leinenwurfgerät

Auf Fahrgastschiffen, Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen, Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen braucht ein Leinenwurfgerät nicht mitgeführt zu werden.

Kapitel V

Funkanlagen

§ 64

Funkanlagen für Fahrgastschiffe, Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge

(1) Fahrgastschiffe müssen

1. bei einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr Registertonnen mit einer Sprechfunkanlage und einer UKW-Sprechfunkanlage,
2. bei einem Bruttoreumgehalt von weniger als 400 Registertonnen mit einer festeingebauten UKW-Sprechfunkanlage mit Kanal 16 und 6 sowie mit mindestens den Arbeitskanälen der UKW-Küstenfunkstellen, in deren Bereich die Schiffe verkehren,

ausgerüstet sein. Für die Sprechfunkanlage und für die UKW-Sprechfunkanlage ist eine Ersatzstromquelle vorzusehen. Bei der Sprechfunkanlage ist eine Hörwache entsprechend Kapitel IV Regel 7 Buchstabe a der Anlage zum Übereinkommen von 1974 wahrzunehmen. Bei der UKW-Sprechfunkanlage ist eine ununterbrochene Hörwache auf Kanal 16 sicherzustellen, sofern kein anderer Funkverkehr durchgeführt wird.

(2) Fahrgastschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr Registertonnen müssen, sofern sie nicht auf jeder Seite ein Motorrettungsboot mit einer festeingebauten Funkanlage mitführen, mit einem tragbaren Funkgerät für Rettungsboote und -flöße ausgerüstet sein.

(3) Absatz 1 gilt für Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge entsprechend.

§ 65

Funkanlagen für Frachtschiffe

Für Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen gilt § 45 Satz 1 und 2 entsprechend.

§ 66

Funkanlagen für Fischereifahrzeuge

(1) Fischereifahrzeuge mit einem Bruttoreumgehalt von 1 600 und mehr Registertonnen müssen mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüstet sein. Kapitel IV Regel 6 Buchstaben a, c Ziffer i Satz 1, Buchstaben d und e der Anlage zum Übereinkommen von 1974 sowie § 47 Abs. 1 dieser Verordnung über Hörwachen im Telegrafiefunkdienst sind entsprechend anzuwenden.

(2) Fischereifahrzeuge mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr, jedoch weniger als 1 600 Registertonnen müssen mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein, sofern sie nicht mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüstet sind. Kapitel IV Regel 7 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 ist entsprechend anzuwenden. Die Sender und Empfänger sind nach Beendigung eines Funkverkehrs auf die Notfrequenz zu schalten.

(3) Für Fischereifahrzeuge mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen gilt § 45 Satz 1 und 2 entsprechend.

(4) Fischereifahrzeuge mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen müssen mit einer Funkboje zur Kennzeichnung der Seenotposition mit mindestens der Frequenz 2182 kHz ausgerüstet sein.

§ 67

Funkanlagen für Kleinfahrzeuge und Ausbildungsfahrzeuge

Kleinfahrzeuge und Ausbildungsfahrzeuge mit einem Bruttoreumgehalt von 17,7 Registertonnen (50 Kubikmeter) und mehr müssen mit einer fest eingebauten UKW-Sprechfunkanlage mit Kanal 16 und 6 sowie mit den Arbeitskanälen der UKW-Küstenfunkstellen, in deren Bereich die Fahrzeuge verkehren, ausgerüstet sein. Eine ununterbrochene Hörwache auf Kanal 16 ist sicherzustellen, sofern kein anderer Funkverkehr durchgeführt wird.

§ 68

Funkanlagen für schwimmende Arbeitsgeräte und Anlagen

(1) Schwimmende Arbeitsgeräte und sonstige Anlagen mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen müssen mindestens ausgerüstet sein

1. bei Fahrten mit eigenem Antrieb

- a) mit einer festeingebauten UKW-Sprechfunkanlage mit Kanal 16 und 6 sowie mit mindestens den Arbeitskanälen der UKW-Küstenfunkstellen, in deren Bereich sie verkehren,
- b) mit einer Funkboje zur Kennzeichnung der Seenotposition mit mindestens der Frequenz 2182 kHz und
- c) bei einem Bruttoreumgehalt von weniger als 1 600 Registertonnen mit einer Sprechfunkanlage, bei einem Bruttoreumgehalt von 1 600 und mehr Registertonnen mit einer Telegrafiefunkanlage,

2. wenn sie geschleppt werden und sich die Besatzung an Bord befindet,

a) mit einer festeingebauten UKW-Sprechfunkanlage mit Kanal 16 und 6 sowie mit mindestens den Arbeitskanälen der UKW-Küstenfunkstellen, in deren Bereich sie verkehren, und

b) mit einer Sprechfunkanlage;

mit dem schleppenden Fahrzeug muß jederzeit eine Sprechfunkverbindung gewährleistet sein.

(2) Für Bohr- und Hubinseln, Produktionsplattformen und sonstige schwimmende Anlagen zur Erforschung oder Ausbeutung des Meeres oder Meeresbodens gilt Absatz 1 nicht, wenn die Anlagen auf dem Meeresboden abgesetzt oder mit ihm fest verbunden sind.

(3) Zwischen Funkraum und Leitstand muß eine zuverlässige Anruf- und Sprechverbindung vorhanden sein.

(4) Auf der internationalen Telegrafiefunk-Notfrequenz und der Sprechfunk-Notfrequenz 2182 kHz ist eine ununterbrochene Hörwache sicherzustellen. Auf Kanal 16 ist eine ununterbrochene Hörwache sicherzustellen, sofern kein anderer Funkverkehr durchgeführt wird. § 47 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b über die Hörwache gilt entsprechend, wenn ein selbsttätiges Telegrafiefunk-Alarmgerät vorhanden ist.

Teil D

Zusatzvorschriften über die Beförderung von Massengutladungen, ausgenommen Getreide

§ 69

Allgemeine Bestimmungen

(1) Wenn Schüttgüter befördert werden, müssen die folgenden Unterlagen an Bord mitgeführt werden:

- a) Stabilitätsunterlagen gemäß Kapitel II-1 Regel 19 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und § 35 Abs. 11 oder § 50 Abs. 2 dieser Verordnung,
- b) bei Schiffen über 100 Meter Länge Unterlagen für die Ladungsverteilung der wichtigsten Beladungsfälle mit Schüttgütern, die der See-Berufsgenossenschaft vor Anbordgabe zur Prüfung zuzuleiten sind.

(2) Schüttgüter dürfen nur befördert werden, wenn dem Schiffsführer Angaben über deren Staufaktor, Schüttwinkel und bei Konzentraten zusätzlich über deren Feuchtigkeitsgehalt und Verflüssigungswert vorliegen. Ersatzweise kann der Schiffsführer diese Größen durch eigene Messungen bestimmen.

(3) Schüttgüter sind so zu laden, daß ausreichend Stabilität gewährleistet ist und diese während der Fahrt nicht durch ein Übergehen der Ladung gefährdet wird. Zur Einhaltung der Festigkeitswerte sind die Unterlagen für die Ladungsverteilung zu beachten. Vor dem Auslaufen ist die Stabilität durch Berechnungen zu überprüfen.

(4) Liegen bei Frachtschiffen unter 100 Meter Länge Unterlagen für die Ladungsverteilung nicht vor, so ist bei der Ladungsverteilung sicherzustellen, daß die allge-

meine Längsverteilung des Ladungsgewichts nicht wesentlich von der des raumfüllenden Ladungsfalles abweicht.

(5) Wird Schüttgut in Zwischendecks befördert, sind die Zwischendeckluken zu schließen und die Zwischendecksladung so zu trimmen, daß sie entweder von Bord zu Bord reicht oder durch zusätzliche Längsunterteilung von ausreichender Festigkeit gesichert wird. Die zulässige Belastbarkeit des Zwischendecks ist zu beachten.

(6) Bei Frachtschiffen unter 100 Meter Länge ist die Ladung im gesamten Laderaum, bei anderen Schiffen mindestens im Bereich der Lukenöffnungen, zu trimmen, es sei denn, daß die Räume eine Längsunterteilung von ausreichender Festigkeit haben.

§ 70

Schüttladungen mit einem Schüttwinkel von 35 Grad oder weniger

(1) Die Ladung muß grundsätzlich im gesamten Laderaum getrimmt werden, es sei denn, daß die Räume eine Längsunterteilung von ausreichender Festigkeit haben.

(2) Bei Ladungen, die einen Schüttwinkel von weniger als 30 Grad haben, sind Kapitel VI der Anlage zum Übereinkommen von 1974 und die §§ 49 oder 50 Abs. 4 dieser Verordnung unter Berücksichtigung der Dichte der jeweiligen Ladung entsprechend anzuwenden.

§ 71

Konzentrate

Konzentrate und andere Ladungen, die breiartig werden können, dürfen grundsätzlich nur transportiert werden, wenn der Feuchtigkeitsgehalt nicht mehr als 90 vom Hundert des Verflüssigungswertes beträgt. Wenn ausreichende Stabilität auf Grund besonderer zugelassener Sicherheitseinrichtungen auch bei einer Ladungsverschiebung gewährleistet und eine ausreichende Festigkeit vorhanden ist, dürfen Konzentrate mit einem höheren Feuchtigkeitsgehalt befördert werden.

§ 72

Abweichungen

Von den §§ 69 bis 71 kann abgewichen werden bei

1. Konzentraten, wenn die Teilladung weniger als ein Viertel der Gesamtladung des Schiffes beträgt und die Stabilität auch dann, wenn die Ladung breiartig wird, nicht gefährdet ist,
2. anderen Schüttgütern, wenn die Teilladung weniger als ein Drittel der Gesamtladung des Schiffes beträgt.

Teil E

Schlußvorschriften

§ 73

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Ge-

biet der Seeschifffahrt handelt, wer als Eigentümer oder Besitzer oder sonst nach § 4 Verantwortlicher vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 5 Abs. 3 Satz 2 für die Schiffssicherheit bisher vorgeschriebene Gegenstände oder Anlagen von Bord gibt,
2. entgegen § 10 Abs. 3 nicht zugelassene Anlagen, Geräte, Instrumente oder Rettungsmittel an Bord mitführt oder verwendet,
3. entgegen § 11 Abs. 5 Satz 1 ohne Genehmigung Änderungen an Schiffskörper, Maschinen, Einrichtungen des baulichen Brandschutzes, Verschlusseinrichtungen oder der Ausrüstung mit Rettungsmitteln oder Anlagen oder Geräten für Feueranzeige oder -löschung vornimmt,
4. entgegen § 11 Abs. 5 Satz 2 für die Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes des Schiffskörpers, der Maschinen, der Einrichtungen des baulichen Brandschutzes, der Verschlusseinrichtungen oder der Ausrüstung mit Rettungsmitteln oder Anlagen oder Geräten für Feueranzeige oder -löschung nicht unverzüglich sorgt,
5. entgegen § 14 Abs. 1 Satz 1 ein Schiff ohne die vorgeschriebenen Zeugnisse oder Freibordmarke in Fahrt setzt,
6. entgegen § 14 Abs. 1 Satz 2 nicht dafür sorgt, daß sämtliche Zeugnisse an Bord mitgeführt werden,
7. entgegen § 14 Abs. 2 mit einem Schiff unter fremder Flagge das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befährt, ohne daß die vorgeschriebenen Zeugnisse oder Bescheinigungen mitgeführt werden oder das Schiff mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist,
8. entgegen § 14 Abs. 3 in Verbindung mit § 30 Abs. 4, den §§ 31, 32 oder 49 Abs. 1 mit einem Schiff unter fremder Flagge das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befährt,
9. entgegen § 14 Abs. 4 mit einem Schiff unter fremder Flagge das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befährt, ohne mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüstet zu sein oder ohne eine ununterbrochene Hörwache auf Kanal 16 sicherzustellen,
10. entgegen § 15 Abs. 3 auf einem Fahrgastschiff, Bänderboot, Sportanglerfahrzeug, Kleinfahrzeug oder Ausbildungsfahrzeug mehr als die höchstzulässige Anzahl von Fahrgästen oder auszubildenden Personen befördert,
11. einem vollziehbaren Verbot des Auslaufens oder der Weiterfahrt oder einer vollziehbaren Auflage nach § 17 Abs. 2, 3 oder 4 zuwiderhandelt,
12. entgegen § 18 Abs. 1 nicht dafür sorgt, daß die vorgeschriebenen nautischen Anlagen, Geräte, Instrumente oder Drucksachen an Bord mitgeführt werden,
13. entgegen § 18 Abs. 2, 3 oder 4 die dort bezeichneten, vorgeschriebenen oder an Bord mitgeführten nautischen Anlagen, Geräte, Instrumente oder Zusatzgeräte an Bord verwendet oder verwenden läßt,
14. entgegen § 18 Abs. 5 nicht dafür sorgt, daß ein Gerätetagebuch geführt wird,
15. entgegen § 18 Abs. 6 nicht dafür sorgt, daß die mitzuführenden Seekarten oder Seebücher oder das Internationale Signalbuch laufend berichtigt werden,
16. entgegen § 20 Abs. 3 Anlagen, Geräte oder Instrumente nicht rechtzeitig überprüfen läßt,
17. entgegen § 21 Satz 1 nicht unverzüglich für eine sachgemäße Instandsetzung sorgt, oder entgegen Satz 2 Halbsatz 1 die Anlagen, Geräte oder Instrumente nach wesentlichen Instandsetzungsarbeiten von einem anerkannten Betrieb nicht überprüfen läßt oder entgegen Satz 2 Halbsatz 2 nicht dafür sorgt, daß die Bescheinigung über eine erfolgte Überprüfung an Bord mitgeführt wird,
18. entgegen § 22 Abs. 3 Satz 1 Magnet-Regelkompassse oder Magnet-Steuerkompassse vor Inbetriebnahme oder in Abständen von zwei Jahren nicht regulieren läßt oder entgegen Satz 2 Deviationskontrollen nicht regelmäßig vornimmt oder vornehmen läßt oder das Ergebnis in das Deviationstagebuch nicht einträgt oder eintragen läßt,
19. entgegen § 22 Abs. 4 Satz 1 Peilfunkanlagen vor Inbetriebnahme oder in Abständen von zwei Jahren nicht kompensieren läßt, entgegen Satz 2 die Funkbeschickung nicht regelmäßig kontrolliert oder kontrollieren läßt oder entgegen Satz 3 die Aufzeichnungen in das Peilfunkbuch nicht aufnimmt oder aufnehmen läßt,
20. entgegen § 23 Abs. 1 die an Bord mitgeführten Funkgeräte einschließlich der Zusatz- und Hilfseinrichtungen verwendet oder verwenden läßt,
21. entgegen § 24 Abs. 1 Satz 2 für die sachgemäße Instandsetzung nicht unverzüglich sorgt oder entgegen Satz 3 nach wesentlichen Instandsetzungsarbeiten eine außerordentliche Nachprüfung nicht unverzüglich beantragt,
22. entgegen § 24 Abs. 2 die Ersatzstromquelle nicht täglich prüft,
23. entgegen § 25 nicht dafür sorgt, daß Antennenanlagen betriebsfertig gehalten werden,
24. einer Vorschrift des § 26 Abs. 1 über Ausgestaltung, Führung oder Aufbewahrung des Funktagebuchs zuwiderhandelt,
25. entgegen § 27 Satz 1 eine nicht genehmigte Amateurfunkstelle duldet,
26. entgegen § 29 Abs. 2 Satz 2 für einen einwandfreien Verschlusszustand nicht sorgt,
27. entgegen § 30 Abs. 4 nicht dafür sorgt, daß an beiden Schiffsseiten Decksstrich, Freibordmarke oder die in Verbindung mit der Freibordmarke verwendeten Striche oder Buchstaben dauerhaft angebracht, ausgemalt oder deutlich sichtbar sind,
28. entgegen § 31 Abs. 1 Satz 1 den Mindestfreibord unterschreitet oder entgegen Satz 2 ein Schiff so belädt, daß eine ausreichende Stabilität nicht mehr gewährleistet ist,
29. entgegen § 31 Abs. 2 mehr Deckslast nimmt,
30. einer Vorschrift des § 31 Abs. 3 oder 4 über das Stauen von Decksloadungen oder das Anbringen von

- Laufplanken, Schutzgeländern oder Strecktauen zuwiderhandelt,
31. entgegen § 32 Ladeluken nicht verschließt oder nicht verschlossen hält,
 32. einer Vorschrift des § 37 Abs. 5 Nr. 5 über den Nachweis der Gebrauchsfähigkeit der Feuerlöscher zuwiderhandelt,
 33. entgegen § 37 Abs. 11 Nr. 1 das Ergebnis der Prüfung der Feuerlöscheinrichtungen oder Brandschutzausrüstungen sowie festgestellte Mängel oder deren Beseitigung in das Schiffstagebuch nicht einträgt oder eintragen läßt,
 34. einer Vorschrift des § 37 Abs. 11 Nr. 2 über die Prüfung der Brandschutzausrüstungen oder Feuerlöscheinrichtungen oder der Nummer 3 über die Prüfung der Brandklappen oder Verschlusseinrichtungen der Lüftungssysteme zuwiderhandelt,
 35. entgegen § 37 Abs. 11 Nr. 4 Gasfeuerlösch-, Schaumfeuerlösch-, Feuermelde-, Feueranzeige-, Berieselungs- oder Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme nicht fristgemäß überprüfen läßt oder die erfolgte Prüfung in das Schiffstagebuch nicht einträgt oder eintragen läßt,
 36. entgegen § 37 Abs. 11 Nr. 5 Flaschen oder Druckbehälter von Gasfeuerlöschsystemen nicht fristgemäß prüfen läßt oder die erfolgte Prüfung nicht einträgt oder eintragen läßt,
 37. einer Vorschrift des § 42 Abs. 19 Nr. 1 bis 6 allein oder in Verbindung mit § 68 über Bootsübungen oder Überprüfungen zuwiderhandelt,
 38. einer Vorschrift
 - a) des § 45 Satz 2, des § 47 Abs. 1 Nr. 2 oder des § 64 Abs. 1 Satz 3 oder 4 oder Abs. 3 jeweils allein,
 - b) des § 45 Satz 2 in Verbindung mit § 65 oder § 66 Abs. 3,
 - c) des § 47 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 66 Abs. 1,
 - d) des § 67 Satz 2 oder des § 68 Abs. 4 allein oder in Verbindung mit § 47 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b über Hörwachen zuwiderhandelt,
 39. entgegen § 46 Abs. 2 die vorgeschriebene Zusatzausrüstung nicht mitführt,
 40. einer Vorschrift des § 49 Abs. 1 allein oder in Verbindung mit § 50 Abs. 4 über die Beförderung von Getreide zuwiderhandelt,
 41. einer Vorschrift des § 51 über Fahrtbeschränkungen für Bäderboote zuwiderhandelt,
 42. einer Vorschrift des § 52 Abs. 1 bis 3 über Fahrtbeschränkungen für Sportanglerfahrzeuge zuwiderhandelt,
 43. entgegen § 64 Abs. 2 für die Ausrüstung mit einem tragbaren Funkgerät für Rettungsboote und -flöße nicht sorgt,
 44. entgegen § 66 Abs. 4 oder § 68 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b für die Ausrüstung mit einer Funkboje nicht sorgt,
 45. entgegen § 69 Abs. 3 Satz 1 für die vorschriftsmäßige Ladung von Schüttgütern nicht sorgt.
 - (2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird übertragen auf
 1. die See-Berufsgenossenschaft in den Fällen
 - a) der Nummern 5 bis 7, soweit sich die Zuwiderhandlung auf das Fehlen des Freibordzeugnisses oder der Freibordmarke bezieht,
 - b) der Nummer 8, soweit es sich um die Anforderungen des § 30 Abs. 4, § 31 oder § 32 handelt,
 - c) der Nummer 11, soweit einer Verfügung zuwidergehandelt wird, die wegen Fehlens des Freibordzeugnisses, der Freibordmarke oder des Nichteinhaltens des Mindestfreibords erlassen worden ist, und
 - d) der Nummern 26 bis 31,
 2. die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen im übrigen.

§ 74

Übergangsbestimmungen

(1) Auf Grund der Schiffssicherheitsverordnung vom 9. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1933), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. November 1979 (BGBl. I S. 1912), und der Freibord-Verordnung vom 22. Januar 1970 (BGBl. I S. 161) erteilte Zeugnisse, Bescheinigungen und Zulassungen gelten bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer fort.

(2) Von der See-Berufsgenossenschaft vor Inkrafttreten der Verordnung genehmigte Getreideunterlagen bleiben gültig.

§ 75

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 21 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt auch im Land Berlin.

§ 76

Inkrafttreten; Aufhebung von Vorschriften

Diese Verordnung tritt am 1. November 1980 in Kraft. Gleichzeitig treten außer Kraft:

1. die Schiffssicherheitsverordnung vom 9. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1933), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. November 1979 (BGBl. I S. 1912),
2. die Freibord-Verordnung vom 22. Januar 1970 (BGBl. I S. 161),
3. die Funksicherheitsverordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9512-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. September 1970 (BGBl. I S. 1357),
4. die Erste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 25. April 1969 (BGBl. II S. 875),

5. die Zweite Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 3. Juli 1973 (BGBl. II S. 757),
6. die Dritte Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 12. Juli 1974 (BGBl. II S. 1005),
7. die Vierte Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 12. Juli 1974 (BGBl. II S. 1009).

Bonn, den 30. September 1980

Der Bundesminister für Verkehr
und für das Post- und Fernmeldewesen
K. Gscheidle



Bundesrepublik Deutschland

SICHERHEITSSZEUGNIS

für ein Fahrgastschiff in der Nationalen Fahrt – Bäderboot – Sportanglerfahrzeug

für die
(Fahrbereich)

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft
nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung)
vom 30. September 1980 (BGBl. I S. 1833)

Schiffsname:	Unterscheidungssignal:
Heimathafen:	Bruttoreumgehalt: Registertonnen
Reeder:	Tag der Kiellegung:

Es wird hiermit bescheinigt:

I. Das Schiff ist nach Maßgabe der oben genannten Verordnung besichtigt worden.

II. Die Besichtigung hat ergeben, daß

1. der Schiffskörper, die Maschinen und die elektrischen Anlagen den Vorschriften entsprechen;
2. das Schiff vorschriftsmäßig wasserdicht unterteilt ist und die festgelegte Schottenladelinie einem Freibord von mm entspricht;
3. das Schiff den Vorschriften über baulichen Brandschutz, Feueranzeige und -löschung entspricht;
4. die Rettungsmittel für eine Gesamtzahl von Personen ausreichen;
..... Rettungsboote, ausreichend für Personen,
..... Rettungsflöße, ausreichend für Personen,
..... Rettungsgeräte, ausreichend für Personen,
..... Rettungsringe,
..... Rettungswesten
vorhanden sind;
5. die Rettungsboote und -flöße vorschriftsmäßig ausgerüstet sind;
6. das Schiff in jeder anderen Hinsicht den Vorschriften der oben genannten Verordnung entspricht.

III. Das Schiff ist für die Beförderung von höchstens
..... Fahrgästen in den Sommermonaten (1. April bis 30. September)
..... Fahrgästen in den Wintermonaten (1. Oktober bis 31. März)
zugelassen.

IV. Auflagen

.....
.....
.....
.....

Dieses Zeugnis gilt bis zum
Ausgestellt in Hamburg am

Anlage 2
(§ 13 Abs. 4)



Bundesrepublik Deutschland

BAU- UND AUSRÜSTUNGS- SICHERHEITSCHEIN

für ein

Frachtschiff in der Nationalen Fahrt mit einem Bruttoreaumgehalt von 500 und mehr Registertonnen –
Frachtschiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen – Sonderfahrzeug

für die
(Fahrtbereich)

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft
nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung)
vom 30. September 1980 (BGBl. I S. 1833)

Schiffsname: Unterscheidungssignal:
Heimathafen: Bruttoreumgehalt: Registertonnen
Reeder: Tag der Kiellegung:

Es wird hiermit bescheinigt:

- I. Das Schiff ist nach Maßgabe der oben genannten Verordnung besichtigt worden.
- II. Die Besichtigung hat ergeben, daß
 1. der Schiffskörper, die Maschinen und die elektrischen Anlagen den Vorschriften entsprechen;
 2. das Schiff den Vorschriften über baulichen Brandschutz, Feueranzeige und -löschung entspricht;
 3. die Rettungsmittel für eine Gesamtzahl von Personen ausreichen;
 - Rettungsboote auf der Backbordseite mit einem Fassungsvermögen von Personen,
 - Rettungsboote auf der Steuerbordseite mit einem Fassungsvermögen von Personen,
 - Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvrichtungen nicht vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen,
 - Rettungsringe,
 - Rettungswesten
 vorhanden sind;
 4. die Rettungsboote und -flöße vorschriftsmäßig ausgerüstet sind;
 5. das Schiff in jeder anderen Hinsicht den Vorschriften der oben genannten Verordnung entspricht.

III. Auflagen

.....
.....
.....
.....

Dieses Zeugnis gilt bis zum

Ausgestellt in Hamburg am

SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT
– Schiffssicherheitsabteilung –



Bundesrepublik Deutschland

TELEGRAFIEFUNK-SICHERHEITSSZEUGNIS

für ein

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung) vom 30. September 1980 (BGBl. I S. 1833)

Schiffsname: Unterscheidungssignal:
 Heimathafen: Bruttoreumgehalt: Registertonnen
 Reeder: Tag der Kiellegung:

Es wird hiermit bescheinigt:

- I. Das Schiff ist nach Maßgabe der oben genannten Verordnung besichtigt worden.
- II. Die Besichtigung hat ergeben, daß das Schiff den Vorschriften der oben genannten Verordnung entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift
Hörstunden durch Funker	
Anzahl der Funker	
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden?	
Ist eine Hauptanlage vorhanden?	
Ist eine Ersatzanlage vorhanden?	
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch getrennt oder verbunden?	
Ist ein Peilfunkgerät vorhanden?	

III. Das tragbare Funkgerät für Rettungsboote und -flöße, falls vorhanden, entspricht den Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung.

IV. Ausnahmen:

V. Auflagen:

Dieses Zeugnis gilt bis zum
 Ausgestellt in Hamburg am

Anlage 4
(§ 13 Abs. 5)



Bundesrepublik Deutschland

SPRECHFUNK-SICHERHEITSZEUGNIS

für ein

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung) vom 30. September 1980 (BGBl. I S. 1833)

Schiffsname:	Unterscheidungssignal:
Heimathafen:	Bruttoreumgehalt: Registertonnen
Reeder:	Tag der Kiellegung:

Es wird hiermit bescheinigt:

- I. Das Schiff ist nach Maßgabe der oben genannten Verordnung besichtigt worden.
- II. Die Besichtigung hat ergeben, daß das Schiff den Vorschriften der oben genannten Verordnung entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift
Hörstunden	
Anzahl der Funker	

III. Das tragbare Funkgerät für Rettungsboote und -flöße, falls vorhanden, entspricht den Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung.

IV. Ausnahmen:

V. Auflagen:

Dieses Zeugnis gilt bis zum
Ausgestellt in Hamburg am



Bundesrepublik Deutschland

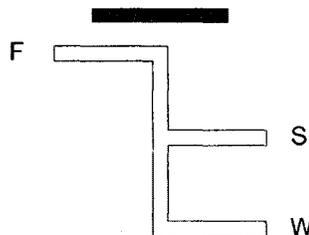
NATIONALES FREIBORDZEUGNIS

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft
auf Grund der Festlegung des Freibords durch den Germanischen Lloyd.

Schiffsname	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Länge (L)

Freibord vom Decksstrich
Sommer/C₁ *) mm (S)/(C₁)
Winter mm (W)
Frischwasserabzug mm

Die Oberkante des Decksstrichs, von der aus diese Freiborde gemessen werden, liegt mm über/unter dem -Deck an der Schiffsseite.



Datum der erstmaligen oder regelmäßigen Besichtigung

Hiermit wird bescheinigt, daß das Schiff besichtigt wurde und daß die Freibords erteilt und die vorstehend aufgeführten Lademarken angemarkt wurden.

Dieses Zeugnis gilt bis zum

Ausgestellt in Hamburg am

SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT
– Schiffssicherheitsabteilung –

*) nur für Fahrgastschiffe, deren Freibord sich aus einer Leckrechnung ergibt.

Hiermit wird bescheinigt, daß die Besichtigung des Schiffes durchgeführt wurde.

1. Ort Datum

.....
Techn. Aufsichtsbeamter

2. Ort Datum

.....
Techn. Aufsichtsbeamter

3. Ort Datum

.....
Techn. Aufsichtsbeamter

4. Ort Datum

.....
Techn. Aufsichtsbeamter

Nautische Anlagen, Geräte, Instrumente und Drucksachen, die ständig an Bord mitzuführen sind

Lfd. Nr.	Gegenstand	Große Fahrt	Mittlere Fahrt	Kleine Fahrt	Küstenfahrt	Wattfahrt	Große Hoch-seefischerei	Kleine Hoch-seefischerei	Küstenfischerei	Baumusterprüfung	Genehmigung der Einbau-/Umbau-Unterlagen	Prüfung vor Verwendung an Bord durch das DHI (Prüfplakette)	Überprüfung durch einen anerkannten Betrieb (Prüfmarke)	Führen eines Gerätetagebuches an Bord
1	Positionslaternen													
	Die Laternen, die nach der Seestraßenordnung oder der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung mit einer Mindesttragweite vorgeschrieben sind (Hauptbeleuchtung) ¹⁾ Zusätzlich zur Hauptbeleuchtung Reservelaternen für Positionslaternen, die nach der Seestraßenordnung vorgeschrieben sind ²⁾									X	X	-	-	X
2	Schallsignalanlagen													
	Pfeifen, Glocken, Gongs oder entsprechende Einrichtungen für Schallsignale, die nach der Seestraßenordnung oder der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vorgeschrieben sind								X ³⁾	X	-	-	X	
3	Tagsignalscheinwerfer ⁴⁾	1	1	1	1	1	1	1	-	X	-	-	-	-
4	Barometer oder Barograph	1	1	1	1	-	1	1	-	X	-	X	-	-
5	Thermometer	2	1	1	-	-	2	-	-	X	-	X	-	-
6	Chronometer	1	1	-	-	-	1	-	-	X	-	X	-	-
7	Winkelmeßinstrument (Sextant)	2	1	-	-	-	1	-	-	X	-	X	-	-
8	Magnet-Regelkompaß mit Peilvorrichtung	1	1	1 ⁵⁾	-	-	1	-	-	X	X	X ⁶⁾	X ⁶⁾	X
9	Magnet-Steuerkompaß ⁷⁾													
	a) der Klasse I ⁸⁾	1	1	1 ⁵⁾	-	-	1	-	-	X	X	X ⁶⁾	X ⁶⁾	X
	b) der Klasse II	-	-	1 ⁹⁾	1	-	-	1	-					
c) der Klasse III	-	-	-	-	1	-	-	1						

Lfd. Nr.	Gegenstand	Große Fahrt	Mittlere Fahrt	Kleine Fahrt	Küstenfahrt	Wattfahrt	Große Hoch-seefischerei	Kleine Hoch-seefischerei	Küstenfischerei	Baumusterprüfung	Genehmigung der Einbau-/ Umbau-Unterlagen	Prüfung vor Verwendung an Bord durch das DHI (Prüfplakette)	Überprüfung durch einen anerkannten Betrieb (Prüfmarke)	Führen eines Gerätetagebuches an Bord
10	Magnet-Reservekompaß ¹⁰⁾	1	1	1 ⁵⁾	-	-	1	-	-	X	-	X	X	-
11	Kreiselkompaßanlage der Klasse I oder II ¹¹⁾	1	1	1	1	-	1	1	-	X	-	X	X	X
12	Echolotanlage ¹²⁾	1	1	1 ¹³⁾	-	-	1	1	-	X	-	X	X	X
13	Radaranlage der Klasse I ¹⁴⁾	2	2	2	1	-	2	1	-	X	X	X	X	X
14	Peilfunkanlage mit Peilfunkbuch	1 ¹⁵⁾	1 ¹⁵⁾	1 ¹⁵⁾	-	-	1	-	-	X	X	X	X	X
15	Kleinpeiler f. Zielfahrt ¹⁶⁾	1	1	1	-	-	-	1	-	X	X	X	X	X
16	Umdrehungsanzeiger auf der Brücke	1	1	1	1	-	1	1	-					
17	Ruderlageanzeiger ¹⁷⁾	1	1	1	1	1	1	1	1					
18	Peilscheibe ¹⁸⁾	1	1	1	1	1	1	1 ¹⁹⁾	1 ¹⁹⁾					
19	Prismen-Fernglas ²⁰⁾	2	2	2	1	1	2	1	1 ²¹⁾					
20	Handlot ²²⁾	2	2	2	1	1 ²³⁾	2	1	-					
21	Deviationstagebuch	1	1	-	-	-	1	-	-					
22	a) Internationales Signalbuch	1 (2) ²⁴⁾	1 (2) ²⁴⁾	1 (2) ²⁴⁾	-	-	1	-	-					

Lfd. Nr.	Gegenstand	Große Fahrt	Mittlere Fahrt	Kleine Fahrt	Küstenfahrt	Wattfahrt	Große Hoch-seefischerei	Kleine Hoch-seefischerei	Küstenfischerei	Baumusterprüfung	Genehmigung der Einbau-/Umbau-Unterlagen	Prüfung vor Verwendung an Bord durch das DHI (Prüfplakette)	Überprüfung durch einen anerkannten Betrieb (Prüfmarke)	Führen eines Gerätetagebuches an Bord
	b) Amtliche Liste der deutschen Seeschiffe mit Unterscheidungssignalen der Bundesrepublik Deutschland	1	1	1	-	-	1	-	-					
	c) Handbuch „Suche und Rettung“ in der jeweils neuesten Fassung	1 (2) ²⁴⁾	1 (2) ²⁴⁾	1 (2) ²⁴⁾	1	1 ²⁵⁾	1	1 ²⁵⁾	1 ²⁵⁾					
23	Ton-Rundfunkempfänger ²⁶⁾	1	1	1	1	-	1	1	1					
24	Satz Signalflaggen und Unterscheidungssignal zusätzlich	1	1	1	-	-	1	-	-					
25	Der laufende und die letzten zwei Jahrgänge der „Nachrichten für Seefahrer“ ²⁷⁾	1	1	1	1	1 ²⁵⁾	1	1 ²⁵⁾	1 ²⁵⁾					
26	Zusammenstellung der Vorschriften der Schiffsicherheitsverordnung und der Übereinkommen von 1974 und 1966, herausgegeben von der See-Berufsgenossenschaft	1	1	1	1	-	1	-	-					
27	Die für die jeweilige Reise notwendigen neuesten Ausgaben der amtlichen Seekarten und Seebücher sowie die vom Bundesminister für Verkehr, dem Deutschen Hydrographischen Institut und der See-Berufsgenossenschaft herausgegebenen Bekanntmachungen, Richtlinien und Merkblätter, die den sicheren Schiffsbetrieb betreffen ^{28) 29) 30)}													

Anmerkungen zu Anlage 6:

- 1) Die Positionslaternen müssen elektrisch betrieben sein. Auf Schiffen unter Ruder oder Segel von weniger als 20 m Länge, auf denen keine ausreichende elektrische Stromquelle vorhanden ist sowie auf unbemannten Schiffen genügen nicht-elektrisch betriebene Positionslaternen.
- 2) Ausgenommen auf Schiffen unter 20 m Länge. Die Reservelaternen müssen elektrisch betrieben sein. Ist eine zweite ausreichende unabhängige Stromquelle nicht vorhanden, müssen – ausgenommen auf Tankschiffen – nicht-elektrisch betriebene Reservelaternen vorhanden sein.
In der Küstenfischerei Reservelaternen nicht erforderlich.
In der Wattfahrt und Kleinen Hochseefischerei genügen Reservelaternen für Anker- und Fahrtstörungslaternen.
- 3) Für vorhandene Schiffe gilt Regel 38 Buchstabe g der Seestraßenordnung entsprechend.
- 4) Für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt über 50 Registertonnen in der Auslandfahrt; in der Kleinen Hochseefischerei nur für Schiffe von 24 m Länge und darüber.
- 5) Nur für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt über 250 Registertonnen.
- 6) Ohne Kompaßstand bzw. Haltevorrichtung.
- 7) Definition der Klassen siehe Prüfungs- und Zulassungsbedingungen.
- 8) Nicht erforderlich, wenn der Kurs des Magnet-Regelkompasses am Haupt-Steuerstand deutlich ablesbar ist.
- 9) Für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 250 Registertonnen und weniger.
- 10) Der Magnet-Reservekompaß muß mit dem Magnetkompaß des Magnet-Regelkompasses auswechselbar sein. Nicht erforderlich, wenn Magnet-Regel- und Magnet-Steuerkompaß bzw. Magnet-Regel- oder Magnet-Steuerkompaß und Kreiselkompaß vorhanden sind.
- 11) Nur für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 1.600 und mehr Registertonnen. Definition der Klassen siehe Prüfungs- und Zulassungsbedingungen.
- 12) Erforderlich für Schiffe
 - a) mit einem Bruttoreumgehalt von 500 und mehr Registertonnen eine Echolotanlage der Klasse III,
 - b) mit einem Bruttoreumgehalt von 500 und mehr Registertonnen, deren Kiel nach dem 1. Januar 1978 gelegt worden ist, eine Echolotanlage der Klasse I,
 - c) mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen eine Echolotanlage der Klasse II, Definition der Klassen siehe Prüfungs- und Zulassungsbedingungen.
- 13) Nur für Schiffe, deren Kiel nach dem 1. Januar 1973 gelegt worden ist.
- 14) Mindestens eine Radaranlage für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 1600 und mehr Registertonnen, zusätzlich eine zweite Radaranlage für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr Registertonnen. Definition der Klasse siehe Prüfungs- und Zulassungsbedingungen.
- 15) Nur für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 500 und mehr Registertonnen.
- 16) Nur für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr Registertonnen, sofern keine Peilfunkanlage vorhanden ist.
- 17) Ausgenommen auf Schiffen, auf denen die Ruderanlage so eingerichtet ist, daß der Rudergänger jederzeit die Ruderlage erkennen kann.
- 18) Nur wenn Kompass nach den Nummern 8, 9 oder 11 eine Peilung über den ganzen Horizont nicht zulassen; die Peilscheibe muß nach beiden Schiffsseiten umsetzbar sein, anderenfalls müssen zwei Peilscheiben vorhanden sein.
- 19) Nicht erforderlich, wenn Schiffe mit einer Radaranlage ausgerüstet sind, sowie für offene und halbggedeckte Fischerboote.
- 20) Mindestens 7 x 50.
- 21) Für offene und halbggedeckte Fischerboote nicht erforderlich.
- 22) 3 bis 5 kg Leine 35 bis 45 m, Markierung: alle 2 m Tuchstreifen in der Reihenfolge schwarz, weiß, rot und gelb, alle 10 m einen Lederstreifen mit Lochmarkung bei 10 m 1 Loch, 20 m 2 Löcher usw.
- 23) Für Wattfahrt genügt ein Peilstock.
- 24) Schiffe, die mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüstet sind, müssen je ein Buch auf der Brücke und im Funkraum mitführen.
- 25) Bei Schiffen in der Wattfahrt, in der Kleinen Hochseefischerei und in der Küstenfischerei brauchen das Handbuch „Suche und Rettung“ und die Nachrichten für Seefahrer nicht an Bord zu sein, wenn der Deutsche Küsten-Almanach mit der jeweils neuesten Ergänzungslieferung an Bord ist und die Nachrichten für Seefahrer vor Auslaufen eingesehen werden.
- 26) Nur für Schiffe ohne Seefunkanlage bei Fahrten von mehr als 12 Stunden Dauer. Der Empfänger muß den technischen Vorschriften der Deutschen Bundespost für Ton-Rundfunkempfänger entsprechen und zur Aufnahme von Wetter- und Warnnachrichten geeignet sein.
- 27) Bei Neubauten nur diejenigen Ausgaben der Nachrichten für Seefahrer dieser Jahrgänge, die noch gültige P- und T-Nachrichten für die vorgesehenen Fahrtgebiete enthalten.
- 28) Amtliche Seekarten sind die in Verzeichnissen des DHI aufgeführten Seekarten, für die in den deutschen Nachrichten für Seefahrer Berichtigungen veröffentlicht werden sowie sonstige Seekarten hydrographischer Dienste.
- 29) Amtliche Seebücher sind die in den Verzeichnissen des DHI aufgeführten Bücher, für die in den deutschen Nachrichten für Seefahrer Berichtigungen veröffentlicht werden, wie Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Nautischer Funkdienst (für alle Schiffe mit Telegrafiefunkanlage), Sprechfunk für Küstenschiffahrt (für alle Schiffe nur mit Sprechfunkanlage), Nautisches Jahrbuch und Gezeitentafeln; Amtliche Seebücher sind ferner sonstige vom Bundesminister für Verkehr als solche bestimmte Bücher.
- 30) Die Bekanntmachungen, Richtlinien und Merkblätter werden jährlich in der Nummer 1 der Nachrichten für Seefahrer bekanntgegeben.

Nautische Anlagen, Geräte und Instrumente, die, wenn sie an Bord mitgeführt werden, geprüft und zugelassen sein müssen

Lfd. Nr.	Gegenstand	Baumusterprüfung	Genehmigung der Einbau-/Umbau-Unterlagen	Prüfung vor Verwendung an Bord durch das DHI (Prüfplakette)	Überprüfung durch einen anerkannten Betrieb (Prüfmarke)	Führen eines Gerätetagebuches an Bord
1	Manöversignalanlage	X	X	-	-	X
2	Morsesignalleuchte	X	-	-	-	-
3	Radarreflektor	X	-	-	-	-
4	Selbststeueranlage der Klasse I, II oder III ¹⁾	X	-	X	-	X
5	Gerät zur Kursüberwachung	X	-	-	-	X
6	Fernkompaßanlage	X	-	-	-	X
7	Wendeanzeiger	X	-	X	-	X
8	Kreiselkompaßanlage der Klasse I, II oder III ¹⁾	X	-	X	X	X
9	Echolotanlage der Klasse I, II, III oder IV ¹⁾	X	-	X	X	X
10	Anlage zur Fahrtmessung durchs Wasser	X	-	X	-	X
11	Anlage zur Fahrtmessung über Grund	X	-	X	-	X
12	Integrierte Navigationsanlage	X	X	X	-	X
13	Radaranlage der Klasse I, II oder III ¹⁾	X	X	X	X	X
14	Kleinpeiler für Zielfahrt	X	X	X ²⁾	X	X ²⁾
15	Peilfunkanlage mit Peilfunkbuch	X	X	X ²⁾	X	X ²⁾
16	Satellitennavigations-Anlage	X	X	-	-	X
17	Omega-Anlage, Differential-Omega-Anlage	X	X	-	-	X
18	Decca-Anlage	X	X	X	X	X
19	Loran-Anlage	X	X	-	-	X

¹⁾ Definition der Klassen siehe Prüfungs- und Zulassungsbedingungen.

²⁾ Ausgenommen für Schiffe mit Besegelung.

Hinweis auf Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaften,

die mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften unmittelbare Rechtswirksamkeit in der Bundesrepublik Deutschland erlangt haben.

Aufgeführt werden nur die Verordnungen der Gemeinschaften, die im Inhaltsverzeichnis des Amtsblattes durch Fettdruck hervorgehoben sind.

Datum und Bezeichnung der Rechtsvorschrift	Veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften – Ausgabe in deutscher Sprache – vom Nr./Seite	
Vorschriften für die Agrarwirtschaft		
16. 9. 80 Verordnung (EWG) Nr. 2391/80 der Kommission über die Durchführung der ergänzenden Maßnahmen für das Wirtschaftsjahr 1979/80, die Inhabern langfristiger Lagerverträge für Tafelweine vorbehalten sind	17. 9. 80	L 245/8
16. 9. 80 Verordnung (EWG) Nr. 2408/80 der Kommission über den Verkauf von bestimmtem Rindfleisch mit Knochen aus Beständen der französischen Interventionsstelle in pauschal im voraus festgesetzten Preisen zum Zweck der Ausfuhr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1687/76	19. 9. 80	L 248/10
16. 9. 80 Verordnung (EWG) Nr. 2416/80 der Kommission über Durchführungsbestimmungen zu den Entscheidungen über Zuschüsse aus dem EAGFL, Abteilung Ausrichtung, für besondere Aufforstungsprogramme in bestimmten Mittelmeergebieten der Gemeinschaft	20. 9. 80	L 249/5
Andere Vorschriften		
15. 8. 80 Verordnung (EWG) Nr. 2386/80 der Kommission zur Wiedereinführung des Zollsatzes für Sulfamide der Tarifnummer 29.36, mit Ursprung in China, dem die in der Verordnung (EWG) Nr. 2789/79 des Rates vorgesehenen Zollpräferenzen gewährt werden	16. 9. 80	L 244/11
17. 9. 80 Verordnung (EWG) Nr. 2417/80 der Kommission zur Regelung der Einfuhr in die Benelux-Länder von Unterkleidung mit Ursprung in Rumänien	20. 9. 80	L 249/15
18. 9. 80 Verordnung (EWG) Nr. 2418/80 der Kommission über die Einreihung von Waren in die Tarifstelle 87.02 B II a) 1 aa) 22 des Gemeinsamen Zolltarifs	20. 9. 80	L 249/17
19. 9. 80 Verordnung (EWG) Nr. 2419/80 der Kommission über die Festsetzung von Mittelwerten für die Ermittlung des Zollwerts für einige Zitrusfrüchte während der Zeiträume zu Beginn der Einfuhrsaison 1980/81	20. 9. 80	L 249/19
19. 9. 80 Verordnung (EWG) Nr. 2420/80 der Kommission zur Wiedereinführung des Zollsatzes für Phosphate des Natriums der Tarifstelle 28.40 B ex II, mit Ursprung in Rumänien, dem die in der Verordnung (EWG) Nr. 2789/79 des Rates vorgesehenen Zollpräferenzen gewährt werden	20. 9. 80	L 249/21
– Berichtigung der Verordnung (EWG) Nr. 902/80 der Kommission vom 14. April 1980 zur fünften Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 223/77 betreffend die Durchführung und die Vereinfachung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens (ABl. Nr. L 97 vom 15. 4. 1980)	27. 9. 80	L 254/47
– Berichtigung der Verordnung (EWG) Nr. 2408/80 der Kommission vom 16. September 1980 über den Verkauf von bestimmtem Rindfleisch mit Knochen aus Beständen der französischen Interventionsstelle zu pauschal im voraus festgesetzten Preisen zum Zweck der Ausfuhr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1687/76 (ABl. Nr. L 248 vom 19. 9. 1980)	27. 9. 80	L 254/47

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei Bonn.

Im Bundesgesetzblatt Teil I werden Gesetze, Verordnungen, Anordnungen und damit im Zusammenhang stehende Bekanntmachungen veröffentlicht. Im Bundesgesetzblatt Teil II werden völkerrechtliche Vereinbarungen, Verträge mit der DDR und die dazu gehörenden Rechtsvorschriften und Bekanntmachungen sowie Zolltarifverordnungen veröffentlicht.

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (02 28) 23 80 67 bis 69.

Bezugspreis: Für Teil I und Teil II halbjährlich je 48,- DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,20 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1978 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 5,60 DM (4,80 DM zuzüglich -,80 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 6,10 DM. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 6,5 %.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1

Postvertriebsstück · Z 5702 AX · Gebühr bezahlt

Übersicht über den Stand der Bundesgesetzgebung

Die 355. Übersicht über den Stand der Bundesgesetzgebung, abgeschlossen am 31. August 1980, ist im Bundesanzeiger Nr. 169 vom 11. September 1980 erschienen.

Diese Übersicht enthält bei den aufgeführten Gesetzesvorlagen alle wichtigen Daten des Gesetzgebungsablaufs sowie Hinweise auf die Bundestags- und Bundesrats-Drucksachen und auf die sachlich zuständigen Ausschüsse des Bundestages.

Verkündete Gesetze sind nur noch in der der Verkündung folgenden Übersicht enthalten.

Der Bundesanzeiger Nr. 169 vom 11. September 1980 kann zum Preis von 2,75 DM (2,15 DM + 0,60 DM Versandkosten einschl. 6,5 % Mehrwertsteuer) gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto „Bundesanzeiger“ Köln 834 00-502 (BLZ 370 100 50) bezogen werden.