

# Bundesgesetzblatt <sup>2213</sup>

Teil I

G 5702

1997

Ausgegeben zu Bonn am 12. September 1997

Nr. 62

---

Tag	Inhalt	Seite
26. 8. 97	Neufassung der Altguthabenteilungsverordnung ..... FNA: IV-2	2214
3. 9. 97	Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee ..... FNA: 940-9-16	2216
3. 9. 97	Neufassung der Schiffssicherheitsverordnung ..... FNA: 9512-16	2217
25. 7. 97	Anordnung über die Übertragung von Zuständigkeiten auf dem Gebiet der beamtenrechtlichen Versorgung im Geschäftsbereich der Deutschen Telekom AG (ZOVersDTAG) ..... FNA: neu: 2030-14-96	2288

---

**Hinweis auf andere Verkündungsblätter**

Verkündungen im Bundesanzeiger .....	2292
--------------------------------------	------

---

**Bekanntmachung**  
**der Neufassung der Altguthabentilgungsverordnung**  
**Vom 26. August 1997**

Auf Grund des Artikels 6 Satz 2 des Wohnraummodernisierungssicherungsgesetzes vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1823) wird nachstehend der Wortlaut der Verordnung über die Tilgung der Anteilrechte von Inhabern mit Wohnsitz außerhalb der Deutschen Demokratischen Republik an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe unter ihrer neuen Überschrift in der seit dem 24. Juli 1997 geltenden Fassung bekanntgemacht. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die am 9. Juli 1990 in Kraft getretene Verordnung über die Tilgung der Anteilrechte von Inhabern mit Wohnsitz außerhalb der Deutschen Demokratischen Republik an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe vom 27. Juni 1990 (GBl. I Nr. 39 S. 543),
2. den am 31. Juli 1992 in Kraft getretenen Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Juli 1992 (BGBl. I S. 1389),
3. den am 24. Juli 1997 in Kraft getretenen Artikel 5 des eingangs genannten Gesetzes.

Die Rechtsvorschrift zu 1. gilt nach Anlage II Kapitel IV Abschnitt I Nr. 2 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 in Verbindung mit Artikel 1 des Gesetzes vom 23. September 1990 (BGBl. 1990 II S. 885,1194) fort.

Bonn, den 26. August 1997

Der Bundesminister der Finanzen  
Theo Waigel

**Verordnung  
über die Tilgung der Anteilrechte von Inhabern mit Wohnsitz außerhalb der  
Deutschen Demokratischen Republik an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe  
(Altguthabentilgungsverordnung – ATV)**

Zur Realisierung von bisher ruhenden Ansprüchen aus Anteilrechten an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe wird folgendes verordnet:

§ 1

(1) Das Ruhen der Ansprüche aus Anteilrechten an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe von Inhabern, die ihren Wohnsitz außerhalb der Grenzen der Deutschen Demokratischen Republik haben, gemäß § 2 der Vierten Verordnung über die Tilgung der Anteilrechte von Bürgern der Deutschen Demokratischen Republik an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe vom 18. Dezember 1963 (GBl. II Nr. 109 S. 861) wird ab 1. Juli 1990 aufgehoben.

(2) Eine bestehende staatliche Verwaltung für Anteilrechte an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe gilt gleichzeitig als aufgehoben.

§ 2

(1) Inhaber von Anteilrechten an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe bzw. deren Erben können bis zum 31. Dezember 1992 einen entsprechenden Antrag auf Tilgung an das zuständige Geldinstitut, bei dem die Anteilrechte begründet wurden, stellen. Bis zu diesem Zeitpunkt nicht zur Tilgung angemeldete Ansprüche aus Anteilrechten an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe erlöschen.

(2) Der Anspruch auf Tilgung der Anteilrechte ist vom Inhaber der Anteilrechte durch Vorlage der Bankbestätigung über die Umbewertung nachzuweisen. Kann diese Bankbestätigung nicht vorgelegt werden, besteht die Möglichkeit, bei dem Geldinstitut, bei dem die Anteilrechte begründet wurden, einen Antrag zur Prüfung bestehender Anteilrechte zu stellen.

(3) Soweit der Anspruch auf Tilgung der Anteilrechte an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe auf Erben übergegangen ist, ist dies durch Erbnachweis zu belegen. Für die Erteilung eines Erbscheins wird eine Gebühr nicht erhoben, wenn der Erbschein nur für Zwecke der Tilgung der Anteilrechte verwendet werden soll. Ein nach Satz 2 erteilter Erbschein kann auch in Verfahren zur Durchführung des Lastenausgleichs, des Gesetzes zur Regelung offener Vermögensfragen und für staatliche Ausgleichsleistungen nach Nummer 1 der von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung

der Deutschen Demokratischen Republik abgegebenen Gemeinsamen Erklärung vom 15. Juni 1990 zur Regelung offener Vermögensfragen verwendet werden.

(4) Ein Anspruch auf Tilgung eines Anteilrechts an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe besteht nicht, wenn für das Anteilrecht bereits Entschädigung nach den Lastenausgleichsgesetzen gewährt worden ist.

(5) Falls nach fristgerechter Antragstellung nach Absatz 1 die in Absatz 2 oder Absatz 3 genannten Nachweise oder die Prüfungsergebnisse über das Bestehen eines Anteilrechts nicht bis zum 31. Dezember 1998 der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Niederlassung Berlin, vorgelegt werden, erlöschen die Ansprüche aus Anteilrechten an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe.

(6) Anträge von Sparkassen auf Aufwendungsersatz für Auszahlungen von Uraltguthaben von Inhabern mit Wohnsitz in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet, die vor dem 9. Juli 1990 umgewertet worden sind, sind bis spätestens 31. Dezember 1998 bei dem Bundesministerium der Finanzen, Außenstelle Berlin, einzureichen. Danach erlöschen diese Ansprüche.

§ 3

(1) Die Anteilrechte an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe werden mit einem Zinssatz von 3 % pro Jahr für den Zeitraum vom 1. Januar 1949 bis zur Tilgung verzinst.

(2) Die Auszahlung der Anteilrechte zuzüglich Zinsen erfolgt nach Bestätigung vom zuständigen Geldinstitut durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau, Niederlassung Berlin, in der Weise, daß für zwei Mark der Deutschen Demokratischen Republik eine Deutsche Mark in Anrechnung gebracht wird.

§ 4

Bürger von Staaten, mit denen die Deutsche Demokratische Republik Ansprüche aus Anteilrechten an der Altguthaben-Ablösungs-Anleihe durch zwischenstaatliche Vereinbarung geregelt hat, können keine Ansprüche mehr geltend machen.

§ 5

(Inkrafttreten)

**Dritte Verordnung  
zur Änderung der Verordnung über  
das Befahren der Bundeswasserstraßen  
in Nationalparks im Bereich der Nordsee**

**Vom 3. September 1997**

Auf Grund des § 5 Satz 3 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 1990 (BGBl. I S. 1818) verordnet das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

**Artikel 1**

Die Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Februar 1995 (BGBl. I S. 211) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Die Grenzen der Nationalparke auf den Bundeswasserstraßen und die jeweiligen Zonen I mit den Seehundschutzgebieten, den Brut- und Mausergebieten der Vögel sowie den Schutzzeiten und die durch diese Gebiete führenden Fahrwasser im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. April 1987 (BGBl. I S. 1266) in der jeweils geltenden Fassung bestimmen sich nach der Darstellung in den amtlichen Seekarten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie in der jeweils geltenden Fassung.“

2. § 8 wird wie folgt gefaßt:

„§ 8

Diese Verordnung tritt am 15. März 1992 in Kraft.“

**Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 3. September 1997

Der Bundesminister für Verkehr  
Wissmann

**Bekanntmachung  
der Neufassung der Schiffssicherheitsverordnung**

**Vom 3. September 1997**

Auf Grund des Artikels 2 der Zehnten Verordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung vom 19. Juni 1997 (BGBl. I S. 1403) wird nachstehend der Wortlaut der Schiffssicherheitsverordnung in der seit dem 1. Juli 1997 geltenden Fassung bekanntgemacht. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die Fassung der Bekanntmachung der Schiffssicherheitsverordnung vom 21. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3281, 3532),
2. die teils am 1. Januar 1996, teils am 3. März 1996 und teils am 1. Juli 1996 in Kraft getretene Verordnung vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1710),
3. die am 19. März 1996 in Kraft getretene Verordnung vom 12. März 1996 (BGBl. I S. 473),
4. die am 1. Juli 1996 in Kraft getretene Verordnung vom 14. Juni 1996 (BGBl. I S. 880),
5. die am 1. Juli 1997 in Kraft getretene eingangs genannte Verordnung.

Die Rechtsvorschriften wurden erlassen auf Grund

- zu 2. des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4, 5 und 7, Satz 2 und 3, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4 und des § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekannt-

machung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), § 9 Abs. 1 Satz 1 und Nr. 2 und Abs. 5 Satz 2 geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778),

- zu 3. des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, Satz 2 und 3, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und des § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), § 9 geändert durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778),
- zu 4. des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4, 5 und 7, Satz 2 und 3, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4 und des § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 geändert durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778),
- zu 5. des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4, 5 und 7, Satz 2 und 3, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4 sowie des § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 geändert durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778).

Bonn, den 3. September 1997

Der Bundesminister für Verkehr  
Wissmann

**Verordnung  
über die Sicherheit der Seeschiffe  
(Schiffssicherheitsverordnung – SchSV)**

**Inhaltsübersicht**

<b>Teil A</b>	§ 27	Amateurfunkstellen
<b>Gemeinsame Vorschriften</b>	§ 28	Ton- und Fernseh-Rundfunkempfänger
<b>Kapitel I</b>		<b>Kapitel IV</b>
<b>Allgemeines</b>		<b>Freibord, Stabilität</b>
§ 1 Anwendungsbereich	§ 29	Vorschriften für Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1966/88 keine Anwendung findet
§ 2 Begriffsbestimmungen	§ 30	Freibordmarke
§ 3 Durchführung	§ 31	Mindestfreibord und Mindeststabilität
§ 4 Verantwortlichkeit	§ 32	Ladelukenverschluß
§ 5 Vorhandene Schiffe, Wechsel der Schiffskategorie, Flaggenwechsel		
§ 6 Allgemeine Anforderungen		<b>Teil B</b>
§ 6a Klassifikation		<b>Zusatzvorschriften für Schiffe, auf die das Überein- kommen von 1974/88 Anwendung findet</b>
§ 7 Gleichwertiger Ersatz	§ 33	Anwendungsbereich
§ 8 Ausnahmen, Abweichungen	§ 34	Befreiungen
§ 9 Auflagen	§ 35	(Zu Kapitel II-1 Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Unterteilung und Stabilität
§ 10 Zulassung von Gegenständen	§ 36	(Zu Kapitel II-1 Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Maschinenanlagen
§ 11 Besichtigungen	§ 37	(Zu Kapitel II-1 Teil D der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Elektrische Anlagen
§ 11a Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs	§ 38	(Zu Kapitel II-1 Teil E der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Zusätzliche Anforderung für zeitweise unbesetzte Maschinenräume
§ 12 Anerkennung von Prüfungen anderer Stellen	§ 39	(Zu Kapitel II-2 Teil A der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Allgemeines
§ 13 Zeugnisse und Bescheinigungen	§ 40	(Zu Kapitel II-2 Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Brandschutzmaßnahmen für Fahrgastschiffe
§ 13a Zeugnisse über einen sicheren Schiffsbetrieb für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe	§ 41	(Zu Kapitel II-2 Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Brandschutzmaßnahmen für Frachtschiffe
§ 14 Schiffe unter fremder Flagge	§ 42	(Zu Kapitel II-2 Teil D der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Brandschutzmaßnahmen für Tankschiffe
§ 15 Zulässige Fahrgastzahl	§ 43	(Zu Kapitel III Teile A und B der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Allgemeines, Vorschriften für Schiffe
§ 16 Überwachung	§ 44	(Zu Kapitel III Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Vorschriften für Schiffe
§ 17 Einziehung der Zeugnisse und polizeiliche Maßnahmen	§ 45	(Zu Kapitel III Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Vorschriften für Rettungsmittel
<b>Kapitel II</b>		
<b>Nautische Systeme, Anlagen, Instrumente, Geräte und Drucksachen</b>		
§ 18 Ausrüstung		
§ 19 Prüfungen		
§ 20 Prüfungszeugnisse und Prüfplaketten; Überprüfung durch anerkannte Betriebe		
§ 21 Instandsetzung		
§ 22 Einbau, Regulierung, Deviationskontrolle, Kompensierung und Funkbeschickung		
<b>Kapitel III</b>		
<b>Funkanlagen</b>		
§ 23 Baumuster-, Erst- und Nachprüfung		
§ 24 Wirksamkeit und Betriebssicherheit, Instandsetzung		
§ 25 Antennenanlage		
§ 26 Mobilfunkanlagen		

- § 46 (Zu Kapitel IV Teile A und C der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88)  
Funkanlagen
- § 47 (Zu Kapitel IV Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88)  
Not- und Sicherheitsfunkwache und Funkpersonal
- § 48 (Zu Kapitel VI der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88)  
Beförderung von Ladung
- § 49 (weggefallen)

**Teil C**

**Vorschriften  
für Schiffe, auf die das Überein-  
kommen von 1974/88 keine Anwendung findet**

Kapitel I

Allgemeines

- § 50 Anwendungsbereich
- § 51 Fahrtbeschränkungen für Bäderboote
- § 52 Fahrtbeschränkungen für Fahrgastschiffe und Sportanglerfahrzeuge
- § 52a Ausbildungsfahrzeuge

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 Ausrüstung der Rettungs-, Bereitschafts- und sonstigen Boote sowie Schiffsnotsignale, Reflexstoffe
- § 62 Leinenwurfgerät

Kapitel V

Funkanlagen

- § 63 Ausrüstung mit Funkanlagen und funktechnischen Rettungsmitteln
- § 64 (weggefallen)
- § 65 (weggefallen)
- § 66 (weggefallen)
- § 67 (weggefallen)

**Teil D**

**Zusatzvorschriften  
für Schiffe, auf die die Anlage I zum  
Übereinkommen von 1973/78 Anwendung findet**

- § 68 (Zu Kapitel II der Anlage I zum Übereinkommen von 1973/78)  
Überwachung der Verschmutzung durch den Schiffsbetrieb

**Teil E**

**Zusatzvorschriften über die Beförderung  
von Schüttgütern, ausgenommen Getreide**

- § 69 (weggefallen)
- § 70 (weggefallen)
- § 71 (weggefallen)
- § 72 (weggefallen)

**Teil F**

**Bußgeld-, Übergangs- und Schlußvorschriften**

- § 73 Bußgeldvorschriften
- § 74 Übergangsvorschriften
- § 75 (weggefallen)
- § 76 (Inkrafttreten, Aufhebung von Vorschriften)

Anlage 1

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

Anlage 1a

Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe

Anlage 1b

Sicherheitszeugnis für Ausbildungsfahrzeuge

Anlage 2

Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für ein Frachtschiff in der Nationalen Fahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr – Frachtschiff mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 – Sonderfahrzeug

Anlage 2a

Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

Anlage 3

Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis

Anlage 4

Sprechfunk-Sicherheitszeugnis

Anlage 5

Nationales Freibordzeugnis

Anlage 6

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

Anlage 7

Nautische Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte, die geprüft und zugelassen sein müssen

Anlage 8

Anwendung der Schiffssicherheitsverordnung für Binnenschiffe, die in einem Schiffsregister der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, wenn sie eine der nachstehend aufgeführten Grenzen seewärts überschreiten

## Teil A

## § 2

## Gemeinsame Vorschriften

## Begriffsbestimmungen

## Kapitel I

## Allgemeines

## § 1

## Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Seeschiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen. Sie gilt für Binnenschiffe, die in einem Schiffsregister der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, wenn sie eine der in Anlage 8 aufgeführten Grenzen seewärts überschreiten; im übrigen wird die Grenze durch die Festland- und Inselküste bei mittlerem Hochwasser, bei an der Küste gelegenen Häfen durch die Verbindungslinie der Molenköpfe und bei den in Anlage 8 nicht aufgeführten Flußmündungen durch die Verbindungslinien der äußeren Uferausläufe bestimmt.

(2) Die Verordnung gilt nicht für

1. Schiffe der Bundeswehr und Truppentransportschiffe,
2. Fahrzeuge der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger,
3. Sportfahrzeuge,
4. Museumsschiffe und ähnliche Wasserfahrzeuge einschließlich deren Nachbauten, sofern ihr Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient und die zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken als Seeschiffe eingesetzt werden (Traditionsschiffe), wenn ihre Länge, gemessen zwischen den äußersten Punkten des Vor- und Hinterstevens (Rumpflänge), 15 Meter nicht übersteigt, und die nicht mehr als 25 Personen befördern.

(3) Für Fischereifahrzeuge gelten nur die §§ 7 bis 9, § 10 Abs. 4, § 11 Abs. 3 bis 7, § 13 Abs. 1, 5 und 12, § 14 Abs. 1 und 2, soweit auf das Übereinkommen von 1973/78 Bezug genommen wird, die §§ 16 bis 28, §§ 63 und 68 sowie die zugehörigen Bußgeldvorschriften. § 18 Abs. 2 bis 5 und die §§ 19 bis 22 gelten nicht für Fischereifahrzeuge mit einer Rumpflänge bis zu 12 Meter.

(4) Für Traditionsschiffe, deren Rumpflänge 15 Meter, jedoch nicht 55 Meter übersteigt oder die mehr als 25 Personen befördern, gelten nur die Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr nach § 6 dieser Verordnung.

(5) Auf Traditionsschiffen nach Absatz 4 dürfen mehr als 80 Personen nur befördert werden, wenn die See-Berufsgenossenschaft auf Antrag durch ein Zeugnis bescheinigt hat, daß das Schiff im Einzelfall den gebotenen Sicherheitsanforderungen entspricht. Die See-Berufsgenossenschaft legt dabei die Richtlinien nach § 6 zugrunde; sie kann Auflagen für die Ausrüstung, die Bauausführung, den Betrieb und die Fahrt des Schiffes, die für seine Sicherheit, insbesondere für die an Bord befindlichen Personen oder für andere Verkehrsteilnehmer, oder zur Abwehr von Gefahren für das Wasser erforderlich sind, festlegen. Das Zeugnis wird längstens für die Dauer von 2 Jahren erteilt und ist an Bord mitzuführen.

(6) Für Schiffe unter fremder Flagge gelten die §§ 14, 16 und § 17 Abs. 3 und 4 sowie die zugehörigen Bußgeldvorschriften.

(1) „Übereinkommen von 1974/78“ 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. 1979 II S. 141) –, geändert durch das in London am 16. November 1978 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974/78 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See – Verordnung vom 26. März 1980 (BGBl. 1980 II S. 525) –, dieses geändert durch die Entschlüsse 1 vom 9. November 1988 und 2 vom 10. November 1988 zu der Schlußakte der Konferenz der Vertragsstaaten zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974/78 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und die Entschlüsse der Vertragsstaaten zu der Schlußakte der Konferenz der Vertragsstaaten des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 10. November 1988 – Verordnung vom 22. Januar 1992 (BGBl. 1992 II S. 58) –, die von der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See am 24. Mai 1994 in London angenommenen Entschlüsse 1 – ausgenommen Anlage 2 – zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See – Verordnung vom 28. November 1995 (BGBl. 1995 II S. 994) –, die von der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See am 29. November 1995 in London beschlossenen Änderungen zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 – Verordnung vom 24. April 1997 (BGBl. 1997 II S. 934) – sowie durch die in London vom Schiffssicherheitsausschuß der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation durch folgende Entschlüsse beschlossenen Änderungen:

1. MSC. 1(XLV) vom 22. November 1981 – Verordnung vom 5. Juni 1985 (BGBl. 1985 II S. 794),
2. MSC. 6(48) vom 17. Juni 1983 – Verordnung vom 25. Juni 1986 (BGBl. 1986 II S. 734),
3. MSC. 11(55) vom 21. April 1988 und MSC. 12(56) vom 28. Oktober 1988 – Verordnung vom 21. November 1989 (BGBl. 1989 II S. 905),
4. MSC. 13(57) vom 11. April 1989 und MSC. 19(58) vom 25. Mai 1990 – Verordnung vom 22. Januar 1992 (BGBl. 1992 II S. 58),
5. MSC. 22(59) vom 23. Mai 1991 – Verordnung vom 14. Dezember 1993 (BGBl. 1993 II S. 2317),
6. MSC. 24(60) und MSC. 26(60) vom 10. April 1992 sowie MSC. 27(61) vom 11. Dezember 1992 – Verordnung vom 20. September 1994 (BGBl. 1994 II S. 2458),
7. MSC. 31(63) vom 23. Mai 1994 – ausgenommen Anlage 2 – Verordnung vom 28. November 1995 (BGBl. 1995 II S. 994),
8. MSC. 42(64) vom 9. Dezember 1994 – Verordnung vom 28. November 1995 (BGBl. 1995 II S. 994),
9. MSC. 46(65) vom 16. Mai 1995 – Verordnung vom 17. Dezember 1996 (BGBl. 1996 II S. 2775).

(1a) „Übereinkommen von 1974/88“ 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. 1979 II S. 141) –, geändert durch das am 11. November 1988 von der Internationalen Konferenz über das Harmonisierte Besichtigungs- und Zeugniserteilungssystem beschlossene Protokoll von 1988 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See – Verordnung vom 20. September 1994 (BGBl. 1994 II S. 2458) –, die von der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See am 24. Mai 1994 in London angenommene Entschließung 1 – ausgenommen Anlage 2 – zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See – Verordnung vom 28. November 1995 (BGBl. 1995 II S. 994) –, die von der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See am 29. November 1995 in London beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 – Verordnung vom 24. April 1997 (BGBl. 1997 II S. 934) – sowie durch die in London vom Schiffssicherheitsausschuß der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation durch folgende Entschließungen beschlossenen Änderungen:

1. MSC. 1(XLV) vom 22. November 1981 – Verordnung vom 5. Juni 1985 (BGBl. 1985 II S. 794),
2. MSC. 6(48) vom 17. Juni 1983 – Verordnung vom 25. Juni 1986 (BGBl. 1986 II S. 734),
3. MSC. 11(55) vom 21. April 1988 und MSC. 12(56) vom 28. Oktober 1988 – Verordnung vom 21. November 1989 (BGBl. 1989 II S. 905),
4. MSC. 13(57) vom 11. April 1989 und MSC. 19(58) vom 25. Mai 1990 – Verordnung vom 22. Januar 1992 (BGBl. 1992 II S. 58),
5. MSC. 22(59) vom 23. Mai 1991 – Verordnung vom 14. Dezember 1993 (BGBl. 1993 II S. 2317),
6. MSC. 24(60) und MSC. 26(60) vom 10. April 1992 sowie MSC. 27(61) vom 11. Dezember 1992 – Verordnung vom 20. September 1994 (BGBl. 1994 II S. 2458),
7. MSC. 31(63) vom 23. Mai 1994 – ausgenommen Anlage 2 – Verordnung vom 28. November 1995 (BGBl. 1995 II S. 994),
8. MSC. 42(64) vom 9. Dezember 1994 – Verordnung vom 28. November 1995 (BGBl. 1995 II S. 994),
9. MSC. 46(65) vom 16. Mai 1995 – Verordnung vom 17. Dezember 1996 (BGBl. 1996 II S. 2275).

(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. 1969 II S. 249) und die mit Verordnung vom 19. Februar 1981 (BGBl. 1981 II S. 98) in Kraft gesetzten folgenden Änderungen:

1. die von der Siebenten Versammlung der Zwischenstaatlichen Beratenden See-Schiffahrts-Organisation (IMCO) in London am 12. Oktober 1971 angenommenen Änderungen,

2. die von der Neunten Versammlung der IMCO in London am 12. November 1975 angenommene Änderung, durch die Artikel 29 des Übereinkommens neu gefaßt wird,
3. die von der Elften Versammlung der IMCO in London am 15. November 1979 angenommene Änderung.

(2a) „Übereinkommen von 1966/88“ bedeutet das in London am 5. April 1966 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 – Gesetz vom 20. Februar 1969 (BGBl. 1969 II S. 249) und die mit Verordnung vom 19. Februar 1981 (BGBl. 1981 II S. 98) in Kraft gesetzten Änderungen sowie das durch das in London am 11. November 1988 von der Internationalen Konferenz über das Harmonisierte Besichtigungs- und Zeugniserteilungssystem beschlossene Protokoll von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 – Verordnung vom 20. September 1994 (BGBl. 1994 II S. 2457).

(3) „Übereinkommen von 1973/78“ bedeutet das Übereinkommen in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung der amtlichen Übersetzung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 12. März 1996 (BGBl. 1996 II S. 399), geändert durch die von der Konferenz der Vertragsparteien dieses Übereinkommens in London durch Entschließungen 1 bis 3 am 2. November 1994 angenommenen Änderungen der Anlagen I bis III und V des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen – Verordnung vom 19. Juni 1996 (BGBl. 1996 II S. 977).

(4) „EG-Verordnung-ISM“ bedeutet die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfähren (ABl. EG Nr. L 320 S. 14).

(4a) „Übereinkommen von 1996“ bedeutet das am 14. August 1996 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Übereinkommen über die besonderen Stabilitätsanforderungen an Ro-Ro-Fahrgastfahrzeuge, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen in Nordwesteuropa und der Ostsee verkehren – Verordnung vom 19. Februar 1997 (BGBl. 1997 II S. 540).

(5) Im Sinne dieser Verordnung ist

1. Fahrgastschiff: ein Schiff, 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, dessen Kiel vor dem 1. Juni 1984 gelegt worden ist und 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, dessen Kiel vor dem 1. Juni 1984 gelegt worden ist und 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 sowie ein Schiff im Lotsenversetzdienst,
  - b) ein Schlepper mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500,
  - c) ein Kleinfahrzeug bis zu einer Bruttoreumzahl von 100, 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, auf dem gewerbsmäßig nicht mehr als 12 Personen zum Führen von Sportfahrzeugen 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 eine der in § 1 Abs. 1 aufgeführten Grenzen seewärts 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, Spaniens und Portugals ausschließlich Gibraltars;
  9. Mittlere Fahrt: die über die Grenzen der Kleinen Fahrt hinausgehende Fahrt zwischen europäischen Häfen einschließlich Islands, nichteuropäischen Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres, Häfen der westafrikanischen Küste nördlich von 20° nördlicher Breite sowie Häfen auf den Kanarischen Inseln und auf Madeira;
  10. Große Fahrt: die über die Grenzen der Mittleren Fahrt hinausgehende Fahrt, einschließlich der Fahrt nach Spitzbergen und den Azoren;
  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 10° 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 gerader Linie nach Quessant;
  13. Große Hochseefischerei: die Fischerei, die außerhalb der Grenzen der Kleinen Hochseefischerei betrieben wird;
  14. Funker: ein Funkoffizier, ein Sprechfunkler oder eine andere Person, die ein vom Bundesamt für Post und Telekommunikation oder von der Deutschen Bundespost oder von der Deutschen Post der Deutschen Demokratischen Republik ausgestelltes oder anerkanntes gültiges Seefunkzeugnis besitzt;
  15. Funkoffizier: eine Person, die ein vom Bundesamt für Post und Telekommunikation oder von der Deutschen Bundespost oder von der Deutschen Post der Deutschen Demokratischen Republik ausgestelltes oder anerkanntes gültiges Allgemeines Seefunkzeugnis oder ein von diesen ausgestelltes oder anerkanntes gültiges Seefunkzeugnis 1. oder 2. Klasse besitzt und in der Telegrafiefunkstelle eines Schiffes beschäftigt und als Funkoffizier angemustert ist;
  16. Sprechfunkler: eine Person, die ein vom Bundesamt für Post und Telekommunikation oder von der Deutschen Bundespost oder von der Deutschen Post der Deutschen Demokratischen Republik ausgestelltes oder anerkanntes gültiges Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst besitzt;
  17. Sommermonate: die Zeit vom 1. April bis 30. September, die Jahreszeiten gemäß Anlage II des Übereinkommens von 1966/88 bleiben unberührt;
  18. Wintermonate: die Zeit vom 1. Oktober bis 31. März, die Jahreszeiten gemäß der Anlage II des Übereinkommens von 1966/88 bleiben unberührt;
  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;
  - 22a. Bruttoreumzahl (BRZ): das nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (Londoner Schiffsvermessungs-Übereinkommen) ermittelte und im Schiffsmeßbrief als Bruttoreumzahl angegebene Vermessungsergebnis;
  23. Bruttoreumgehalt in Registertonnen: die im Schiffsmeßbrief zusätzlich zu der nach dem Londoner Schiffsvermessungs-Übereinkommen ermittelten Bruttoreumzahl hierfür angegebene Zahl der Registertonnen;
  24. Überlebensanzug: ein einteiliger Eintauchanzug im Sinne der Regel 33.2.2 des Kapitels III des Übereinkommens von 1974/88;
  25. Leichtester Betriebszustand auf See: der den genehmigten Stabilitätsunterlagen entnommene Tiefgang im Ballastzustand am Ende der Reise.
- (6) Im übrigen werden die in den Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 und 1996 festgelegten Begriffsbestimmungen angewendet.

## § 3

**Durchführung**

## (1) Die Durchführung

1. der Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 und 1996,
2. der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren – Hafenstaatkontrolle – (ABI. EG Nr. L 157 S. 1) und
3. dieser Verordnung

obliegt nach Maßgabe des § 5 Abs. 1 Nr. 1 des Seeaufgabengesetzes dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 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 Durchführung der EG-Verordnung-ISM obliegt der See-Berufsgenossenschaft. Sie bedient sich hinsichtlich der nach Artikel 5 Abs. 1, 3 und 4 der EG-Verordnung-ISM durchzuführenden Prüfungen des Germanischen Lloyds oder auf Antrag des Unternehmens einer anderen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 (ABI. EG Nr. L 319 S. 29, 1995 Nr. L 48 S. 26) anerkannten Organisation, sofern diese die von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation in der Entscheidung A. 788(19) vom 23. November 1995, veröffentlicht durch Bekanntmachung vom 1. Dezember 1995 (BAZ. S. 12798), hierfür festgelegten Anforderungen erfüllt.

(3) Die Vorschriften des Gesetzes über Fernmeldeanlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Juli 1989 (BGBl. I S. 1455) 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 das Bundesministerium für Post und Telekommunikation oder einer von ihm ermächtigten Behörden bleiben unberührt.

## § 4

**Verantwortlichkeit**

(1) Der Eigentümer und der Besitzer des Schiffes sind für die Befolgung der Vorschriften der Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 und 1996 und dieser Verordnung verantwortlich. Neben diesen sind verantwortlich für die Befolgung dieser Vorschriften, soweit sie sich auf den Schiffsbetrieb, auf das Stauen und Sichern der Ladung, auf die Ausrüstung, auf die Kennzeichnung der nautischen Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte mit einer Prüfplakette und Prüfmarke, den Freibord, das Führen von Tagebüchern sowie das Mitführen von Zeugnissen beziehen, der Schiffsführer und der sonst hierfür an Bord Verantwortliche. Neben den in Satz 2 genannten Personen sind für die Befolgung der Vorschriften des Kapitels VI der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und des § 48 dieser Verordnung über das Stauen und Sichern der Ladung auch der Beauftragte des Schiffsführers an Land, der Aussteller der Ladungsbescheinigung und der Aussteller der Beförderungspapiere verantwortlich.

(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 gewährleistenden Maßnahmen verantwortlich.

## § 5

**Vorhandene Schiffe, Wechsel der Schiffskategorie, Flaggenwechsel**

(1) Soweit nicht die Übereinkommen von 1974/88 oder 1996 oder diese Verordnung Regelungen für den Umbau vorhandener Schiffe ausdrücklich vorsehen, brauchen Schiffe, deren Kiel vor dem Inkrafttreten der 1981 beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 (1. September 1984) gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, nicht den Anforderungen der Kapitel II-1, II-2 und III der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 sowie der §§ 35 bis 45 und 50 Abs. 2 und der §§ 53 bis 62 dieser Verordnung zu entsprechen, wenn dies einen Umbau erfordern würde. In diesem Fall müssen

1. Schiffe, deren Kiel in der Zeit vom 25. Mai 1980 bis zum 31. August 1984 gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, den Anforderungen entsprechen, die sich ergeben aus
  - a) dem Internationalen Übereinkommen von 1974, geändert durch das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen,
  - b) der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. August 1984 (BGBl. I S. 1089);
2. Schiffe, deren Kiel vor dem 25. Mai 1980 gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, den Anforderungen entsprechen, die sich ergeben aus
  - a) dem Internationalen Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See – Anlage A zum Gesetz vom 6. Mai 1965 (BGBl. 1965 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. 1974 II S. 1009),
  - b) der Schiffssicherheitsverordnung vom 9. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1933), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. November 1979 (BGBl. I S. 1912).

(2) Vorhandene Schiffe im Sinne des Artikels 2 Nr. 7 des Übereinkommens von 1966/88 müssen, wenn sie die Anforderungen für neue Schiffe nicht voll erfüllen, den entsprechenden geringeren Anforderungen für neue Schiffe in der Auslandfahrt 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 1966/88 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 nach bisherigen Rechtsvorschriften vorgeschriebene Gegenstände oder Anlagen dürfen nicht ohne entsprechende Neubeschaffung von Bord gegeben werden.

(4) Schiffe, die einer bestimmten Schiffskategorie angehören, müssen, wenn sie in einer anderen Schiffskategorie eingesetzt werden sollen, den Anforderungen für Schiffe entsprechen, die zum Zeitpunkt der Änderung auf Kiel gelegt worden sind.

(5) Schiffe, die nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1342) unter fremder Flagge eingesetzt werden sollen und bisher nicht unter der Bundesflagge betrieben worden sind, müssen, bevor sie in Fahrt gesetzt werden, den Anforderungen der Übereinkommen von 1974/88, 1966/88 und 1973/78 und dieser Verordnung entsprechen. Dies ist durch eine Bescheinigung der See-Berufsgenossenschaft nachzuweisen.

(6) Für Schiffe, deren Kiel vor dem 18. Juli 1994 gelegt wurde und denen gemäß § 2 Abs. 5 Nr. 23 im Schiffsmeßbrief zusätzlich zu der nach dem Londoner Schiffsvermessungs-Übereinkommen ermittelten Bruttoreaumzahl ein Bruttoreumgehalt in Registertonnen bescheinigt wurde, gilt als Parameter für die Anwendung dieser Verordnung der Bruttoreumgehalt anstelle der Bruttoreaumzahl.

## § 6

### Allgemeine Anforderungen

Soweit

1. die Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 oder 1996,
2. diese Verordnung oder
3. die für Funkgeräte vom Bundesministerium für Post und Telekommunikation oder den ihm nachgeordneten Stellen erlassenen Vorschriften

keine besonderen Anforderungen an Bauausführungen, Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstung, Werkstoffe und an den Einbau sowie den Betrieb enthalten, sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden, insbesondere soweit diese in den vom Bundesministerium für Verkehr oder von den ihm nachgeordneten Stellen erlassenen und im Bundesanzeiger oder Verkehrsblatt bekanntgegebenen Richtlinien enthalten sind.

## § 6a

### Klassifikation

Schiffe, die den Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 oder 1996 unterliegen, müssen so gebaut und instandgehalten werden, daß sie hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinen sowie der elektrischen und der Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen den Vorschriften einer nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20) anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen.

## § 7

### Gleichwertiger Ersatz

Kapitel I Regel 5 Buchstabe a der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und Artikel 8 des Übereinkommens von 1966/88 sowie Kapitel I Regel 3 der Anlage I und Regel 2 Abs. 5 der Anlage II zum Übereinkommen von 1973/78 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 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie können im Rahmen ihrer Aufgaben nach § 3 aus besonderen Gründen Ausnahmen zulassen, soweit eine vergleichbare Sicherheit des Schiffes oder die Abwehr von Gefahren für das Wasser 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 oder Gefahren für das Wasser abgewehrt werden. Dies gilt nicht für ein Binnenschiff, mit Ausnahme von Öl-, Gas- und Chemikaliertankschiffen in der Massengutfahrt, das die Grenzen der Anlage 8 Nr. 2 und 3 seewärts bis zu der Verbindungslinie Oberfeuer Schillig über das Vogelwärterhaus der Insel Alte Mellum bis zum Kirchturm Cappel überschreitet, wenn eine Schiffsuntersuchungskommission unter Berücksichtigung der in Satz 1 genannten Schutzgüter bescheinigt hat, daß die entsprechenden Anforderungen nach den „Grundsätzen für die Erteilung von Ausnahmen für Binnenschiffe für Fahrten im Seebereich gemäß § 8 SchSV“ erfüllt sind. Die Bescheinigung, die an Bord mitzuführen ist, kann bis zu einer Geltungsdauer von 2 Jahren erteilt 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 oder bei geringer Gefahr (Kapitel II-1 Regel 1.4, Kapitel II-2 Regel 1.4.1 und Kapitel III Regel 2.1 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 sowie die §§ 34 und 50 Abs. 2 dieser Verordnung),
4. nach § 41 Abs. 1 Satz 2,

5. für Fahrgastschiffe in der Nationalen Fahrt und Sportanglerfahrzeuge (§ 52 Abs. 4),
6. von der Ausrüstung mit Rettungsmitteln (§ 60 Abs. 9),
7. für ein Tragflächenboot, Luftkissenfahrzeug oder einen sonstigen neuen Schiffstyp gemäß Kapitel I Regel 2 Abs. 4 Buchstabe a der Anlage I zum Übereinkommen von 1973/78,
8. für schwimmende Arbeitsgeräte und sonstige Anlagen besondere Auflagen für die Ausrüstung, die Bauausführung, den Betrieb und die Fahrt des Schiffes erteilen, die für die Sicherheit des Schiffes oder zur Abwehr von Gefahren für das Wasser erforderlich sind.

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

#### § 10

##### Zulassung von Gegenständen

(1) Ist in den Übereinkommen von 1974/88 oder 1973/78 oder in dieser Verordnung vorgeschrieben, daß Anordnungen, Einrichtungen, Systeme, Anlagen, Geräte, Rettungsmittel, Ausstattungsgegenstände, Bauteile oder Werkstoffe zugelassen sein müssen, so hat die See-Berufsgenossenschaft durch Prüfung oder Erprobung festzustellen, ob sie den Übereinkommen von 1974/88 und 1973/78 und dieser Verordnung entsprechen, und sie zuzulassen. Die See-Berufsgenossenschaft erläßt, soweit das Bundesministerium für Verkehr dies für erforderlich hält, allgemeine Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen, die im Bundesanzeiger oder Verkehrsblatt zu veröffentlichen sind. In die Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen sind unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation 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. Für die erforderlichen Prüfungen gilt § 19 entsprechend.

(2) Absatz 1 gilt für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bei der Prüfung und Zulassung von Kompassen für Rettungs- und Bereitschaftsboote, des Suchscheinwerfers für Bereitschaftsboote sowie bei der Prüfung und Zulassung nautischer Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte gemäß § 18 Abs. 2, Zusatzgeräte zu nautischen Anlagen gemäß § 18 Abs. 3 und Funkanlagen gemäß § 23 Abs. 3 mit folgender Maßgabe entsprechend:

1. Hinsichtlich der in § 18 Abs. 2 aufgeführten nautischen Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte sowie der in § 18 Abs. 3 aufgeführten Zusatzgeräte zu nautischen Anlagen sind in die Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen die technischen Mindestanforderungen an die Eignung für den Schiffsbetrieb und die sichere Funktion an Bord aufzunehmen.
2. Hinsichtlich der in § 23 Abs. 3 genannten Geräte sind in die Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen die technischen Mindestanforderungen an die nautische Eignung aufzunehmen.

(3) Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sind elektrisch betriebene Leuchten an oder in Rettungsmitteln nur auf lichttechnische Eignung und Radarreflektoren für Überlebensfahrzeuge auf ausreichende Radarauffaßbarkeit zu prüfen.

(4) Soweit für Systeme, Anlagen, Instrumente, Geräte und Rettungsmittel eine Zulassung vorgeschrieben ist, dürfen keine gleichartigen, nicht zugelassenen Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte und Rettungsmittel als Teile der Ausrüstung an Bord mitgeführt und verwendet werden. Dies gilt nicht für Echolotanlagen, die ausschließlich für Zwecke der Fischortung 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 1974/88 bei Fertigstellung besichtigt sowie

1. bei Wechsel der Schiffskategorie 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 1974/88;
4. im Einzelfall nach Anordnung der See-Berufsgenossenschaft.

Frachtschiffe werden Zwischenbesichtigungen gemäß Kapitel I Regel 10 Buchstabe a Ziffer iii der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 unterzogen. Darüber hinaus unterliegen Schiffe der jährlichen Besichtigung gemäß Kapitel I Regel 10 Buchstabe a Ziffer iv der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88. Kapitel I Regel 7, 8 und 10 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 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) Erneuerungsbesichtigungen gemäß Artikel 14 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens von 1966/88 werden in entsprechender Anwendung des Absatzes 1 Satz 1 durchgeführt. Artikel 14 des Übereinkommens von 1966/88 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 Erneuerungsbesichtigungen alle 10 Jahre, die Überprüfungen alle 2 Jahre stattfinden.

(3) Erneuerungsbesichtigungen gemäß Kapitel I Regel 4 Abs. 1 Buchstabe b der Anlage I und gemäß Regel 10 Abs. 1 Buchstabe b der Anlage II zum Übereinkommen von 1973/78 sind alle 5 Jahre durchzuführen, bei Frachtschiffen ohne Klasse jedoch alle 2 Jahre.

(4) Zwischenbesichtigungen gemäß Kapitel I Regel 4 Abs. 1 Buchstabe c der Anlage I und gemäß Regel 10 Abs. 1 Buchstabe c der Anlage II zum Übereinkommen von 1973/78 sind alle 30 Monate durchzuführen, bei Frachtschiffen ohne Klasse jedoch alle 2 Jahre. Darüber hinaus unterliegen Schiffe der jährlichen Pflichtbesichtigung gemäß Kapitel I Regel 4 Abs. 3 Buchstabe b der Anlage I und gemäß Regel 10 Abs. 1 Buchstabe d der Anlage II zum Übereinkommen von 1973/78.

(5) 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.

(6) 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, jedoch höchstens 3 Monate vor Ablauf der Geltungsdauer eines Sicherheitszeugnisses oder Fälligkeit einer Zwischen- oder jährlichen Besichtigung,
3. vor Erwerb des Rechts zur Führung der Bundesflagge,
4. in allen anderen Fällen unverzüglich.

(7) Nach einer auf Grund der Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 oder 1996 oder dieser Verordnung durchgeführten Besichtigung dürfen am Schiff, seinen Einrichtungen und seiner Ausrüstung ohne Genehmigung der See-Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden. Bei Änderungen am Schiff, seinen Einrichtungen und seiner Ausrüstung, die den genehmigten Zustand beeinträchtigen, ist unverzüglich der genehmigte Zustand wiederherzustellen.

#### § 11a

##### **Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs**

(1) Die See-Berufsgenossenschaft bedient sich bei der Durchführung der Prüfungen (Audits) in Zusammenhang mit der Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs nach Kapitel IX der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und dem Internationalen Sicherheitsmanagement-Code (ISM-Code), veröffentlicht durch Bekanntmachung vom 16. März 1995 (BAz. S. 3734), des Germanischen Lloyds oder auf Antrag des Unternehmens einer anderen nach Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG anerkannten Organisation, sofern diese die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in der EntschlieÙung A. 788(19) vom 23. November 1995 (BAz. S. 12798) und in § 5 Abs. 1 und 3 der Schiffsbesichtigungs-Verordnung See vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1706) hierfür festgelegten Anforderungen erfüllt. Die §§ 4 und 6 Abs. 3 sowie § 9 der Schiffsbesichtigungs-Verordnung See finden entsprechende Anwendung.

(2) Die vom Unternehmen mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Organisation hat die See-Berufsgenossenschaft vom Beginn ihrer Tätigkeit für das Unternehmen zu unterrichten. Die Organisation hat die Prüfungen eigenständig und in eigener Verantwortung durchzuführen.

(3) Die Organisation hat nach Abschluß der Prüfungen der See-Berufsgenossenschaft die für die Erteilung der Zeugnisse notwendigen Unterlagen vorzulegen.

#### § 12

##### **Anerkennung von Prüfungen anderer Stellen**

(1) Vorbehaltlich der Bestimmungen der Schiffsbesichtigungs-Verordnung See vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1706) kann die See-Berufsgenossenschaft von einer Besichtigung ganz oder teilweise absehen, wenn der Germanische Lloyd oder eine andere Klassifikationsgesellschaft im Rahmen ihrer Klassifikationstätigkeit eine solche Besichtigung durchführt und ein vom Bundesministerium für Verkehr insoweit anerkanntes Zeugnis erteilt hat. Dieses gilt auch für Binnenschiffe gemäß § 8 Abs. 2.

(2) Eine von einer zuständigen Stelle eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union vorgenommene Prüfung, Untersuchung oder Erprobung wird anerkannt, soweit durch sie die Erfüllung der in § 10 Abs. 1 und 2 genannten oder gleichwertiger Anforderungen nachgewiesen wird. Die Anforderungen sind gleichwertig, wenn das geforderte Schutzniveau im Hinblick auf die Eignung für den Schiffsbetrieb und die sichere Funktion an Bord sowie die Gesundheit gleichermaßen dauerhaft erreicht wird. Die Prüfung, Untersuchung oder Erprobung durch eine zuständige Stelle eines anderen Staates kann unter den gleichen Voraussetzungen anerkannt werden. Die Anerkennung obliegt der See-Berufsgenossenschaft oder dem Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit. Sie kann allgemein oder für den Einzelfall ausgesprochen werden. Dies gilt auch für die Regulierung von Magnet-Regelkompassen und Magnet-Steuerkompassen sowie für die Kompensierung von Peilfunkanlagen.

#### § 13

##### **Zeugnisse und Bescheinigungen**

(1) Zeugnisse werden auf Antrag erteilt, wenn die in den Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 und 1996 sowie in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen erfüllt sind. Sofern sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, haben Zeugnisse die nach den Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 und 1996 höchstzulässige Geltungsdauer. Ab 1. Oktober 1994 werden Zeugnisse nach den Protokollen von 1988 zu dem Übereinkommen von 1974 (SOLAS-Übereinkommen) und dem Übereinkommen von 1966 (Freibord-Übereinkommen) sowie der EntschlieÙung MEPC. 39(29) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation vom 16. März 1990 zu dem Übereinkommen von 1973/78 (Verkehrsblatt 1994 S. 612) in Übereinstimmung mit der EntschlieÙung A. 718(17) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation vom 6. November 1991 erteilt. Ab 1. Juli 1996 werden auch die gemäß dieser Verordnung vorgeschriebenen Zeugnisse nach den Grundsätzen des Harmonisierten Besichtigungs- und Zeugniserteilungssystems erteilt. Ausgestellte Zeugnisse bleiben bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer gültig.

(2) Reicht bei einem Frachtschiff die Festigkeit des Schiffskörpers nur für einen begrenzten Fahrtbereich aus, so ist dieses in einen mit dem Bau-Sicherheitszeugnis zu verbindenden Anhang einzutragen.

(3) Fahrgastschiffen in der Nationalen Fahrt, Sportanglerfahrzeugen und Ausbildungsfahrzeugen erteilt die See-Berufsgenossenschaft ein Sicherheitszeugnis nach

dem Muster der Anlage 1, 1a oder 1b für die Dauer von bis zu einem Jahr, Bäderbooten jeweils nur für die Sommermonate. Es wird erteilt für den Fahrtbereich, für den die Beschaffenheit des Schiffskörpers und die Ausrüstung ausreichen. Die See-Berufsgenossenschaft kann die Gültigkeit des Sicherheitszeugnisses zweimal jeweils für die Dauer von einem Jahr verlängern, wenn das Schiff nach Maßgabe dieser Verordnung besichtigt worden ist und die Besichtigung ergeben hat, daß das Schiff den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.

(4) Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, Frachtschiffen in der Nationalen Fahrt mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr sowie Sonderfahrzeu- gen erteilt die See-Berufsgenossenschaft ein Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis nach dem Muster der Anlage 2 oder 2a für die Dauer von 5 Jahren. Die Geltungsdauer besteht vorbehaltlich der jährlichen Besichtigungen innerhalb von 3 Monaten vor oder nach jedem Jahresdatum. Erneuerungsbesichtigungen können schon innerhalb von 3 Monaten vor dem Datum des Ablaufs der Geltungsdauer des vorhandenen Zeugnisses durchgeführt werden, ohne daß eine Verschiebung des Jahresdatums erfolgt. Die Geltungsdauer des neuen Zeugnisses wird vom Datum des Ablaufs der Geltungsdauer des vorhandenen Zeugnisses an fortgeschrieben. Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.

(5) Schiffen, auf die Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 keine Anwendung findet, erteilt die See-Berufsgenossenschaft ein Funk-Sicherheitszeugnis nach dem Muster der Anlage 3 oder 4 oder ein Sicherheitszeugnis nach dem Muster der Anlage 1a oder 2a für die Dauer von 5 Jahren.

(6) Schiffen, auf die das Übereinkommen von 1966/88 keine Anwendung findet, erteilt die See-Berufsgenossenschaft ein Nationales Freibordzeugnis nach dem Muster der Anlage 5. Die Geltungsdauer dieses Zeugnisses beträgt für Fahrgastschiffe 5 Jahre, für andere Schiffe 10 Jahre.

(6a) Die Zeugnisse nach Kapitel IX Regel 4 Nr. 1 und Nr. 3 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 haben jeweils eine Geltungsdauer von 5 Jahren. Die Regelungen der Entschließung A. 788(19) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation vom 23. November 1995 über die Erteilung, Geltungsdauer und Aufrechterhaltung der Geltungsdauer der Zeugnisse sowie das Verfahren der Zeugniserteilung finden Anwendung.

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

(8) Kann ein Schiff zu dem Zeitpunkt, an dem ein Zeugnis seine Geltung verliert, nicht zur Besichtigung bereitgestellt werden, so kann die See-Berufsgenossenschaft die Geltung des Zeugnisses um höchstens 3 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 1974/88, 1966/88 oder 1973/78 auszustellenden Zeugnis oder einer von der See-Berufsgenossenschaft nach dem Übereinkommen von 1996 auszustellenden Bescheinigung steht ein von einer anderen Vertragsregierung nach Kapitel I Regel 13 der Anlage

zum Übereinkommen von 1974/78 oder 1974/88 oder Artikel 17 des Übereinkommens von 1966 oder 1966/88 oder Anlage I Regel 6 oder Anlage II Regel 11 des Übereinkommens von 1973/78 ausgestelltes Zeugnis oder eine nach Artikel 6 des Übereinkommens von 1996 ausgestellte Bescheinigung gleich.

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

(11) Ein Zeugnis wird ungültig, wenn die Besichtigungen nicht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen durchgeführt werden. Die Gültigkeit wird jedoch nach einer Besichtigung mit dem entsprechenden Vermerk im Zeugnis wiederhergestellt.

(12) Ein Schiff darf nur in Fahrt gesetzt werden, wenn es die nach den Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 und 1996 und nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Zeugnisse oder Bescheinigungen erhalten hat sowie mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist. Sämtliche Zeugnisse sind an Bord mitzuführen. Flüssige Chemikalien und verflüssigte Gase dürfen nur als Massengut befördert werden, wenn die in den Anlagen zu Teil B und C des Kapitels VII der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 genannten, auf die einzelne Beförderung zutreffenden Zeugnisse mitgeführt werden. Werden flüssige Chemikalien als Massengut in einem Tankschiff befördert, das vor dem 1. Juli 1986 gebaut ist, gilt Regel 1 Abs. 11 der Anlage II zum Übereinkommen von 1973/78 entsprechend. Ein Tankschiff, das vor dem 1. Juli 1986 gebaut ist, hat für die Beförderung verflüssigter Gase als Massengut das im GC-Code (Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut – BAnz. Nr. 146a vom 9. August 1983 – in der jeweils geltenden Fassung) genannte Zeugnis an Bord mitzuführen.

(13) Auf Probefahrten, bei denen kein ausländischer Hafen angelaufen wird, können die in Absatz 12 Satz 1 vorgeschriebenen Zeugnisse durch eine Probefahrtsbescheinigung der See-Berufsgenossenschaft ersetzt werden.

#### § 13a

##### **Zeugnisse über einen sicheren Schiffsbetrieb für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe**

Die nach Kapitel IX der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und Artikel 5 Abs. 1 der EG-Verordnung-ISM vorgeschriebenen Zeugnisse werden für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe von der See-Berufsgenossenschaft auf Antrag erteilt, wenn die in dem vorgenannten Übereinkommen und in der vorgenannten Verordnung festgelegten Anforderungen erfüllt sind. Die Zeugnisse nach Satz 1 sind an Bord mitzuführen.

#### § 14

##### **Schiffe unter fremder Flagge**

(1) Schiffe unter fremder Flagge, auf welche die Übereinkommen von 1974/78 oder 1974/88, 1966 oder 1966/88 oder 1973/78 oder 1996 Anwendung finden, müssen, wenn sie das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren, die nach diesen Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse oder Bescheinigungen mit-

führen, mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen sein und über einen Schiffsführer und eine Besatzung verfügen, die mit wichtigen Verfahrensweisen des Bordbetriebs vertraut sind. Tankschiffe haben bei der Beförderung von verflüssigten Gasen oder flüssigen gefährlichen Chemikalien als Massengut die im IBC-Code oder IGC-Code genannten Zeugnisse an Bord mitzuführen.

(2) Schiffe unter fremder Flagge, auf welche die Übereinkommen von 1974/78 oder 1974/88, 1966 oder 1966/88 oder 1973/78 oder 1996 keine Anwendung finden, müssen, wenn sie das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren,

1. die Zeugnisse oder Bescheinigungen mitführen und mit der Freibordmarke versehen sein, die nach dem Recht des Flaggenstaates vorgeschrieben sind, und
2. hinsichtlich Bau, Einrichtung und Ausrüstung den Anforderungen der Übereinkommen entsprechen oder eine vergleichbare Sicherheit und die Abwehr von Gefahren für das Wasser auf andere Weise gewährleisten,
3. über einen Schiffsführer und eine Besatzung verfügen, die mit wichtigen Verfahrensweisen des Bordbetriebs vertraut sind.

(3) Schiffe unter fremder Flagge, die das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren, müssen die Anforderungen des § 30 Abs. 4, des § 31 Abs. 1 bis 4, des § 32, des § 48 Abs. 6 Nr. 1 Satz 1 sowie des Kapitels VI Regel 2 und 5 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 erfüllen.

(4) Schiffe unter fremder Flagge, die Küstenschifffahrt im Sinne des Gesetzes über die Küstenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2809, 3499) betreiben, müssen den Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung für Schiffe, die in der Nationalen Fahrt neu zugelassen werden können, entsprechen und dies durch eine Bescheinigung der See-Berufsgenossenschaft nachweisen, die mitzuführen ist. Schiffe, die Küstenschifffahrt nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten – Seekabotage – (ABl. EG Nr. L 364 S. 7) betreiben, genügen diesen Anforderungen auch, wenn das geforderte Schutzniveau, insbesondere die Sicherheit und die Abwehr von Gefahren für das Wasser, anderweitig auf gleichwertige Weise gewährleistet wird. Die Gleichwertigkeit kann auch durch geeignete Zeugnisse oder Bescheinigungen zuständiger Behörden anderer EU-Mitgliedstaaten, die an Bord mitgeführt werden, nachgewiesen werden.

## § 15

### Zulässige Fahrgastzahl

(1) Für ein Fahrgastschiff in der Auslandfahrt ergibt sich die höchstzulässige Fahrgastzahl aus der im Abschnitt III des Sicherheitszeugnisses – Anhang zum Übereinkommen von 1974/88 – 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 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie überwachen im Rahmen ihrer Aufgaben nach § 3 die Einhaltung dieser Verordnung und die Einhaltung der sich aus dem IBC-, dem BCH-, dem IGC- oder dem GC-Code für Tankschiffe ergebenden Anforderungen 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, des Bundesgrenzschutzes und der Zollverwaltung.

## § 17

### Einziehung der Zeugnisse und polizeiliche Maßnahmen

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

1. seine Geltungsdauer abgelaufen ist,
2. das Schiff hinsichtlich Bauzustand, Einrichtung oder der vorgeschriebenen Ausrüstung Mängel aufweist, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Umwelt darstellen (wesentliche Mängel),
3. eine außerordentliche Nachprüfung nach § 24 Abs. 1 Satz 3 nicht beantragt worden ist,
4. die Voraussetzungen des Artikels 19 Abs. 9 des Übereinkommens von 1966/88 vorliegen; diese Voraussetzungen gelten entsprechend für Schiffe, auf die dieses Übereinkommen keine Anwendung findet,
5. die nach der Entschließung A. 788(19) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation vorgeschriebenen periodischen Überprüfungen des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC) oder die vorgeschriebene Zwischenprüfung des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC) nicht beantragt wird oder es Anhaltspunkte für eine wesentliche Nichteinhaltung von Vorschriften des Internationalen Sicherheitsmanagement-Codes (ISM-Code) gibt. Die Einziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften hat die Ungültigkeit der mit diesem Zeugnis zusammenhängenden Zeugnisse über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zur Folge.

(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, der an Bord befindlichen Personen und die Abwehr von Gefahren für das Wasser gewährleistet wird, wenn ein Schiff

1. nicht die nach den Übereinkommen von 1974/88, 1966/88 oder 1973/78 oder nach dem IBC-, BCH-, IGC- oder GC-Code 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,

1. auf welches das Übereinkommen von 1974/78 oder 1974/88, 1966 oder 1966/88 oder 1973/78 Anwendung findet, wenn die Voraussetzungen dafür nach Kapitel I Regel 19 und Kapitel XI Regel 4 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/78 oder 1974/88 oder nach Artikel 21 des Übereinkommens von 1966 oder 1966/88 oder nach Artikel 5 und Anlagen I Regel 8A, II Regel 15, III Regel 8 und V Regel 8 des Übereinkommens von 1973/78 vorliegen,
2. auf welches das Übereinkommen von 1974/78 oder 1974/88 oder 1966 oder 1966/88 oder 1973/78 keine Anwendung findet, wenn es die nach dem Recht des Flaggenstaates vorgeschriebenen Zeugnisse nicht mitführt, wesentliche Mängel hinsichtlich Bauzustand, Einrichtung oder Ausrüstung aufweist, nicht mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist, den vorgeschriebenen Mindestfreibord unterschreitet, keine ausreichende Stabilität aufweist oder wenn Schiffsführer und Besatzung nicht mit wichtigen Verfahrensweisen des Bordbetriebs vertraut sind,
3. welches die Anforderungen des § 14 Abs. 3 und 4 nicht erfüllt oder die nach § 14 Abs. 4 Satz 1 erforderliche Bescheinigung nicht mitführt,
4. wenn es nicht das im IBC- oder IGC-Code genannte Zeugnis mitführt oder im Hinblick auf Bauart, Ausrüstung oder Betrieb zur Beförderung von verflüssigten Gasen oder flüssigen gefährlichen Chemikalien als Massengut nicht geeignet ist.

(4) Stellt die Schifffahrtspolizeibehörde fest, daß ein Schiff nicht nach dem Übereinkommen von 1974/78 oder 1974/88, 1966 oder 1966/88 oder 1973/78 oder nach dem IBC- oder dem IGC-Code 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.

(5) Wird die See-Berufsgenossenschaft von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union darüber unterrichtet, daß ein Schiff ausgelaufen ist,

1. ohne den ihm im Überprüfungshafen auferlegten Bedingungen nachgekommen zu sein oder
2. ohne die angegebene Reparaturwerft aufgesucht zu haben,

stellt sie durch geeignete Maßnahmen sicher, daß deutsche Häfen von diesem Schiff erst dann angelaufen werden dürfen, wenn der Eigentümer oder der Besitzer des Schiffes der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, hinreichend nachgewiesen hat, daß das Schiff die anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen von 1974/78 oder 1974/88, 1966 oder 1966/88 oder 1973/78 erfüllt. Verläßt ein Schiff unter fremder Flagge einen deutschen Hafen, ohne seine Verpflichtungen nach Satz 1 Nr. 1 zu erfüllen, unterrichtet die See-Berufsgenossenschaft unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

(6) Abweichend von Absatz 5 kann die See-Berufsgenossenschaft den Zugang zu einem bestimmten Hafen in Fällen der höheren Gewalt, aus vorrangigen Sicherheitserwägungen, zur Verringerung des Verschmutzungsrisikos oder zur Beseitigung von Mängeln, die eine Weiterfahrt wegen der Gefährdung des Schiffes, seiner Besatzung oder der Umwelt nicht gestatten, erlauben. Voraussetzung hierfür ist, daß der Eigentümer, der Besitzer oder der Schiffsführer des Schiffes der See-Berufsgenossenschaft nachweist, daß ausreichende Maßnahmen getroffen worden sind, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.

(7) Die See-Berufsgenossenschaft veröffentlicht jedes Vierteljahr in ihrem amtlichen Mitteilungsblatt, welche der im vorausgegangenen Quartal in deutschen Häfen festgehaltenen Schiffe unter fremder Flagge in den vorausgegangenen 24 Monaten mehr als einmal festgehalten worden sind. Die Veröffentlichung enthält folgende Angaben:

1. den Namen des Schiffes,
2. den Namen des Eigentümers oder des Besitzers des Schiffes,
3. die IMO-Nummer,
4. den Flaggenstaat,
5. die Klassifikationsgesellschaft, sofern sachdienlich, und jede andere Stelle, die für den Flaggenstaat gemäß den Übereinkommen Zeugnisse für das Schiff ausgestellt hat,
6. die Gründe des Festhaltens,
7. den Hafen und den Zeitpunkt des Festhaltens.

Eine Veröffentlichung in dem nach den Sätzen 1 und 2 vorgesehenen Umfang kann zusätzlich auch das Sekretariat nach der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. 1982 II S. 585) erfolgen.

(8) Die See-Berufsgenossenschaft arbeitet im Rahmen der Hafenstaatkontrolle eng mit den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen und tauscht mit diesen die zur Erfüllung ihrer Aufgaben aus der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen

für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren – Hafensaatkontrolle – (ABl. EG Nr. L 157 S. 1) erforderlichen Informationen aus. Dabei bedient sie sich der Verbindung mit dem auf Grund der Pariser Vereinbarung über die Hafensaatkontrolle (BGBl. 1982 II S. 585) eingerichteten Informationssystem.

## Kapitel II

### Nautische Systeme, Anlagen, Instrumente, Geräte und Drucksachen

#### § 18

##### Ausrüstung

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

(2) Nautische Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte im Sinne der Anlage 7 dürfen an Bord nur verwendet werden, wenn sie nach deren Maßgabe auf Grund einer Prüfung als Baumuster zugelassen und vor Verwendung an Bord geprüft sind. Anstelle einer Baumusterprüfung kann auch eine Bauartprüfung im Einzelfall erfolgen, wenn nur ein einzelnes System, eine einzelne Anlage, ein einzelnes Instrument oder Gerät zugelassen werden soll.

(3) Zusatzgeräte zu nautischen Anlagen dürfen an Bord nur verwendet werden, wenn sie auf ihre Eignung für den Schiffsbetrieb und ihre sichere Funktion an Bord baumuster- oder bauartgeprüft und zugelassen sind; dies gilt jedoch nur, falls sie Meßwerte für Navigationszwecke ausgeben, erhaltene Informationen weiterverarbeiten oder ausgeben oder die Funktion der nautischen Anlage beeinflussen.

(4) Sind die Gegenstände nach Absatz 2 oder 3 für den Schiffsbetrieb nicht geeignet oder ist ihre sichere Funktion an Bord nicht gewährleistet, ist die Zulassung als Baumuster oder Bauart oder die Genehmigung zur Verwendung zu versagen.

(5) Nach Maßgabe der Anlage 7 ist an Bord ein Geräte-tagebuch zu führen, dessen Form und Inhalt vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 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 berichtet werden. Werden an Stelle der in dem Verzeichnis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgeführten und durch die deutschen Nachrichten für Seefahrer berichtigten Seekarten oder Seebücher sonstige Seekarten und Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten benutzt, muß anderweitig für eine Berichtigung gesorgt werden.

#### § 19

##### Prüfungen

(1) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie führt folgende Prüfungen durch:

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

(2) Die Prüfungen erfolgen auf Antrag. Der Hersteller oder sein in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässiger bevollmächtigter Vertreter ist bei der Baumusterprüfung verpflichtet, die Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Prüfung vorzuführen. Bei der Bauartprüfung im Einzelfall obliegt die Vorführung dem Eigentümer des Schiffes und dem Schiffsführer. Die Zulassung eines Systems, einer Anlage, eines Instrumentes oder eines Gerätes kann unter Auflagen erfolgen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann jederzeit nachprüfen, ob die hergestellten Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte 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) Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte, deren Baumuster zugelassen worden sind, sind vom Hersteller oder bevollmächtigten Vertreter mit der vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie erteilten Baumuster-nummer zu versehen. Alle vorgesehenen Änderungen der Leistungsmerkmale des zugelassenen Baumusters sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie durch den Hersteller oder seinen bevollmächtigten Vertreter anzuzeigen. Änderungen eines zugelassenen Baumusters, die die Eignung für den Schiffsbetrieb oder die sichere Funktion an Bord beeinflussen können, bedürfen der Prüfung und Genehmigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie; dasselbe gilt auch für Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte, die auf Grund einer Bauartprüfung im Einzelfall zugelassen sind.

#### § 20

##### Prüfungszeugnisse und Prüfplaketten; Überprüfung durch anerkannte Betriebe

(1) Über die Prüfung und Zulassung der Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte nach § 19 Abs. 1 Nr. 1 und der Zusatzgeräte nach § 18 Abs. 3 sowie über die Genehmigung einer Änderung nach § 19 Abs. 3 Satz 3 werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Prüfungszeugnisse ausgestellt.

(2) Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte, die nach § 19 Abs. 1 Nr. 2 geprüft worden sind, werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 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 Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte nach Maßgabe der Anlage 7 durch einen vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anerkannten Betrieb zu 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 Systemen, Anlagen, Instrumenten und Geräten bauliche Veränderungen vorgenommen werden.

#### § 21

##### **Instandsetzung**

Wird die Wirksamkeit oder Betriebssicherheit eines Systems, einer Anlage, eines Instrumentes oder eines Gerätes erkennbar beeinträchtigt, ist unverzüglich für die sachgemäße Instandsetzung Sorge zu tragen. Die Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte sind nach wesentlichen Instandsetzungsarbeiten durch einen vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anerkannten Betrieb überprüfen zu lassen, der eine 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) Ohne Prüfung und ohne Genehmigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie dürfen an Bord Magnet-Regelkompass, Magnet-Steuerkompass, Ortungsfunkanlagen, integrierte Navigations- und Bahnführungssysteme nicht aufgestellt sowie Positionslaternen, Schallsignal-Empfangsanlagen, Schallsignal- und Manöversignal-Anlagen nicht angebracht werden. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann hierfür Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen erlassen.

(2) Fest an Bord aufgestellte Magnet-Regelkompass und Magnet-Steuerkompass sind durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vor Inbetriebnahme und in Abständen von 2 Jahren regulieren zu lassen. Außerdem ist die Deviation regelmäßig zu kontrollieren; das Ergebnis ist in das Deviationstagebuch einzutragen. Regulierte Magnet-Regelkompass und Magnet-Steuerkompass werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit einer Prüfplakette gekennzeichnet.

(3) Peilfunkanlagen sind durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nach Maßgabe der Anlage 7 vor Inbetriebnahme und in Abständen von 2 Jahren kompensieren zu lassen. Außerdem ist die Funkbeschickung regelmäßig zu kontrollieren. Die Aufzeichnungen über die Kompensierungen und die Funkbeschickungskontrollen sind in das Peilfunkbuch aufzunehmen. Kompensierte Peilfunkanlagen werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit einer Prüfplakette gekennzeichnet.

### **Kapitel III Funkanlagen**

#### § 23

##### **Baumuster-, Erst- und Nachprüfung**

(1) Funkgeräte einschließlich der Zusatz- und Hilfseinrichtungen dürfen an Bord nur verwendet werden, wenn sie auf Grund einer Prüfung als Baumuster zugelassen

und vor ihrer Verwendung an Bord geprüft sind; sie müssen in Abständen von einem Jahr nachgeprüft werden.

(2) Für die Prüfungen und Zulassungen sind das Bundesministerium für Post und Telekommunikation oder die von ihm beauftragten Dienststellen zuständig. Kapitel I Regel 13 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 über die Besichtigung von Funkanlagen durch eine andere Vertragsregierung bleibt unberührt.

(3) Das Baumuster einer Funkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition und das Baumuster eines tragbaren Funkgerätes für Überlebensfahrzeuge werden nur zugelassen, wenn das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die nautische Eignung 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

##### **Mobilfunkanlagen**

Auf Schiffen, die mit einer Funk- oder Ortungsfunkanlage ausgerüstet sind, dürfen Mobilfunkanlagen nur mit Zustimmung des Schiffsführers betrieben werden.

#### § 27

##### **Amateurfunkstellen**

Amateurfunkstellen auf Schiffen, die mit einer Funk- oder Ortungsfunkanlage ausgerüstet sind, dürfen ohne besondere Genehmigung des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation oder der ihm nachgeordneten Stellen nicht errichtet und betrieben werden. Die Genehmigung wird versagt, wenn Beeinträchtigungen der Funk- 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 vom Bundesministerium für Post und Telekommunikation oder den ihm nachgeordneten Stellen und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie durchgeführt.

## § 28

**Ton- und Fernseh-Rundfunkempfänger**

Auf Schiffen, die mit einer Funk- 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-Rundfunks, die nicht zur festen Ausrüstung des Schiffes gehören, ist untersagt.

**Kapitel IV****Freibord, Stabilität**

## § 29

**Vorschriften für Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1966/88 keine Anwendung findet**

(1) Für Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1966/88 keine Anwendung findet, gelten die Artikel 10 bis 12 und die Anlagen I und II des Übereinkommens von 1966/88 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 Verschlußzustand muß einwandfrei sein.

## § 30

**Freibordmarke**

(1) Erteilt die See-Berufsgenossenschaft einem Schiff, auf welches das Übereinkommen von 1966/88 Anwendung findet, einen Freibord, so sind als Kennzeichen im Sinne der Regel 7 der Anlage I zum Übereinkommen von 1966/88 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“ oder die Kurzbezeichnung einer anderen anerkannten Klassifikationsgesellschaft in 2 Buchstaben anzubringen.

(2) Fahrgastschiffe, auf die das Übereinkommen von 1966/88 keine Anwendung findet, erhalten die Freibordmarke auf Grund der Leckrechnung in entsprechender Anwendung des Kapitels II-1 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88. Andere Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1966/88 keine Anwendung findet, erhalten eine Freibordmarke nach Festsetzung des Mindestfreibords.

(3) Gewährleistet der nach Anlage I zum Übereinkommen von 1966/88 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, ausge malt und deutlich sichtbar sein.

## § 31

**Mindestfreibord und Mindeststabilität**

(1) Schiffe dürfen den Mindestfreibord nicht unterschreiten, ausgenommen in einem Hafen zwischen der Eingangs- und Ausgangsabfertigung, soweit der Verschlußzustand dies zuläßt und ausreichende Stabilität gewährleistet ist. Das Schiff darf nur soweit beladen werden, daß die Mindeststabilität, die sich aus den Stabilitätsunterlagen ergibt, nicht unterschritten wird.

(2) Bei Übernahme von Deckslast sind Höhe und Gewicht so zu bemessen, daß auch unter Berücksichtigung eines Stabilitätsverlustes durch mögliche Wasseraufnahme oder Vereisung der Deckslast und den Verbrauch von Vorräten zu jedem Zeitpunkt 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 Bilgenreihre sowie Anschlußstutzen der Feuerlöschleitungen sind freizuhalten. Ist auf oder unter Deck kein geeigneter Verkehrsgang vorhanden, so müssen auf der Decksladung Laufplanken und Schutzgeländer oder Strecktaue als wirksame Schutzvorkehrungen für die Besatzung angebracht sein.

(4) Auf Schiffen, denen ein Holzfribord 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 0,33 Meter anzubringen.

## § 32

**Ladelukenverschluß**

Die Ladeluken sind vor Antritt der Fahrt wetterdicht zu verschließen. Während der Fahrt müssen die Ladeluken verschlossen sein; 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 1974/88 Anwendung findet**

## § 33

**Anwendungsbereich**

Dieser Teil gilt ergänzend zu den in der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 aufgeführten Regeln für

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

## § 34

**Befreiungen**

Kapitel II-1 Regel 1.4, Kapitel II-2 Regel 1.4.1 und Kapitel III Regel 2.1 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 finden auf diesen Teil entsprechende Anwendung.

## § 35

**(Zu Kapitel II-1 Teil B der Anlage  
zum Übereinkommen von 1974/88)  
Unterteilung und Stabilität**

## (1) Zu Regel 5 (Flutbarkeit bei Fahrgastschiffen)

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 8 (Stabilität beschädigter Fahrgastschiffe)

Für Fahrgastschiffe gelten folgende Zusatzbestimmungen:

## 1. Zu Absatz 2.3:

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

## 2. Zu Absatz 3:

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

## 3. Zu Absatz 6:

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 Absatz 8.1:

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.

## (3) Zu Regel 9 (Ballast bei Fahrgastschiffen)

Diese Regel findet auch auf Frachtschiffe Anwendung.

## (4) Zu Regel 10 (Piek- und Maschinenraumschotte, Wellentunnel usw. bei Fahrgastschiffen)

Die Absätze 3 und 5 dieser Regel finden auch auf Frachtschiffe Anwendung.

## (5) Zu Regel 13 Abs. 7 (Festlegen, Anmarken und Eintragen der Schottenladelinien bei Fahrgastschiffen)

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

(6) Zu Regel 14 Abs. 5 (Bauart und erstmalige Prüfung der wasserdichten Schotte usw. bei Fahrgastschiffen und Frachtschiffen)

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

(7) Zu Regel 15 (Öffnungen in wasserdichten Schotten bei Fahrgastschiffen)

Zu Absatz 1:

Türen sind so hoch wie möglich über dem Doppelboden anzuordnen.

(8) Zu Regel 21 Abs. 2.9 (Lenzpumpenanlagen)

Der Durchmesser der Zweiglenzrohre bestimmt sich nach folgender Formel:

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

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.

(9) Zu Regel 22 (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 Schiffsführer versehenen Stabilitätsunterlagen bedürfen der Genehmigung durch die See-Berufsgenossenschaft. Die Genehmigung kann von Zulassungsvoraussetzungen abhängig gemacht werden. Die Stabilitätsunterlagen müssen den Kriterien mit zugehörigen Mindestwerten entsprechen, die von der See-Berufsgenossenschaft für die Beurteilung der Stabilität bekanntgemacht werden. Können einzelne in den Kriterien festgelegte Mindestwerte nicht eingehalten werden, ist durch eine Verbesserung anderer Stabilitätswerte eine Gleichwertigkeit herzustellen, die die See-Berufsgenossenschaft bei der Genehmigung feststellt. Sind in den Stabilitätsunterlagen Beladungsfälle mit Holzdeckslast enthalten, ist ein Zurrplan für die Holzdeckslast zu erstellen, der der Genehmigung durch die See-Berufsgenossenschaft bedarf.

(10) Die genehmigten Stabilitätsunterlagen sind stets an Bord mitzuführen. Der Schiffsführer muß die Stabilität fortlaufend überwachen. Die in den Stabilitätsunterlagen festgestellten Mindestwerte und Grenzwerte sind einzuhalten. Wird zur Berechnung und Beurteilung der Stabilität ein für das Schiff programmierter Rechner eingesetzt, muß dieser den von der See-Berufsgenossenschaft festgelegten Anforderungen genügen.

(11) Zu Regel 23 (Lecksicherheitspläne bei Fahrgastschiffen)

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 1974/88)  
Maschinenanlagen**

Zu Regel 29 (Ruderanlage)

## 1. Zu Absatz 13:

Die Rudermaschinenräume müssen so gestaltet sein, daß die Ruderanlage einwandfrei gewartet werden kann.

## 2. Zu Absatz 14:

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, bei denen das Ruderblatt bei einem Bruch des Ruderschaftes von Hand betätigt werden kann.

## § 37

**(Zu Kapitel II-1 Teil D der Anlage  
zum Übereinkommen von 1974/88)  
Elektrische Anlagen**

(1) Zu Regel 41 (Hauptstromquelle und Beleuchtungsanlagen)

Zu Absatz 1.3:

Erfolgt die Speisung des Bordnetzes auch durch Generatoren, die von Hauptantriebsanlagen angetrieben werden, muß nach einem Spannungsausfall durch unvorhergesehene Manöver oder Störeingriffe die Energieversorgung der für die Sicherheit von Fahrgästen, Besatzung, Schiff und Hauptantriebsanlage erforderlichen Anlagen innerhalb von 45 Sekunden von Bereitschaftsaggregaten selbsttätig übernommen werden. Auf dem Revier, bei hoher Verkehrsdichte, in schwierigen Gewässern und bei verminderter Sicht dürfen diese Verbraucher nur dann von einer solchen Generatoranlage versorgt werden, wenn sichergestellt ist, daß sie unabhängig von der momentanen Antriebsleistung und der Schubrichtung des Propellers mit ausreichender Leistung betrieben werden können.

(2) Zu Regel 42 (Notstromquelle auf Fahrgastschiffen)

## 1. Zu Absatz 2.4:

Zu den Einrichtungen gehören ferner:

- a) die Funkanlage gemäß Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88,
- b) Anlagen für Generalalarm, CO<sub>2</sub>-Alarm und die Mannschaftsrufanlage, sofern sie keine eigene unabhängige Stromquelle besitzen,
- c) die Navigationsgeräte,
- d) die Notbeleuchtung in den Räumen, in denen besondere Sicherheitseinrichtungen untergebracht sind.

## 2. Zu Absatz 3.1:

Das Kühlsystem der Antriebsmaschine muß von dem der übrigen Maschinenanlagen unabhängig sein.

## 3. Zu Absatz 4:

Die zeitweilige Notstromquelle muß außerdem die in Nummer 1 Buchstabe b bezeichneten Anlagen und den Alarm der automatischen Feuermeldeanlage speisen.

## 4. Zu Absatz 7:

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

## (3) Zu Regel 43 (Notstromquelle auf Frachtschiffen)

## 1. Zu Absatz 2.4:

Zu den Einrichtungen gehören ferner:

- a) die Funkanlage gemäß Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88,
- b) die der Schiffssicherheit dienenden Melde- und Anzeigeanlagen (wie Feuertürenanzeige, Schottenschließalarm),
- c) Anlagen für Generalalarm, CO<sub>2</sub>-Alarm und die Mannschaftsrufanlage, sofern sie keine eigene unabhängige Stromquelle besitzen,
- d) auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 5 000 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 besondere Sicherheitseinrichtungen untergebracht sind.

## 2. Absatz 2 Nr. 2 und 4 gilt entsprechend.

## 3. Zu Absatz 3.1.2:

Ist die Notstromquelle ein Generator, so muß sie bei Ausfall der elektrischen Versorgung durch die Hauptstromquelle selbsttätig anlaufen.

(4) Zu Regel 45 (Schutz gegen elektrischen Schlag, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs)

## 1. Zu Absatz 1.1.3:

Bei Gebrauch von Elektrogeräten in feuchten Räumen oder unter beengten Raumverhältnissen, bei denen mit großflächiger leitender Berührung gerechnet werden muß, darf auch bei Schutzisolierung die Betriebsspannung 250 V nicht überschreiten.

## 2. Zu Absatz 2:

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

## 3. Zu Absatz 3.3:

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 überprüfbar werden können. Für Isolationsmessungen muß ein Abklemmen der angeschlossenen Stromkreise möglich sein. Die Anschlußschrauben müssen aus Messing oder einem in gleicher Weise korrosionsbeständigen 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 Absatz 10:

Für Tankschiffe gilt:

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 Gas-schleusen 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 °C 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 °C 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 2,40 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.

§ 38

**(Zu Kapitel II-1 Teil E der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88)  
Zusätzliche Anforderung für zeitweise unbesetzte Maschinenräume**

Zu Regel 46 (Allgemeines)

Anlagen für unbesetzte Maschinenräume müssen zugelassen sein.

§ 39

**(Zu Kapitel II-2 Teil A der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88)  
Allgemeines**

(1) Zu Regel 3 (Begriffsbestimmungen)

1. Zu Absatz 2:

Die Abmessungen der Probekörper müssen der Prüfmethode zur Feststellung der Brandwiderstandsfähigkeit von Trennflächen des Typs „A“, „B“ und „F“ entsprechen (Anlage der Entschließung A. 754(18) vom 4. November 1993 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

2. Zu Absatz 3:

Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Brandwiderstandsfähigkeit von Trennflächen des Typs „A“, „B“ und „F“ entsprechen (Anlage der Entschließung A. 754(18) vom 4. November 1993 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

3. Zu Absatz 4:

Trennflächen vom Typ „B“ müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Brandwiderstandsfähigkeit von Trennflächen des Typs „A“, „B“ und „F“ entsprechen (Anlage der Entschließung A. 754(18) vom 4. November 1993 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

## 4. Zu Absatz 8:

Der Nachweis gilt als erbracht, wenn die Flächen oder Materialien aus zugelassenen, schwer entflammaren Werkstoffen bestehen, die den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Schwerentflammbarkeit von Beschichtungswerkstoffen auf Schotten, Decken und Verkleidungen sowie von Bodenbelägen entsprechen (Anlage der EntschlieÙung A. 653(16) vom 19. Oktober 1989 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

## 5. Zu Absatz 13:

Laderäume sind auch Tanks für andere flüssige Ladung.

## 6. Zu Absatz 22:

Wichtige Navigationseinrichtungen sind insbesondere Steuerstand, Kompaß- und Radaranlagen sowie Peilgeräte.

## 7. Zu Absatz 23.3:

Die Werkstoffe der Gardinen, Vorhänge und anderen hängenden Textilien müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Flammenwiderstandsfähigkeit senkrecht hängender Textilien entsprechen (Anlage der EntschlieÙung A. 471(XII) vom 19. November 1981 und berichtigende Anlage der EntschlieÙung A. 563(14) vom 20. November 1985 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

## 8. Zu Absatz 23.4:

Fußbodenbeläge müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Schwerentflammbarkeit von Beschichtungswerkstoffen auf Schotten, Decken und Verkleidungen sowie von Bodenbelägen entsprechen (Anlage der EntschlieÙung A. 653(16) vom 19. Oktober 1989 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

## 9. Zu Absatz 23.5:

Die freiliegenden Oberflächen müssen Regel II-2/3.8 des Übereinkommens von 1974/88 und § 39 Abs. 1 Nr. 4 dieser Verordnung entsprechen.

## 10. Zu Absatz 23.6:

Die Bezugstoffe und Füllungen von Polstermöbeln müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Entzündbarkeit von Polstermöbeln entsprechen (Anlage der EntschlieÙung A. 652(16) vom 19. Oktober 1989 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

## 11. „Hohe Oberflächentemperaturen“ sind Temperaturen über 220 °C.

## 12. „Schwer entflammbar“ sind Werkstoffe, Gewebe sowie Anstrichmittel, die die Ausbreitung eines Brandes verhindern oder in ausreichendem Maße einschränken können; diese Eigenschaft ist durch ein anerkanntes Prüfverfahren nachzuweisen. Die Werkstoffe, Gewebe und Anstrichmittel dürfen keine außergewöhnlichen Mengen von Rauch erzeugen. Dieses ist in Anlehnung an das Prüfverfahren nach ISO 56 59-2: 1993-07 nachzuweisen; bei Stoffen, die außergewöhnliche Mengen von giftigen Dämpfen oder Gasen erzeugen, kann die See-Berufsgenossenschaft eine ergänzende Toxizitäts-Prüfung nach einem anerkannten Prüfverfahren verlangen.

## (2) Zu Regel 4 (Feuerlöschpumpen, Feuerlöschleitungen, Anschlußstutzen und Schläuche)

## 1. Zu Absatz 2.2:

Zusätzlich vorhandene Feuerlöschpumpen müssen einen Volumendurchlaß von mindestens 25 Kubikmeter pro Stunde haben.

## 2. Zu Absatz 3.1.3:

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.

## 3. Zu Absatz 3.2:

Pumpen, die ständig oder gelegentlich der Ölförderung dienen, gelten nicht als Feuerlöschpumpen und dürfen keine Verbindungen zum Feuerlöschsystem haben.

## 4. Zu Absatz 3.3.3:

Bei Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 1 000 ist eine Ersatzeinrichtung zur Wasserversorgung nicht erforderlich.

## 5. Zu Absatz 4.2:

Bei Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 1 000 muß bei allen Anschlußstutzen ein Mindestdruck von 0,27 Newton je Quadratmillimeter, bei Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 1 000 ein solcher von 0,25 Newton je Quadratmillimeter gehalten werden.

## 6. Zu Absatz 5.1:

In Maschinenräumen der Gruppe A ist mindestens ein Anschlußstutzen mit Schlauch, Strahlrohr und Kuppelungsschlüssel vorzusehen.

## 7. Zu Absatz 5.3:

Dieser Absatz gilt auch für Frachtschiffe. Es braucht jedoch nur ein Anschlußstutzen vorhanden zu sein.

## 8. Zu Absatz 6.1:

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.

## 9. Zu Absatz 7.1:

Der Werkstoff für neubeschaffte Feuerlöschschläuche muß den jeweils neuesten deutschen Normen 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 Kuppelungsschlüssel) in Kästen oder Nischen aufbewahrt, so dürfen vorhandene Türen dazu nicht abschließbar sein.

## 10. Zu Absatz 7.4.1:

Für den nach Nummer 7 geforderten Anschlußstutzen ist ein zusätzlicher Schlauch mit Strahlrohr und Kuppelungsschlüssel vorzusehen.

11. Zu Absatz 7.4.2:

Absatz 7.4.1 findet entsprechende Anwendung.

12. Zu Absatz 8.4:

Alle Strahlrohre müssen DIN 14 365-1: 1991-02 und DIN 14 365-2: 1986-09 entsprechen und mit einer Mannschutzbrause ausgerüstet sein.

(3) Zu Regel 5 (Fest eingebaute Gasfeuerlöschsysteme)

1. Zu Absatz 1.13:

Die Räume für die Unterbringung der Flaschen oder Behälter für das Löschmittel dürfen für andere Zwecke nicht verwendet werden; bei kleinen Halon-Feuerlöschanlagen kann die See-Berufsgenossenschaft Ausnahmen zulassen. Diese Räume dürfen nicht vor dem vorderen Kollisionsschott und bei Anordnung über dem Kollisionsschott nur mittschiffs liegen. Der Zutritt zu diesen Räumen muß in jedem Fall vom freien Deck aus möglich sein; unter Deck liegende Räume müssen einen unmittelbaren Zugang über eine Treppe vom freien Deck aus haben. Türverbindungen zwischen Maschinen- oder Unterkunftsräumen und Räumen, in denen Gas für Feuerlöschsysteme gelagert ist, sind nicht zulässig.

2. Zu Absatz 2.1:

Bei Lukenabdeckungen mit systembedingten Spalten, die nicht vollständig verschlossen werden können, kann die See-Berufsgenossenschaft die Menge des verfügbaren Kohlendioxids entsprechend heraufsetzen.

3. Zu Absatz 3:

In Halon-Feuerlöschsystemen darf nur Halon 1301 verwendet werden. Neue Halon-Feuerlöschsysteme dürfen nicht mehr eingebaut werden. Die See-Berufsgenossenschaft kann im Benehmen mit dem Umweltbundesamt auf Antrag befristete Ausnahmen zulassen, wenn das Halon bei der Brandbekämpfung zum Schutz von Leben und Gesundheit des Menschen zwingend erforderlich ist.

4. Zu Absatz 4:

Dampf-Feuerlöschsysteme sind nicht zulässig.

(4) Zu Regel 6 (Feuerlöscher)

1. Die nachfolgenden Zusatzvorschriften gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, für tragbare und fahrbare Feuerlöscher.

2. Für die Bekämpfung von den nach Brandklassen unterteilten Bränden sind Feuerlöscher mit den in der nachfolgenden Tabelle jeweils aufgeführten Löschmittel zu verwenden:

Brand-klasse	Art des brennbaren 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

Brand-klasse	Art des brennbaren Stoffes	Löschmittel
C	Gase (wie Acetylen, Propan)	ABC-Pulver BC-Pulver Kohlendioxid (Kohlensäure)
D	Metalle (wie Aluminiumstaub, Elektron, Magnesium)	D-Pulver

Wasserslöscher und chemische Schaumlöscher dürfen nicht vorgesehen sein.

3. Zu Absatz 1.2:

Pulverlöscher müssen mindestens 6 Kilogramm, Kohlendioxidlöscher mindestens 5 Kilogramm und Schaumlöscher mindestens 9 Liter Inhalt haben.

4. Zu Absatz 2:

Schiffe müssen Ersatzfüllungen und -treibmittel mitführen, deren Menge sich nach folgender Tabelle bestimmt, 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 Feuerlöscher müssen neu gefüllt werden. Für Feuerlöscher, die an Bord nicht nachgefüllt werden können, muß eine den Ersatzfüllungen entsprechende Anzahl Reservelöscher mitgeführt werden.

5. Zu Absatz 5:

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 Geltungsdauer von 2 Jahren.

6. Zu Absatz 6:

Feuerlöscher müssen an gut sichtbaren und im Brandfall jederzeit schnell und leicht erreichbaren Stellen einsatzbereit untergebracht und so angeordnet sein, daß sie durch Witterungseinflüsse, Vibrationen oder andere äußere Einwirkungen in ihrer Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden. Tragbare Feuerlöscher sind zu plombieren, um eine eventuelle unbefugte Benutzung kenntlich zu machen.

## 7. Zu Absatz 7:

In Unterkunftsräumen dürfen keine Kohlendioxid-Löscher 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 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 °C 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. Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 1 000 müssen mindestens 5 tragbare Feuerlöscher mitführen.

## (5) Zu Regel 7 (Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen)

## 1. Zu Absatz 2:

Dieser Absatz und die Zusatzvorschrift zu Absatz 2.3 finden auch auf Räume Anwendung, in denen sich Hilfsmaschinen mit Verbrennungskraftmaschinen von weniger als 375 Kilowatt Leistung befinden; die Vorhaltung tragbarer Schaumlösch-Einheiten und fahrbarer Schaumlöcher oder gleichwertiger Feuerlöscher ist nicht erforderlich.

## 2. Zu Absatz 2.3:

In Räumen mit Verbrennungskraftmaschinen 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:  
4 Feuerlöscher
  - und je angefangene weitere 1 500 Kilowatt:  
1 zusätzlicher Feuerlöscher.

In Maschinenräumen, in denen sich nur Verbrennungskraftmaschinen für andere Zwecke als den Hauptantrieb befinden, darf die nach vorstehender Tabelle ermittelte Anzahl von tragbaren Feuerlöschern um einen Feuerlöscher verringert werden;

- b) sind in Maschinenräumen Hilfskessel von untergeordneter Bedeutung oder Heizungskessel aufgestellt, so muß mindestens 1 zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein.

## 3. Zu Absatz 3:

In Räumen mit Dampfturbinen oder gekapselten Dampfmaschinen für andere Zwecke als den Hauptantrieb, deren Gesamtleistung weniger als 375 Kilowatt beträgt, muß wenigstens 1 tragbarer Feuerlöscher

vorhanden sein; er braucht nicht zusätzlich gefordert zu werden, wenn bereits ein nach Absatz 2.3 vorgeschriebener Feuerlöscher vorhanden ist.

## (6) Zu Regel 11 (Besondere Vorkehrungen in Maschinenräumen)

## 1. Zu den Absätzen 4.5 und 5:

Diese Vorschriften gelten auch für Schmieröl-Betriebspumpen, Wärmeträgeröl-Betriebspumpen und 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 Verbrennungskraftmaschinen 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.

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

## Zu Absatz 2.4:

Die Berieselungsdüsen müssen in Tätigkeit treten bei einer Temperatur von

- 68 °C in Räumen, die an eine Klimaanlage angeschlossen sind,
- 79 °C in Räumen, die nicht an eine Klimaanlage angeschlossen sind,
- 141 °C in Trockenräumen und Küchen.

Abweichungen von  $\pm 5$  °C sind zulässig.

## (8) Zu Regel 15 (Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle)

## Zu Absatz 1.3:

Dieser Absatz ist nicht anzuwenden. 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.

## (9) Zu Regel 16 (Lüftungssysteme auf Schiffen, die keine Fahrgastschiffe mit mehr als 36 Fahrgästen sind)

## 1. Zu Absatz 1:

Alle Teile der Lüftungssysteme müssen aus nicht-brennbarem Werkstoff bestehen.

## 2. Zu Absatz 7:

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

## 3. Zu Absatz 9:

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

Durchmesser in Millimeter oder flächengleicher Querschnitt	Dicke der Verschlus- einrichtungen 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 Bedienelemente müssen leicht zugänglich sowie augenfällig und dauerhaft gekennzeichnet sein und anzeigen, ob der Verschuß geöffnet oder geschlossen ist.

#### 4. Zu Absatz 10:

Abgesehen von Lade- und Maschinenraumlüftern müssen Lüfter mit Kraftantrieb von 2 möglichst weit auseinanderliegenden Schaltstellen aus abgestellt werden können, soweit sie Räume versorgen, in denen eine Brandgefahr besteht.

#### (10) Zu Regel 17 (Brandschutzausrüstung)

##### 1. Zu Absatz 1.1:

Jede persönliche Ausrüstung ist zu ergänzen durch:

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

Das Anschlußkabel einer Bohrmaschine oder Winkelschleifmaschine muß mindestens 10 Meter lang sein. Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 4 000 braucht nur 1 Bohrmaschine oder Winkelschleifmaschine, auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 4 000 und mehr sowie auf Fahrgastschiffen brauchen nicht mehr als 2 mitgeführt zu werden. Die nach Absatz 1.1.1 vorgeschriebene Schutzkleidung (Hitzeschutzanzug) muß zugelassen sein. Die nach Absatz 1.1.5 vorgeschriebene Axt muß einen hochspannungsisolierten Handgriff haben.

##### 2. Zu Absatz 1.2:

Als Atemschutzgeräte dürfen nur Preßluftatmer verwendet werden.

##### 3. Zu Absatz 1.2.2:

Für jeden Preßluftatmer sind einsatzbereite Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamtluftmenge von mindestens 9 600 Liter mitzuführen. Mit Ausnahme von Tank- und Ro-Ro-Schiffen müssen Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 1 000, die den Bereich der Kleinen Fahrt nicht überschreiten, für jeden Preßluftatmer Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamtluftmenge 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 Gesamtluftmenge von mindestens 6 400 Liter mitfüh-

ren. Für jeden Preßluftatmer der nach Regel 17.3.1.1 zusätzlich für senkrechte Hauptbrandabschnitte auf Fahrgastschiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, vorgeschriebenen Brandschutzausrüstung sind mindestens 2 vollständige Reservefüllungen entsprechend Regel 17.1.2.2 vorzusehen. Bei Ausrüstung mit einem geeigneten Atemluft-Kompressor kann die See-Berufsgenossenschaft einer der Leistung des Kompressors entsprechenden Verringerung der mitzuführenden Reserve-Druckluftflaschen zustimmen.

##### 4. Zu Absatz 3:

Frachtschiffe, mit Ausnahme von Tankschiffen, mit einer Bruttoreumzahl von 4 000 und mehr haben zusätzlich ein drittes unabhängiges Atemschutzgerät mit Handschuhen nach Absatz 1.1.2 und einen Helm nach Absatz 1.1.3 mitzuführen; für das dritte Atemschutzgerät ist eine Rettungsleine nicht erforderlich.

##### 5. Zu Absatz 4:

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

#### (11) Zu Regel 18 (Verschiedenes)

##### 1. Zu Absatz 1.1:

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

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

##### 3. Schränke und andere Behälter für Reinigungsmittel und Arbeitskleidung müssen nichtbrennbar sein.

##### 4. Die Werkstoffe der Gardinen und Vorhänge müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Flammenwiderstandsfähigkeit senkrecht hängender Textilien entsprechen (Anlage der Entschliebung A. 471(XII) vom 19. November 1981 und berichtigende Anlage der Entschliebung A. 563(14) vom 20. November 1985 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

##### 5. Zu Absatz 3:

Elektrische Heizkörper müssen durch ein Gehäuse oder eine Verkleidung so abgedeckt werden, 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.

##### 6. Zu Absatz 5:

Papierkörbe müssen so gebaut sein, daß das Heraus-schlagen von Flammen sicher verhindert wird.

##### 7. Zu Absatz 7:

1. In den Farbenräumen und Räumen für entzündbare Flüssigkeiten ist eine Feuerlöscheinrichtung vorzusehen, die es der Besatzung ermöglicht, einen Brand ohne Betreten des Raumes zu löschen.

2. In Räumen mit einer Deckfläche von 4 Quadratmeter und mehr und in Räumen mit einem Zugang zu den Unterkunftsräumen muß eines der folgenden Feuerlöschsysteme fest eingebaut sein:
  - a) 1 CO<sub>2</sub>-Feuerlöschsystem mit einem Löschmittelvorrat für eine Konzentration des entspannten Gases von mindestens 40 Prozent, bezogen auf das Bruttoraumvolumen, oder
  - b) 1 Trockenpulver-Feuerlöschsystem mit einem Löschmittelvorrat, der einer Masse von 0,50 Kilogramm pro Kubikmeter Bruttoraumvolumen entspricht, oder
  - c) 1 Wassersprüh- oder Berieselungsfeuerlöschsystem mit einer gleichmäßigen Wasserverteilung von mindestens 5 Liter/Quadratmeter und Minute, bezogen auf die Grundfläche des Raumes.
3. Wassersprüh-Feuerlöschsysteme können an die Feuerlöschleitung des Schiffes angeschlossen sein.
4. Andere als die vorstehend aufgeführten Feuerlöschsysteme können auf Antrag anerkannt werden.
5. Für Räume mit einer Deckfläche von weniger als 4 Quadratmeter, die keinen Zugang zu Unterkunftsräumen haben, können tragbare CO<sub>2</sub>-Feuerlöscher anerkannt werden, deren Löschmittelvorrat der Nummer 2 Buchstabe a entspricht und deren Inhalt in dem Raum durch Einlaßöffnung in den Begrenzungen des Raumes eingegeben werden kann. Der vorgeschriebene tragbare Feuerlöscher muß in unmittelbarer Nähe der Einlaßöffnung angeordnet sein. Alternativ kann für diesen Zweck eine Einlaßöffnung oder ein Schlauchanschluß vorgesehen sein, um die Verwendung von Wasser aus der Feuerlöschleitung zu ermöglichen.

(12) Zu Regel 20 (Brandschutzpläne und Brandabwehrübungen)

Zu Absatz 20.1:

In den Brandschutzplänen sind die graphischen Symbole der Entschließung A. 654(16) vom 20. November 1989 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation zu verwenden.

(13) Zu Regel 21 (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 Schifftagebuch einzutragen; jeder Mangel und seine Beseitigung sind ausdrücklich zu vermerken.
2. Halbjährlich sind die Brandschutzausrüstung (Regel 17, § 39 Abs. 10), die persönliche Schutzausrüstung (Regel 54.2.6) und insbesondere die nachfolgenden Feuerlöscheinrichtungen zu prüfen:
  - a) die Schließvorrichtungen für Türen in Trennflächen vom Typ „A“ (Regel 30, § 40 Abs. 5),
  - b) die Feuerlöschpumpen, das Feuerlöschnetz, die Anschlußstutzen und die Feuerlöschschläuche nebst Zubehör (Regel 4, § 39 Abs. 2),
  - c) die tragbaren Feuerlöscher (Regel 6, § 39 Abs. 4),
  - d) die fahrbaren Feuerlöscher und die tragbaren Schaumlösch-Einheiten (Regeln 6 und 7, § 39 Abs. 4 und 5),

- e) fest eingebaute Gasfeuerlöschsysteme (Regel 5, § 39 Abs. 3),
  - f) fest eingebaute Schwerschäum-Feuerlöschsysteme in Maschinenräumen (Regel 8),
  - g) fest eingebaute Leichtschäum-Feuerlöschsysteme in Maschinenräumen (Regel 9),
  - h) fest eingebaute Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme in Maschinenräumen (Regel 10),
  - i) selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Regel 12, § 39 Abs. 7),
  - j) fest eingebaute Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Regeln 13 und 14),
  - k) die handbetätigten Feuermelder (Regel 40, § 40 Abs. 12),
  - l) fest eingebaute Deckschaumsysteme (Regel 61),
  - m) Inertgassysteme (Regel 62, § 42 Abs. 5).
3. Monatlich sind zu prüfen:
- a) die Brandklappen in Trennflächen vom Typ „A“ (Regeln 16 und 32),
  - b) die Verschlusseinrichtungen der Lüftungssysteme (Regel 16, § 39 Abs. 9, § 40 Abs. 7).

4. Gasfeuerlöschsysteme, Schaumfeuerlöschsysteme, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme sind alle 2 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 Schifftagebuch 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 Feuerlöschsysteme befinden, müssen deutlich erkennbar durch graphische Symbole der Normen der Reihe DIN 87 903: 1996-04 gekennzeichnet sein. Sie müssen jederzeit schnell und leicht erreicht werden können.

(14) Besondere Anforderungen an Feuerlöscheinrichtungen und Löschmittel

1. Fest eingebaute Gasfeuerlöschsysteme, Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme und Rauchmeldesysteme müssen zugelassen sein.
2. Löschmittel mit Ausnahme von Wasser müssen den deutschen Normen entsprechen; Schaummittel für fest eingebaute Schaumfeuerlöschsysteme und tragbare Schaumlösch-Einheiten müssen zugelassen sein.

#### § 40

#### **(Zu Kapitel II-2 Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Brandschutzmaßnahmen für Fahrgastschiffe**

(1) Zu Regel 24 (Senkrechte Hauptbrandabschnitte und waagerechte Brandabschnitte)

Zu Absatz 3:

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

(2) Zu Regel 25 (Schotte innerhalb eines senkrechten Hauptbrandabschnitts)

Zu Absatz 2.2:

Gangschotte und Decken müssen Trennflächen vom Typ „B“ sein; Türen und Türrahmen müssen Regel 31 Abs. 1 einschließlich der Zusatzvorschrift (Absatz 6) entsprechen.

(3) Zu Regel 28 (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 Schiffsseite oder der gleichen Schiffsseite außerhalb dieses Bereichs vorhanden sein, soweit dies möglich ist. Bei Fahrgastschiffen, deren Kiel nach dem 1. Januar 1987 gelegt wird, müssen Innentreppen in Schiffslängsrichtung angeordnet sein; davon ausgenommen sind Treppen zu Räumen, die auf See nur selten begangen werden. Bei einem nach ausländischen Sicherheitsvorschriften gebauten und zugelassenen Fahrgastschiff, welches das Recht zur Führung der Bundesflagge erwirbt, ist ein nachträglicher Umbau nicht erforderlich.

2. Zu Absatz 1.6:

Der unmittelbare Zugang zum offenen Deck muß durch Trennflächen vom Typ A-O gesichert sein, soweit nicht nach den Regeln 26 und 27 ein höherer Standard vorgeschrieben ist.

3. Zu Absatz 1.10:

Die Leitmarkierungen und ihre Anbringung müssen den Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über ein bodennahe Sicherheitsleitsystem entsprechen (Anlage der Entschließung A. 752(18)). Werden langnachleuchtende Produkte verwendet, so müssen diese den in DIN 67 510-4: 1993-11 wiedergegebenen Anforderungen entsprechen; ihre Prüfung ist durch ein Zeugnis einer anerkannten Stelle nachzuweisen. Die Anbringung und Ausführung ist von der See-Berufsgenossenschaft an Bord abnehmen zu lassen, dabei sind Messungen nach DIN 67 510-2: 1992-01 vorzunehmen.

4. Zu Absatz 3.1:

Alle Türen müssen selbstschließend sein.

5. Zu Absatz 3.1.1.1:

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 29 (Schutz der Treppen und Aufzüge in Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen)

Zu Absatz 3:

Aufzugsschächte müssen aus Trennflächen von Typ A-O bestehen, soweit nicht nach den Tabellen in den Regeln 26 und 27 ein höherer Standard vorgeschrieben ist. Türen

müssen selbstschließend sein. Die Verschlussvorrichtungen und ihre Anschläge müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

(5) Zu Regel 30 (Öffnungen in den Trennflächen vom Typ „A“)

Zu Absatz 2:

Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „A“ müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Brandwiderstandsfähigkeit von Trennflächen des Typs „A“, „B“ und „F“ entsprechen (Anlage der Entschließung A. 754(18) vom 4. November 1993 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

(6) Zu Regel 31 (Öffnungen in den Trennflächen vom Typ „B“)

Zu Absatz 1:

Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „B“ müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Brandwiderstandsfähigkeit von Trennflächen des Typs „A“, „B“ und „F“ entsprechen (Anlage der Entschließung A. 754(18) vom 4. November 1993 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation). Lüftungsverschlüsse müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen. Türen in Treppenschächten dürfen keine Lüftungseinrichtungen haben.

(7) Zu Regel 32 (Lüftungssysteme)

1. Zu Absatz 1.1:

Es gelten auch die Zusatzvorschriften des § 39 Abs. 9 Nr. 2 und 3.

2. Zu Absatz 1.4:

Alle Teile der Lüftungssysteme müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.

3. Zu Absatz 1.4.3:

Dieser Absatz ist nicht anzuwenden.

4. Zu Absatz 1.6:

Lüfter mit Kraftantrieb für die außerhalb der Maschinenräume gelegenen Kontrollstationen müssen wahlweise von 2 möglichst weit auseinanderliegenden Schaltstellen aus abgestellt werden können, von denen sich eine außerhalb der betreffenden Räume befinden muß.

(8) Zu Regel 33 (Eckige und runde Fenster)

1. Zu Absatz 2:

Fenster von Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen müssen hinsichtlich ihrer Abmessungen mindestens den in DIN ISO 1751: 1980-08 oder DIN ISO 3903: 1980-09 wiedergegebenen Anforderungen entsprechen. Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, daß ein Teil dieser Fenster als Notausstieg verwendet werden kann. Fenster, die nur mit einem Schlüssel zu öffnen sind, gelten als Festfenster.

2. Zu Absatz 3:

Die Schiffsfenster müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Brandwiderstandsfähigkeit von Trennflächen des Typs „A“, „B“ und „F“ einschließlich des Wasserstrahltests entsprechen (Anlage der Entschließung A. 754(18) vom 4. November 1993 einschließlich Anhang A.I (Fenster der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation)).

(9) Zu Regel 34 (Beschränkte Verwendung brennbarer Werkstoffe)

1. Zu Absatz 1:

Sämtliche Isolierungen müssen nichtbrennbar und zugelassen sein. Die See-Berufsgenossenschaft kann, außer für Trennflächen vom Typ „A“ und „B“, schwer entflammbare Isolierungen in Lade-, Post- und Gepäckräumen sowie in Wirtschaftskühlräumen zulassen, wenn Unterkonstruktionen nichtbrennbar sind und der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist.

2. Zu Absatz 3:

Die Flächen müssen Regel II-2/3.8 des Übereinkommens von 1974/88 und § 39 Abs. 1 Nr. 4 dieser Verordnung entsprechen. Die Unterkonstruktionen sind durch schaumschichtbildende Anstrichmittel oder durch gleichwertige andere Maßnahmen schwer entflammbar zu machen.

3. Zu Absatz 5:

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen müssen Furniere, Beschichtungsmaterialien und ähnliche Stoffe Regel II-2/3.8 des Übereinkommens von 1974/88 und § 39 Abs. 1 Nr. 4 dieser Verordnung entsprechen. Dieses gilt nicht für bewegliches Inventar.

4. Zu Absatz 7:

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen müssen Anstrichmittel und ähnliche Stoffe Regel II-2/3.8 des Übereinkommens von 1974/88 und § 39 Abs. 1 Nr. 4 dieser Verordnung entsprechen. Dieses gilt nicht für bewegliches Inventar.

5. Zu Absatz 8:

Unterste Decksbeläge müssen den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Entzündbarkeit unterster Decksbeläge entsprechen (Anlage der Entschliebung A. 687(17) vom 6. November 1991 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

(10) Zu Regel 35 (Einzelheiten der Bauart)

1. Zu Absatz 1.1:

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 °C, 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 bei Fahrgastschiffen mit mehr als 36 Fahrgästen der Gruppe 14 der Regel 26.2.2 und bei Fahrgastschiffen mit nicht mehr als 36 Fahrgästen der Gruppe 9 der Regel 27.2.2 zuzuordnen. Die Trennflächen müssen gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen ausreichend belüftet und beleuchtbar sein.

(11) Zu Regel 39 (Fest eingebaute Feuerlöschsysteme in Laderäumen)

Zu Absatz 2:

Laderäume der Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 1000 sind durch ein Kohlendioxid-Feuerlöschsystem oder ein anderes gleichwertiges Feuerlöschsystem zu schützen, das fest eingebaut sein muß.

(12) Zu Regel 40 (Feuerronden, Feuermelde-, Feueranzeige- und Rundspruchsysteme)

Zu Absatz 1:

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

(13) Zu Regel 41 (Besondere Vorschriften für Schiffe, die gefährliche Güter befördern)

Es gelten auch die Zusatzvorschriften (§ 41 Abs. 8) zu Regel 54.

(14) Zu Regel 41-2 (Vorschriften für die vor dem 1. Oktober 1994 gebaute Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern)

1. Zu Absatz 1.5:

Alle Strahlrohre müssen DIN 14 365-1: 1991-02 und DIN 14 365-2: 1986-09 entsprechen und mit einer Mannschutzbrause ausgerüstet sein.

2. Zu Absatz 4.3:

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

3. Zu Absatz 4.7:

Die Leitmarkierungen und ihre Anbringung müssen den in den Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über ein bodennahes Sicherheitsleitsystem entsprechen (Anlage der Entschliebung A. 752(18)). Werden langnachleuchtende Produkte verwendet, so müssen diese den in DIN 67 510-4: 1993-11 wiedergegebenen Anforderungen entsprechen; ihre Prüfung ist durch ein Zeugnis einer anerkannten Stelle nachzuweisen. Die Anbringung und Ausrüstung ist von der See-Berufsgenossenschaft an Bord abnehmen zu lassen, dabei sind Messungen nach DIN 67 510-2: 1992-01 vorzunehmen.

§ 41

**(Zu Kapitel II-2 Teil C der Anlage  
zum Übereinkommen von 1974/88)  
Brandschutzmaßnahmen für Frachtschiffe**

(1) Zu Regel 45 (Fluchtwege)

1. Von den freien Decks aus, zu denen Fluchtwege führen, muß das Einbootungsdeck sicher erreicht werden können.
2. Liegt ein Fluchtweg im Bereich der Unterkunfts- und Wirtschaftsräume oder in einem Maschinenraum der Gruppe A 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 gleichen Schiffseite außer-

halb dieses Bereichs vorhanden sein, soweit dies möglich ist. Bei Frachtschiffen, deren Kiel nach dem 1. Januar 1987 gelegt wird, müssen Innentreppen in Schiffs-längsrichtung angeordnet sein; davon ausgenommen sind Treppen zu Räumen, die auf See nur selten begangen werden. Bei einem nach ausländischen Sicherheitsvorschriften gebauten und zugelassenen Frachtschiff, welches das Recht zur Führung der Bundesflagge erwirbt, ist ein nachträglicher Umbau nicht erforderlich.

3. Zu Absatz 1.5:

Die lichte Breite der Treppen darf 0,60 Meter nicht unterschreiten.

4. Zu Absatz 3.1:

Mindestens eine Leitergruppe muß mit einem stählernen Schacht umkleidet und unmittelbar vom Flurboden aus oder über eine kurze Treppe 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 freie Deck sicher erreicht werden kann.

(2) Zu Regel 46 (Schutz der Treppen und Aufzugschächte in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen)

Zu Absatz 1:

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

(3) Zu Regel 47 (Türen in feuerfesten Trennflächen)

1. Zu Absatz 1:

Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ „A“ oder „B“ müssen zugelassen sein und den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Brandwiderstandsfähigkeit von Trennflächen des Typs „A“, „B“ und „F“ entsprechen (Anlage der Entschließung A. 754(18) vom 4. November 1993 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation). Sind vorgeschriebene Trennflächen durch Trennflächen eines höheren Standards ersetzt, so brauchen die Türen nur der vorgeschriebenen Trennfläche zu entsprechen.

2. Zu Absatz 3:

Lüftungsverschlüsse müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen. Türen in Treppenschächten dürfen keine Lüftungseinrichtungen haben.

(4) Zu Regel 49 (Beschränkte Verwendung brennbarer Werkstoffe)

1. Zu Absatz 1:

Die Flächen müssen Regel II-2/3.8 des Übereinkommens von 1974/88 und § 39 Abs. 1 Nr. 4 dieser Verordnung entsprechen. Die Unterkonstruktionen sind durch schaum-schichtbildende Anstrichmittel oder durch gleichwertige andere Maßnahmen schwer entflammbar zu machen.

2. Zu Absatz 2:

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen müssen Anstrichmittel

und ähnliche Stoffe Regel II-2/3.8 des Übereinkommens von 1974/88 und § 39 Abs. 1 Nr. 4 dieser Verordnung entsprechen. Dieses gilt nicht für bewegliches Inventar.

3. Zu Absatz 3:

Unterste Decksbeläge müssen den Anforderungen der Prüfmethode zur Feststellung der Entzündbarkeit unterster Decksbeläge entsprechen (Anlage der Entschließung A. 687(17) vom 6. November 1991 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation).

(5) Zu Regel 50 (Einzelheiten der Bauart)

1. Alle eckigen und runden Schiffsfenster in Schotten, die Unterkunfts- und Wirtschaftsräume sowie Kontrollstationen nach außen abschließen, müssen hinsichtlich ihrer Abmessungen mindestens den in DIN ISO 1751: 1980-08 oder DIN ISO 3903: 1980-09 wiedergegebenen Anforderungen 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 ein Teil dieser Fenster als Notausstieg verwendet werden kann. Fenster, die nur mit einem Schlüssel zu öffnen sind, gelten als Festfenster.

2. Zu Absatz 3.1:

Sämtliche Isolierungen müssen nichtbrennbar und zugelassen sein. Die See-Berufsgenossenschaft kann, außer für Trennflächen vom Typ „A“ oder „B“ schwer entflammbare Isolierungen in Laderäumen und Wirtschaftskühlräumen zulassen, wenn Unterkonstruktionen nichtbrennbar sind und der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist.

3. Räume, in denen entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 °C, 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 bei Frachtschiffen der Gruppe 9 der Regel 44.2.2 und bei Tankschiffen der Gruppe 9 der Regel 58.2.2 zuzuordnen. Die Trennflächen müssen gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen ausreichend belüftet und beleuchtbar sein.

4. Zu Absatz 3.2:

In Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen müssen Furniere, Beschichtungsmaterialien und ähnliche Stoffe Regel II-2/3.8 des Übereinkommens von 1974/88 und § 39 Abs. 1 Nr. 4 dieser Verordnung entsprechen. Dieses gilt nicht für bewegliches Inventar.

5. Zu Absatz 3.4:

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.

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

(6) Zu Regel 53 (Brandschutzvorkehrungen in Laderäumen)

1. Zu Absatz 2.3.1:

Gasmeßgeräte müssen zugelassen sein.

2. Zu Absatz 3:

Es gilt auch die Zusatzvorschrift zu Absatz 2.3.1.

(7) Zu Regel 54 (Besondere Vorschriften für Schiffe, die gefährliche Güter befördern)

1. Zu Absatz 2.2:

Die Kabeldurchführungen in den Schotten und Decks müssen zugelassen sein.

2. Zu Absatz 2.5:

In Laderäumen, die für die Beförderung von entzündbaren oder giftigen Flüssigkeiten vorgesehen sind, ist ein fest eingebautes Bilgen-Lenzsystem vorzusehen, das vom Lenzsystem des Maschinenraums unabhängig oder getrennt und außerhalb des Maschinenraums angeordnet ist. Handelt es sich bei dem Bilgen-Lenzsystem für die Laderäume um ein zusätzliches System zu dem Lenzsystem, das an die Pumpen im Maschinenraum angeschlossen ist, so muß es für eine Fördermenge von wenigstens 10 m<sup>3</sup>/h, jedoch nicht mehr als 25 m<sup>3</sup>/h je angeschlossenen Laderaum ausgelegt sein. Die Lenzleitung zum Maschinenraum muß bei Beförderung entzündbarer oder giftiger Flüssigkeiten am Maschinenraumschott durch Blindflanschen oder ein geschlossenes verschließbares Ventil abgetrennt sein. Befindet sich das vom Maschinenraum unabhängige Bilgen-Lenzsystem in einem geschlossenen Raum, so muß dieser mit einem getrennten Lüftungssystem versehen sein, das wenigstens einen sechsfachen Luftwechsel je Stunde ermöglicht; die elektrische Einrichtung muß für diesen Betriebszweck geeignet sein.

3. Zu Absatz 2.6.1:

Bei der Auswahl der Schutzanzüge sind die Gefährlichkeit der Chemikalien in Abhängigkeit von der Klasse und der flüssige oder gasförmige Zustand zu berücksichtigen.

4. Zu Absatz 2.6.2:

Als Atemschutzgeräte dürfen nur Preßluftatmer verwendet werden. Für jeden Preßluftatmer sind einsatzbereite Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamtluftmenge von mindestens 6 000 Liter mitzuführen.

5. Zu Absatz 3:

In dieser Bescheinigung ist hinsichtlich Bauart und Ausrüstung der Umfang der Übereinstimmung des gesamten Schiffes oder einzelner Laderäume mit den Vorschriften dieser Regel anzugeben. Die Bescheinigung wird von der See-Berufsgenossenschaft ausgestellt; auf Antrag kann sie auch für Schiffe, deren Kiel vor dem 1. September 1984 gelegt worden ist, ausgestellt werden, wenn diese Schiffe entsprechend nachgerüstet worden sind. Diese Bescheinigung ist ständig an Bord mitzuführen.

## § 42

### (Zu Kapitel II-2 Teil D der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Brandschutzmaßnahmen für Tankschiffe

(1) Zu Regel 55 (Anwendung)

1. Die Zusatzvorschriften zu den Regeln 45, 46, 47, 49 und 50 (§ 41 Abs. 1 bis 5) finden auch auf Tankschiffe Anwendung.

2. Zu Absatz 2:

Die See-Berufsgenossenschaft kann die Anforderungen an zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen im Einzelfall festlegen.

(2) Zu Regel 57 (Bauausführung, Schotte in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen und Einzelheiten der Bauart)

Im Ladetankdeckbereich kann die See-Berufsgenossenschaft schwer entflammable Isolierungen zulassen, wenn Unterkonstruktionen nichtbrennbar sind und der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist oder andere Vorkehrungen eine gleichwertige Sicherheit geben.

(3) Zu Regel 59 (Be- und Entlüften, Spülen, Gasfreimachen und Lüftung)

1. Die für das Be- und Entlüften, Spülen oder Gasfreimachen von Ladetanks vorgeschriebenen Sicherungseinrichtungen müssen mindestens den internationalen Standards für Konstruktion, Prüfung und Anordnung von Sicherungseinrichtungen zur Verhinderung des Durchgangs von Flammen in Ladetanks von Öltankschiffen entsprechen. Sicherungseinrichtungen, für die eine Zulassung nicht vorgeschrieben ist, können auf Antrag des Herstellers eine Zulassung erhalten.

2. Peil- und Ullageöffnungen dürfen nicht zum Druckausgleich benutzt werden. Sie müssen mit selbsttätig und dichtschießenden Deckeln versehen sein. In diesen Öffnungen sind Flammendurchschlagsicherungen unzulässig.

3. Zu Absatz 4.4.1:

Geräte zur Messung von Sauerstoff und entzündbaren Dampfkonzentrationen müssen zugelassen sein.

(4) Zu Regel 60 (Schutz der Ladetanks)

1. Im Bereich der Anschlüsse von Rohrleitungen und Schläuchen müssen Leckwannen zum Auffangen von Ladungsresten, die in Ladeleitungen und -schläuchen verblieben sind, vorgesehen sein.

2. Ladeschläuche und Tankwaschschläuche müssen in ganzer Länge und an den Kupplungen mit Einrichtungen zur Ableitung elektrostatischer Aufladungen versehen sein.

(5) Zu Regel 62 (Inertgassysteme)

Zu Absatz 17:

Gasmeßgeräte müssen zugelassen sein.

(6) Zu Regel 63 (Ladepumpenräume)

1. Ladepumpen einschließlich Restepumpen müssen von einer Stelle oberhalb des Ladetankdecks durch Notstoppeinrichtungen abgestellt werden können.

2. Bei Tankschiffen mit einer Ladetankdecklänge von 150 Meter und mehr muß eine weitere Notstoppauslösung für die Pumpen vorgesehen sein. Diese muß in der Ladekontrollstation mit der zentralen Überwachungseinrichtung für den Lade- und Löschbetrieb oder, wenn eine solche nicht vorhanden ist, im Bereich der Anschlußstelle der Ladeleitungen angeordnet sein.
3. Auf Tankschiffen, bei denen von der zentralen Überwachungseinrichtung aus die Absperreinrichtungen der Lade- und Löschanlage nicht zentral gesteuert werden können, müssen Einrichtungen vorhanden sein, durch die eine sichere Verständigung zwischen den Schaltstellen und der Überwachungseinrichtung gewährleistet ist.

#### § 43

##### (Zu Kapitel III Teile A und B der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Allgemeines, Vorschriften für Schiffe

###### (1) Zu Regel 1.5 (Anwendung)

Auf vor dem 1. Juli 1986 gebaute Schiffe finden, ungeachtet Regel 1.5, die Regeln 7.3, 26.3.1, 27.3, 28.1, 30.2.7 und 41.8.30 mit folgender Maßgabe Anwendung:

###### 1. Zu Regel 7.3 (Eintauchanzüge)

Fahrgast- und Frachtschiffe, die mit Bereitschaftsbooten ausgerüstet sind, müssen für jede Person, die als Besatzung des Bereitschaftsbootes vorgesehen ist, einen Überlebensanzug mitführen. Dies gilt nicht für Schiffe, auf denen die nach Satz 1 erforderliche Anzahl von Anzügen bereits nach den Regeln 21.4.2 oder 27.3.2 mitgeführt werden.

###### 2. Zu Regel 27.3 (Eintauchanzüge und Wärmeschutzmittel)

Frachtschiffe, die mit offenen Rettungsbooten ausgerüstet sind oder eine Ausrüstung nach Regel 26.1.3 mitführen, müssen mindestens einen Überlebensanzug für jede an Bord befindliche Person mitführen. Frachtschiffe, die mit vollständig geschlossenen Rettungsbooten ausgerüstet sind, müssen für jedes an Bord befindliche Rettungsboot mindestens 3 Überlebensanzüge mitführen.

###### 3. Zu Regel 28.1

Die Vorschrift findet auf Frachtschiffe Anwendung, deren Kiel nach dem 1. Oktober 1984 gelegt wurde.

###### (2) Zu Regel 11 Abs. 7 (Musterungs- und Einbootungsvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge)

Jedes Schiff soll mit einem Netz ausgerüstet sein, das zur Rettung Schiffbrüchiger geeignet ist.

###### (3) Zu Regel 13 Abs. 6 (Aufstellung der Überlebensfahrzeuge)

Die zum Aussetzen über Bord zu werfenden Rettungsflöße müssen so aufgestellt sein, daß sie sicher, schnell und gefahrlos von einem Besatzungsmitglied zu Wasser gebracht werden können.

###### (4) Zu Regel 18 Abs. 4.3 (Ausbildung und Übungen für das Verlassen des Schiffes; Ausbildung und Unterweisung an Bord)

Diese Ausbildung kann auch in ortsfesten Einrichtungen durchgeführt werden.

#### § 44

##### (Zu Kapitel III Teil B der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Vorschriften für Schiffe

###### (1) Zu Regel 26 (Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote)

Zu den Absätzen 1.1.1, 1.3 und 1.7:

Ölbekämpfungsschiffe gelten als Tankschiffe im Sinne dieser Vorschriften.

###### (2) Zu Regel 27 (Persönliche Rettungsmittel)

###### 1. Zu Absatz 1.2 (Rettungsringe)

Ölbekämpfungsschiffe gelten als Tankschiffe im Sinne dieser Vorschriften.

###### 2. Zu den Absätzen 3.2.1 und 3.2.2 (Eintauchanzüge und Wärmeschutzmittel)

Auf Frachtschiffen mit vollständig geschlossenen Rettungsbooten müssen für jedes an Bord befindliche Rettungsboot 3 zugelassene Überlebensanzüge mitgeführt werden.

###### 3. Zu Absatz 3.3:

Frachtschiffe, die mit Rettungsflößen und Bereitschaftsbooten nach Regel 26.1.3 ausgerüstet sind, müssen mindestens einen Überlebensanzug für jede an Bord befindliche Person mitführen. Dies gilt nicht für Frachtschiffe, die ständig in einem warmen Klima eingesetzt sind, in dem nach Auffassung der See-Berufsgenossenschaft Überlebensanzüge unnötig sind.

###### (3) Zu Regel 28 (Einbootungs- und Aussetzvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge)

Ist ein direkter Zugang vom Deckshaus zum Überlebensfahrzeug vorgesehen, so muß ein zweiter Zugang vom freien Deck aus vorhanden sein. Dieser Zugang kann eine fest angebrachte Leiter sein; er muß so gestaltet sein, daß eine verletzte Person auf einer Krankentrage in das Überlebensfahrzeug übernommen werden kann. Auf neuen Frachtschiffen müssen die mit Davits auszusetzenden Rettungsflöße aus dem Floßinneren ausgelöst werden können.

#### § 45

##### (Zu Kapitel III Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88) Vorschriften für Rettungsmittel

###### (1) Zu Regel 32 (Rettungswesten)

###### 1. Zu Absatz 1.6 (Allgemeine Vorschriften für Rettungswesten)

Jede Rettungsweste muß mit einer schwimmfähigen Leine von mindestens 2 Meter Länge versehen sein.

###### 2. Zu Absatz 3.2:

Jede Rettungswesten-Leuchte muß mit einem von Hand zu bedienenden Schalter versehen sein.

###### (2) Zu Regel 33 (Eintauchanzüge; Allgemeine Vorschriften für Eintauchanzüge)

###### 1. Zu Absatz 1.1.4:

Vorkehrungen im Sinne dieser Vorschriften können auch Klett- oder Schnallenbänder sein.

## 2. Zu Absatz 1.4:

Jeder Überlebensanzug muß mit einer schwimmfähigen Leine von mindestens 2 Meter Länge versehen sein.

## (3) Zu Regel 38 (Allgemeine Vorschriften für Rettungsflöße)

## 1. Zu Absatz 5.1.2:

Das Messer mit feststehender Klinge kann auch in einer Tasche innerhalb des Floßes im Bereich des Eingangs in Nähe der Stelle, an der die Fangleine befestigt ist, aufbewahrt werden. Die Stelle muß auffällig gekennzeichnet sein.

## 2. Zu Absatz 5.1.5:

Auf die Wirbel kann verzichtet werden, wenn der Treibanker auf Grund seiner Bauart nicht verdrehen kann.

## 3. Zu Absatz 5.1.7:

Auf Dosenöffner kann verzichtet werden, wenn die Ausrüstung keine Dosen enthält oder wenn die Dosen mit Aufreißvorrichtungen versehen sind.

## 4. Zu Absatz 5.3:

Fahrgastschiffe in beschränkter Auslandsfahrt müssen darüber hinaus die Gegenstände nach den Absätzen 5.1.10 bis 5.1.12 mitführen. Die nach den Regeln 39.7.3.5 und 40.7.7 vorgeschriebene Kennzeichnung dieser Rettungsflöße muß „SOLAS-B+-Ausrüstung“ in großen lateinischen Druckbuchstaben lauten.

## (4) Zu Regel 39 Abs. 7.3.6 (Aufblasbare Rettungsflöße, Behälter)

Zusätzlich zum Datum der letzten Wartung soll das Datum der nächstfälligen Wartung angegeben sein.

## (5) Zu Regel 41 (Allgemeine Vorschriften für Rettungsboote; Bauart der Rettungsboote)

## 1. Zu den Absätzen 1.5 und 1.6:

Bei Frei-Fall-Rettungsbooten muß die Erfüllung der Anforderungen an die Festigkeit für die Stoßbelastung, die beim Aussetzen des vollbesetzten und vollausgerüsteten Rettungsbootes im freien Fall auftritt, nachgewiesen werden.

## 2. Zu Absatz 1.7:

Bei Frei-Fall-Rettungsbooten wird der vertikale Abstand zwischen der Bodenoberfläche und dem Inneren des starren Daches in der Staustellung gemessen.

## 3. Zu Absatz 3.3 (Einstieg in die Rettungsboote)

Bei vollständig geschlossenen Rettungsbooten, deren Zugang über das Heck erfolgt, muß die Einstiegleiter am Heck verwendet werden können.

## 4. Zu Absatz 6.2 (Antrieb der Rettungsboote)

Motoren mit einem Gesamt-Hubvolumen von mehr als 900 Kubikzentimeter müssen mit einem Kraftstartsystem ausgerüstet sein. Dieses Kraftstartsystem kann auch ein Federkraftanlasser sein.

## 5. Zu Absatz 8 (Ausrüstung der Rettungsboote)

## a) Zu Absatz 8.5:

Ein Kompaßhaus ist nicht erforderlich, wenn der Kompaß durch Aufbauten geschützt ist. Der Kompaß muß auf Grund einer Prüfung als Baumuster zugelassen sein.

## b) Zu Absatz 8.28:

Es ist ein Pulverlöscher mit 6 Kilogramm ABC-Pulver vorzusehen.

## 6. Zu Absatz 9.3 (Kennzeichnungen an Rettungsbooten)

Bei teilweise und vollständig geschlossenen Rettungsbooten ist die Kennzeichnung auf dem Dach anzubringen; sie kann auch aus dem Unterscheidungssignal des Schiffes bestehen, zu dem das Rettungsboot gehört.

## (6) Zu Regel 44 Abs. 2.5 (Vollständig geschlossene Rettungsboote; Überdeckung)

Auf Einrichtungen zum Rudern im Sinne der Regel 41.8.1 kann verzichtet werden, soweit Möglichkeiten zum Wriggen vorhanden sind.

## (7) Zu Regel 47 Abs. 2.2.3 und 2.2.11 (Bereitschaftsboote)

Der Kompaß und der Suchscheinwerfer müssen zugelassen sein.

## (8) Zu Regel 48 (Aussetz- und Einbootungsvorrichtungen)

## 1. Zu Absatz 1 (Allgemeine Vorschriften)

## a) Zu den Absätzen 1.1 und 1.2:

Diese Vorschriften finden keine Anwendung auf die Aussetzvorrichtung für Frei-Fall-Rettungs- und Frei-Fall-Bereitschaftsboote, die zusätzlich zur geeigneten Ablaufbahn vorhanden ist.

## b) Zu Absatz 1.3:

Die Vorschriften finden keine Anwendung auf die Aussetzvorrichtung für Frei-Fall-Rettungsboote, die zusätzlich zur geeigneten Ablaufbahn vorhanden ist.

## c) Zu Absatz 1.4:

Bei Frei-Fall-Rettungsbooten darf die Auslösevorrichtung für den freien Fall nur aus dem Bootinneren betätigt werden können.

## 2. Zu Absatz 2.6 (Aussetzvorrichtungen, bei denen Läufer und eine Winde verwendet werden)

Die Mindest-Fiergeschwindigkeit, die sich aus der Formel ergibt, muß mit vollbesetztem und vollausgerüstetem Überlebensfahrzeug oder Bereitschaftsboot erreicht werden.

## (9) Zu Regel 50 (Generalalarmsystem)

Mit dem Generalalarmsystem muß auch das Signal zum Verlassen des Schiffes gegeben werden können, das aus einem kurzen und einem langen Ton, fortlaufend gegeben, besteht.

## (10) Zu Regel 53 Abs. 7 (Sicherheitsrolle und Anweisungen für den Notfall)

Auch die Form der auf Frachtschiffen verwendeten Sicherheitsrolle muß zugelassen sein.

## § 46

**(Zu Kapitel IV Teile A und C der  
Anlage zum Übereinkommen von 1974/88)  
Funkanlagen**

## (1) Zu Regel 1 (Anwendung)

Vor dem 1. Februar 1992 gebaute Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, jedoch weniger als 1 600 in der Großen Fahrt und Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 1 000 in der Auslandsfahrt nach niederländischen Emshäfen und nach dänischen Häfen bis zu der geographischen Verbindungslinie der Häfen Esbjerg, Nyborg, Korsör, Gedser müssen

1. in der Zeit zwischen dem 1. Februar 1992 und dem 1. Februar 1999
  - a) entweder alle am 1. Februar 1992 völkerrechtlich in Kraft getretenen einschlägigen Anforderungen des Kapitels IV des Übereinkommens von 1974/88 erfüllen oder
  - b) den Anforderungen der bis zum 31. Januar 1992 geltenden Vorschrift des § 46 entsprechen und
2. nach dem 1. Februar 1999 alle einschlägigen Anforderungen des Kapitels IV des Übereinkommens von 1974/88 erfüllen.

## (2) Zu Regel 15 (Instandhaltungsanforderungen Absätze 6 und 7)

1. Bei der Wahl der zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft erforderlichen Maßnahme der Doppelung von Geräten ist über die in Kapitel IV Regel 7 bis 11 vorgeschriebenen Funkanlagen hinaus mitzuführen:
  - a) auf Reisen ausschließlich im Seegebiet A 1 eine UKW-Funkanlage entsprechend den Anforderungen der Regel IV/7.1.1,
  - b) auf Reisen über das Seegebiet A 1 hinaus, aber innerhalb des Seegebiets A 2 eine UKW-Funkanlage entsprechend den Anforderungen der Regel IV/7.1.1 und entweder eine GW-Funkanlage entsprechend den Anforderungen der Regel IV/9.1.1 oder eine INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstelle entsprechend den Anforderungen der Regel IV/10.1.1,
  - c) auf Reisen über das Seegebiet A 1 und A 2 hinaus, aber innerhalb des Seegebiets A 3 eine UKW-Funkanlage entsprechend den Anforderungen der Regel IV/7.1.1 und entweder eine GW/KW-Funkanlage entsprechend den Anforderungen der Regel IV/10.2.1 oder eine INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstelle entsprechend den Anforderungen der Regel IV/10.1.1,
  - d) auf Reisen über die Seegebiete A 1, A 2 und A 3 hinaus eine UKW-Funkanlage entsprechend den Anforderungen der Regel IV/7.1.1 und eine GW/KW-Funkanlage entsprechend den Anforderungen der Regel IV/10.2.1; Schiffe die nur zeitweilig auf Reisen über die Seegebiete A 1, A 2 und A 3 hinaus eingesetzt und bereits mit einer den Anforderungen der Regel IV/10.2.1 entsprechenden GW/KW-Funkanlage ausgerüstet sind, dürfen anstelle der vorgeschriebenen zusätzlichen GW/KW-Funkanlage eine INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstelle entsprechend den Anforderungen der Regel IV/10.1.1 mitführen. Die Anlagen müssen von

den in Kapitel IV Regel 7 bis 11 geforderten Funkgeräten vollständig unabhängig betrieben werden können, über eigene Antennen verfügen und sind ständig in betriebsfähigem Zustand zu halten; sie müssen sowohl aus der Haupt- und Notstromquelle als auch der Ersatzstromquelle betrieben werden können.

2. Bei der Wahl der zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft erforderlichen Maßnahme der landseitigen Instandhaltung hat der Eigentümer oder Besitzer des Schiffes geeignete Vorkehrungen zu treffen, um bei Ausfall von Funkanlagen deren unverzügliche Instandsetzung sicherzustellen. Die dazu vorgesehenen Maßnahmen sind gegenüber der See-Berufsgenossenschaft durch eine entsprechende Vereinbarung mit einem Schiffsausrüster nachzuweisen.
3. Bei der Wahl der zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft erforderlichen Maßnahme der Instandhaltung der Elektronik auf See ist das Schiff mit entsprechend qualifiziertem Personal (Nachweis durch Vorlage eines Funkelektronikzeugnisses 1. oder 2. Klasse oder erfolgreiche Teilnahme an einem vom Bundesministerium für Verkehr anerkannten entsprechendem Lehrgang) zu besetzen. Die für die ordnungsgemäße Instandhaltung notwendige Ausrüstung mit technischen Unterlagen, Ersatzteilen, Werkzeugen und Prüfeinrichtungen entsprechend den an Bord befindlichen Geräten ist ständig an Bord mitzuführen.

## § 47

**(Zu Kapitel IV Teil C der Anlage  
zum Übereinkommen von 1974/88)  
Not- und Sicherheitsfunkwache und Funkpersonal**

(1) Auf jedem Schiff muß auf See eine ununterbrochene Wache auf den Not- und Sicherheitsfrequenzen nach Maßgabe des Kapitels IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 durchgeführt werden.

## (2) Zu Regel 12 (Wachen)

Die auf jedem Schiff auf See durchzuführende ununterbrochene Not- und Sicherheitsfunkwache ist von Inhabern des Allgemeinen Betriebszeugnisses für Funker wahrzunehmen.

(3) Jedes Schiff muß für die Abwicklung des Not- und Sicherheitsfunkverkehrs Personal nach Maßgabe des Kapitels IV Regel 16 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 an Bord haben.

## (4) Zu Regel 16 (Funkpersonal)

Es ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß das für die Abwicklung vorrangig verantwortlich benannte Besatzungsmitglied in Notfällen nicht mit weiteren Aufgaben betraut wird.

## § 48

**(Zu Kapitel VI der Anlage  
zum Übereinkommen von 1974/88)  
Beförderung von Ladung**

## (1) Zu Teil A Regel 2 (Angaben zur Ladung)

1. Werden die zur Ladung gehörenden Beförderungspapiere dem Beauftragten des Schiffsführers an Land ausgehändigt, so hat dieser dafür zu sorgen, daß der

Schiffsführer über alle Einzelheiten der zu ladenden Güter rechtzeitig vor der Verladung unterrichtet wird und daß die Papiere dem Schiffsführer vor dem Auslaufen übergeben werden.

2. Wer als Verantwortlicher Güter in Container, Trägerschiffsleichter, Landfahrzeuge und Ladungseinheiten verlädt, hat demjenigen, der die Beförderungspapiere auszufüllen hat, eine Ladungsbescheinigung auszustellen und diese dem Beförderungspapier beizufügen. Die Angaben über Art, Gewicht und Eigenschaften der Ladung müssen richtig und vollständig sein. Ferner ist darin zu erklären, daß die Ladung entsprechend den Richtlinien für das Packen und Sichern von Ladung in Containern und auf Straßenfahrzeugen (Container-Pack-Richtlinien) vom 19. November 1991 (BAZ. Nr. 69a vom 8. April 1992) in der jeweils geltenden Fassung gepackt und gesichert ist.
3. Für die Zwecke dieser Regel sind die Angaben zur Ladung zur Verfügung zu stellen, die nach Kapitel 1.9 der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung der Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen vom 13. Dezember 1990 (BAZ. Nr. 8a vom 12. Januar 1991) in der jeweils geltenden Fassung vorgeschrieben sind.

(2) Zu Teil A Regel 3 (Sauerstoffanalyse- und Gasspürgeräte)

Die Sauerstoffanalyse- und Gasspürgeräte bedürfen der Zulassung durch die See-Berufsgenossenschaft. Vor Antritt der Fahrt muß eine ausreichende Anzahl der für die betreffende Ladung erforderlichen Prüfröhrchen an Bord vorhanden sein.

(3) Zu Teil A Regel 5 (Stauung und Sicherung)

1. Das Stauen und Sichern der Ladung in den Laderäumen und an Deck muß den Anforderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen vom 13. Dezember 1990 (BAZ. Nr. 8a vom 12. Januar 1991) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.
2. In Containern, Trägerschiffsleichtern, Landfahrzeugen und Ladungseinheiten ist die Ladung so zu packen und zu sichern, wie es den Container-Pack-Richtlinien entspricht.
3. Ladungseinheiten einschließlich Container sind während der gesamten Reise nach Maßgabe des von der See-Berufsgenossenschaft genehmigten Ladungssicherungshandbuchs zu laden, zu stauen und zu sichern. Die bei der Abfassung des Ladungssicherungshandbuchs zu berücksichtigenden Anforderungen müssen den Anforderungen der Richtlinien zur Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs vom 18. April 1996 (BAZ. Nr. 89 vom 11. Mai 1996) in der jeweils geltenden Fassung mindestens gleichwertig sein.

(4) Zu Teil B Regel 6 Abs. 1 (Annahmebedingungen für die Beförderung)

Den Anforderungen ist entsprochen, wenn folgende genehmigte Unterlagen zur Verfügung gestellt werden:

- a) Stabilitätsunterlagen gemäß Kapitel II-1 Regel 22 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und § 35 Abs. 9 oder § 50 Abs. 2 dieser Verordnung,

- b) bei Schiffen über 100 Meter Länge Unterlagen für die Ladungsverteilung der wichtigsten Beladungsfälle mit Schüttgütern.

(5) Zu Teil B Regel 7 (Stauen von Massengut)

Das Stauen von Massengut muß den Anforderungen der Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen vom 30. August 1990 (BAZ. Nr. 226a vom 6. Dezember 1990) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.

(6) Zu Teil C Regel 9 (Vorschriften für Frachtschiffe, die Getreide befördern)

1. Getreide darf als Schüttladung nur befördert werden, wenn eine Genehmigung nach Kapitel VI Regel 9 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 vorliegt und die Beladung den Getreideladep länen entspricht oder die Beladung gemäß Abschnitt A 9 Ziffer 9.1.1 bis 9.1.5 des Internationalen Codes für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (BAZ. Nr. 213a vom 11. November 1993) erfolgt, wobei Ziffer 9.1.1 nicht für Schiffe gilt, deren Kiel vor dem 25. Mai 1980 gelegt wurde. Die 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. Die Genehmigung zur Beförderung von Getreide wird von der See-Berufsgenossenschaft erteilt, die auch für die Prüfung der Nachweise nach Nr. A 3.5 und die Erteilung der Erlaubnis nach Abschnitt A 9 des Internationalen Codes für die sichere Beförderung von Schüttgetreide zuständig ist. Die zur Erteilung der Genehmigung erforderlichen Unterlagen für Getreideladung sind in deutscher und englischer Sprache einzureichen.
3. Die Unterlagen nach Nr. A 3.4 müssen in deutscher und englischer Sprache an Bord mitgeführt werden und sind auf Verlangen der zuständigen Behörde im Ladehafen vorzulegen.

§ 49

(weggefallen)

Teil C

Vorschriften für  
Schiffe, auf die das Übereinkommen  
von 1974/88 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 einer Brutto-raumzahl von 500 und mehr, hinsichtlich der Vorschriften über Funkanlagen für Frachtschiffe in der

Nationalen Fahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr;

3. Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, hinsichtlich der Vorschriften über Funkanlagen für Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300;
4. Sonderfahrzeuge;
5. Fischereifahrzeuge.

(2) Die Kapitel II-1, II-2, III und IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und die §§ 35 bis 47 dieser Verordnung gelten für Fahrzeuge nach Absatz 1, unabhängig von der Bruttoreumzahl, entsprechend, soweit nicht in den folgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist. Abweichend von Kapitel III Regel 48.1.3 kann die See-Berufsgenossenschaft für Schiffe und Fahrzeuge nach Absatz 1, andere geeignete Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenstände zur Bedienung von Rettungs- und Bereitschaftsbooten zulassen. Die von der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See am 29. November 1995 in London beschlossenen Änderungen der Kapitel II-1, II-2, III und IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 – Verordnung vom 24. April 1997 (BGBl. 1997 II S. 934) finden keine Anwendung.

(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 1974/88 und § 48 dieser Verordnung entsprechend. § 48 Abs. 6 gilt nicht für 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 2 Stunden dauern und die Entfernung von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser 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) muß 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
  - a) von weniger als 500 Meter oder
  - b) zwischen 500 und 1 000 Meter, wenn kein einwandfrei arbeitendes Radargerät vorhanden und außer dem Schiffsführer keine weitere fachkundige Person zur Bedienung des Radargerätes an Bord ist.

## § 52

### Fahrtbeschränkungen für Fahrgastschiffe und Sportanglerfahrzeuge

(1) Fahrgastschiffe und Sportanglerfahrzeuge, die nicht den Vorschriften des Kapitels II-1 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und nicht den Vorschriften des § 35 dieser Verordnung entsprechen, dürfen einen Abstand von 10 Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser nicht überschreiten.

(2) Sportanglerfahrzeuge dürfen nur zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang, in jedem Fall aber zwischen 8 und 17 Uhr fahren. Bei aufkommendem Starkwind (6 und 7 Beaufort) oder bei Sturm- und Starkwindwarnungen muß unverzüglich Landschutz aufgesucht, bei aufkommendem Sturm (8 Beaufort und mehr) muß unverzüglich der nächste Hafen angelaufen werden. Die Fahrt darf nicht angetreten werden, wenn die in § 51 Abs. 2 genannten Umstände vorliegen.

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

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

## § 52a

### Ausbildungsfahrzeuge

(1) Für Ausbildungsfahrzeuge mit einer Länge von 8 bis 24 Meter gilt nur die vom Bundesministerium für Verkehr oder von den ihm nachgeordneten Stellen als allgemein anerkannte Regeln der Technik nach § 6 bekanntgemachte Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52a der Schiffssicherungsverordnung, soweit die Erfüllung der Anforderungen an Bau und Ausrüstung von Ausbildungsfahrzeugen nicht nach der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl. EG Nr. L 164 S. 15) zertifiziert worden ist.

(2) Die See-Berufsgenossenschaft kann Ausnahmen für Sportfahrzeuge, die nur vorübergehend bis zu einem Zeitraum von 6 Wochen im Kalenderjahr als Ausbildungsfahrzeug eingesetzt werden, zulassen, soweit die Sicherheit des Fahrzeugs gewährleistet ist. Sie kann nach § 8 Abs. 2 für solche Fahrzeuge im Einzelfall bestimmen, welche Anforderungen auch unter Berücksichtigung des Zeitraums, des Gebietes und der Jahreszeit des Einsatzes dieser Fahrzeuge erfüllt werden müssen.

## 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 Tiefadellinie gelegenen wasserdichten Plattform reichendes Hinterpiekschott (Stopfbuchschott) 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 Regel 9, 10, 11 und 22 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 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 42 und 43 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 nicht erforderlich.

(2) Bei Fahrgastschiffen, Bäderbooten, Sportanglerfahrzeugen und Frachtschiffen genügt die Speisung der elektrischen oder elektrohydraulischen Hauptrunderanlage durch einen von der Hauptschalttafel ausgehenden Stromkreis, wenn nach Kapitel II-1 Regel 29 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 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 Teil C der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 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 Kapitel II-2 Teile A und B der Anlage zum Übereinkommen

von 1974/88 sowie die §§ 39 und 40 dieser Verordnung, soweit sie auf Fahrgastschiffe mit nicht mehr als 36 Fahrgästen anzuwenden sind, entsprechend.

(2) Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 250 sowie Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge müssen über mindestens eine Feuerlöschpumpe mit unabhängigem Antrieb verfügen.

(3) Die Anschlußstutzen nach Kapitel II-2 Regel 4.5.3 und der internationale Landanschluß nach Kapitel II-2 Regel 19 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 sind nicht erforderlich.

(4) Bei Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 1000 sowie bei Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen darf die Länge der Feuerlöschschläuche nach Kapitel II-2 Regel 4.7.1 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 15 Meter, in Maschinenräumen 10 Meter nicht überschreiten. Als Schlauch- und Strahlrohrkupplungen sind nur genormte 52-Millimeter-Storz-Anschlüsse zu verwenden.

(5) In Maschinenräumen sind die tragbaren Schaumlösch-Einheiten nach Kapitel II-2 Regel 7.1.2 und Regel 7.2.2 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 nicht erforderlich.

(6) Die Abzüge der Küchenherde brauchen nicht Kapitel II-2 Regel 16.7 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 zu entsprechen; sie müssen jedoch aus Stahl gebaut und gefährdete Bereiche müssen gegen Wärmeeinwirkung geschützt sein.

(7) Auf Fahrgastschiffen in der Wattfahrt oder mit weniger als 200, aber mehr als 50 Fahrgästen, ist eine Brandschutzausrüstung, die Kapitel II-2 Regel 17 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und § 39 Abs. 10 dieser Verordnung entspricht, mitzuführen; auf Fahrgastschiffen, die nicht mehr als 50 Fahrgäste befördern, Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen sind Brandschutzausrüstungen nicht erforderlich.

(8) In Räumen, Verschlägen und Schränken für entzündbare Flüssigkeiten (einschließlich Farben) ist eine fest eingebaute Feuerlöscheinrichtung nicht erforderlich, wenn an den Zugängen ein tragbarer Feuerlöscher ausreichender Größe angeordnet ist.

(9) Auf Fahrgastschiffen, die nicht mehr als 50 Fahrgäste befördern, Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen sind in den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen ein selbsttätiges Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesystem oder ein festeingebautes Feuermelde- und Feueranzeigesystem, die Kapitel II-2 Regel 36 entsprechen, nicht erforderlich.

#### § 57

##### Brandschutz bei Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen

(1) Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300 mit Ausnahme von Tankschiffen darf die nach § 39 Abs. 2 Nr. 2 vorgeschriebene Feuerlöschpumpe an die Hauptantriebsmaschine angehängt werden, wenn die Wellenleitung leicht von der Hauptantriebsmaschine getrennt werden kann. Die Leistung dieser Pumpe und des dazugehörigen Leitungssystems muß so bemessen sein, daß mindestens ein kräftiger Wasserstrahl an jede Stelle des Schiffes gegeben werden kann.

(2) Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300 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. Der Anschlußstutzen nach § 39 Abs. 2 Nr. 6 und der internationale Landanschluß nach Kapitel II-2 Regel 19 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 sind nicht erforderlich.

(3) Jedes Frachtschiff mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 muß mindestens je 3 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 einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300 müssen im Unterkunftsbereich mindestens 3 tragbare Feuerlöscher vorhanden sein.

(5) In Maschinenräumen sind die tragbaren Schaumlösch-Einheiten nach Kapitel II-2 Regel 7.1.2 und Regel 7.2.2 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 nicht erforderlich. Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300 ist in Räumen mit Verbrennungskraftmaschinen 1 Schaumfeuerlöscher von mindestens 45 Liter Inhalt oder ein anderes gleichwertiges Gerät nur bei einer Gesamtleistung von 746 Kilowatt oder mehr erforderlich; eine festeingebaute Feuerlöschanlage ist nicht erforderlich.

(6) Auf Tankschiffen müssen mindestens 2 Brandschutzausrüstungen mitgeführt werden. Auf Frachtschiffen mit Ausnahme von Tankschiffen braucht bei einer Bruttoreaumzahl von 250 und mehr, aber weniger als 500, nur eine und bei einer Bruttoreaumzahl von weniger als 250 keine Brandschutzausrüstung mitgeführt zu werden. Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 250 und mehr, aber weniger als 500, in der Kleinen Fahrt mit Ausnahme von Tank- und Ro-Ro-Schiffen müssen Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamtluftmenge 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 Gesamtluftmenge von mindestens 4 800 Liter mitführen.

(7) Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 250 ist ein Rauchmeldesystem für Gänge, Treppen und Fluchtwege, das Kapitel II-2 Regel 52.1 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 entspricht, nicht erforderlich.

(8) Die Abzüge der Küchenherde brauchen nicht Kapitel II-2 Regel 16.7 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 zu entsprechen; sie müssen jedoch aus Stahl gebaut und gefährdete Bereiche müssen gegen Wärmeinwirkung geschützt sein.

(9) In Räumen, Verschlägen und Schränken für entzündbare Flüssigkeiten (einschließlich Farben) ist eine fest eingebaute Feuerlöscheinrichtung nicht erforderlich, wenn an den Zugängen ein tragbarer Feuerlöscher ausreichender Größe angeordnet ist.

(10) Bei Sonderfahrzeugen bestimmt die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall, welche Vorschriften des Kapitels II-2 der Anlage zum Übereinkommen von

1974/88 und der §§ 39 bis 42 dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen, anzuwenden sind, um eine auf den Schiffstyp, die Schiffsgröße und den Fahrtbereich abgestellte 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. Rettungsflöße sind auch zugelassene aufblasbare Großrettungsflöße mit Schutzdach, wenn diese in Verbindung mit einem zugelassenen Notrutschsystem verwendbar und so gelagert sind, daß sie von einer Person zu Wasser gebracht werden können. 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 Lichtern, 2 mit selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen und 2 weitere mit je einer 30 Meter langen, schwimmfähigen Rettungsleine zu versehen. Außerdem müssen Überlebensanzüge für die Besatzung des bei Fremderrettung einzusetzenden Bootes an Bord vorhanden sein. 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 anstelle der Rettungsflöße nach Satz 1 aufblasbare, beidseitig verwendbare Großrettungsflöße ohne Schutzdach zulassen.

(2) Fahrgastschiffe in der deutschen Wattfahrt müssen für alle an Bord befindlichen Personen mit Rettungsflößen und mindestens einem motorisierten zugelassenen Boot unter einer Aussetzvorrichtung ausgerüstet sein. Rettungsflöße sind auch zugelassene aufblasbare Großrettungsflöße mit Schutzdach, wenn diese in Verbindung mit einem zugelassenen Notrutschsystem verwendbar und so gelagert sind, daß sie von einer Person zu Wasser gebracht werden können. Das Boot muß in der Lage sein, das größte an Bord befindliche Rettungsfloß mit voller Besatzung und vollständiger Ausrüstung mit einer Geschwindigkeit von mindestens 2 Knoten in ruhigem Wasser zu schleppen. Mindestens 4 Rettungsringe müssen vorhanden sein. 2 Rettungsringe sind mit selbstzündenden Lichtern, die beiden anderen Rettungsringe mit je einer 30 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 60 vom Hundert aller an Bord

befindlichen Personen anstelle der Rettungsflöße nach Satz 1 aufblasbare, beidseitig verwendbare Großrettungsflöße ohne Schutzdach zulassen.

(3) Rettungsboote, Bereitschaftsboote, Boote, Rettungsflöße, Rettungsringe, Rettungswesten und Überlebensanzüge müssen mit Reflexstoffen ausgerüstet sein.

#### § 59

##### **Ausrüstung der Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge mit Rettungsmitteln**

(1) Bäderboote müssen für alle an Bord befindlichen Personen (Erwachsene und Kinder) mit beidseitig verwendbaren Großrettungsflößen ohne Schutzdach und zugelassenen Rettungswesten ausgerüstet sein. Außerdem sind mindestens 2 Rettungsringe mitzuführen. Ein Ring ist mit selbstzündendem Licht und ein weiterer mit einer schwimmfähigen Rettungsleine von 30 Meter Länge zu versehen.

(2) Sportanglerfahrzeuge müssen mit Rettungswesten für jede an Bord befindliche Person und mit Rettungsflößen, der für alle an Bord befindlichen Personen ausreicht, ausgerüstet sein. Außerdem müssen 2 Rettungsringe, einer davon mit selbstzündendem Licht und ein weiterer mit einer schwimmfähigen Rettungsleine von 30 Meter Länge vorhanden sein. Für die Sommermonate kann die See-Berufsgenossenschaft für die Hälfte aller an Bord befindlichen Personen anstelle der Rettungsflöße aufblasbare, beidseitig verwendbare Großrettungsflöße ohne Schutzdach zulassen.

(3) Rettungsflöße, Rettungswesten und Rettungsringe müssen mit Reflexstoffen ausgerüstet sein.

#### § 60

##### **Ausrüstung der Frachtschiffe und Sonderfahrzeuge mit Rettungsmitteln**

(1) Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 in der Mittleren Fahrt, in der Kleinen Fahrt und der Küstenfahrt müssen folgende Rettungsmittel mitführen:

1. auf jeder Schiffsseite ein oder mehrere automatisch aufblasbare Rettungsflöße für alle Personen an Bord in einer Aufstellung, daß sie frei aufschwimmen können,
2. zusätzlich auf einer Schiffsseite ein Bereitschaftsboot nach Kapitel III Regel 47 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 unter einer Aussetzvorrichtung. Erfüllt das Bereitschaftsboot auch die Anforderungen an Rettungsboote nach Kapitel III Regel 41 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 und ist das Fassungsvermögen ausreichend für alle Personen an Bord, können Rettungsflöße auf der Seite, auf der das Boot aufgestellt ist, entfallen; sofern die verbleibende, vorgeschriebene Rettungsflößenrüstung nicht schnell von der anderen Schiffsseite herüberbefördert werden kann, müssen auch auf dieser Seite Rettungsflöße für alle Personen an Bord vorhanden sein.

(2) Abweichend von Absatz 1 Nr. 1 und 2 müssen Tankschiffe folgende Rettungsmittel mitführen:

1. an jeder Seite 1 Motorrettungsboot aus Stahl oder mit gleichwertiger Unbrennbarkeit unter zugelassenen Aussetzvorrichtungen, die für alle an Bord befindlichen Personen ausreichen,

2. 1 oder mehrere automatisch aufblasbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen,

3. sofern die in Nummer 2 vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von einer Seite des Schiffes auf die andere Seite befördert werden können, zusätzliche Rettungsflöße, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht.

(3) Frachtschiffe im Sinne der Absätze 1 und 2 können anstelle der dort vorgeschriebenen Ausrüstung folgende Rettungsmittel mitführen:

1. 1 vollständig geschlossenes Rettungsboot mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen, das
  - a) so aufgestellt ist, daß es bemannt im freien Fall über das Heck ausgesetzt werden und frei aufschwimmen kann,
  - b) es auf Tankschiffen auch die Anforderungen nach Kapitel III Regel 45 und 46 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 erfüllt,
  - c) mit einer zugelassenen Vorrichtung zum kontrollierten Zuwasserlassen und Wiedereinsetzen in die Einbootungsposition versehen ist,
2. zusätzlich 1 oder mehrere automatisch aufblasbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen,
3. sofern die in Nummer 2 vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von einer Seite des Schiffes auf die andere Seite befördert werden können, müssen zusätzliche Rettungsflöße vorhanden sein, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht.

(4) Bei Schiffen im Sinne der Absätze 1 bis 3 müssen für jede Person an Bord eine Rettungsweste mit Leuchte, bei Schiffen von 50 Meter Länge oder mehr müssen außerdem 6 Rettungsringe, bei weniger als 50 Meter Länge mindestens 4 Rettungsringe vorhanden sein; 2 Rettungsringe sind mit selbstzündenden Lichtern, die beiden anderen mit je einer 30 Meter langen, schwimmfähigen Rettungsleine zu versehen. Die selbstzündenden Lichter, die auf Tankschiffen verwendet werden, müssen von einem zugelassenen Typ mit elektrischer Batterie sein.

(5) Wenn sich das Deck, von dem aus die im Wasser befindlichen Rettungsflöße bei leichtestem Betriebszustand auf See bestiegen werden können, mehr als 4,50 Meter über der Wasseroberfläche befindet, sind anstelle der in den Absätzen 1 bis 3 vorgeschriebenen Rettungsflöße bemannt aussetzbare Rettungsflöße mit zugelassenen Aussetzvorrichtungen vorzusehen, die aber so aufzustellen sind, daß sie frei aufschwimmen und abgeworfen werden können.

(6) Frachtschiffe im Sinne der Absätze 1 und 2, die nicht mit vollständig geschlossenen Rettungsbooten ausgerüstet sind, müssen mindestens einen Überlebensanzug für jede an Bord befindliche Person mitführen.

(7) Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 250 und mehr, jedoch weniger als 500, in der Wattfahrt müssen mit einem oder mehreren Rettungsflößen mit einem Gesamtfassungsvermögen für alle Personen an Bord und einem zugelassenen motorisierten Boot unter Aussetzvorrich-

tung ausgerüstet sein. Außerdem müssen für jede Person an Bord 1 Rettungsweste mit Leuchte und mindestens 4 Rettungsringe vorhanden sein; 2 Rettungsringe sind mit selbstzündenden Lichtern, die beiden anderen mit je einer 30 Meter langen schwimmfähigen Rettungsleine zu versehen.

(8) Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 250 in der Wattfahrt müssen mit einem zugelassenen motorisierten Boot ausgerüstet sein, das Platz für die Regelbesatzung bietet. Sollen weitere Personen befördert werden, ist zusätzlicher Rettungsloßraum mitzuführen. Außerdem müssen für jede Person an Bord 1 Rettungsweste mit Leuchte und mindestens 2 Rettungsringe, einer davon mit selbstzündendem Licht, der andere mit einer 30 Meter langen, schwimmfähigen Rettungsleine, vorhanden sein.

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

(10) Für Sonderfahrzeuge gelten die Absätze 1 bis 9 entsprechend.

(11) Die See-Berufsgenossenschaft kann für

1. Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500 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. Frachtschiffe in der Wattfahrt mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 250,
3. Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 250,
4. Sonderfahrzeuge

im Einzelfall Ausnahmen von der Ausrüstung mit Rettungsmitteln, insbesondere die Ausrüstung der Schiffe, ausgenommen Tankschiffe, mit Doppelschlauchbooten als Rettungsboote zulassen.

## § 61

### **Ausrüstung der Rettungs-, Bereitschafts- und sonstigen Boote sowie Schiffsnotsignale, Reflexstoffe**

(1) Bei Fahrgastschiffen, Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen in der Kleinen Fahrt und in der Küstenfahrt haben die Rettungsboote folgende Gegenstände mitzuführen:

- schwimmfähige Riemen in ausreichender Anzahl sowie Dollen, Rudergabeln oder gleichwertige Vorrichtungen für jeden vorgesehenen Riemen; die Dollen oder Rudergabeln müssen im Boot mit Bändseln oder Ketten befestigt sein,
- 1 Bootshaken,
- 1 zugelassener Radarreflektor,
- 2 Pflöcke oder Schrauben für jedes Wasserablaßloch (angebändselt),
- 1 Schöpfeimer,
- 1 Ruder mit Pinne,
- 1 Fangleine,
- 1 Treibanker,

- 1 wasserdichter Behälter mit 6 roten Handfackeln und 4 roten Fallschirm-Leuchtraketen,
- 2 schwimmfähige Rauchsignale,
- 1 Kappbeil,
- 1 zugelassene wasserdichte elektrische Taschenlampe, die sich zum Morsen eignet, mit 1 Satz Reservebatterien und 1 Reserveglühlampe in einem wasserdichten Behälter.

Bei Fahrgastschiffen, Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen in der Kleinen Fahrt und in der Küstenfahrt haben Bereitschaftsboote folgende Gegenstände mitzuführen:

- Paddel in ausreichender Zahl,
- 1 Sicherheitsbootshaken,
- 1 zugelassener Radarreflektor,
- 1 Schöpfeimer,
- 1 Fangleine,
- 1 Treibanker,
- 1 wasserdichter Behälter mit 6 roten Handfackeln und 4 roten Fallschirm-Leuchtraketen,
- 2 schwimmfähige Rauchsignale,
- 1 Sicherheitsmesser,
- 1 elektrische Taschenlampe mit 1 Satz Reservebatterien und 1 Reserveglühlampe in einem wasserdichten Behälter,
- 1 mindestens 50 Meter lange schwimmfähige Leine ausreichender Festigkeit, um ein Rettungsloß schleppen zu können,
- 1 schwimmfähiger Wurftring mit 30 Meter langer schwimmfähiger Leine,
- 1 Suchscheinwerfer,
- 1 Blasebalg mit Füllschlauch (bei Schlauchbooten),
- 1 Reparaturausrüstung (bei Schlauchbooten).

(2) Bei Frachtschiffen in der Mittleren Fahrt sind die Rettungsboote außerdem mit Trinkwasser und Lebensmittelrationen gemäß Kapitel III Regel 41 Abs. 8 Nr. 9 und 12 der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 auszurüsten.

(3) Bei Fahrgastschiffen in der Nationalen Fahrt, Frachtschiffen und Sonderfahrzeugen in der Wattfahrt haben motorisierte Boote folgende Gegenstände mitzuführen:

- 2 Bootsriemen,
- 1 Reserveriemen,
- 2 Rudergabeln,
- 1 Ruder mit Pinne oder Steuerriemen; bei Außenbordmotoren können Ruder und Pinne Bestandteil des Motors sein,
- 1 Fangleine,
- 1 Schöpfeimer,
- 1 wasserdichter Behälter mit 6 roten Handfackeln und 2 roten Fallschirm-Leuchtraketen,
- 1 zugelassene wasserdichte elektrische Taschenlampe, die sich zum Morsen eignet, mit 1 Satz Reservebatterien und 1 Reserveglühlampe in einem wasserdichten Behälter,

- 1 Blasebalg mit Füllschlauch (bei Schlauchbooten),
- 1 Reparaturausrüstung (bei Schlauchbooten).

(4) Fahrgastschiffe, Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge sowie Frachtschiffe und Sonderfahrzeuge in der nationalen Küstenfahrt und Wattfahrt sind mit 6 roten Fallschirm-Leuchtraketen und mit 12 roten Handfackeln auszurüsten.

(5) Rettungsboote, Bereitschaftsboote, Boote, Rettungsflöße, Rettungsringe, Rettungswesten und Überlebensanzüge müssen mit Reflexstoffen ausgerüstet sein. Dies gilt auch für vor dem 1. Juli 1986 gebaute Frachtschiffe und Sonderfahrzeuge.

#### § 62

##### Leinenwurfgerät

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

### Kapitel V Funkanlagen

#### § 63

##### Ausrüstung mit Funkanlagen und funktechnischen Rettungsmitteln

(1) Jedes Schiff muß spätestens am 1. August 1993 mit einem NAVTEX-Empfänger und einer Satelliten-Seenotfunkbake ausgerüstet sein.

(2) Vorbehaltlich des Absatzes 1 muß jedes vor dem 1. Februar 1995 gebaute Schiff

1. in der Zeit zwischen dem 1. Februar 1992 und dem 1. Februar 1999

a) entweder alle einschlägigen Anforderungen der Kapitel III und IV des Übereinkommens von 1974/88 erfüllen oder

b) alle Anforderungen dieses Kapitels V dieser Verordnung erfüllen, die vor dem 1. Februar 1992 in Kraft waren, und

2. nach dem 1. Februar 1999 alle einschlägigen Anforderungen der Kapitel III und IV des Übereinkommens von 1974/88 erfüllen.

(3) Jedes am oder nach dem 1. Februar 1995 gebaute Schiff muß alle einschlägigen Anforderungen der Kapitel III und IV des Übereinkommens von 1974/88 erfüllen.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten nicht für Fahrzeuge in der Küstenfischerei.

(5) Schiffe sind von der Ausrüstungspflicht mit einem NAVTEX-Empfänger nach Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 befreit, wenn sie den UKW-Bedeckungsbereich deutscher Küstenfunkstellen nicht verlassen und mit einer UKW-Funkanlage nach Kapitel IV der Anlage zum Übereinkommen von 1974/88 ausgerüstet sind.

§§ 64 bis 67

(weggefallen)

#### Teil D

##### Zusatzvorschriften für Schiffe, auf die die Anlage I zum Überein- kommen von 1973/78 Anwendung findet

#### § 68

##### (Zu Kapitel II der Anlage I zum Übereinkommen von 1973/78) Überwachung der Ver- schmutzung durch den Schiffsbetrieb

(1) Zu Regel 9 Abs. 2 (Einrichtungen für die Lagerung von Ölrückständen an Bord)

Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 400, die keine Öltankschiffe sind, sind, soweit möglich und zumutbar, mit Einrichtungen auszurüsten, die die Lagerung von Ölrückständen an Bord und ihr Einleiten in Auffanganlagen oder ins Meer nach Kapitel II Regel 9 Abs. 1 Buchstabe b der Anlage I zum Übereinkommen von 1973/78 gewährleisten.

(2) Zu Regel 15 Abs. 4 und Regel 16 Abs. 3 Buchstabe b (Einrichtungen für die Lagerung von Öl oder ölhaltigen Gemischen an Bord)

Öltankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 150 und sonstige Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 400 sind, soweit durchführbar, dafür auszurüsten, Öl oder ölhaltige Gemische an Bord zu behalten oder sie nach den Vorschriften des Kapitels II Regel 9 Abs. 1 der Anlage I zum Übereinkommen von 1973/78 einzuleiten.

(3) Zu Regel 20 Abs. 7 (Öltagebuch)

Als Öltagebuch für Öltankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 150, die nach Kapitel II Regel 15 Abs. 4 der Anlage I zum Übereinkommen von 1973/78 betrieben werden, ist das Muster des Anhangs III Teil II der Anlage I zum Übereinkommen von 1973/78 zu verwenden.

#### Teil E

##### Zusatzvorschriften über die Beförderung von Schüttgütern, ausgenommen Getreide

§§ 69 bis 72

(weggefallen)

#### Teil F

##### Bußgeld-, Übergangs- und Schlußvorschriften

§ 73

##### Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Schiffsführer

1. ein Fahrzeug führt,

a) obwohl entgegen § 5 Abs. 3 Satz 2 ein vorgeschriebener Gegenstand oder eine vorgeschriebene Anlage von Bord gegeben worden ist,

- b) auf dem entgegen § 10 Abs. 4 Satz 1 ein nicht zugelassener Gegenstand mitgeführt oder verwendet wird,
- c) an dem selbst, seiner Einrichtung oder Ausrüstung entgegen § 11 Abs. 7 Satz 1 eine Änderung vorgenommen worden ist,
- d) auf dem entgegen § 13 Abs. 12 Satz 2 oder § 13a Satz 2 die dort genannten Zeugnisse nicht mitgeführt werden,
- e) auf dem entgegen § 18 Abs. 1 Satz 2 ein dort vorgeschriebener Gegenstand nicht mitgeführt wird,
- f) auf dem entgegen § 18 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 ein Gegenstand verwendet wird,
- g) dessen Systeme, Anlagen, Instrumente oder Geräte entgegen § 20 Abs. 3 nicht überprüft worden sind,
- h) auf dem entgegen § 21 Satz 3 die nach Satz 2 erteilte Bescheinigung nicht mitgeführt wird,
- i) dessen Magnet-Regelkompassse oder Magnet-Steuerkompassse entgegen § 22 Abs. 2 Satz 1 nicht reguliert worden sind,
- k) dessen Peilfunkanlagen entgegen § 22 Abs. 3 Satz 1 nicht kompensiert worden sind,
- l) dessen Verschluzzustand entgegen § 29 Abs. 2 Satz 2 nicht einwandfrei ist,
- m) dessen Mindestfreibord entgegen § 31 Abs. 1 Satz 1 unterschritten ist oder das entgegen Satz 2 so beladen ist, daß die Mindeststabilität unterschritten wird,
- n) auf dem entgegen § 31 Abs. 3 oder 4 Decks-ladungen nicht wie dort vorgeschrieben gestaut, Tank- oder Bilgenrohre oder Anschlußstutzen der Feuerlöschleitungen nicht freigehalten, Laufplan-ken nicht angebracht oder Schutzgeländer oder Strecktaue nicht oder nicht wie dort vorgeschrie-ben angebracht sind,
- o) dessen Ladeluken entgegen § 32 Satz 2 Halb-satz 1 nicht verschlossen sind,
- p) auf dem Getreide entgegen § 48 Abs. 6 Nr. 1 Satz 1, auch in Verbindung mit § 50 Abs. 4 Satz 1, befördert wird, oder
- 1a. einer vollziehbaren Auflage nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 zu-widerhandelt,
2. entgegen § 11 Abs. 7 Satz 2 für die Wiederherstellung des genehmigten Zustandes des Schiffes, seiner Ein-richtung oder seiner Ausrüstung nicht oder nicht rechtzeitig sorgt,
3. entgegen § 13 Abs. 12 Satz 1 ein Schiff ohne die vor-geschriebenen Zeugnisse oder die vorgeschriebene Freibordmarke in Fahrt setzt,
4. entgegen § 14 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 1 oder Abs. 4 Satz 1 mit einem Schiff unter fremder Flagge das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befährt oder Küstenschiffahrt betreibt, ohne daß die vorgeschrie-benen Zeugnisse oder die Bescheinigung mitgeführt werden oder das Schiff mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist,
5. mit einem Schiff unter fremder Flagge das Küsten-meer oder die inneren Gewässer entgegen § 14 Abs. 3, jeweils auch in Verbindung mit § 30 Abs. 4, § 31 Abs. 1, 3 oder 4, § 32 Satz 2 Halbsatz 1 oder § 48 Abs. 6 Nr. 1 Satz 1 befährt,
6. entgegen § 15 Abs. 3 mehr als die höchstzulässige Anzahl von Fahrgästen oder auszubildenden Perso-nen befördert,
7. einem vollziehbaren Verbot des Auslaufens oder der Weiterfahrt oder einer vollziehbaren Auflage nach § 17 Abs. 2, 3 oder 4 Satz 2 zuwiderhandelt,
8. entgegen § 18 Abs. 5 nicht dafür sorgt, daß ein Gerätetagebuch geführt wird,
9. entgegen § 18 Abs. 6 nicht dafür sorgt, daß die Seekarten, die Seebücher oder das Internationale Signalbuch laufend berichtigt werden,
10. entgegen § 24 Abs. 1 Satz 2 nicht oder nicht recht-zeitig dafür sorgt, daß Funkgeräte einschließlich der Zusatz- und Hilfseinrichtungen instandgesetzt werden,
11. entgegen § 25 nicht dafür sorgt, daß Antennen-anlagen betriebsfertig gehalten werden,
12. entgegen § 30 Abs. 4 nicht dafür sorgt, daß der Decksstrich, die Freibordmarke oder die in Verbin-dung mit der Freibordmarke verwendeten Striche oder Buchstaben dauerhaft angebracht, ausgemalt oder deutlich sichtbar sind,
13. einer Vorschrift des § 39 Abs. 4 Nr. 5 Satz 1 über den Nachweis der Gebrauchsfähigkeit der Feuerlöcher zuwiderhandelt,
14. entgegen § 39 Abs. 13 Nr. 1 Halbsatz 2 das Ergeb-nis der Prüfung der Feuerlöcheinrichtungen oder Brandschutz-ausrüstungen in das Schiffstagebuch nicht einträgt oder eintragen läßt oder entgegen Halbsatz 3 festgestellte Mängel oder deren Besei-tigung nicht vermerkt oder vermerken läßt,
15. entgegen § 39 Abs. 13 Nr. 5 Satz 2 das Ergebnis der Prüfung der Flaschen oder Druckbehälter von Gas-feuerlöschsystemen nicht in das Kontrollbuch ein-trägt oder eintragen läßt,
16. entgegen § 47 Abs. 1 oder 2 nicht dafür sorgt, daß die Not- und Sicherheitsfunkwache durchgeführt wird, oder
17. einer Vorschrift des § 51 oder § 52 Abs. 1, 2 oder 3 über Fahrtbeschränkungen für Bäderboote, Fahrgast-schiffe oder Sportanglerfahrzeuge zuwiderhandelt.
- (2) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Eigentümer oder Besitzer
1. entgegen § 5 Abs. 3 Satz 2 einen vorgeschriebenen Gegenstand oder eine vorgeschriebene Anlage von Bord gibt oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeuges anordnet oder zuläßt, nachdem ein solcher Gegen-stand oder eine solche Anlage von Bord gegeben worden ist, oder
2. die Inbetriebnahme eines Fahrzeuges anordnet oder zuläßt,
- a) auf dem entgegen § 10 Abs. 4 Satz 1 ein nicht zugelassener Gegenstand mitgeführt oder ver-wendet wird,

- b) das entgegen § 13 Abs. 12 Satz 1 die vorgeschriebenen Zeugnisse nicht erhalten hat oder nicht mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist,
- c) auf dem entgegen § 13 Abs. 12 Satz 2 oder 13a Satz 2 die dort genannten Zeugnisse nicht mitgeführt werden,
- d) auf dem entgegen § 18 Abs. 1 Satz 2 ein dort vorgeschriebener Gegenstand nicht mitgeführt wird,
- e) auf dem entgegen § 18 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 ein Gegenstand verwendet wird,
- f) auf dem entgegen § 21 Satz 3 die nach Satz 2 erteilte Bescheinigung nicht mitgeführt wird,
- g) auf dem entgegen § 22 Abs. 1 Satz 1 ein nautisches System, eine nautische Anlage oder ein nautisches Gerät aufgestellt oder angebracht worden ist,
- h) auf dem entgegen § 24 Abs. 1 Satz 2 Funkgeräte einschließlich der Zusatz- und Hilfseinrichtungen nicht oder nicht rechtzeitig instandgesetzt worden sind,
- i) dessen Mindestfreibord entgegen § 31 Abs. 1 Satz 1 unterschritten ist oder das entgegen Satz 2 so beladen ist, daß die Mindeststabilität unterschritten wird,
- k) auf dem Getreide entgegen § 48 Abs. 6 Nr. 1 Satz 1, auch in Verbindung mit § 50 Abs. 4 Satz 1, befördert wird, oder
- 2a. einer vollziehbaren Auflage nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 zuwiderhandelt,
3. entgegen § 11 Abs. 7 Satz 2 für die Wiederherstellung des genehmigten Zustandes des Schiffes, seiner Einrichtung oder seiner Ausrüstung nicht oder nicht rechtzeitig sorgt,
- 3a. entgegen § 14 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 1 oder Abs. 4 Satz 1 mit einem Schiff unter fremder Flagge das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren oder Küstenschifffahrt betreiben läßt, ohne daß die vorgeschriebenen Zeugnisse oder die Bescheinigung mitgeführt werden oder das Schiff mit der vorgeschriebenen Freibordmarke versehen ist,
- 3b. entgegen § 14 Abs. 3, jeweils auch in Verbindung mit § 30 Abs. 4, § 31 Abs. 1 oder § 48 Abs. 6 Nr. 1 Satz 1, mit einem Schiff unter fremder Flagge das Küstenmeer oder die inneren Gewässer befahren läßt,
4. anordnet oder zuläßt, daß entgegen § 15 Abs. 3 mehr als die höchstzulässige Anzahl von Fahrgästen oder auszubildenden Personen befördert wird,
5. entgegen § 20 Abs. 3 Systeme, Anlagen, Instrumente oder Geräte nicht oder nicht rechtzeitig überprüfen läßt,
6. entgegen § 22 Abs. 2 Satz 1 Magnet-Regelkompass oder Magnet-Steuerkompass vor Inbetriebnahme oder in Abständen von 2 Jahren nicht regulieren läßt,
7. entgegen § 22 Abs. 3 Satz 1 Peilfunkanlagen vor Inbetriebnahme oder in Abständen von 2 Jahren nicht kompensieren läßt,
8. entgegen § 29 Abs. 2 Satz 2 nicht für einen einwandfreien Verschlusszustand sorgt,
9. entgegen § 30 Abs. 4 nicht dafür sorgt, daß der Decksstrich, die Freibordmarke oder die in Verbindung mit der Freibordmarke verwendeten Striche oder Buchstaben dauerhaft angebracht, ausgemalt oder deutlich sichtbar sind,
10. einer Vorschrift des § 39 Abs. 4 Nr. 5 Satz 1 über den Nachweis der Gebrauchsfähigkeit der Feuerlöscher zuwiderhandelt,
11. entgegen § 39 Abs. 13 Nr. 2 die Brandschutzausrüstung, die persönliche Schutzausrüstung oder die dort bezeichneten Feuerlöscheinrichtungen oder entgegen Nr. 3 die Brandklappen oder die Verschlüsseinrichtungen der Lüftungssysteme nicht oder nicht rechtzeitig überprüfen läßt,
12. entgegen § 39 Abs. 13 Nr. 4 Satz 1 Gasfeuerlösch-, Schaumfeuerlösch-, Feuermelde-, Feueranzeige-, Berieselungs- oder Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme oder entgegen Nr. 5 Satz 1 Flaschen oder Druckbehälter von Gasfeuerlöschsystemen nicht oder nicht rechtzeitig überprüfen läßt,
13. entgegen § 47 Abs. 1 oder 2 nicht dafür sorgt, daß die Not- und Sicherheitsfunkwache durchgeführt wird, oder
14. die Zuwiderhandlung gegen
- a) ein vollziehbares Verbot des Auslaufens oder der Weiterfahrt oder gegen eine vollziehbare Auflage nach § 17 Abs. 2, 3 oder 4 Satz 2 oder
- b) eine Vorschrift des § 51 oder § 52 Abs. 1, 2 oder 3 über Fahrtbeschränkungen für Bäderboote, Fahrgastschiffe oder Sportanglerfahrzeuge anordnet oder zuläßt.
- (3) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird übertragen auf
1. die See-Berufsgenossenschaft in den Fällen
- a) des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe d, Nr. 3 und 4, des Absatzes 2 Nr. 2 Buchstabe b und c sowie Nr. 3a, soweit sich die Zuwiderhandlung auf das Fehlen des Freibordzeugnisses oder Freibordmarke bezieht,
- b) des Absatzes 1 Nr. 5, soweit es sich um die Anforderungen des § 30 Abs. 4, des § 31 Abs. 1, 3 oder 4 und des § 32 Satz 2 Halbsatz 1 handelt, sowie des Absatzes 2 Nr. 3b, soweit es sich um die Anforderungen des § 30 Abs. 4 oder des § 31 Abs. 1 handelt,
- c) des Absatzes 1 Nr. 7 und des Absatzes 2 Nr. 14 Buchstabe a, soweit einer Verfügung zuwidergehandelt wird, die wegen Fehlens des Freibordzeugnisses, der Freibordmarke oder des Nichteinhaltens des Mindestfreibords erlassen worden ist, und
- d) des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe l bis o, Nr. 12 sowie des Absatzes 2 Nr. 2 Buchstabe i, Nr. 8 und 9,
2. die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen im übrigen.

§ 74

**Übergangsvorschriften**

(1) Die bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung erteilten Zeugnisse (Bescheinigungen und Zulassungen) gelten bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer fort.

(2) Bis zum 1. Oktober 1999 gelten die von der See-Berufsgenossenschaft nach dem Übereinkommen von 1974/88, 1966/88 oder 1973/78 ausgestellten Zeugnisse gleichermaßen wie die nach dem Übereinkommen von 1974/78, 1966 oder 1973/78 ausgestellten.

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

§ 75

(weggefallen)

§ 76

(Inkrafttreten, Aufhebung von Vorschriften)

**Anlage 1**

§ 13 Abs. 3)

**Bundesrepublik Deutschland****Sicherheitszeugnis**

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)

Schiffsname: _____	Unterscheidungssignal: _____
Heimathafen: _____	Bruttoraumzahl: _____
Reeder: _____	Bruttoraumgehalt: _____ Registertonnen
IMO-Nummer <sup>1)</sup> : _____	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, nämlich  
 \_\_\_\_\_ Rettungsboote, ausreichend für \_\_\_\_\_ Personen,  
 \_\_\_\_\_ motorisiertes Boot,  
 \_\_\_\_\_ Rettungsflöße, ausreichend für \_\_\_\_\_ Personen,  
 \_\_\_\_\_ Rettungsringe,  
 \_\_\_\_\_ Überlebensanzüge,  
 \_\_\_\_\_ Rettungswesten,  
 \_\_\_\_\_ Rettungswesten für Kinder;
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 \_\_\_\_\_

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

<sup>1)</sup> In Übereinstimmung mit dem IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System, das von der IMO mit Entschließung A. 600(15) beschlossen wurde.



Bundesrepublik Deutschland

Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe

Dieses Zeugnis ist durch das Ausrüstungsverzeichnis zu ergänzen.

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung)

**Angaben zum Schiff**

Name des Schiffes: \_\_\_\_\_

Unterscheidungssignal: \_\_\_\_\_

Heimathafen: \_\_\_\_\_

Bruttoraumzahl: \_\_\_\_\_

Bruttoraumgehalt: \_\_\_\_\_ Registertonnen

Seegebiete, die das Schiff laut Zeugnis befahren darf: \_\_\_\_\_

Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand oder gegebenenfalls Datum, an dem ein Umbau oder eine Änderung oder eine Veränderung größerer Art begonnen wurde:

\_\_\_\_\_  
IMO-Nummer<sup>1)</sup>: \_\_\_\_\_

Hiermit wird bescheinigt,

- 1 daß das Schiff in Übereinstimmung mit der oben genannten Verordnung besichtigt worden ist;
- 2 daß die Besichtigung ergeben hat,
- 2.1 daß das Schiff den Vorschriften in bezug auf
  - .1 Bauausführung, Haupt- und Hilfsmaschinenanlage, Kessel und sonstige Druckbehälter;
  - .2 Anordnung und Einzelheiten der wasserdichten Unterteilung;
  - .3 folgende Schottenladelinien:

Festgelegte Schottenladelinien, die an der Außenhaut mittschiffs angemarkt sind	Freibord	Anzuwenden, wenn die Räume, in denen Fahrgäste befördert werden, folgende wahlweise zu benutzenden Räume einschließen
C.1	_____	_____
C.2	_____	_____
C.3	_____	_____

- 2.2 daß das Schiff den Anforderungen der Vorschriften in bezug auf baulichen Brandschutz, Feuersicherheitssysteme und -einrichtungen sowie Brandschutzpläne entspricht;
- 2.3 daß die Rettungsmittel und die Ausrüstung der Rettungsboote, Rettungsflöße und Bereitschaftsboote in Übereinstimmung mit den Vorschriften vorhanden sind;
- 2.4 daß das Schiff in Übereinstimmung mit den Vorschriften mit einem Leinenwurfgerät und Funkanlagen, die in Rettungsmitteln verwendet werden, ausgerüstet ist;
- 2.5 daß das Schiff den Vorschriften in bezug auf die Funkanlagen entspricht;

- 2.6 daß die Wirkungsweise der Funkanlagen, die in den Rettungsmitteln verwendet werden, den Vorschriften entspricht;
- 2.7 daß das Schiff den Vorschriften in bezug auf die Navigationsausrüstung an Bord, Vorkehrungen zur Lotsenübernahme sowie nautischen Veröffentlichungen entspricht;
- 2.8 daß das Schiff mit Lichtern, Signalkörpern, Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen in Übereinstimmung mit den Vorschriften und den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in der jeweils gültigen Fassung ausgerüstet ist;
- 2.9 daß das Schiff in jeder anderen Hinsicht den einschlägigen Vorschriften entspricht;
- 3 daß ein Ausnahmezeugnis ausgestellt/nicht ausgestellt<sup>2)</sup> worden ist.

Dieses Zeugnis gilt bis zum \_\_\_\_\_

Ausgestellt in \_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

<sup>1)</sup> In Übereinstimmung mit dem IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System, das von der IMO mit EntschlieÙung A. 600(15) beschlossen wurde.

<sup>2)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

**Ausrüstungsverzeichnis  
zum Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe**

Dieses Verzeichnis ist fest mit dem Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe zu verbinden.

**1 Angaben zum Schiff**

Name des Schiffes: \_\_\_\_\_

Unterscheidungssignal: \_\_\_\_\_

Fahrgastzahl laut Zeugnis: \_\_\_\_\_

Mindestzahl der Personen mit vorgeschriebener Befähigung zum Bedienen der Funkanlagen: \_\_\_\_\_

**2 Nähere Angaben zu den Rettungsmitteln**

1 Gesamtzahl der Personen, für die Rettungsmittel vorgesehen sind \_\_\_\_\_

	Backbordseite	Steuerbordseite
2 Gesamtzahl der Rettungsboote	_____	_____
2.1 Gesamtzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können	_____	_____
2.2 Anzahl der teilweise geschlossenen Rettungsboote	_____	_____
2.3 Anzahl der selbstaufrichtenden teilweise geschlossenen Rettungsboote	_____	_____
2.4 Anzahl der vollständig geschlossenen Rettungsboote	_____	_____
2.5 Andere Rettungsboote	_____	_____
2.5.1 Anzahl	_____	_____
2.5.2 Typ	_____	_____

	Tatsächliche Regelung
3 Anzahl der Motorrettungsboote (in der oben angegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote enthalten)	_____
3.1 Anzahl der Rettungsboote, die mit Scheinwerfern ausgerüstet sind	_____
4 Anzahl der Bereitschaftsboote	_____
4.1 Anzahl der Boote, die in der oben angegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote enthalten sind	_____
5 Rettungsflöße	_____
5.1 Flöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen erforderlich sind	_____
5.1.1 Anzahl der Rettungsflöße	_____
5.1.2 Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können	_____
5.2 Flöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht erforderlich sind	_____
5.2.1 Anzahl der Rettungsflöße	_____
5.2.2 Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können	_____
6	_____
6.1	_____
6.2	_____
7 Anzahl der Rettungsringe	_____
8 Anzahl der Rettungswesten	_____
9 Eintauchanzüge	_____
9.1 Gesamtzahl	_____
9.2 Anzahl der Anzüge, welche die Anforderungen für Rettungswesten erfüllen	_____
10 Anzahl der Wärmeschutzhilfsmittel	_____
11 Funkanlagen, die in Rettungsmitteln verwendet werden	_____
11.1 Anzahl der Radartransponder	_____
11.2 Anzahl der UKW-Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen)	_____

## 3 Nähere Angaben zu den Funkeinrichtungen

	Gegenstand	Tatsächliche Regelung
1	Hauptanlagen	
1.1	UKW-Funkanlage	
1.1.1	DSC-Kodierer	_____
1.1.2	DSC-Wachempfänger	_____
1.1.3	Sprechfunk	_____
1.2	GW-Funkanlage	
1.2.1	DSC-Kodierer	_____
1.2.2	DSC-Wachempfänger	_____
1.2.3	Sprechfunk	_____
1.3	GW/KW-Funkanlage	
1.3.1	DSC-Kodierer	_____
1.3.2	DSC-Wachempfänger	_____
1.3.3	Sprechfunk	_____
1.3.4	Fernschreibtelegrafie	_____
1.4	INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstelle	_____
2	Zweite Alarmierungsmöglichkeit	_____
3	Einrichtungen zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt	
3.1	NAVTEX-Empfänger	_____
3.2	EGC-Empfänger	_____
3.3	KW-Fernschreibtelegrafie-Empfänger	_____
4	Satelliten-EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	_____
4.2	INMARSAT	_____
5	UKW-EPIRB	_____
6	Schiffs-Radartransponder	_____
7	Wachempfänger für die Sprechfunk-Notfrequenz 2182 kHz <sup>1)</sup>	_____
4	Maßnahmen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft von Funkeinrichtungen	
4.1	Dopplung von Geräten	_____
4.2	Landseitige Instandhaltung	_____
4.3	Instandhaltungsmöglichkeit auf See	_____

5 Vor dem 1. Februar 1995 gebaute Schiffe, die nicht allen anwendbaren Anforderungen in bezug auf die Funkanlagen in GMDSS entsprechen<sup>2)</sup>

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
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?	_____	_____

- 6 Vor dem 1. Februar 1992 gebaute Schiffe, die nicht allen anwendbaren Anforderungen in bezug auf die Funkanlagen im GMDSS, die in Rettungsmitteln verwendet werden, entsprechen<sup>3)</sup>

Telegrafiefunkanlage für Rettungsboot  
 Tragbares Funkgerät für Überlebensfahrzeug  
 Überlebensfahrzeug-EPIRB (121,5 MHz und 243,0 MHz)  
 Sprechfunkgerät (Senden/Empfangen)

\_\_\_\_\_

Tatsächliche Regelung

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Verzeichnis in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgestellt in \_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_

See-Berufsgenossenschaft  
 Schiffssicherheitsabteilung

1) Diese Angabe braucht in dem den Zeugnissen, die nach dem 1. Februar 1999 ausgestellt werden, beigefügten Verzeichnis nicht mehr enthalten zu sein.  
 2) Dieser Abschnitt braucht in dem den Zeugnissen, die nach dem 1. Februar 1999 ausgestellt werden, beigefügten Verzeichnis nicht mehr enthalten zu sein.  
 3) Dieser Abschnitt braucht in dem den Zeugnissen, die nach dem 1. Februar 1995 ausgestellt werden, beigefügten Verzeichnis nicht mehr enthalten zu sein.

**Anlage 1b**  
(§ 13 Abs. 3)**Bundesrepublik Deutschland**  
Federal Republic of Germany**Sicherheitszeugnis für Ausbildungsfahrzeuge**  
Safety Certificate for Training Vessels

Ausgestellt

im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft  
nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung)

Issued

under the authority of the Government of the Federal Republic of Germany by See-Berufsgenossenschaft  
under the provisions of the Ordinance for the Safety of Seagoing Ships (Schiffssicherheitsverordnung)Dieses Zeugnis ist durch das Ausrüstungsverzeichnis zu ergänzen.  
This certificate is to be supplemented by the record of equipment.Angaben zum Fahrzeug  
Particulars of the vesselName des Fahrzeugs \_\_\_\_\_  
Name of the vesselUnterscheidungssignal \_\_\_\_\_  
Distinctive number or lettersLänge \_\_\_\_\_  
LengthBaujahr \_\_\_\_\_  
Year of constructionZugelassene Personenzahl \_\_\_\_\_  
Number of persons the vessel is certified to carryFahrtgebiet \_\_\_\_\_  
Range of trade

---

---

---

---

Hiermit wird bescheinigt,  
This is to certify:

1. daß die Besichtigung ergeben hat,  
that the survey showed that
2. daß das Ausbildungsfahrzeug den Anforderungen der Schiffssicherheitsverordnung entspricht im Bezug auf  
the vessel complies with the requirements of the safety regulations as regards:
  - .1 den Schiffskörper, die Maschinen und elektrischen Anlagen  
the vessels hull, machinery and electrical installations
  - .2 den baulichen Brandschutz und die Ausrüstung für den Brandschutz  
the requirements about the structural fire protection and fire safety equipment
  - .3 die Anzahl und Art der mitzuführenden Rettungsmittel  
the requirements about the type and number of life saving appliances the vessel shall carry
  - .4 die Navigations- und Funkausrüstung  
the requirements about the navigational and radio installations
3. daß das Ausbildungsfahrzeug mit Lichtern, Signalkörpern, Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen in  
Übereinstimmung mit den Anforderungen der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in  
der jeweils gültigen Fassung ausgerüstet ist.  
The ship was provided with the lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the require-  
ments of the international Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)

Auflagen \_\_\_\_\_  
Conditions \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Dieses Zeugnis gilt bis \_\_\_\_\_  
This certificate is valid until \_\_\_\_\_

Ausgestellt in \_\_\_\_\_  
Place of issue \_\_\_\_\_

Datum der Ausstellung \_\_\_\_\_  
Date of issue \_\_\_\_\_

(Siegel)  
(Seal)

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

Verlängerungen  
Endorsements to extend the validity

Das Schiff entspricht den anzuwendenden Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung. Dieses Sicherheitszeugnis wird bis zum \_\_\_\_\_ als gültig anerkannt.

The ship complies with the relevant provisions of the Ordinance for the Safety of Seagoing Ships. This safety certificate shall be accepted as valid until \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Datum und Ort  
Date and place

\_\_\_\_\_  
Technischer Aufsichtsbeamter  
Technical Surveyor

Das Schiff entspricht den anzuwendenden Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung. Dieses Sicherheitszeugnis wird bis zum \_\_\_\_\_ als gültig anerkannt.

The ship complies with the relevant provisions of the Ordinance for the Safety of Seagoing Ships. This safety certificate shall be accepted as valid until \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Datum und Ort  
Date and place

\_\_\_\_\_  
Technischer Aufsichtsbeamter  
Technical Surveyor

Das Schiff entspricht den anzuwendenden Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung. Dieses Sicherheitszeugnis wird bis zum \_\_\_\_\_ als gültig anerkannt.

The ship complies with the relevant provisions of the Ordinance for the Safety of Seagoing Ships. This safety certificate shall be accepted as valid until \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Datum und Ort  
Date and place

\_\_\_\_\_  
Technischer Aufsichtsbeamter  
Technical Surveyor

**Ausrüstungsverzeichnis**  
zum Sicherheitszeugnis für Ausbildungsfahrzeuge  
Record of Equipment  
for the Safety Certificate for Training Vessels

1. Nähere Angaben zu den Rettungsmitteln  
Details of life-saving appliances

Gesamtzahl der Personen, für die Rettungsmittel vorgesehen sind \_\_\_\_\_  
Total number of persons for which life-saving appliances are provided \_\_\_\_\_

Gegenstand Item	Tatsächliche Regelung Actual provision
1. Rettungsflöße Life-rafts	_____
.1 Anzahl der Rettungsflöße Number of life-rafts	_____
.2 Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können Number of persons accomodated	_____
2. Anzahl der Rettungsringe Number of life-buoys	_____
3. Anzahl der Rettungswesten Number of life-jackets	_____
4. Anzahl der Wärmeschutzhilfsmittel im Fahrtgebiet A und B Number of thermal protective aids in the region A and B	_____
5. Anzahl der tragbaren Feuerlöscher Number of portable fire-extinguisher	_____

2. Nähere Angaben zu den Funkeinrichtungen \*)  
Details of radio facilities

Gegenstand Item	Tatsächliche Regelung Actual provision
1. eine UKW-Seefunkanlage VHF-radio installation	_____
2. eine Grenzwellen-Seefunkanlage MF-radio installation	_____
3. eine Grenz-/Kurzwellen-Seefunkanlage MF/HF-radio installation	_____
4. Inmarsat Schiffs-Erdfunkstelle Inmarsat ship-earth station	_____
5. ein MSI-Empfänger MSI-receiver	_____
6. eine Satelliten-Seenotfunkbake Satellite EPIRB	_____
7. ein Radartransponder, 9 GHz Radar transponder (SART) 9 GHz	_____
8. ein UKW-Handsprechfunkgerät Two-way VHF radiotelephone apparatus	_____

\*) Nach Nummer 9 der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52a der Schiffssicherheitsverordnung.

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Verzeichnis in jeder Hinsicht zutreffend ist.  
This is to certify that this Record is correct in all respects.

Ausgestellt in \_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_  
Issued at \_\_\_\_\_ the \_\_\_\_\_  
(Ort der Ausstellung) (Datum der Ausstellung)  
(Place of issue of certificate) (Date of issue)

(Siegel)  
(Seal)

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

**Anlage 2**  
(§ 13 Abs. 4)



Bundesrepublik Deutschland

Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis

für ein  
Frachtschiff in der Nationalen Fahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr  
– Frachtschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500 – Sonderfahrzeug

für die \_\_\_\_\_

(Fahrbereich)

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft  
nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung)

Schiffsname: _____	Unterscheidungssignal: _____
Heimathafen: _____	Bruttoreumzahl: _____
Reeder: _____	Bruttoreumgehalt: _____ Registertonnen
IMO-Nummer <sup>1)</sup> : _____	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, nämlich
    - \_\_\_\_\_ Rettungsboote auf der Backbordseite mit einem Fassungsvermögen von \_\_\_\_\_ Personen,
    - \_\_\_\_\_ motorisiertes Boot,
    - \_\_\_\_\_ Rettungsboote auf der Steuerbordseite mit einem Fassungsvermögen von \_\_\_\_\_ Personen,
    - \_\_\_\_\_ Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von \_\_\_\_\_ Personen,
    - \_\_\_\_\_ Rettungsringe,
    - \_\_\_\_\_ Überlebensanzüge,
    - \_\_\_\_\_ Rettungswesten;
  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

<sup>1)</sup> In Übereinstimmung mit dem IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System, das von der IMO mit Entschließung A. 600(15) beschlossen wurde.



## Bundesrepublik Deutschland

## Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

Dieses Zeugnis ist durch das Ausrüstungsverzeichnis zu ergänzen.

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung)

**Angaben zum Schiff**

Name des Schiffes: \_\_\_\_\_

Unterscheidungssignal: \_\_\_\_\_

Heimathafen: \_\_\_\_\_

Bruttoreumzahl: \_\_\_\_\_

Bruttoreumgehalt: \_\_\_\_\_ Registertonnen

Tragfähigkeit des Schiffes (metrische Tonnen)<sup>1)</sup>: \_\_\_\_\_

Länge des Schiffes: \_\_\_\_\_

Seegebiete, die das Schiff laut Zeugnis befahren darf: \_\_\_\_\_

Schiffstyp<sup>2)</sup>

Öltankschiff

Chemikalienschiff

Gastankschiff

Frachtschiff eines anderen Typen als oben angegeben

Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand oder gegebenenfalls Datum, an dem ein Umbau oder eine Änderung oder eine Veränderung größerer Art begonnen wurde:

IMO-Nummer<sup>3)</sup>: \_\_\_\_\_

Hiermit wird bescheinigt,

- 1 daß das Schiff in Übereinstimmung mit der oben genannten Verordnung besichtigt worden ist;
- 2 daß die Besichtigung ergeben hat,
  - 2.1 daß der Zustand des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung den einschlägigen Vorschriften entspricht;
  - 2.2 daß das Schiff den Vorschriften über Feuersicherheitssysteme und -einrichtungen sowie Brandschutzpläne entspricht;
  - 2.3 daß die Rettungsmittel und die Ausrüstung der Rettungsboote in Übereinstimmung mit den Vorschriften vorhanden sind;
  - 2.4 daß das Schiff in Übereinstimmung mit den Vorschriften mit einem Leinenwurfgerät und Funkanlagen, die in Rettungsmitteln verwendet werden, ausgerüstet ist;
  - 2.5 daß das Schiff den Vorschriften in bezug auf die Funkanlagen entspricht;

- 2.6 daß die Wirkungsweise der Funkanlagen, die in den Rettungsmitteln verwendet werden, den Vorschriften entspricht;
- 2.7 daß das Schiff den Vorschriften in bezug auf die Navigationsausrüstung an Bord, Vorkehrungen zur Lotsenübernahme sowie nautischen Veröffentlichungen entspricht;
- 2.8 daß das Schiff mit Lichtern, Signalkörpern, Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen in Übereinstimmung mit den Vorschriften und den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in der jeweils gültigen Fassung ausgerüstet ist;
- 2.9 daß das Schiff in jeder anderen Hinsicht den einschlägigen Vorschriften entspricht;
- 3 daß das Schiff in Übereinstimmung mit den Vorschriften innerhalb der Grenzen des Einsatzgebietes eingesetzt ist;
- 4 daß ein Ausnahmezeugnis ausgestellt/nicht ausgestellt<sup>4)</sup> worden ist.

5 Ausnahmen: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6 Auflagen: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Dieses Zeugnis gilt bis zum \_\_\_\_\_

Ausgestellt in \_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

1) Nur für Öltankschiffe, Chemikaliertankschiffe und Gastankschiffe.  
2) Nichtzutreffendes streichen.  
3) In Übereinstimmung mit dem IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System, das von der IMO mit EntschlieÙung A. 600(15) beschlossen wurde.  
4) Nichtzutreffendes streichen.

**Ausrüstungsverzeichnis  
zum Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe**

Dieses Verzeichnis ist fest mit dem Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe zu verbinden.

**1 Angaben zum Schiff**

Name des Schiffes: \_\_\_\_\_

Unterscheidungssignal: \_\_\_\_\_

Mindestzahl der Personen mit vorgeschriebener Befähigung zum Bedienen der Funkanlagen: \_\_\_\_\_

**2 Nähere Angaben zu den Rettungsmitteln**

1 Gesamtzahl der Personen, für die Rettungsmittel vorgesehen sind \_\_\_\_\_

	Backbordseite	Steuerbordseite
2 Gesamtzahl der Rettungsboote	_____	_____
2.1 Gesamtzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können	_____	_____
2.2 Anzahl der selbstaufrichtenden teilweise geschlossenen Rettungsboote	_____	_____
2.3 Anzahl der vollständig geschlossenen Rettungsboote	_____	_____
2.4 Anzahl der Rettungsboote mit eigenem Luftversorgungssystem	_____	_____
2.5 Anzahl der brandgeschützten Rettungsboote	_____	_____
2.6 Andere Rettungsboote		
2.6.1 Anzahl	_____	_____
2.6.2 Typ	_____	_____
2.7 Anzahl der Frei-Fall-Rettungsboote		
2.7.1 Vollständig geschlossen	_____	_____
2.7.2 Mit eigenem Luftversorgungssystem	_____	_____
2.7.3 Brandgeschützt	_____	_____

Gegenstand	Tatsächliche Regelung
3 Anzahl der Motorrettungsboote (in der oben angegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote enthalten)	_____
3.1 Anzahl der Rettungsboote, die mit Scheinwerfern ausgerüstet sind	_____
4 Anzahl der Bereitschaftsboote	_____
4.1 Anzahl der Boote, die in der oben angegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote enthalten sind	_____
5 Rettungsflöße	
5.1 Flöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen erforderlich sind	
5.1.1 Anzahl der Rettungsflöße	_____
5.1.2 Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können	_____
5.2 Flöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht erforderlich sind	
5.2.1 Anzahl der Rettungsflöße	_____
5.2.2 Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können	_____
5.3 Anzahl der vorgeschriebenen Rettungsflöße	_____
6 Anzahl der Rettungsringe	_____
7 Anzahl der Rettungswesten	_____
8 Eintauchanzüge	
8.1 Gesamtzahl	_____
8.2 Anzahl der Anzüge, welche die Anforderungen für Rettungswesten erfüllen	_____
9 Anzahl der Wärmeschutzhilfemittel	_____
10 Funkanlagen, die in Rettungsmitteln verwendet werden	_____
10.1 Anzahl der Radartransponder	_____
10.2 Anzahl der UKW-Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen)	_____

3 Nähere Angaben zu den Funkeinrichtungen

Gegenstand		Tatsächliche Regelung
1	Hauptanlagen	
1.1	UKW-Funkanlage	
1.1.1	DSC-Kodierer	
1.1.2	DSC-Wachempfänger	
1.1.3	Sprechfunk	
1.2	GW-Funkanlage	
1.2.1	DSC-Kodierer	
1.2.2	DSC-Wachempfänger	
1.2.3	Sprechfunk	
1.3	GW/KW-Funkanlage	
1.3.1	DSC-Kodierer	
1.3.2	DSC-Wachempfänger	
1.3.3	Sprechfunk	
1.3.4	Fernschreibtelegrafie	
1.4	INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstelle	
2	Zweite Alarmierungsmöglichkeit	
3	Einrichtungen zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt	
3.1	NAVTEX-Empfänger	
3.2	EGC-Empfänger	
3.3	KW-Fernschreibtelegrafie-Empfänger	
4	Satelliten-EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	
4.2	INMARSAT	
5	UKW-EPIRB	
6	Schiffs-Radartransponder	
7	Wachempfänger für die Sprechfunk-Notfrequenz 2182 kHz <sup>1)</sup>	
8	Sprechfunk-Alarmzeichengeber für 2182 kHz <sup>1)</sup>	
4	Maßnahmen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft von Funkeinrichtungen	
4.1	Dopplung von Geräten	
4.2	Landseitige Instandhaltung	
4.3	Instandhaltungsmöglichkeit auf See	
5	Vor dem 1. Februar 1995 gebaute Schiffe, die nicht allen anwendbaren Anforderungen in bezug auf die Funkanlagen in GMDSS entsprechen <sup>2)</sup>	
5.1	Für Schiffe, die nach den Vorschriften, wie sie vor dem 1. Februar 1992 in Kraft waren, mit Telegrafiefunk ausgerüstet sein müssen	
		Erforderlich laut Vorschrift
		Tatsächliche Regelung
	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?	

- 5.2 Für Schiffe, die nach den Vorschriften, wie sie vor dem 1. Februar 1992 in Kraft waren, mit Sprechfunk ausgerüstet sein müssen

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker		
Anzahl der Funker		

- 6 Vor dem 1. Februar 1992 gebaute Schiffe, die nicht allen anwendbaren Anforderungen in bezug auf die Funkanlagen im GMDSS, die in Rettungsmitteln verwendet werden, entsprechen<sup>3)</sup>

	Tatsächliche Regelung
Telegrafiefunkanlage für Rettungsboot	
Tragbares Funkgerät für Überlebensfahrzeug	
Überlebensfahrzeug-EPIRB (121,5 MHz und 243,0 MHz)	
Sprechfunkgerät (Senden/Empfangen)	

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Verzeichnis in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgestellt in \_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

1) Diese Angabe braucht in dem den Zeugnissen, die nach dem 1. Februar 1999 ausgestellt werden, beigefügten Verzeichnis nicht mehr enthalten zu sein.  
 2) Dieser Abschnitt braucht in dem den Zeugnissen, die nach dem 1. Februar 1999 ausgestellt werden, beigefügten Verzeichnis nicht mehr enthalten zu sein.  
 3) Dieser Abschnitt braucht in dem den Zeugnissen, die nach dem 1. Februar 1995 ausgestellt werden, beigefügten Verzeichnis nicht mehr enthalten zu sein.

**Anlage 3**  
(§ 13 Abs. 5)



**Bundesrepublik Deutschland**

**Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis**

für ein \_\_\_\_\_

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung)

Schiffsname: _____	Unterscheidungssignal: _____
Heimathafen: _____	Bruttoreaumzahl: _____
Reeder: _____	Bruttoreumgehalt: _____ Registertonnen
IMO-Nummer <sup>1)</sup> : _____	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?	
Ist eine Funkausrüstung für Zielfahrt auf der Sprechfunknotfrequenz vorhanden?	
Ist ein Radargerät 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 \_\_\_\_\_

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

<sup>1)</sup> In Übereinstimmung mit dem IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System, das von der IMO mit EntschlieÙung A. 600(15) beschlossen wurde.



**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)

Schiffsname: _____	Unterscheidungssignal: _____
Heimathafen: _____	Bruttoraumzahl: _____
Reeder: _____	Bruttoraumgehalt: _____ Registertonnen
IMO-Nummer <sup>1)</sup> : _____	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	

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 \_\_\_\_\_

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

<sup>1)</sup> In Übereinstimmung mit dem IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System, das von der IMO mit Entschlußung A. 600(15) beschlossen wurde.

**Anlage 5**  
(§ 13 Abs. 6)



„Nationales Freibordzeugnis  
Ausgestellt im Namen  
der Bundesrepublik Deutschland  
durch die See-Berufsgenossenschaft  
nach den Vorschriften der Verordnung  
über die Sicherheit der Seeschiffe  
(Schiffssicherheitsverordnung)“.

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

Schiffsname	Unterscheidungssignal/ IMO-Nummer <sup>1)</sup>	Heimathafen	Länge (L)

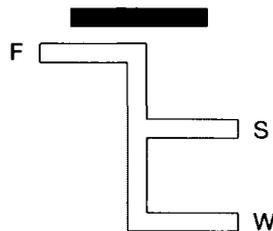
Freibord vom Decksstrich

Sommer/C<sub>1</sub><sup>2)</sup> \_\_\_\_\_ mm (S)/C<sub>1</sub>)

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 Freiborde erteilt und die vorstehend aufgeführten Lademarken angemarkt wurden.

Dieses Zeugnis gilt bis zum \_\_\_\_\_

Ausgestellt in Hamburg am \_\_\_\_\_

See-Berufsgenossenschaft  
Schiffssicherheitsabteilung

<sup>1)</sup> In Übereinstimmung mit dem IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System, das von der IMO mit EntschlieÙung A. 600(15) beschlossen wurde.

<sup>2)</sup> 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 Systeme, Anlagen, Instrumente, Geräte und Drucksachen, die ständig an Bord mitzuführen sind  
(§ 18 Abs. 1 SchSV, Kapitel V Regel 12, 20 und 21 des Übereinkommens von 1974/88)

– Technische Einzelheiten zu den Klassen: siehe Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie –

Lfd. Nr.	Gegenstand	Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 Anwendung findet mit einer Bruttoreaumzahl von						Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 keine Anwendung findet			
		weniger als 150	150 und mehr, jedoch weniger als 500	500 und mehr, jedoch weniger als 1 600	1 600 und mehr, jedoch weniger als 10 000	10 000 und mehr, jedoch weniger als 100 000	100 000 und mehr	Wattfahrt	Große Hochseefischerei	Kleine Hochseefischerei	Küstenfischerei
1	Positionslaternen <sup>1)</sup> Laternen, die nach Kollisionsverhütungsregeln oder Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung oder Schifffahrtsordnung Emsmündung mit einer Mindesttragweite vorgeschrieben sind (Hauptbeleuchtung) <sup>2)</sup> Zusätzlich zur Hauptbeleuchtung: Reservelaternen für Positionslaternen, die nach Kollisionsverhütungsregeln vorgeschrieben sind <sup>3)</sup>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2	Schallsignalanlagen Pfeifen, Glocken, Gongs oder entsprechende Einrichtungen für Schallsignale, die nach Kollisionsverhütungsregeln oder Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung oder Schifffahrtsordnung Emsmündung vorgeschrieben sind	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2a	Signalkörper	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
3	Tagsignalscheinwerfer <sup>4)</sup>	x	x	x	x	x	x	–	x	x	–
4	Kreiselkompaßanlage <sup>5)</sup>	–	–	x <sup>6)</sup>	x	x	x	–	x <sup>7)</sup>	x <sup>7)</sup>	–

Lfd. Nr.	Gegenstand	Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 Anwendung findet mit einer Bruttoreaumzahl von						Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 keine Anwendung findet			
		weniger als 150	150 und mehr, jedoch weniger als 500	500 und mehr, jedoch weniger als 1 600	1 600 und mehr, jedoch weniger als 10 000	10 000 und mehr, jedoch weniger als 100 000	100 000 und mehr	Wattfahrt	Große Hochseefischerei	Kleine Hochseefischerei	Küstenfischerei
5	Magnet-Regelkompaß mit Peilvorrichtung und austauschbarem Magnet-Reservekompaß <sup>8)</sup>	-	x	x	x	x	x	-	x	-	-
6	Magnet-Steuerkompass										
	a) Klasse I <sup>9)</sup>	-	-	x	x	x	x	-	x	-	-
	b) Klasse II <sup>10)</sup>	x	x	-	-	-	-	-	-	x	-
	c) Klasse III <sup>11)</sup>	-	-	-	-	-	-	x	-	-	x
7	Peilscheibe <sup>12)</sup>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
8	Deviationskurve oder -tabelle <sup>13)</sup>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
9	Echolotanlage <sup>14)</sup>										
	a) Klasse I oder III	-	-	x	x	x	x	-	x <sup>15)</sup>	x <sup>15)</sup>	-
	b) Klasse II <sup>16)</sup>	x	x	-	-	-	-	-	x <sup>17)</sup>	x <sup>17)</sup>	-
10	Radaranlage <sup>17a)</sup>										
	a) Klasse I, IA oder IB	-	-	-	x <sup>18)</sup>	x <sup>19)</sup>	x <sup>19)</sup>	-	x <sup>20)</sup>	x <sup>20)</sup>	-
	b) Klasse IIA <sup>21)</sup>	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
11	Automatisches Radarbildauswertungsgerät (ARPA) <sup>22)</sup>	-	-	-	-	x	x	-	-	-	-

Lfd. Nr.	Gegenstand	Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 Anwendung findet mit einer Bruttoreaumzahl von						Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 keine Anwendung findet			
		weniger als 150	150 und mehr, jedoch weniger als 500	500 und mehr, jedoch weniger als 1 600	1 600 und mehr, jedoch weniger als 10 000	10 000 und mehr, jedoch weniger als 100 000	100 000 und mehr	Wattfahrt	Große Hochseefischerei	Kleine Hochseefischerei	Küstenfischerei
12	Peilfunkanlage oder eine andere Funknavigationsausrüstung, die zur Benutzung während der gesamten vorgesehenen Reisen geeignet ist a) Klasse I <sup>23)</sup>	-	-	x	x	x	x	-	x	-	-
	b) Klasse II <sup>24)</sup>	-	x	-	-	-	-	-	-	x	-
12a	Funkausrüstung für Zielfahrt auf 2182 kHz <sup>24a)</sup>	-	-	-	x	x	x	-	x	x	-
13	Anlage zur Fahrtmessung durchs Wasser oder über Grund <sup>25)</sup>	-	-	x	x	x	x	-	-	-	-
14	Wendeanzeiger <sup>26)</sup>	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-
15	Winkelmeßinstrument (Sextant) <sup>27)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
16	Barometer oder Barograph	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-
17	Thermometer <sup>28)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
18	Zeitmesser <sup>29)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
19	Umdrehungsanzeiger auf der Brücke	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-
20	Ruderlagenanzeiger <sup>30)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x
21	Anzeigergerät für die Steigung der Verstellpropeller und die Betriebsweise des Querstrahlruders <sup>31)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	-	-	-

Lfd. Nr.	Gegenstand	Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 Anwendung findet mit einer Bruttoreaumzahl von						Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 keine Anwendung findet			
		weniger als 150	150 und mehr, jedoch weniger als 500	500 und mehr, jedoch weniger als 1 600	1 600 und mehr, jedoch weniger als 10 000	10 000 und mehr, jedoch weniger als 100 000	100 000 und mehr	Wattfahrt	Große Hochseefischerei	Kleine Hochseefischerei	Küstenfischerei
22	Fernglas <sup>32)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x
23	Handlot <sup>33)</sup>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-
24	Internationales Signalbuch einschließlich der Ergänzungen <sup>34)</sup>	-	x	x	x	x	x	-	x	-	-
25	Handbuch „Suche und Rettung“ in der jeweils neuesten Fassung <sup>35)</sup>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
26	Ton-Rundfunkempfänger <sup>36)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x
27	Satz SignalfLAGgen und Unterscheidungssignale zusätzlich <sup>37)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
28	Der laufende Jahrgang und die letzten zwei Jahrgänge der „Nachrichten für Seefahrer“ <sup>38)</sup>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
29	Zusammenstellung der Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung und der Übereinkommen von 1974/88, 1966/88, 1973/78 und 1996, herausgegeben von der See-Berufsgenossenschaft	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
30	Zusammenstellung der vom Bundesministerium für Verkehr und der See-Berufsgenossenschaft im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr herausgegebenen Bekanntmachungen, Richtlinien und Merkblätter (Schiffssicherheitshandbuch), die sich auf die Anwendung der zur Schiffssicherheit erlassenen internationalen und nationalen Rechtsvorschriften sowie Empfehlungen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) beziehen, in der jeweils neuesten Fassung, auf die in den „Nachrichten für Seefahrer“ hingewiesen wird <sup>39)</sup>	x	x	x	x	x	x	-	-	-	-

Lfd. Nr.	Gegenstand	Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 Anwendung findet mit einer Bruttoreaumzahl von						Schiffe, auf die das Übereinkommen von 1974/88 keine Anwendung findet			
		weniger als 150	150 und mehr, jedoch weniger als 500	500 und mehr, jedoch weniger als 1 600	1 600 und mehr, jedoch weniger als 10 000	10 000 und mehr, jedoch weniger als 100 000	100 000 und mehr	Wattfahrt	Große Hochseefischerei	Kleine Hochseefischerei	Küstenfischerei
31	Die für die jeweilige Reise notwendigen neuesten Ausgaben der amtlichen Seekarten und Seebücher sowie die vom Bundesministerium für Verkehr, von der See-Berufsgenossenschaft und vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie herausgegebenen Bekanntmachungen, Richtlinien und Merkblätter in der jeweils neuesten Fassung, auf die in den „Nachrichten für Seefahrer“ hingewiesen wird <sup>40)</sup>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
32	Wachalarmanlage <sup>41)</sup>	x	x	x	x	x	x	—	x	x	x
33	Uhr mit Zeitangabe in UTC im Sichtbereich der Funkgeräte	x	x	x	x	x	x	x	x	x	—

## Anmerkungen zu Anlage 6:

- 1) Die Positionslaternen müssen elektrisch betrieben sein.
- 2) 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.
- 3) 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.  
Ausgenommen für Schiffe in der Küstenfischerei. Für Schiffe in der Wattfahrt und Kleinen Hochseefischerei genügen Reservelaternen für Anker- und Fahrtstrolaternen.
- 4) Für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 50 und mehr. In der Kleinen Hochseefischerei nur für Schiffe von 24 m Länge und darüber.
- 5) Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 1 600 und mehr müssen mit einem oder mehreren Tochterkreiselkompassen ausgerüstet sein, die Peilungen über den ganzen Horizont ermöglichen. Der Mutter- oder Tochter-Kompaß muß am Steuerstand deutlich abgelesen werden können.  
Zusätzlich müssen Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr, die am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut worden sind, mit Geräten für die Anzeige des Kompaßkurses am Notsteuerstand ausgerüstet sein. Soweit eine unterbrechungsfreie Eingabe der Kreiselkompaßinformation für die Funkanlage des Schiffes erforderlich ist, muß eine von der Haupt- und Notstromquelle des Schiffes unabhängige Stromquelle vorhanden sein, die bei deren Ausfall die Stromversorgung der Kreiselkompaßanlage mindestens für die Dauer einer Stunde übernimmt.

- 6) Erforderlich für Schiffe, die am oder nach dem 1. September 1984 gebaut worden sind.
- 7) Nur für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 1 600 und mehr; Tochterkreiselkompass sind nicht erforderlich.
- 8) In der Kleinen Fahrt nur für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von über 250. Der Magnet-Reservekompaß ist nicht erforderlich, wenn Magnet-Regel- und Magnet-Steuerkompaß bzw. Magnet-Regel- oder Magnet-Steuerkompaß und Kreiselkompaß vorhanden sind.
- 9) In der Kleinen Fahrt nur für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von über 250. Nicht erforderlich, wenn der Kurs des Magnet-Regelkompasses am Haupt-Steuerstand deutlich ablesbar ist.
- 10) Für Schiffe in der Kleinen Fahrt und Küstenfahrt. In der Kleinen Fahrt nur für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 250 und weniger. Nicht erforderlich, wenn ein Magnet-Steuerkompaß der Klasse I vorhanden ist.
- 11) Nicht erforderlich, wenn ein Magnet-Steuerkompaß der Klasse I oder II vorhanden ist.
- 12) Ausgenommen für Schiffe in der Kleinen Hochsee- und Küstenfischerei, wenn sie mit einer Radaranlage ausgerüstet sind und für offene und halbgedeckte Fischerboote. Nur wenn Kompass nach Nummer 4, 5 oder 6 eine Peilung über den ganzen Horizont nicht zulassen; die Peilscheibe muß nach beiden Schiffsseiten umsetzbar sein, anderenfalls müssen 2 Peilscheiben vorhanden sein.
- 13) Ausgenommen Fischereifahrzeuge mit einer Rumpflänge bis zu 12 Meter. Zusätzlich Deviationstagebuch nach § 22 Abs. 2 nur für Schiffe in der Großen Fahrt, Mittleren Fahrt und Großen Hochseefischerei.
- 14) Für Schiffe, deren Kiel nach dem 1. Januar 1978 gelegt worden ist, ist eine Echolotanlage der Klasse I erforderlich.
- 15) Für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr ist eine Echolotanlage der Klasse III erforderlich. Für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr, deren Kiel nach dem 1. Januar 1978 gelegt worden ist, ist eine Echolotanlage der Klasse I erforderlich.
- 16) Ausgenommen für Schiffe in der Küstenfahrt.
- 17) Für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500.
- 17a) Ab dem 1. Februar 1995 muß die Radaranlage dafür geeignet sein, im 9-GHz-Frequenzband zu arbeiten. Außerdem müssen nach dem 1. Februar 1995 Fahrgastschiffe unabhängig von ihrer Größe und Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 300 und mehr in der Auslandsfahrt mit einer Radaranlage ausgerüstet sein, die dafür geeignet ist, im 9-GHz-Frequenzband zu arbeiten.
- 18) Bei Einbau ab dem 1. September 1984 ist eine Radaranlage mindestens der Klasse IB erforderlich.
- 19) Es sind 2 Radaranlagen vorgeschrieben. Diese müssen unabhängig voneinander betrieben werden können. Bei Einbau ab dem 1. September 1984 ist eine Radaranlage der Klasse IA und eine Radaranlage mindestens der Klasse IB erforderlich. Ab 1. Februar 1995 muß mindestens eine Anlage dafür geeignet sein, im 9-GHz-Frequenzband zu arbeiten.
- 20) Für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr, die am oder nach dem 1. September 1984 gebaut worden sind, und Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 1 600 und mehr, die vor dem 1. September 1984 gebaut worden sind.
- 21) Erforderlich für Schiffe, die ab dem 1. September 1984 gebaut worden sind. Eine Möglichkeit zum Auswerten der Radaranzeige muß vorhanden sein. Bei Einbau ab dem 1. September 1984 ist eine Radaranlage mindestens der Klasse IIA erforderlich.
- 22) Nicht erforderlich für Schiffe, ausgenommen Tankschiffe, die vor dem 1. September 1984 gebaut worden sind und eine Bruttoreumzahl von weniger als 15 000 haben.
- 23) Ausgenommen für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 5 000 in der Küstenfahrt. Mit Peilfunkbuch nach § 22 Abs. 3. Die anstelle der Peilfunkanlage mitzuführende andere Funknavigationsausrüstung ist vom Eigentümer in Abstimmung mit der See-Berufsgenossenschaft festzulegen.
- 24) Ausgenommen für Schiffe in der Küstenfahrt. Für Schiffe in der Großen Fahrt, Mittleren Fahrt, Kleinen Fahrt und Kleinen Hochseefischerei mit einer Bruttoreumzahl von 300 und mehr, sofern keine Peilfunkanlage der Klasse I vorhanden ist. Die anstelle der Peilfunkanlage mitzuführende andere Funknavigationsausrüstung ist vom Eigentümer in Abstimmung mit der See-Berufsgenossenschaft festzulegen.
- 24a) Erforderlich bis zum 1. Februar 1999 auf Schiffen, die am oder nach dem 25. Mai 1980 und vor dem 1. Februar 1995 gebaut worden sind. Nicht erforderlich, wenn sich eine Peilfunkanlage der Klasse I an Bord befindet.
- 25) Nur für Schiffe in der Auslandsfahrt, die am oder nach dem 1. September 1984 gebaut worden sind. Schiffe mit einer Radaranlage der Klasse IA und automatischem Radarbildauswertegerät müssen mit einer Anlage zur Fahrtmessung durchs Wasser ausgerüstet sein.
- 26) Nur für Schiffe, die am oder nach dem 1. September 1984 gebaut worden sind.
- 27) Nur für Schiffe in der Großen Fahrt und Mittleren Fahrt. Schiffe in der Großen Fahrt müssen mit 2 Sextanten ausgerüstet sein, sofern keine Satellitennavigationsanlage an Bord ist.
- 28) Ausgenommen für Schiffe in der Küstenfahrt. Schiffe in der Großen Fahrt und Großen Hochseefischerei müssen mit 2 Thermometern ausgerüstet sein.

- 29) Nur für Schiffe in der Großen und Mittleren Fahrt. Die Anforderungen an einen Zeitmesser nach DIN 8319 oder gleichwertige Anforderungen müssen erfüllt sein und sind durch eine Herstellererklärung nachzuweisen.
- 30) Ausgenommen auf Schiffen, auf denen die Ruderanlage so eingerichtet ist, daß der Rudergänger jederzeit die Ruderlage erkennen kann.
- 31) Nur für Schiffe mit Verstellpropeller oder Querstrahlruder.
- 32) Schiffe in der Großen Fahrt, Mittleren Fahrt, Kleinen Fahrt und Großen Hochseefischerei müssen mit 2 Ferngläsern ausgerüstet sein. Ausgenommen hiervon sind offene und halbgedeckte Fischerboote in der Küstenfischerei. Die Ferngläser müssen für einen gehörigen Ausguck geeignet sein.
- 33) Schiffe in der Großen Fahrt, Mittleren Fahrt, Kleinen Fahrt und Großen Hochseefischerei müssen mit 2 Handloten ausgerüstet sein. Für Schiffe in der Wattfahrt genügt ein Peilstock.
- 34) Für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, ausgenommen in der Küstenfahrt.
- 35) Schiffe in der Großen Fahrt, Mittleren Fahrt und Kleinen Fahrt, die mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüstet sind, müssen je ein Buch auf der Brücke und im Funkraum mitführen. Auf Schiffen in der Wattfahrt, in der Kleinen Hochseefischerei und in der Küstenfischerei braucht das Handbuch nicht an Bord zu sein, wenn der Deutsche Küsten-Almanach mit der jeweils neuesten Ergänzungslieferung an Bord ist.
- 36) Nur für Schiffe ohne Seefunkanlage bei Fahrten von mehr als 12 Stunden. Der Empfänger muß den technischen Vorschriften des Bundesamtes für Post und Telekommunikation für Ton-Rundfunkempfänger entsprechen und zur Aufnahme von Wetter- und Warnnachrichten geeignet sein.
- 37) Ausgenommen für Schiffe in der Küstenfahrt.
- 38) Auf Schiffen in der Wattfahrt und in der Küstenfischerei brauchen die „Nachrichten für Seefahrer“ nicht an Bord zu sein, wenn diese vor dem Auslaufen eingesehen werden.
- 39) Die Bekanntmachungen, Richtlinien und Merkblätter werden jährlich in der Nummer 1 der „Nachrichten für Seefahrer“ bekanntgegeben.
- 40) Neueste Ausgabe der amtlichen Seekarten sind die in dem Verzeichnis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgeführten Seekarten, für die in den „Nachrichten für Seefahrer“ Berichtigungen veröffentlicht werden und die in dem Zeitpunkt, in dem sie in Verkehr gebracht werden, mittels eines Aufdrucks als auf den letzten Stand berichtigt ausgewiesen sind. Amtliche Seekarten sind auch sonstige Seekarten hydrographischer Dienste anderer Staaten. Amtliche Seebücher sind die in dem Verzeichnis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgeführten Bücher, für die in den „Nachrichten für Seefahrer“ Berichtigungen veröffentlicht werden, wie Seehandbücher, Leuchtuerverzeichnisse, Nautischer Funkdienst (für alle Schiffe mit Telegrafiefunkanlage), Sprechfunk für Küstenschifffahrt (für alle Schiffe nur mit Sprechfunkanlage), Nautisches Jahrbuch, Gezeitentafeln und das Handbuch für Brücke und Kartenhaus; amtliche Seebücher sind ferner sonstige vom Bundesministerium für Verkehr als solche bestimmte Bücher sowie sonstige Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten.
- 41) Für Schiffe, deren Kiel nach dem 1. Januar 1988 gelegt worden ist. Die Anlage muß den Richtlinien der See-Berufsgenossenschaft entsprechen.

Nautische Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte, die geprüft und zugelassen sein müssen  
(§ 18 Abs. 2 SchSV)

- Technische Einzelheiten zu den Klassen: siehe Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie -

Lfd. Nr.	Gegenstand	Baumusterprüfung durch das BSH (§ 18 Abs. 2 und 3)	Prüfung und Genehmigung der Aufstellung/Anbringung durch das BSH (§ 22 Abs. 1)	Prüfung vor Verwendung an Bord durch das BSH (Prüfplakette) (§ 19 Abs. 1)	Überprüfung durch einen vom BSH anerkannten Betrieb (Prüfmarke) (§ 20 Abs. 3 und § 21)	Führen eines Gerätetagebuches an Bord (§ 18 Abs. 5)
1	Positionslaternen der Klassen I, II, III und IV für Haupt- und Reservebeleuchtung	x	x	-	-	x
2	Schallsignalanlagen					
	a) Pfeifen der Klassen I, II, III und IV	x	x	-	-	x
	b) Glocken der Klassen I und II	x	x	-	-	x
	c) Gongs	x	x	-	-	x
	d) Vorrichtungen zu b) und c) mit ähnlicher Schalleigenschaft	x	x	-	-	x
2a	Schallsignal-Empfangsanlage	x	x	-	-	x
3	Manöversignalanlage	x	x	-	-	x
4	Morsesignalleuchte	x	-	-	-	-
5	Tagsignalscheinwerfer	x	-	-	-	-
6	Kreiselkompaßanlage der Klassen I oder II	x	-	x	x	x
7	a) Magnet-Regelkompaß mit Peilvorrichtung <sup>1)</sup> oder Magnet-Steuerkompaß der Klassen I, II und III <sup>1)</sup>	x	x	x <sup>2)</sup>	x <sup>2)</sup>	x
	b) Magnet-Reservekompaß	x	-	x	x	-
8	Fernkompaßanlage	x	-	-	-	x
9	Selbststeueranlage der Klassen I, II und III	x	-	x	-	x
10	Kursalarmanlage	x	-	-	-	x
11	Echolotanlage der Klassen I, II und III oder Echolotanlage der Klasse IV für geringere Tiefen	x	-	x	x	x

Lfd. Nr.	Gegenstand	Baumusterprüfung durch das BSH (§ 18 Abs. 2 und 3)	Prüfung und Genehmigung der Aufstellung/Anbringung durch das BSH (§ 22 Abs. 1)	Prüfung vor Verwendung an Bord durch das BSH (Prüfplakette) (§ 19 Abs. 1)	Überprüfung durch einen vom BSH anerkannten Betrieb (Prüfmarke) (§ 20 Abs. 3 und § 21)	Führen eines Gerätetagebuches an Bord (§ 18 Abs. 5)
12	Radaranlage der Klassen I, IA, IB, II, IIA, IIB und III <sup>3)</sup>	x	x	x	x	x
13	Automatisches Radarbildauswertegerät (ARPA)	x	x	x	x	x
14	Peilfunkanlage der Klassen I und II <sup>4)</sup>	x	x	x <sup>5)</sup>	x <sup>5)</sup>	x <sup>5)</sup>
14a	Funkausrüstung für Zielfahrt auf 2182 kHz	x	x	x <sup>5)</sup>	x <sup>5)</sup>	x <sup>5)</sup>
15	Anlage zur Fahrtmessung durchs Wasser oder über Grund	x	-	x	-	x
16	Wendeanzeiger	x	-	x	-	x
17	Satelliten-, Differential-Satelliten-Navigationsanlage	x	x	-	-	x
18	Omega-, Differential-Omega-Navigationsanlage	x	x	-	-	x
19	Decca-Navigationsanlage	x	x	-	-	x
20	Loran-C-, Differential-Loran-C-Navigationsanlage	x	x	-	-	x
21	Navigationssystem <sup>6)</sup>	x	x	x	-	x
21a	Integriertes Bahnführungssystem <sup>6)</sup>	x	x	x	-	x
22	Winkelmeßinstrument (Sextant)	x	-	-	-	-
23	Barometer oder Barograph	x	-	-	-	-
24	Radartransponder	x	x	-	-	-
25	Elektronisches Seekartensystem <sup>6)</sup>	x	x	x	-	x
26	Suchscheinwerfer <sup>7)</sup>	x	-	-	-	-
27	Nachtsichtanlage <sup>7)</sup>	x	-	-	-	-

Anmerkungen zu Anlage 7:

- 1) Regulierung nur für fest an Bord aufgestellte Magnet-Regelkompassse und Magnet-Steuerkompassse.
- 2) Ohne Kompaßstand bzw. Haltevorrichtung.
- 3) Radaranlagen der Klasse II sind für nichtausrüstungspflichtige Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 1 600 bei Einbau vor dem 1. September 1984 zugelassen. Radaranlagen der Klasse IIB sind für nichtausrüstungspflichtige Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500 bei Einbau nach dem 1. September 1984 zugelassen. Radaranlagen der Klasse III sind für nichtausrüstungspflichtige Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 150 zugelassen.
- 4) Kompensierung und Peilfunkbuch sind für Peilfunkanlagen der Klasse I vorgeschrieben.
- 5) Ausgenommen Schiffe mit Besegelung.
- 6) Die Zulassung beschränkt sich jeweils auf ein Funktionsmuster mit Beschreibung des minimal und maximal zulässigen Systemumfangs.
- 7) Nur für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC), die dem HSC-Code (MSC. 36(63)) unterliegen.

**Anlage 8**  
(§ 1 Abs. 1)

Anwendung der Schiffssicherheitsverordnung für Binnenschiffe,  
die in einem Schiffsregister der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind,  
wenn sie eine der nachstehend aufgeführten Grenzen seewärts überschreiten  
(§ 1 Abs. 1 SchSV)

1. Ems:  
Verbindungsline Breitenparallel 53° 30' Nord und Meridian 6° 45' Ost, d.h. geringfügig seewärts des Leichterplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems;
2. Jade:  
Verbindungsline zwischen dem Oberfeuer Schillig und dem Kirchturm Langwarden;
3. Weser:  
Verbindungsline zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Cappel;
4. Elbe:  
Verbindungsline zwischen der Kugelbake bei Döse und der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand);
5. Meldorfer Bucht:  
Verbindungsline von der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum;
6. Eider-Sperrwerk;
7. Flensburger Förde:  
Verbindungsline zwischen Kegnäs-Leuchtturm und Birknack;
8. Schlei:  
Verbindungsline der Molenköpfe Schleimünde;
9. Eckernförder Bucht:  
Verbindungsline Boknis-Eck zur Nordostspitze des Festlandes bei Dänisch-Nienhof;
10. Kieler Förde:  
Verbindungsline zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe;
11. Trave:  
Verbindungsline der beiden äußeren Molenköpfe in Travemünde;
12. Wismarbucht:  
Verbindungsline zwischen Hohen Wieschendorf Huk und Leuchtfeuer Timmendorf;
13. Breitling und Salzhaff:  
Verbindungsline zwischen dem Leuchtfeuer Gollwitz auf der Insel Poel und der Südspitze der Halbinsel Wustrow;
14. Unterwarnow und Breitling:  
Verbindungsline zwischen den nördlichsten Punkten der West-, Mittel- und Ostmole in Warnemünde;
15. Gewässer, die vom Festland und den Halbinseln Darß und Zingst sowie den Inseln Hiddensee und Rügen eingeschlossen sind:
  - a) Halbinsel Zingst und Insel Bock:  
Verbindungsline Breitenparallel 54° 26' 42" Nord;
  - b) Insel Bock und Insel Hiddensee:  
Verbindungsline von der Nordspitze der Insel Bock zur Südspitze der Insel Hiddensee;
  - c) Insel Hiddensee und Insel Rügen (Bug):  
Verbindungsline von der Südostspitze Neubessin zum Buger Haken;
16. Greifswalder Bodden:  
Verbindungsline von der Ostspitze Thiessower Haken (Südperd) über die Ostspitze der Insel Ruden zur Nordspitze der Insel Usedom (54° 10' 37" Nord, 13° 47' 51" Ost);
17. Gewässer, die vom Festland und der Insel Usedom eingeschlossen sind:  
Breitenparallel durch den Kirchturm des Seebades Ahlbeck in östlicher Richtung.

**Anordnung  
über die Übertragung von Zuständigkeiten auf  
dem Gebiet der beamtenrechtlichen Versorgung  
im Geschäftsbereich der Deutschen Telekom AG  
(ZOVersDTAG)**

Vom 25. Juli 1997

I.

**Pensionsfestsetzungs- und -regelungsbehörden**

(1) Auf Grund des § 49 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Versorgung der Beamten und Richter in Bund und Ländern in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3858), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes zur Reform des öffentlichen Dienstrechts (Reformgesetz) vom 24. Februar 1997 (BGBl. I S. 322), in Verbindung mit § 14 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zum Personalrecht der Beschäftigten der früheren Deutschen Bundespost vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325, 2353) übertragen wir im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Post und Telekommunikation und dem Bundesministerium des Innern die uns als oberster Dienstbehörde im Sinne des Beamtenversorgungsrechts für die Versorgungsberechtigten der Deutschen Telekom AG zustehenden Befugnisse auf die nachstehend genannten Organisationseinheiten (Pensionsfestsetzungs- und -regelungsbehörden) für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Die sachliche Zuständigkeit der Pensionsfestsetzungs- und -regelungsbehörden umfaßt versorgungsrechtliche Entscheidungen aller Art, soweit nicht gesetzlich oder in dieser Anordnung etwas anderes bestimmt ist.

(2) Örtlich zuständig sind:

für alle vor und nach Eintritt eines Versorgungsfalles notwendigen Entscheidungen und Maßnahmen zur Festsetzung, Regelung und Zahlbarmachung von Versorgungsbezügen die Niederlassungen der Deutschen Telekom AG mit Ressort Versorgungsservice, in deren Zuständigkeitsbereich der Sitz der Organisationseinheit liegt, der der Versorgungsberechtigte angehört beziehungsweise vor Eintritt des Versorgungsfalles angehört hat. Ein Zuständigkeitswechsel infolge Wohnsitzänderung eines Versorgungsempfängers erfolgt nicht. Die bei der Zuruhesetzung beziehungsweise beim Tod eines aktiven Beamten gegebene Zuständigkeit bleibt auch für die Hinterbliebenen erhalten.

Die Niederlassung mit Ressort Versorgungsservice nimmt die Aufgaben einer Pensionsfestsetzungs- und -regelungsbehörde für alle Organisationseinheiten wahr, deren Sitz sich innerhalb des sich aus der Anlage ergebenden Arbeitsbezirks der jeweiligen Niederlassung mit Ressort Versorgungsservice befindet. Eine Aufstellung der Organisationseinheiten, die sich im jeweiligen Zuständigkeitsbereich einer Niederlassung mit Ressort Versorgungsservice befinden, wird mit besonderer Anweisung bekanntgegeben.

Die Zuständigkeit für vorhandene Versorgungsfälle, die bis zum 31. Dezember 1996 von Organisationseinheiten der Deutschen Post AG wahrgenommen wurde, wird ab dem 1. Januar 1997 von folgenden Organisationseinheiten der Deutschen Telekom AG wahrgenommen:

Organisationseinheiten der Deutschen Post AG bis zum 31. Dezember 1996	Organisationseinheiten der Deutschen Telekom AG ab 1. Januar 1997
Versorgungszentrum Hamburg Versorgungszentrum Hamburg Außenstelle Kiel Versorgungszentrum Hamburg Außenstelle Bremen	Deutsche Telekom AG Niederlassung 2 Bremen Deutsche Telekom AG Niederlassung 2 Bremen Deutsche Telekom AG Niederlassung 2 Bremen
Versorgungszentrum Hannover Versorgungszentrum Hannover Außenstelle Berlin Versorgungszentrum Münster Versorgungszentrum Köln Außenstelle Düsseldorf	Deutsche Telekom AG Niederlassung 3 Düsseldorf Deutsche Telekom AG Niederlassung 3 Düsseldorf Deutsche Telekom AG Niederlassung 3 Düsseldorf Deutsche Telekom AG Niederlassung 3 Düsseldorf
Versorgungszentrum Frankfurt Außenstelle Saarbrücken Versorgungszentrum Köln Versorgungszentrum Frankfurt Außenstelle Trier	Deutsche Telekom AG Niederlassung Trier Deutsche Telekom AG Niederlassung Trier Deutsche Telekom AG Niederlassung Trier
Versorgungszentrum Stuttgart Außenstelle Karlsruhe Versorgungszentrum Stuttgart Versorgungszentrum Stuttgart Außenstelle Freiburg	Deutsche Telekom AG Niederlassung Freiburg Deutsche Telekom AG Niederlassung Freiburg Deutsche Telekom AG Niederlassung Freiburg

Organisationseinheiten der Deutschen Post AG bis zum 31. Dezember 1996	Organisationseinheiten der Deutschen Telekom AG ab 1. Januar 1997
Versorgungszentrum Münster Außenstelle Dortmund Versorgungszentrum Frankfurt am Main Versorgungszentrum München Außenstelle Nürnberg	Deutsche Telekom AG Niederlassung 1 Nürnberg Deutsche Telekom AG Niederlassung 1 Nürnberg Deutsche Telekom AG Niederlassung 1 Nürnberg
Versorgungszentrum München Versorgungszentrum München Außenstelle Regensburg	Deutsche Telekom AG Niederlassung Regensburg Deutsche Telekom AG Niederlassung Regensburg

(3) Abweichend von der Übertragung nach Absatz 2 werden folgende Zuständigkeiten der Niederlassung Trier übertragen:

1. die vor und nach Eintritt des Versorgungsfalles zu treffenden Entscheidungen und Maßnahmen zur Festsetzung und Regelung der Versorgungsbezüge für die der obersten Organisationseinheit der Deutschen Telekom AG angehörenden Versorgungsberechtigten,
2. die vor und nach Eintritt des Versorgungsfalles zu treffenden Entscheidungen und Maßnahmen zur erstmaligen Festsetzung von Versorgungsbezügen der von § 14 des Gesetzes über die Unternehmensverfassung der Deutschen Bundespost (PostVerfG) erfaßten Personen mit Ausnahme der vertraglichen Versorgungsansprüche nach § 12 Abs. 5 des Gesetzes über die Unternehmensverfassung der Deutschen Bundespost (PostVerfG), soweit der Versorgungsanspruch bei der Deutschen Telekom AG besteht,
3. die vor und nach Eintritt des Versorgungsfalles zu treffenden Entscheidungen und Maßnahmen zur erstmaligen Festsetzung von Versorgungsbezügen im Rahmen des Beamtenversorgungsrechts des von § 47 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über die Unternehmensverfassung der Deutschen Bundespost (PostVerfG) erfaßten Personenkreises aus Vertrag nach § 12 Abs. 5 des Gesetzes über die Unternehmensverfassung der Deutschen Bundespost (PostVerfG) sowie nach dem Beamtenversorgungsgesetz, soweit der Versorgungsanspruch bei der Deutschen Telekom AG besteht.

(4) Für die Gewährung von Übergangsgeld nach § 47 des Beamtenversorgungsgesetzes ist das Dienstleistungszentrum Personal in Münster zuständig.

(5) Ausgenommen von der Übertragung der Zuständigkeiten nach den Absätzen 2, 3 und 4 und damit dem Vorstand der Deutschen Telekom AG – gegebenenfalls über das zuständige Fachministerium im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern (vgl. § 49 Abs. 3 BeamtVG, § 5 Abs. 3 Satz 2 BeamtVG) – vorbehalten sind:

1. Herbeiführung versorgungsrechtlicher Entscheidungen, die eine grundsätzliche über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung haben,
2. Entscheidungen, die nach dem Gesetz oder in Verwaltungsvorschriften der obersten Dienstbehörde vorbehalten sind, zum Beispiel nach § 5 Abs. 3 Satz 2, § 6 Abs. 2 Satz 2, §§ 60, 64 des Beamtenversorgungsgesetzes,
3. Entscheidungen über das Absehen von der Rückforderung zuviel gezahlter Versorgungsbezüge aus Billigkeitsgründen nach § 52 Abs. 2 Satz 3 des Beamtenversorgungsgesetzes, wenn der vom Vorstand der Deutschen Telekom AG durch besondere Anweisung festgesetzte Höchstbetrag überschritten wird oder die Überzahlung im Prüfungsbericht des Bundesrechnungshofes erörtert worden ist.

## II.

### **Erlaß von Widerspruchsbescheiden und Vertretung des Dienstherrn bei Klagen aus dem Beamtenverhältnis in Angelegenheiten der Beamtenversorgung**

(1) Auf Grund des § 172 des Bundesbeamtengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Februar 1985 (BGBl. I S. 479) in Verbindung mit § 126 Abs. 3 Nr. 2 Satz 2 des Beamtenrechtsrahmengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Februar 1997 (BGBl. I S. 325) und § 1 Abs. 5 des Postpersonalrechtsgesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325, 2353) übertragen wir die sich aus § 14 Abs. 1 des Postpersonalrechtsgesetzes ergebende Befugnis, in Angelegenheiten der Beamtenversorgung nach dem Beamtenversorgungsgesetz, gegebenenfalls in Verbindung mit der Beamtenversorgungs-Übergangsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1993 (BGBl. I S. 369), Widerspruchsbescheide an Versorgungsberechtigte der Deutschen Telekom AG zu erlassen,

– den Direktionen Hamburg, Dortmund, Koblenz, Freiburg und München,

soweit eine Organisationseinheit, der nach Abschnitt I Abs. 1 bis 4 dieser Anordnung versorgungsrechtliche Befugnisse übertragen worden sind, innerhalb des jeweiligen Zuständigkeitsbereichs der bei den vorgenannten Direktionen eingerichteten Rechtskanzleien (Gruppe Besoldung und Arbeitszeit) den mit dem Widerspruch angefochtenen Verwaltungsakt erlassen oder den Erlaß eines Verwaltungsaktes abgelehnt hat.

In Fällen des Abschnitts I Abs. 5 dieser Anordnung ist die oberste Organisationseinheit gemäß § 126 Abs. 3 Nr. 2 des Beamtenrechtsrahmengesetzes zuständig.

(2) Auf Grund des § 174 Abs. 3 des Bundesbeamtengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Februar 1985 (BGBl. I S. 479) in Verbindung mit § 1 Abs. 5 des Postpersonalrechtsgesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325, 2353) übertragen wir nach Maßgabe des § 14 Abs. 1 Satz 1 des Postpersonalrechtsgesetzes die Vertretung der obersten Dienstbehörde bei Klagen aus dem Beamtenverhältnis in Angelegenheiten der Beamtenversorgung den Leitern der in Absatz 1 genannten Direktionen, soweit sie nach Absatz 1 für den Erlaß von Widerspruchsbescheiden zuständig sind.

Für besondere Fälle behalten wir uns die Vertretung des Dienstherrn vor.

### III.

#### **Inkrafttreten**

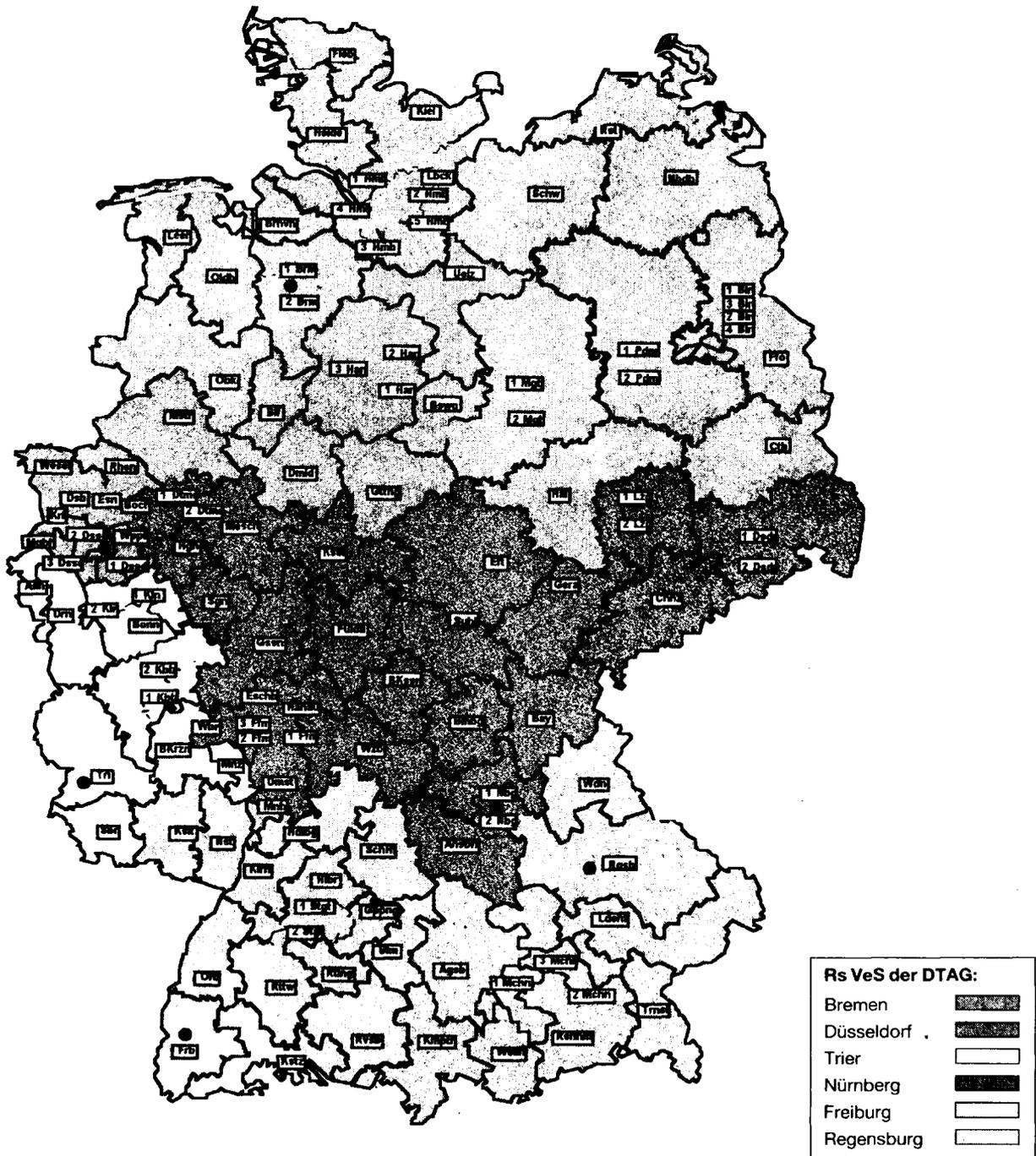
Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1997 in Kraft.

Bonn, den 25. Juli 1997

Deutsche Telekom AG  
Der Vorstand  
Heinz Klinkhammer

Anlage  
(zu Abschnitt I Abs. 2)

Standorte  
der Ressorts Versorgungsservice (Rs VeS)  
der Deutschen Telekom AG mit Arbeitsbezirken



Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,  
b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 53003 Bonn  
Telefon: (02 28) 3 82 08 - 0, Telefax: (02 28) 3 82 08 - 36.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 88,00 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,80 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1997 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 16,15 DM (14,00 DM zuzüglich 2,15 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 17,25 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

ISSN 0341-1095

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · G 5702 · Entgelt bezahlt

## Verkündungen im Bundesanzeiger

Gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 114-1, veröffentlichten bereinigten Fassung wird auf folgende im Bundesanzeiger verkündete Rechtsverordnungen nachrichtlich hingewiesen:

Datum und Bezeichnung der Verordnung	Seite	Bundesanzeiger (Nr.	vom)	Tag des Inkrafttretens
18. 8. 97 Zweite Verordnung des Luftfahrt-Bundesamts zur Änderung der Hundertdreiundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf) 96-1-2-143	11 429	(163	2. 9. 97)	11. 9. 97
18. 8. 97 Zweite Verordnung des Luftfahrt-Bundesamts zur Änderung der Hundertsiebenundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Schwerin-Parchim) 96-1-2-157	11 430	(163	2. 9. 97)	3. 9. 97
18. 8. 97 Erste Verordnung des Luftfahrt-Bundesamts zur Änderung der Hundertsiebenundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Barth) 96-1-2-167	11 430	(163	2. 9. 97)	3. 9. 97
22. 8. 97 Hundertdreiundachtzigste Durchführungsverordnung des Luftfahrt-Bundesamts zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Zweibrücken) neu: 96-1-2-183	11 430	(163	2. 9. 97)	11. 9. 97