

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Erste Verordnung zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die deutschen Vorschriften zur Schiffssicherheit müssen dem Stand der Technik entsprechen, neue internationale und europäische Vorgaben berücksichtigen und dabei in den Grenzen der verbliebenen nationalen Gestaltungsspielräume den eigenen aktuellen Regelungsbedürfnissen unter Einhaltung der Verhältnismäßigkeit Rechnung tragen. Das Ziel ist eine sichere, nachhaltige und leistungsfähige Deutsche Handelsflotte.

Folgende Änderungen der Regelungen zur Schiffssicherheit stehen darum an:

- Sondervorschriften für Behördenschiffe: eigenes Besichtigungswesen ermöglichen (§ 6 SchSV) und Ausnahme von AIS-Pflicht (§ 13 Absatz 2 Nummer 4a SchSV)
- Magnetkompassregulierung: Entbürokratisieren durch Verzicht auf staatliche Bestellung der Regulierer (§ 8 Absatz 3 und Anlage 1 C.I.4 SchSV und § 6.02 Anhang III BinSchUO)
- Gleichwertigkeitsbescheinigung: Küstenschifffahrt deregulieren durch Verzicht auf die vorherige behördliche Genehmigung bei fremdflaggigen Schiffen auch mit Blick auf die EU-Dienstleistungsfreiheit (§ 9 Absatz 6 und Anlage 1 D.III SchSV)
- Überarbeitung der Verhaltenspflichten und Tatbestände von Ordnungswidrigkeiten (§§ 13 und 14 SchSV) sowie der Zuständigkeiten ihrer Verfolgung und Ahndung
- Schiffsausrüstung: Verweis auf die außer Kraft getretene Richtlinie 96/98/EG und den Unterabschnitt dazu streichen (Anlage 1 A.I. SchSV)
- Leckstabilität und Brandschutz bei Fahrgastschiffen von unter 24 Metern Länge: Anpassen der nationalen Regelung wegen der Delegierten Verordnung (EU) 2020/411 (Teil 1 der Anlage 1a SchSV)
- Helgoland: Schaffen von Sicherheitsanforderungen an Fahrgastschiffe im kürzlich erweiterten Hafengebiet (neuer Teil 1a in Anlage 1a SchSV)
- Schiffsbezogener Sicherheitsstandard von Frachtschiffen: umfangreiche Neuregelung insbesondere von Kleinfahrzeugen einschließlich sogenannter Wassertaxis, von Offshore-Servicefahrzeugen und zum Freibord (Teil 6 und 7 der Anlage 1a SchSV)
- Wattfahrt: Regelungen anpassen an die Änderung der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie 2009/45/EG (Anlage 1 A.II.1 und Anhang zur Anlage 1 SchSV)
- Traditionsschiffe: Verlängerung der Übergangsfristen (Teil 3 der Anlage 1a SchSV)

B. Lösung; Nutzen

B.1 Lösung: Erlass einer Verordnung zur Änderung der SchSV samt Folgeänderungen.

B.2 Nutzen: Die Attraktivität der deutschen Flagge wird erhöht durch die Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und durch die Modernisierung der nationalen schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen.

C. Alternativen

Anstatt das bislang bestehende Erfordernis einer Gleichwertigkeitskontrolle für fremdflaggige Schiffe in der Küstenschifffahrt für diejenigen von ihnen beizubehalten, die nicht der EU-Dienstleistungsfreiheit unterfallen, werden die vorherigen behördlichen Genehmigungen für alle fremdflaggigen Schiffe in der Küstenschifffahrt abgeschafft.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der Einführung einer Zeugnis- und Besichtigungspflicht für Kleinfahrzeuge mit einer Länge von unter 8 Metern entstehen nach vorläufiger Schätzung für den Bund jährliche Gebühreneinnahmen von ungefähr 393 000 Euro. Hiervon fließen ungefähr 10 000 Euro dem Epl. 12 zu. Die übrigen Gebühren werden gemäß § 6 Absatz 5 SeeAufgG durch die BG Verkehr vereinnahmt.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands von 125 000 Euro, welcher überwiegend durch die Einführung von Zeugniserteilungs- und Besichtigungsverfahren für Kleinfahrzeuge verursacht wird. Eine einmalige Ersparnis von rund 234 000 Euro entsteht durch die neue Brandschutzregelung für Hafenschlepper mit einer Bruttoreumzahl unter 300.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

1310 Euro werden jährlich durch den Wegfall der Befragung im Rahmen der Gleichwertigkeitskontrolle eingespart. Der Differenzbetrag zum entstehenden jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von 123 690 Euro wird gemäß der One-in-one-out-Regel der Bundesregierung mit einem anderen Regelungsvorhaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr kompensiert.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht auf Bundesesebene ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 1.4 Mio. Euro, der insbesondere auf die Einführung einer Zeugniserteilung- und Besichtigungspflicht für Kleinfahrzeuge zurückzuführen ist.

F. Weitere Kosten

Für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von 3,60 m bis 8 m fallen öffentlich-rechtliche Gebühren an. Sie betragen nach vorläufiger Schätzung jährlich ca. 393 000 Euro.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Erste Verordnung zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften¹⁾²⁾

Vom ...

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verordnet

- auf Grund des § 7 Absatz 1, des § 7a Absatz 3, des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, 3a, 3b, 4, 6 und 7, auch in Verbindung mit Satz 2 und hinsichtlich des Satzes 1 Nummer 4 in Verbindung mit Satz 3, und des § 9 Absatz 3, jeweils auch in Verbindung mit § 9c, des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), von denen § 7, § 7a Absatz 3, § 9 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 durch Artikel 2 Nummer 2 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. I Nr. 73) geändert worden sind,
- auf Grund des § 3 Absatz 1 Nummer 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2026 I Nr. 82),
- auf Grund des § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist, sowie
- auf Grund des § 22 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 1 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154):

Artikel 1

Änderung der Schiffssicherheitsverordnung

Die Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

„(1a) Absatz 1 Nummer 6 gilt für

1. ein Schiff im Sinne des § 3 Buchstabe c des Flaggenrechtsgesetzes oder

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

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

2. ein Schiff, das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Aufsicht des Bundes, eines Landes oder einer Gemeinde oder eines Gemeindeverbandes eingesetzt ist und nicht Handelszwecken dient,

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

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

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

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

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

§ 1.,

Funktionsfähigkeit von Schiffsausrüstung

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

4. § 9 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

b) Absatz 6 wird aufgehoben.

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

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

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

5. § 12 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

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

6. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a%6) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

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

a) die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation unverzüglich davon unterrichtet wird,

b) die sachgemäße Instandsetzung unverzüglich veranlasst wird,

c) zur Wahrung der Zulassung der beeinträchtigungsfreie zugelassene Zustand unverzüglich wiederhergestellt wird und

d) die Wiederherstellung des beeinträchtigungsfreien zugelassenen Zustands der zuständigen Behörde unverzüglich nachgewiesen wird,“.

b%6) Nummer 4 wird durch die folgenden Nummern 4 und 5 ersetzt:

1. „ in den Fällen des § 9 Absatz 3 Satz 1, Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 ein gültiges Schiffssicherheitszeugnis oder eine gültige Bescheinigung mitgeführt wird und

2. sich Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände nach Maßgabe der Eintragungen im Sicherheitszeugnis an Bord und in einem ordnungsgemäßen, funktionsfähigen und zugelassenen Zustand befinden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a%6) Nummer 4a wird wie folgt gefasst:

- „4a. auf einem Schiff, das mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS) ausgerüstet ist, dieses zu jeder Zeit ordnungsgemäß in Betrieb gehalten wird entsprechend dem Kapitel V Regel 19.2.4 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen, das in Abschnitt A.I der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt ist, sowie entsprechend den von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in ihrer EntschlieÙung A.1106(29) vom 14. Dezember 2015 (VkB1. 2022 S. 576) festgelegten Richtlinien, indem sichergestellt wird, dass
- a) das AIS im Normalbetrieb entsprechend den einleitend genannten Vorschriften ständig auf der hohen Nennleistungsstufe eingeschaltet ist,
 - b) unbeschadet der Meldepflicht nach § 58 Absatz 3 der SeeschiffahrtsstraÙen-Ordnung vollständig die AIS-Daten sendet und
 - c) die niedrige Nennleistungsstufe nur eingestellt ist, wenn für die UKW-Seefunkanlage eine Absenkung der Sendeleistung auf 1 Watt erlaubt ist,“.

b%6) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:

1. „ die Seetagebücher mitgeführt werden und im Schiffstagebuch über alle Vorkommnisse an Bord, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind, unverzüglich durch geeignete Eintragungen berichtet wird unter Beachtung der nach Abschnitt B.II Nummer 7 der Anlage 1 veröffentlichten Liste der eintragungspflichtigen Vorgänge,“.

c%6) In Nummer 12 werden nach den Wörtern „vorgeschriebene Sicherheitszeugnis“ das Komma und die Wörter „die nach § 9 Absatz 4 Satz 6 ausgestellte Prüfbescheinigung“ gestrichen.

c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Schiffsführer eines Schiffes im öffentlichen Dienst sind von der Verhaltenspflicht nach Absatz 2 Nummer 4a befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist.“

d) Absatz 3 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

1. „im Sinne der Regel Teil A Kapitel VIII/2 Nr. 25 des Anhangs der Anlage zum STCW-Übereinkommen den gesteuerten Kurs, die Position und die Geschwindigkeit des Schiffes in kurzen, der jeweiligen Verkehrssituation angepassten Zeitabständen zu überprüfen und dabei die vorgeschriebenen und verfügbaren Navigationshilfen zu verwenden; dies gilt auch, wenn das Schiff unter Lotsenberatung steht.“

e) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

(1) „ Der Leiter der Maschinenanlage eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, dass in Absprache mit dem Schiffsführer

ein sicherer technischer Wachdienst im Sinne der Regel Teil A Kapitel VIII/2 Nr. 53 des Anhangs der Anlage zum STCW-Übereinkommen besteht.“

7. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a%6) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a%7) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

a) „ entgegen § 13 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b oder d nicht dafür sorgt, dass eine Unterrichtung vorgenommen, die dort genannte Instandsetzung veranlasst oder die Wiederherstellung eines dort genannten Zustands nachgewiesen wird,“.

b%7) In Buchstabe c wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

c%7) In Buchstabe d werden die Wörter „das Schiffssicherheitszeugnis, die Prüfbescheinigung oder die Bescheinigung nach § 9 Absatz 5 vorhanden ist,“ durch die Wörter „ein Schiffssicherheitszeugnis oder eine Bescheinigung mitgeführt wird, oder“ ersetzt.

d%7) Nach Buchstabe d wird folgender Buchstabe e eingefügt:

a) „ entgegen § 13 Absatz 1 Nummer 5 nicht dafür sorgt, dass sich eine Einrichtung oder ein Ausrüstungsgegenstand in einem dort genannten Zustand befindet,“.

b%6) In Nummer 2 Buchstabe m werden nach den Wörtern „das Sicherheitszeugnis“ das Komma und die Wörter „die Prüfbescheinigung“ gestrichen.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „Buchstabe a bis d“ durch die Wörter „Buchstabe a bis e“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a%6) In Nummer 1 werden die Wörter „Nummer 1 Buchstabe a und d, Nummer 1a, 2 Buchstabe a, b, d, e, h, j, l, m und n sowie Nummer 3 und 4 auf die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“ durch die Wörter „Nummer 2 Buchstabe e und Nummer 3 auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt,“ ersetzt.

b%6) In Nummer 3 werden die Wörter „Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ durch die Wörter „Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“ ersetzt.

8. § 17 wird wie folgt gefasst:

§ 1,,

Verweisung auf technische Regelwerke

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

9. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt A wird wie folgt geändert:

a%6) Unterabschnitt A.I wird aufgehoben.

b%6) Die Unterabschnitte A.II bis A.IV werden die Unterabschnitte A.I bis A.IV.

b) In Abschnitt C wird Unterabschnitt C.I.4 wie folgt geändert:

a%6) Nummer 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Auf großen Sportbooten im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummer 3 der See-Sportbootverordnung mit einer Bruttoreaumzahl unter 150, die nicht gewerbsmäßig für Sport- oder Erholungszwecke im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummer 2 der See-Sportbootverordnung genutzt werden, ist für die mitgeführte Navigationsausrüstung nach den Nummern 2.1.1, 2.1.4, 2.1.5 und 2.1.7 der Regel V/19 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen die Regel V/18 anzuwenden“.

b%6) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:

1. „ Magnet-Regelkompass und Magnet-Steuerkompass

Fest an Bord von Schiffen, die die Bundesflagge führen, aufgestellte Magnet-Regelkompass und Magnet-Steuerkompass müssen vor Inbetriebnahme sowie danach mindestens alle zwei Jahre so reguliert werden, dass die größte Abweichung der technischen Norm G.1 im Anhang G der DIN ISO 25862:2021-01 entspricht; der Nachweis der Regulierung ist in Form einer Deviationstabelle an Bord mitzuführen. Der Schiffsführer hat regelmäßig die Deviation zu kontrollieren und die Eintragung über die Kontrollergebnisse der vergangenen zwölf Monate mitzuführen“.

c) In Abschnitt D wird Unterabschnitt D.III aufgehoben

10. Anlage 1a wird wie folgt geändert:

a) Teil 1 wird wie folgt geändert:

a%6) Regel 1.1 wird wie folgt gefasst:

„1.1 Dieser Teil gilt für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt, die die Bundesflagge führen und die nicht der Richtlinie 2009/45/EG unterliegen, einschließlich der Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge. Weiterhin gilt dieser Teil insbesondere auch für vor 1965 entworfene und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebaute historische

Fahrgastschiffe im Original oder als Einzelnachbildung, soweit sie nicht den Anforderungen für Traditionsschiffe nach Teil 3 unterliegen.“

b%6) Regel 1.2 wird wie folgt gefasst:

„Soweit nicht die Bestimmungen des Anhangs der Richtlinie 2009/45/EG anzuwenden sind, gilt dieser Teil ferner für vorhandene Schiffe der Klassen C und D nach Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2009/45/EG.“

c%6) In Regel 1.3 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb wird das Wort „gewerblichen“ durch das Wort „gewerbsmäßigen“ ersetzt.

d%6) Der Regel 3.1 wird folgender Satz angefügt:

„Für Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m gelten die Regeln 2 bis 8 des Kapitel II-1, Teil B-2 sowie die Regel 13 des Kapitel II-2, Teil B des Abschnitt 1 des Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG entsprechend, auch wenn deren Kiel am oder nach dem 19. September 2021 gelegt wurde oder sie sich vor diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden.“

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

„Teil 1a

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

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

1. Anwendungsbereich

1.1 Dieser Teil gilt für Fahrgastschiffe, die die Bundesflagge führen und ausschließlich im Hafengebiet der Insel Helgoland verkehren.

1.2 Dieser Teil gilt nicht für Fahrgastschiffe, die ein Zeugnis nach dem SOLAS-Übereinkommen, der Richtlinie 2009/45/EG oder Teil 1 dieser Anlage führen.

2. Begriffsbestimmungen

2.1 Im Sinne dieses Teils ist:

2.1.1 **Fahrgastschiff:** ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist;

2.1.2 **Fahrgast:** jede Person mit Ausnahme

- a) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in einer Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt, beschäftigt oder sonst tätig sind, und

b) von Kindern unter einem Jahr;

- 2.1.3 **Hafengebiet der Insel Helgoland:** die Wasserfläche zwischen der Hauptinsel Helgoland und der Düne, nördlich begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten 54° 11,38' N 007° 53' E (Helgoland Mole Nord-Ost) und 54° 11,36' N 007° 54' E (Dünendamm-West) und südlich begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten 54° 10,24' N 007° 54' E (Helgoland Südmole) und 54° 10,84' N 007° 55' E (Düne Mole Süd-Ost);
- 2.1.4 **Börteboot:** ein traditionelles offenes Fischerboot in Helgoländer Bauweise, das als Fahrgastschiff im Anlandungsdienst auf der Helgoländer Reede und im Personenverkehr im Hafengebiet der Insel Helgoland eingesetzt wird;
- 2.1.5 **Neues Fahrgastschiff:** ein Fahrgastschiff, dessen Kiel am oder nach [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] gelegt wurde;
- 2.1.6 **Vorhandenes Fahrgastschiff:** ein Fahrgastschiff, das kein neues Fahrgastschiff ist;
- 2.1.7 **Anerkannte Organisation:** eine nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist;
- 2.1.8 **Berufsgenossenschaft:** die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;
- 2.2 Soweit dieser Teil auf bestimmte Vorschriften verweist, bedeutet
- 2.2.1 **SOLAS-Übereinkommen:** Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Protokollen von 1978 und 1988 (BGBl. 1979 II S. 141,142, 1980 II S. 525; 1983 II S. 784; 1994 II S. 2458, Anlageband zum BGBl. II Nr. 44 vom 27. September 1994 S. 43) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.2 **Code über Intaktstabilität:** EntschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intaktstabilität von 2008 (VkBl. 2009, S. 724) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.3 **HSC-Code:** Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, EntschlieÙung MSC.97(73)), angenommen am 5. Dezember 2000 (VkBl. 2002, S. 449) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.4 **Schiffsausrüstungsverordnung:** Schiffsausrüstungsverordnung vom 1. Oktober 2008 (BGBl. I S. 1913), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.5 **Richtlinie 2009/15/EG:** Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -

besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.6 **Richtlinie 2009/45/EG:** Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.7 **Verordnung (EG) Nr. 391/2009:** Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.8 **DIN ISO 12216:** DIN EN ISO 12216:2019-04, Kleine Wasserfahrzeuge - Fenster, Bullaugen, Luken, Seeschlagblenden und Türen - Anforderungen an die Festigkeit und Wasserdichtheit (ISO 12216:2002) in der Fassung vom April 2019;

3. Sicherheitsanforderungen

3.1 Sofern nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist, gelten

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

3.2 Bau und Ausrüstung

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

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

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

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

3.4 Notfall- und Rettungskonzept

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

3.5 Qualitätssicherungssystem

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

4. Besichtigung und Zeugniserteilung

4.1 Besichtigung

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

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

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

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

4.2 Zeugniserteilung

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

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

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

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

4.3 **Gültigkeitsdauer**

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

4.4 **Vorläufige Entscheidung**

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

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

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

4.5 Besichtigungs- und Zeugnispflichten aus anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

Kapitel 2

Fahrgastschiffe

1. Anwendungsbereich und grundsätzliche Sicherheitsanforderungen

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

- 1.2 Soweit in diesem Teil nichts anderes bestimmt ist, gelten für Fahrgastschiffe nach diesem Kapitel die Anforderungen des HSC-Code für Fahrgastfahrzeuge der Kategorie A entsprechend.
- 1.3 Der Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation vorschreiben.
- 1.4 Abhängig von der nachgewiesenen baulichen Beschaffenheit und der vorhandenen Ausrüstung kann die Berufsgenossenschaft Auflagen für den Betrieb erteilen. Eine Betriebserlaubnis nach Regel 1.9 des HSC-Code ist nicht erforderlich

2. Auftrieb, Stabilität und Unterteilung

2.1 Allgemeines

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

2.2 Süllhöhen und Verschlüsse

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

2.3 Intaktstabilität

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

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

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

2.4 Leckstabilität

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

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

Schiffsbreite und –höhe.

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

2.5 Krängungsversuch und Stabilitätsunterlagen

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

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

2.5.3 Regel 2.8 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

3. Festigkeitsverbände

Kapitel 3 des HSC-Code ist ohne Abweichung anzuwenden.

4. Fahrgasträume und Fluchtwege

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

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

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

5. Kurs- und Steuereinrichtungen

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

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

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

anzuwenden.

5.4 Regel 5.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

6. Ankern, Schleppen und Festmachen

Kapitel 6 des HSC-Code ist ohne Abweichung anzuwenden.

7. Brandschutz

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

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

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

8. Rettungsmittel und -vorrichtungen

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

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

8.3 Zusätzliche Rettungswesten nach den Regeln 8.3.5.2 und 8.3.5.3 des HSC-Code sind nicht erforderlich. Die Rettungswesten nach Regel 8.3.6 des HSC-Code sind unter jedem Sitzplatz leicht zugänglich zu lagern. Eintauchanzüge nach Regel 8.3.7 und 8.3.8 sind nicht erforderlich.

8.4 Die Anweisungen für den Notfall nach Regel 8.4 des HSC-Code sind in Form einer Sicherheitskarte an jedem Sitzplatz vorzusehen. Eine Sicherheitsrolle und ein Ausbildungshandbuch sind nicht erforderlich.

8.5 Auf ein Bereitschaftsboot nach Regel 8.10.1.4 kann verzichtet werden, wenn Mittel zur Bergung hilfloser im Wasser treibender Personen an Bord vorhanden sind.

9. Maschinenanlagen

9.1. Eine Fehlermöglichkeits- und Einfluss-Analyse (FMEA) nach Regel 9.1.10 des HSC-Code ist nicht erforderlich.

9.2 Regel 9.2.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden, sofern ein Not-Ausschalter direkt an der Maschine vorgesehen ist.

10. Hilfsanlagen

10.1 Regel 10.2.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden. Abweichend von Regel 10.2.4.4 in Verbindung mit Regel 7.5.6.1 des HSC-Code dürfen Brennstofftanks in die Schiffstruktur integriert werden. Sie dürfen an Maschinenräume anschließen, sofern das Maschinenraumschott zum Maschinenraum hin mit einer A60-Isolierung versehen ist.

10.2 Abweichend von Regel 10.3.5 und 10.3.6 ist ein leistungsfähiges Lenzpumpensystem vorzusehen, mit dem unter allen Bedingungen jede wasserdichte Abteilung, ausgenommen Tanks, Leerzellen oder permanent ausgeschäumte Abteilungen, gelenzt werden kann.

11. Fernsteuerungen, Alarm- und Sicherheitseinrichtungen

11.1 Regel 11.2.4 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

11.2 Regel 11.3.2 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

11.3 Regel 11.4.1.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

11.4 Regel 11.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

12. Elektrische Anlagen

12.1 Abweichend von Regel 12.1.1 des HSC-Code kann auf eine Fehlermöglichkeits- und Einfluss-Analyse (FMEA) verzichtet werden. Die Hauptstromquelle kann abweichend von Regel 12.2.1 des HSC-Code auch aus einem entsprechend ausgelegten Batteriepaket bestehen.

12.2 Regel 12.3.9 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

12.3 Abweichend von Regel 12.5.1 des HSC-Code kann auf ein zweites Batteriepaket verzichtet werden, wenn die Notstromversorgung so ausgelegt ist, dass die Steuerung oder Stabilisierung eines Fahrzeugs damit im Notbetrieb weiter funktioniert.

12.4 Die Notstromquelle muss abweichend von Regel 12.7.3 des HSC-Code in der Lage sein, alle an die Notschalttafel angeschlossenen Verbraucher sowie die GMDSS-Anlage, die Navigationssysteme und den Positionssensor für mindestens 30 Minuten mit Strom zu versorgen.

12.5 Regel 12.7.1 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

13. Bordgestützte Navigationsausrüstung und Schiffsdatenschreiber

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

14. Funkausrüstung

- 14.1 Regel 14.15.8 des HSC-Code gilt mit der Maßgabe, dass die Sicherstellung der Betriebsbereitschaft mittels eines Vertrages über landgestützte Wartung erfolgt. Im Übrigen ist Kapitel 14 des HSC-Code nicht anzuwenden.
- 14.2 Das Fahrzeug muss mindestens über eine fest installierte UKW-DSC-Anlage Class A und ein tragbares UKW-Sprechfunkgerät (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge mit einer Ersatzbatterie für Notfälle, mit einem nicht ersetzbaren Siegel, verfügen.
- 14.3 Es ist eine frei aufschwimmbare Satelliten-Notfunkbake (EPIRB) mit integrealem globalem Navigationssatellitensystem (GNSS) in einer Selbstauslösungseinrichtung zu installieren.

15. Gestaltung des Fahrstandraums

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

16. Stabilisierungsanlagen

Kapitel 16 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

17. Handhabung, Beherrschbarkeit und Leistungsanforderungen

Kapitel 17 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

18. Betriebsvorschriften

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

- 18.2 Anstelle der Regel 18.5 des HSC-Code gilt:

18.2.1 Allgemeine Notfallanweisungen

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

18.2.2 Notfallübungen an Bord

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

18.2.3 Evakuierungsübungen mit externer Hilfe

Evakuierungsübungen sollen für jede Art der externen Rettung, die

für das Schiff vorgesehen ist, halbjährlich durchgeführt werden. Die Evakuierungsübung muss mit einer ausreichenden Zahl an Fahrgästen durchgeführt werden. Die Evakuierungsübungen müssen im Schiffstagebuch dokumentiert werden.

19. Anforderungen an Besichtigung und Wartung

Kapitel 19 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

Kapitel 3

Börteboote

1. Anwendung

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

2. Bauart und Bauweise

- 2.1 Börteboote sind als offene Fahrzeuge auszuführen, die im Bereich unterhalb der Wasserlinie in Karweel und oberhalb der Wasserlinie in Klinker beplankt sind. Die Klinker des Überwasserschiffs sollen in der Regel aus vier Plankengängen bestehen. Die Planken sollen eine Breite von 20 bis 30 cm aufweisen. Die Stärke der Planken soll nicht weniger als 24 mm betragen.
- 2.2 Als Bauwerkstoff sind die Holzarten Eiche, Kambala oder andere gleichwertige Holzarten zulässig.
- 2.3 Der Abstand der Spanten soll nicht mehr als 50 cm betragen.
- 2.4 Es sollen mindestens drei Querdüchten als Aussteifungen in Querrichtung des Börtebootes vorhanden sein. Entlang der Dollborde sind Längsdüchten vorzusehen, die sowohl zur Quer- als auch zur Längsfestigkeit des Börtebootes beitragen müssen. Die Breite der Längsdüchten muss ausreichende Sitzflächen für die Fahrgäste bieten und beim Ein- und Ausbooten ausreichende Trittsicherheit für ein- und aussteigende Personen gewährleisten.
- 2.5 Bei neuen Schiffen ist unter der vorderen Querducht ein Kollisionsschott vorzusehen.
- 2.6 Außenhautdurchbrüche müssen auf das technisch Notwendige begrenzt werden. Für jede Lenzpumpe, den Kühlwasser-Ein- und -Austritt sowie die Abgasleitung des Motors sind Außenhautarmaturen aus zähen metallischen Werkstoffen vorzusehen. Die Außenhautdurchbrüche müssen nach dem Stand der Technik ausgelegt und ausreichend abgedichtet und konserviert werden.
- 2.7 Es ist eine angemessene Anzahl von ausreichend starken Klampen, mindestens jedoch vier Klampen pro Boot zum sicheren Festmachen des Börtebootes sowie zum Belegen der Ankerkline vorzusehen. Für das Festmachen am Fahrgastschiff auf Reede ist im Bugbereich des Börtebootes ein Haken vorzusehen, der so am Vorsteven gehalten und befestigt ist, dass die auftretenden statischen und dynamischen Lasten der Vorleine des voll besetzten Börtebootes

gefahrlos in den Bootskörper eingeleitet werden.

- 2.8 Die Bughöhe muss so ausgelegt sein, dass dem Schiffsführer sowohl eine ausreichende Voraussicht und gleichzeitig auch ausreichend Schutz vor überkommendem Wasser gewährleistet wird.
- 2.9 Der Auftrieb muss abhängig von der Größe des Börtebootes für die Anzahl von Personen, die es transportieren soll, ausreichend sein.

3. Ruderanlage, Manövrierfähigkeit

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

4. Maschinenanlage

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

- 4.7 Die Antriebswelle ist aus hochfestem Stahl auszuführen. Als Schmierung ist eine Wasser- oder Fettschmierung vorzusehen.

5. Lenzeinrichtungen

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

6. Elektrische Anlagen

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

7. Ausrüstung

- 7.1 Folgende Mindestausrüstung muss an Bord vorhanden sein:

7.1.1 Sprechfunk:

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

7.1.2 Navigation:

- a) ein fest mit dem Börteboot verbundener Magnet-Steuerkompass der Klasse IV für Rettungsboote, sowie
- b) ein Mundhorn oder ein Schallsignal mit Druckluftbehälter, die nicht nach der Schiffsausrüstungsverordnung zugelassen sein müssen.

7.1.3 Rettungsmittel:

- a) ein Rettungsring mit 30 m schwimmfähiger Leine und Nachtrettungslicht, sowie
- b) Feststoff-Rettungswesten für jede an Bord befindliche Person.

7.1.4 Zubehör:

- a) Nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik ein Anker von ausreichender Größe und Haltekraft sowie passender Leine oder Kette,
- b) vier Festmacherleinen in nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik ausreichender Stärke und Qualität, um die sichere Durchführung sämtlicher dem normalen Schiffsbetrieb zuzuordnender Schlepp- und Festmacherarbeiten zu ermöglichen,
- c) vier Fender, sowie
- d) zwei Bootshaken.

7.2 Anstelle der Ausrüstung mit Feststoffrettungswesten für jeden Fahrgast können die Duchten mit Auftriebskörpern versehen und frei aufschwimmend gelagert werden. Der Auftrieb der Duchten ist zu dokumentieren. Die Anzahl der als Schwimmkörper dienenden Duchten sowie deren gesamter Auftrieb muss ausreichend für die maximale Anzahl der an Bord befindlichen Personen ausgelegt und nachgewiesen werden.

7.3 Die alternative Ausrüstung nach Regel 7.2 setzt voraus, dass die Längsfestigkeit des Börtebootes durch andere Schiffsverbände gewährleistet wird und bedarf der Genehmigung durch die Berufsgenossenschaft.

8. Brandschutz

Auf jedem Börteboot ist ein 6 kg-ABC-Pulverfeuerlöscher vorzuhalten.

9. Wartung und Instandhaltung

9.1 Der Zustand des Börtebootes und seiner Ausrüstung muss so erhalten werden, dass er den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht. Es muss sichergestellt sein, dass das Börteboot in jeder Hinsicht stets ohne Gefahr für das Börteboot und die an Bord befindlichen Personen eingesetzt werden kann.

9.2 Die Erprobung und Wartung der nachfolgenden Anlagen und Ausrüstungsgegenstände ist in geeigneter Form aufzuzeichnen und zu belegen.

9.2.1 Die Ruderanlage ist in regelmäßigen Abständen auf ihren Zustand hin zu kontrollieren.

9.2.2 Seeventile, Schraubenwellendurchführungen und Lenzeinrichtungen müssen regelmäßig überprüft werden.

9.2.3 Hauptmaschinen, Lenzpumpen und Feuerlöscher sind nach Herstellerangaben zu warten und zu überholen“.

c) In Teil 3 Kapitel 1 wird der Regel 13.3 folgender Satz angefügt:

„Abweichend von Satz 1 müssen Traditionsschiffe, für die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2024 erstmalig ein Erneuerungsantrag gestellt wird, die Anforderungen der Kapitel 2 bis 11 hinsichtlich

a) der Ausrüstung und des Betriebssicherheitssystems innerhalb von drei Jahren und

b) hinsichtlich der baulichen Anforderungen bis zur nächsten Erneuerungsbesichtigung erfüllen.“

d) Teil 6 wird wie folgt gefasst:

„Teil 6

Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

1. Anwendungsbereich

1.1. Dieser Teil gilt für:

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

1.2. Dieser Teil gilt nicht für

- 1 Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger;
- 2 Binnenschiffe mit einer technischen Zulassung für Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang 1 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398) in der jeweils geltenden Fassung im Verkehr auf diesen Wasserstraßen;
- 3 Fischereifahrzeuge;
- 4 Sportboote im Sinne der See-Sportbootverordnung;
- 5 Kleinfahrzeuge, die nicht gewerbsmäßig und für Sport- und Freizeit Zwecke verwendet werden. Das Erfordernis nach § 15 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder und § 1 der See-Sportbootverordnung bleiben unberührt;
- 6 Kleinfahrzeuge im Einsatz zu ideellen Zwecken, es sei denn ein Antrag nach § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2

wird gestellt;

- 7 Traditionsschiffe, die Teil 3 unterliegen;
- 8 Frachtschiffe mit einer Länge unter 3,60 m;
- 9 die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2013/53/EU genannten Wasserfahrzeuge;
- 10 Sportausbildungsfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 8 m.

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

2. Begriffsbestimmungen

2.1. Im Sinne dieses Teils ist

- 1 **Frachtschiff:** ein Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;
- 2 **Fahrgastschiff:** Ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist;
- 3 **Fahrgast:** jede Person mit Ausnahme
 - a) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord des Schiffes für dessen Belange angestellt, beschäftigt oder sonst tätig sind, und
 - b) von Kindern unter einem Jahr;
- 24 4 **Kleinfahrzeug:** ein Frachtschiff mit einer Länge unter m;
- 5 **Sonderfahrzeug:** ein Frachtschiff, einschließlich eines Kleinfahrzeuges, für einen besonderen Einsatzzweck, unterteilt in
 - a) **Schlepper:** ein Frachtschiff, das zum Ziehen und Schieben von Wasserfahrzeugen, schwimmenden Arbeitsgeräten und anderen schwimmenden Objekten gebaut und bestimmt ist;
 - b) **Behördenfahrzeug:** ein Frachtschiff im Sinne des § 3 Buchstabe c des Flaggenrechtsgesetzes oder das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Aufsicht des

Bundes, eines Landes oder einer Gemeinde oder eines Gemeindeverbandes eingesetzt ist und nicht Handelszwecken dient.;

- c) **Wasserfahrzeug ohne eigenen Antrieb:** ein Frachtschiff, das gebaut ist, um von anderen Fahrzeugen gezogen oder geschoben zu werden, insbesondere Schuten oder Pontons;
 - d) **Schwimmendes Arbeitsgerät:** ein Frachtschiff, das so gebaut ist, dass es nur ein bestimmtes Arbeitsgerät aufnehmen kann und keine anderweitige Lademöglichkeit aufweist, insbesondere Bagger, Schwimmkrane, Rammen, Hebefahrzeuge, Bohr- und Hubinseln und Produktionsplattformen;
 - e) **Errichterschiff:** ein Frachtschiff, das zum Transport und zur Errichtung von Bauwerken auf See gebaut und bestimmt ist;
- 6 **Spezialschiff:** ein Frachtschiff mit mechanischem Antrieb, das aufgrund seiner Funktion mehr als zwölf Personen Spezialpersonal im Sinne des SPS-Codes befördert;
- 7 **Offshore-Versorger:** ein Frachtschiff, das hauptsächlich für die Beförderung von Vorräten, Material und Ausrüstung zu meerestechnischen Einrichtungen (Offshore-Anlagen) eingesetzt wird und das so entworfen ist, dass sich der Aufbau mit den Unterkünften und der Brücke im vorderen Bereich des Schiffes und ein dem Wetter ausgesetztes Ladendeck für die Handhabung oder Behandlung von Ladung auf See im hinteren Teil befinden;
- 8 **Offshore-Servicefahrzeug:** ein Frachtschiff oder ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das dazu eingesetzt wird, Offshore-Servicepersonal zu befördern, das nicht an Bord arbeitet, wobei die Zahl der Personen an Bord einschließlich der Besatzung nicht mehr als 60 und die Zahl der Fahrgäste, die nicht Offshore-Servicepersonal sind, nicht mehr als zwölf betragen darf;
- 9 **Offshore-Servicepersonal:** Personen die zum Zweck von Offshore-Serviceleistungen, die an Bord anderer Schiffe oder Offshore-Einrichtungen ausgeübt werden, an Bord befördert oder untergebracht werden;
- 10 **Sicherheitsschulung:** eine Schulung in Bezug auf Sicherheitsverfahren, die Bedienung der persönlichen Schutzausrüstung und der Schutzausrüstung eines Schiffes auf der Grundlage der vom Schiffssicherheitsausschuss der IMO mit der EntschlieÙung MSC.418(97) angenommenen vorläufigen Empfehlungen für die sichere Beförderung

von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt, angenommen am 16. Februar 2017 (VkB1. 2017 S. 208);

11 **Seediensttauglichkeit:** die medizinische Tauglichkeit für den Dienst an Bord von Schiffen im Sinne des § 11 des Seearbeitsgesetzes;

12 **Hochgeschwindigkeitsfahrzeug:** ein Fahrzeug, das eine Höchstgeschwindigkeit in m pro Sekunde (m/s) erreicht, die gleich oder größer ist als:

$$3,7 \nabla^{0,1667}.$$

Hierbei ist:

∇ = Volumen der Verdrängung entsprechend der Konstruktionswasserlinie (m³) mit Ausnahme von Fahrzeugen, deren Rumpf im Nicht-Verdrängerzustand durch aerodynamische Kräfte, die durch den Bodeneffekt erzeugt werden, vollständig über der Wasseroberfläche gehalten werden

13 **Bewegliche Offshore-Bohrplattform (MODU):** ein Fahrzeug, das für Bohrtätigkeiten zur Erforschung oder zum Abbau von Bodenschätzen unterhalb des Meeresbodens, wie z. B. flüssige oder gasförmige Kohlenwasserstoffe, Schwefel oder Salz geeignet ist;

14 **Inlandfahrt:** eine Fahrt in Seegebieten von einem deutschen Hafen zu demselben oder einem anderen deutschen Hafen;

15 **Auslandfahrt:** die Fahrt von einem deutschen Hafen zu einem Hafen außerhalb Deutschlands oder umgekehrt;

16 **gewerbsmäßig:** die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angebotene Beförderung von Personen oder Ladung gegen Entgelt oder die Erbringung von Dienstleistungen gegen Entgelt, eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich;

17 **Sport- und Freizeitwecke:** der nicht gewerbsmäßige Einsatz eines Fahrzeugs zu wassersportlichen Aktivitäten, zur Fortbewegung, zur Erholung oder zum Vergnügen an Bord; Sport und Freizeitwecke liegen nicht vor bei kommunikativen, kulturellen, politischen, religiösen, wissenschaftlichen, künstlerischen, wohltätigen und humanitären Aktivitäten oder vergleichbaren ideellen Zwecken;

18 **Gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung:** die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen

- Regelmäßigkeit angebotene Beförderung von
Fahrgästen gegen Entgelt, eine
Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich;
- 19 **Länge:** Die Länge nach Maßgabe des Artikels 2
Absatz 8 des Londoner
Schiffsvermessungsübereinkommens;
- 20 **Neues Schiff:** ein Schiff, dessen Kiel am oder nach
dem 1. Oktober 2015 gelegt wurde oder das sich zu
dem genannten Zeitpunkt in einem entsprechenden
Bauzustand befand; der Ausdruck „entsprechender
Bauzustand“ bezeichnet den Zustand,
- a) der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes
oder Fahrzeugs erkennen lässt, und
- b) in dem die Montage des Schiffes unter
Verwendung von mindestens 50 t oder von 1 %
des geschätzten Gesamtbedarfs an
Baumaterial begonnen hat, je nachdem,
welcher Wert kleiner ist;
- 21 **Vorhandenes Schiff:** ein Schiff, das kein neues Schiff
ist;
- 22 **Berufsgenossenschaft:** Die Dienststelle
Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;
- 23 **Anerkannte Organisation:** Eine nach der Verordnung
(EG) Nr. 391/2009 anerkannte
Klassifikationsgesellschaft, mit der ein
Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der
Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist;
- 24 **Benannte Stelle:** eine nach einem staatlichen
Benennungsverfahren berechnigte Stelle, die aufgrund
der produktspezifisch geltenden europäischen
Richtlinien (EU-Richtlinien) in das
Konformitätsbewertungsverfahren zur CE-
Kennzeichnung eingebunden werden muss;
- 25 **Gedecktes Schiff:** Ein Fahrzeug mit einem
durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei
allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie
liegt und mit Aufbau und Deckhaus versehen sein
kann;
- 26 **Teilgedecktes Schiff:** Ein Fahrzeug mit einem nicht
durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei
allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie
liegt; auf dem Wetterdeck können Aufbauten oder
Deckshäuser angeordnet sein;
- 27 **Offenes Schiff:** Ein Schiff, das kein gedecktes oder

teilgedecktes Fahrzeug ist;

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

2.2. Soweit dieser Teil auf bestimmte Vorschriften verweist, bedeutet

- 1 **SOLAS-Übereinkommen:** Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Protokollen von 1978 und 1988 (BGBl. 1979 II S. 141; 1980 II S. 525; 1983 II S. 784; 1994 II S. 2458, Anlageband zum BGBl. II Nr. 44 vom 27. September 1994 S. 43) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2 **Freibord-Übereinkommen:** Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 mit Anlage und Protokoll von 1988 (LL 66, BGBl. 1969 II S. 249; 1977 II S. 164; 1994 II S. 2457, Anlageband) in der jeweils geltenden Fassung;
- 3 **Londoner Schiffsvermessungsübereinkommen:** Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen vom 23. Juni 1969 (BGBl. 1975 II S. 67) in der jeweils geltenden Fassung;
- 4 **SPS-Code:** Code über die Sicherheit von Spezialschiffen
 - a) für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind: Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (Entschließung A.534(13)), angenommen am 17. November 1983 (VkBl. 1993 S. 671), in der jeweils geltenden Fassung;
 - b) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind: Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (Entschließung MSC.266(84)), angenommen am 13. Mai 2008 (VkBl. 2009

S. 84), in der jeweils geltenden Fassung;

- 5 **MODU-Code:** Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen
 - a) für Plattformen, deren Kiellegung vor dem 1. Januar 2012 erfolgt ist und die sich am 1. Januar 2012 nicht in einem entsprechenden Bauzustand befinden: Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code 89, EntschlieÙung A.649(16), BAnz. 1997 Nr. 121a) angenommen am 19. Oktober 1989, in der jeweils geltenden Fassung;
 - b) für Plattformen, deren Kiellegung am oder nach dem 1. Januar 2012 erfolgt oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden: Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code 2009, EntschlieÙung 1023(26)), angenommen am 2. Dezember 2009 (VkBl. 2011 S. 747, Sonderdruck B 8150), in der jeweils geltenden Fassung;
- 6 **HSC-Code:** Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen
 - a) für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2002 gebaut worden sind: Internationaler Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Code 1994, EntschlieÙung MSC.36(63)), angenommen am 20. Mai 1994 (BAnz. Nr. 21a vom 31. Januar 1996), in der jeweils geltenden Fassung;
 - b) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2002 gebaut worden sind: Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, EntschlieÙung MSC.97(73)), angenommen am 5. Dezember 2000 (VkBl. 2002 S. 449), in der jeweils geltenden Fassung;
- 7 **LSA-Code:** Internationaler Rettungsmittel-Code (EntschlieÙung MSC.48(66)), angenommen am 4. Juni 1996 (BAnz. Nr. 118a vom 1. Juli 1998), in der jeweils geltenden Fassung;
- 8 **Code über Intaktstabilität:** Die EntschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intaktstabilität von 2008 (VkBl. 2009 S. 724) in der jeweils geltenden Fassung;
- 9 **OSV-Richtlinie:** Richtlinie von 2006 für den Entwurf und

den Bau von Offshore-Versorgern (MSC.235(82)), angenommen am 1. Dezember 2006 (VkBli. 2010 S. 451), in der jeweils geltenden Fassung;

- 10 **Richtlinie 2009/15/EG:** Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47) in der jeweils geltenden Fassung;
 - 11 **Verordnung (EG) Nr. 391/2009:** Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11) in der jeweils geltenden Fassung;
 - 12 **Richtlinie 2014/90/EU:** Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (Schiffsausrüstungsrichtlinie) (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146) in der jeweils geltenden Fassung;
 - 13 **Richtlinie 2013/53/EU:** Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG.
 - 14 **RO-Code:** Code für anerkannte Organisationen im Sinne des SOLAS-Übereinkommens Kapitel XI-1, Regel 1 (MSC.349(92) und MEPC.237(65)), angenommen am 17. Mai 2013 (VkBli. 2014 S. 942), in der jeweils geltenden Fassung;
 - 15 **Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder:** Zehnte Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz vom 29. November 2016 (BGBl. I S. 2668), die durch Artikel 24 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) geändert worden ist;
 - 16 **See-Sportbootverordnung:** See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung ...(BGBl. I ...) [Einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieser Änderungsverordnung] geändert worden ist;
 - 17 **DIN-, DIN EN- und DIN EN ISO Normen:** Allgemein geltende nationale oder internationale technische Vorschriften.
- 2.3 Im Übrigen werden die im SOLAS-Übereinkommen festgelegten Begriffsbestimmungen angewendet.

3. Sicherheitsanforderungen

- 3.1 Frachtschiffe müssen den Anforderungen des Kapitel 2 dieses Teils entsprechen.
- 3.2 Für Kleinfahrzeuge gelten die Anforderungen des Kapitel 2, soweit nicht in Kapitel 3 etwas anderes bestimmt ist.
- 3.3 Für Sonderfahrzeuge sind ergänzend die Vorschriften des Kapitel 4 anzuwenden.
- 3.4 Für Errichterschiffe kann die Berufsgenossenschaft ergänzend die Vorschriften des SPS-Code und des MODU-Code heranziehen, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen dieser Schiffe Rechnung zu tragen. Die Berufsgenossenschaft bestimmt im Einzelfall, welche Bestimmungen angewendet werden.
- 3.5 Für Spezialschiffe und für Offshore-Servicefahrzeuge, die keine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, kann die Berufsgenossenschaft anstelle der Bestimmungen dieses Teils die Vorschriften des SPS-Code heranziehen, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen dieser Schiffe Rechnung zu tragen. Die Berufsgenossenschaft bestimmt im Einzelfall, welche Bestimmungen angewendet werden.
- 3.6 Für Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, gelten die Anforderungen des Kapitel 5.
- 3.7 Für Offshore-Versorger sind die Bestimmungen der OSV-Richtlinie anzuwenden. Soweit nach der OSV-Richtlinie die Anforderungen der Berufsgenossenschaft einzuhalten sind, gelten die Vorschriften des Kapitel 2.
- 3.8 Für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten die Anforderungen des HSC-Code, soweit nicht Regel 3.7 Anwendung findet.
- 3.9 Für bewegliche Offshore-Bohrplattformen gelten die Anforderungen des MODU-Code.
- 3.10 Beiboote unterliegen nicht den Anforderungen dieses Teils. Für den Einsatz von Beibooten ist der Schiffsführer des Mutterschiffes verantwortlich. Beiboote dürfen nur eingesetzt werden, wenn Beiboot und zugehörige Aussetzvorrichtungen in technisch einwandfreiem Zustand sind und die vom jeweiligen Hersteller vorgegebenen Betriebsparameter eingehalten werden. Die Berufsgenossenschaft kann bei offensichtlichen technischen Mängeln, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit und den Umweltschutz auf See sowie den damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutz ausgeht, die Nutzung von Beibooten und den zugehörigen Aussetzvorrichtungen untersagen.

4. Besichtigung und Zeugniserteilung

4.1 Frachtschiffe sind nach Kapitel I Regel 8 bis 10 des SOLAS-Übereinkommens zu besichtigen. Für die Besichtigung von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen gilt Regel 1.5 des HSC-Code. Bewegliche Offshore- Bohrplattformen unterliegen den Besichtigungen nach Regel 1.6 des MODU-Code.

4.2. Kleinfahrzeuge

1 Kleinfahrzeuge unterliegen

- a) einer erstmaligen Besichtigung vor Indienststellung,
- b) einer Zwischenbesichtigung zwischen dem zweiten und dritten Jahr vor dem Ablaufdatum des Sicherheitszeugnisses, wenn das Zeugnis für einen Zeitraum von mehr als drei Jahren ausgestellt ist,
- c) einer Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Ablaufdatum der Gültigkeit des Sicherheitszeugnisses und
- d) einer jährlichen Besichtigung der Funkausrüstung.

2 Für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 6 m erfolgt die Überprüfung der Funkausrüstung durch die Berufsgenossenschaft im Rahmen der Besichtigungen nach Regel 4.2.1 Buchstabe a bis c.

3 Bei Segelfahrzeugen ist die Takelage bei allen Besichtigungen nach Regel 4.2.1 Buchstabe a bis c auf ordnungsgemäßen Zustand und Funktion zu prüfen. Der Teil eines hölzernen, durch das Deck geführten Mastes, der sich unter Deck befindet, ist bei jeder Erneuerungsbesichtigung zu prüfen. Dazu muss der Mast herausgezogen werden. Bei Masten, die zum Zeitpunkt der Erneuerungsbesichtigung nicht älter als zweieinhalb Jahre sind, kann die Berufsgenossenschaft auf das Herausziehen des Mastes verzichten.

4 Zur Berücksichtigung besonderer Umstände kann die Berufsgenossenschaft kürzere Fristen und weitere Zwischenprüfungen festlegen. Besondere Umstände sind insbesondere das Alter des Fahrzeuges, das Baumaterial, der Erhaltungs- und Pflegezustand oder Mängel, die einer Überwachung bedürfen.

4.3 Bei der erstmaligen Besichtigung und einer Erneuerungsbesichtigung ist das Fahrzeug auch auf dem Trockenen zu begutachten.

4.4 Nach einer Besichtigung dürfen an der Konstruktion, den Einrichtungen, der Maschinenanlage, der Ausrüstung und den sonstigen Gegenständen, auf die sich die Besichtigung

erstreckt hat, ohne Genehmigung der Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden.

- 4.5 Wenn die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat, erteilt die Berufsgenossenschaft ein Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis und ein Funk- Sicherheitszeugnis. Kapitel I Regel 12, 14 und 16 des SOLAS-Übereinkommens gelten entsprechend.
- 4.6 Für Spezialschiffe und für Offshore-Servicefahrzeuge nach Regel 3.5 erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe nach dem Muster der Anlage zum SPS-Code.
- 4.7 Für Offshore-Versorger erteilt die Berufsgenossenschaft zusätzlich zu dem Bau- und Ausrüstungs- Sicherheitszeugnis nach Regel 4.5 eine Übereinstimmungsbescheinigung nach dem Muster des Anhangs 2 der OSV-Richtlinie.
- 4.8 Für Offshore-Servicefahrzeuge nach Regel 3.6 erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein nationales Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und eine Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen.
- 4.9 Für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nach Regel 1.8 des HSC-Code und eine Genehmigung zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach Regel 1.9 des HSC-Code.
- 4.10 Für bewegliche Offshore-Bohrplattformen erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für bewegliche Offshore- Bohrplattformen nach Regel 1.6 des MODU-Code.
- 4.11 Besichtigungs- und Zeugnispflichten aus anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

5. Nachweise

- 5.1 Soweit ein Schiff nach diesem Teil den Anforderungen einer anerkannten Organisation entsprechen muss, ist der Nachweis durch Vorlage eines gültigen Klassezeugnisses zu führen.
- 5.2 Soweit nach diesem Teil die Konformität mit produktspezifisch geltenden europäischen Richtlinien erforderlich ist, ist der Nachweis durch Vorlage einer Konformitätserklärung zu führen. Das Konformitätsbewertungsverfahren muss durch eine benannte Stelle durchgeführt worden sein. Es müssen die

Prüfmodule in der Kombination B+D, B+E oder B+F, oder die Module G oder H nachgewiesen werden.

6. Bestehende Rechte

- 6.1 Für vorhandene Schiffe bleiben Zeugnisse, Bescheinigungen und Prüflisten, die bis zum [einsetzen: Datum des Inkrafttretens] ausgestellt worden sind, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit wirksam, soweit in diesem Teil nichts anderes bestimmt ist.
- 6.2 Wird ein Zeugnis für ein vorhandenes Schiff erneuert, müssen die Anforderungen der Regel 3 nicht erfüllt werden, soweit das Schiff den für das abgelaufene Zeugnis geltenden Vorschriften und technischen Regeln weiterhin entspricht. Dies gilt nicht, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als ein Jahr vergangen ist oder soweit in diesem Teil etwas anderes bestimmt ist.
- 6.3 Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sowie Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, die neu beschafft werden, müssen den Anforderungen der Regel 3 entsprechen. Bei größeren Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen ist Regel 3 für das ganze Schiff anzuwenden.

7. Nebenbestimmungen

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

Kapitel 2

Frachtschiffe

1. Grundsätze

- 1.1 Die Kapitel II-1, II-2, III, IV, V, VI, VII und XI-1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und Abschnitt C.I (SOLAS) der Anlage 1 zu dieser Verordnung gelten für Frachtschiffe nach diesem Teil entsprechend, soweit nicht in den nachfolgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.
- 1.2 Können die Anforderungen einer der nach Regel 1.1 anzuwendenden Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens oder dieses Teils im Einzelfall nicht erfüllt werden, kann die Berufsgenossenschaft unter Berücksichtigung von Fahrtbereich, Schiffstyp und Schiffsgröße gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmittel und Maßnahmen festlegen.

- 1.3 Auf Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 sind die Regeln V/15, 20 bis 26 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen nicht anzuwenden.
- 1.4 Bau und Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation für den jeweiligen Schiffstyp vorschreiben, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist.
- 1.5 Die vorgeschriebene Ausrüstung in den Bereichen Brandschutz, Rettungsmittel, Funk und Navigation muss nach der Richtlinie 2014/90/EU zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Vorgeschriebene Ausrüstung sowie freiwillige und zusätzliche Ausrüstung nach Kapitel V Regel 18.7 des SOLAS-Übereinkommens, die nicht Artikel 3 der Richtlinie 2014/90/EU unterliegt, muss durch die Berufsgenossenschaft, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) oder eine anerkannte Organisation zugelassen sein.
- 1.6 Vorgeschriebene Ausrüstung, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, rechtmäßig hergestellt oder in Verkehr gebracht wurde, wird als gleichwertig anerkannt.

2. Maschinen und elektrische Anlagen

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

3. Brandschutz

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

Kapitel II-2 Regel 10.2.1.7 des SOLAS-Übereinkommens erforderlich.

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

4. Ausrüstung mit Rettungsmitteln

4.1 Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 müssen folgende Rettungsmittel mitführen:

- a) auf jeder Schiffsseite mindestens ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß nach Absatz 4.2 des LSA-Code, sodass auf jeder Schiffsseite alle an Bord befindlichen Personen aufgenommen werden können, und in einer Aufstellung, dass die Rettungsflöße frei aufschwimmen können,
- b) zusätzlich auf einer Schiffsseite ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Code unter einer Aussetzvorrichtung.

Erfüllt das Bereitschaftsboot nach Satz 1 Buchstabe b auch die Anforderungen an Rettungsboote nach Absatz 4.4 des LSA-Code und ist das Fassungsvermögen ausreichend für alle Personen an Bord, können Rettungsflöße auf der Seite, auf der das Boot aufgestellt ist, entfallen; sofern die verbleibenden, vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von der anderen Schiffsseite herüberbefördert werden können, müssen auch auf dieser Seite automatisch aufblasbare Rettungsflöße für alle Personen an Bord vorhanden sein.

4.2 Abweichend von Regel 4.1 Satz 1 Buchstabe a müssen Tankschiffe folgende Rettungsmittel mitführen:

- a) an jeder Seite ein Motorrettungsboot nach Absatz 4.9 des LSA-Code unter Aussetzvorrichtungen, deren Fassungsvermögen auf jeder Seite für alle an Bord befindlichen Personen ausreicht,
- b) ein oder mehrere automatisch aufblasbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen,
- c) sofern die in Buchstabe b vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von einer Seite des Schiffes auf die andere Seite befördert werden können, zusätzliche Rettungsflöße, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht.

Erfüllt eines der Rettungsboote nach Satz 1 Buchstabe a auch die Anforderungen an ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Code, kann auf das separate Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1.1.1 Satz 2 des LSA-Code verzichtet werden.

4.3 Frachtschiffe im Sinne der Regeln 4.1 und 4.2 können anstelle der dort vorgeschriebenen Ausrüstung folgende Rettungsmittel mitführen:

- a) ein vollständig geschlossenes Rettungsboot nach

Absatz 4.6 des LSA-Code mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen, das

- aa) so aufgestellt ist, dass es bemannt im freien Fall über das Heck ausgesetzt werden kann,
 - bb) bei Tankschiffen auch die Anforderungen nach Absatz 4.9 des LSA-Codes erfüllt,
 - cc) unter einer Aussetzvorrichtung zum kontrollierten Zuwasserlassen und Wiedereinsetzen in die Einbootungsposition versehen ist,
- b) zusätzlich mindestens ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß, sodass alle an Bord befindlichen Personen aufgenommen werden können,
 - c) sofern die in Buchstabe b vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von einer Seite des Schiffes auf die andere Seite befördert werden können, müssen zusätzliche automatisch aufblasbare Rettungsflöße vorhanden sein, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht,
 - d) zusätzlich auf einer Schiffsseite ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Codes unter einer Aussetzvorrichtung.
- 4.4 Bei Schiffen im Sinne der Regeln 4.1 bis 4.3 müssen für jede Person an Bord eine Rettungsweste mit Leuchte, bei Schiffen mit einer Länge von 50 m oder mehr müssen außerdem sechs Rettungsringe, bei Schiffen mit weniger als 50 m Länge mindestens vier Rettungsringe vorhanden sein; zwei Rettungsringe sind mit selbstzündenden Lichtern, zwei weitere mit je einer schwimmfähigen Rettungsleine von 30 m Länge zu versehen.
- 4.5 Wenn sich das Deck, von dem aus die im Wasser befindlichen Rettungsflöße bei leichtestem Betriebszustand auf See bestiegen werden können, mehr als 4,50 m über der Wasseroberfläche befindet, sind anstelle der in den Regeln 4.1 bis 4.3 vorgeschriebenen Rettungsflöße bemannt aussetzbare Rettungsflöße mit Aussetzvorrichtungen vorzusehen, die aber so aufzustellen sind, dass sie frei aufschwimmen und abgeworfen werden können.
- 4.6 Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, jedoch weniger als 500 in der Walfahrt, müssen mit mindestens einem automatisch aufblasbaren Rettungsfloß mit einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen und einem Bereitschaftsboot unter Aussetzvorrichtung oder einem von der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft zugelassenen

motorisierten Boot ausgerüstet sein. Es kann auf die Ausrüstung mit einem solchen Boot verzichtet werden, wenn eine alternative Vorrichtung zur Fremdrettung an Bord vorhanden ist und die Rundumsicht von der Position des Schiffsführers eine direkte Ansteuerung von Personen im Wasser zulässt. Im Übrigen gilt Regel 4.4.

- 4.7 Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300 in der Wattfahrt müssen mit einem Bereitschaftsboot unter Aussetzvorrichtung, das Platz für die Regelbesatzung bietet, ausgerüstet sein. Vorhandene motorisierte Boote mit einer Zulassung der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft können weiterverwendet werden. Sollen weitere Personen befördert werden, ist zusätzlicher automatisch aufblasbarer Rettungsfloßraum mitzuführen. Außerdem müssen mindestens zwei Rettungsringe, einer davon mit selbstzündendem Licht, der andere mit einer 30 m langen, schwimmfähigen Rettungsleine, sowie für jede Person an Bord eine Rettungsweste mit Leuchte vorhanden sein. Es kann auf die Ausrüstung mit einem solchen Boot verzichtet werden, wenn ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß mit mindestens einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen sowie eine alternative Vorrichtung zur Fremdrettung an Bord vorhanden ist und die Rundumsicht von der Position des Schiffsführers eine direkte Ansteuerung von Personen im Wasser und deren Aufnahme zulässt. Im Übrigen gilt Regel 4.4.
- 4.8 Ein Leinenwurfgerät braucht nicht mitgeführt zu werden.

5. Unterteilung und Stabilität

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

Anforderungen für "Schiffe im Hebebetrieb" aus Teil B Regel 2.9 des Code über Intaktstabilität einzuhalten. Können diese Anforderungen nicht eingehalten werden, so kann die Berufsgenossenschaft die Anwendung entsprechender Regeln der anerkannten Organisation, deren Überwachung das Schiff unterliegt, genehmigen.

6. Beförderung von Ladung

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

Kapitel 3

Kleinfahrzeuge

1. Anwendungsbereich

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

2. Grundsätzliche Sicherheitsanforderungen

- 2.1 Vorbehaltlich der nachfolgenden Vorschriften müssen Kleinfahrzeuge in ihrer Gesamtheit
 - a) den für den Verwendungszweck maßgeblichen

Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder

- b) den Anforderungen des Anhangs I der Richtlinie 2013/53/EU nach der für das beantragte Fahrtgebiet maßgeblichen Entwurfskategorie

entsprechen. Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe b findet Artikel 14 der Richtlinie 2013/53/EU entsprechende Anwendung.

- 2.2 Kleinfahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung eingesetzt werden, müssen für das Vorliegen der Regel 2.1 Buchstabe b den Anforderungen mindestens der Entwurfskategorie „B“ nach Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU entsprechen.

3. Bauart und Bauweise

- 3.1 Die Festigkeit des Schiffskörpers sowie der Schiffsverbände müssen dem vorhandenen Tiefgang, dem beantragten Fahrtbereich und dem beabsichtigten Verwendungszweck entsprechen.

- 3.2 Regel 3.1 gilt als erfüllt bei Vorliegen der Regeln 2.1 und 2.2, soweit nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist.

- 3.3 Regel 2.1 Buchstabe b gilt nicht für Kleinfahrzeuge, die Sonderfahrzeuge sind oder die besonderen Sicherheitsanforderungen unterliegen aufgrund ihres Einsatzes

- a) für den Transport von gefährlicher Ladung oder

- b) als Spezialschiff.

- 3.4 Kleinfahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung eingesetzt werden, dürfen keine offenen Schiffe sein. Für alle Fahrgäste müssen geschützte Sitzplätze vorhanden sein. Ein freier Zugang zum ungehinderten Besetzen und Verlassen der Sitzplätze muss gewährleistet sein.

4. Unterteilung, Stabilität

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

- 4.2 Alle Schiffe mit einer Rumpflänge über 15 m müssen mindestens die folgenden wasserdichten Querschotte haben:

- a) ein Kollisionsschott, in einem Abstand von mindestens 0,02 LH, höchstens jedoch 0,05 LH hinter dem Vorsteven;
 - b) ein Achterpiekschott, wenn praktikabel;
 - c) zwei Schotte, die den Maschinenraum begrenzen.
- 4.3 Die Anzahl der Öffnungen in wasserdichten Unterteilungen ist auf ein bauartgerechtes und sachgerechtes Minimum zu beschränken unter Berücksichtigung der Nutzungsart des Schiffes. Im Falle einer Durchdringung von wasserdichten Schotten und Innendecks für Zugang, Verrohrung, Belüftung, Elektrokabel oder ähnliches sind Vorkehrungen zu treffen, um die Wasserdichtigkeit aufrechtzuerhalten.
- 4.4 Die Stabilitätsanforderungen des Teil A des Code über Intakstabilität sind einzuhalten, soweit in diesem Kapitel nichts anderes bestimmt ist.
- 4.5 Die Anfangsstabilität (GM₀), korrigiert um den Effekt der freien Oberfläche von Flüssigkeit enthaltenden Tanks, darf nicht weniger als 0,35 m betragen.

5. Freibord

- 5.1 Kleinfahrzeuge müssen mit wasser- und wetterdichten Verschlussvorrichtungen ausgerüstet sein, so dass unter keinen Seeverhältnissen Wasser in das Fahrzeug eindringen kann und eine ausreichende Luftzufuhr gewährleistet ist. Maschinenraumlüfter müssen mit geeigneten Vorrichtungen ausgestattet sein, die ein ungehindertes Eindringen von Wasser verhindern. Ungedeckte Bereiche müssen selbstlenzend sein oder über eine vergleichbare Lenzmöglichkeit verfügen. Teil 7 ist auf diese Fahrzeuge nicht anzuwenden.
- 5.2 Regel 5.1 gilt bei Vorliegen der Regeln 2.1 und 2.2 als erfüllt, soweit nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist
- 5.3 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe b müssen Seeventile und Außenhautdurchbrüche mindestens die Anforderungen nach DIN EN ISO 9093:2021-05 erfüllen, die je nach Fahrgebiet und Einsatzart mit Bedingungen oder Auflagen verbunden werden können. Kugelhähne, die im Rahmen einer Besichtigung nach Kapitel 1 Regel 4.2 nicht überprüft werden können, dürfen hierbei nicht älter als fünf Jahre sein. Grundsätzlich sind Seeventile und Außenhautdurchbrüche aus nichtmetallischen Werkstoffen so weit wie baulich möglich zu vermeiden. Nicht am Rumpf verschließbare Außenhautdurchbrüche sind unzulässig.
- 5.4 Bullaugen und Fenster auf Kleinfahrzeugen müssen mit einer Mindestsüllhöhe von 610 mm über der Entwurfswasserlinie angeordnet werden. Alle Fenster und Bullaugen müssen den

höchsten zu erwartenden Wellen- und Windbedingungen im geplanten Einsatzgebiet des Fahrzeugs widerstehen können.

- 5.5 Für Luken, die nicht aus Metall gefertigt sind und die vom Wetterdeck zu Räumen unterhalb führen, müssen tragbare Blenden vorgesehen werden, die im Fall des Bruchs schnell installiert werden können und das Eindringen von nicht unerheblichen Wassermengen verhindern.
- 5.6 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe a muss die Reling mindestens 100 cm hoch sein, bei Segelfahrzeugen mindestens 60 cm. Durchzüge sollten 30 cm voneinander entfernt sein. Losnehmbare Durchzüge sollten aus nichtrostendem Drahtseil sein.

6. Brandschutz

Abweichend von Kapitel 2 Regel 3 gelten nachfolgende Regeln:

- 6.1 Wenn bei Unterkunftsräumen, die unter Deck liegen und die keinen direkten Zugang vom freien Deck haben, die Gefahr besteht, dass bei einem Brand der Fluchtweg durch die benachbarten Räume abgeschnitten wird, so muss ein Notausstieg vorgesehen werden unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.2 Lüfter mit Kraftantrieb müssen von außen abstellbar sein und Öffnungen der Lüftungseinrichtungen für Unterkunfts- und Maschinenräume müssen von außen verschließbar sein unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.3 Flüssiggasanlagen müssen die Vorgaben der DIN EN ISO 10239:2015-05 in Verbindung mit dem Arbeitsblatt G 608, Ausgabe März 2012, des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW) erfüllen, das beim DVGW e.V., 53123 Bonn, zu beziehen ist. Der Betrieb und die wiederkehrenden Prüfungen der Anlage müssen gemäß dem vorgenannten DVGW Arbeitsblatt G 608 erfolgen. Die wiederkehrenden Prüfungen sollen im Abstand von nicht mehr als 2 Jahren erfolgen.
- 6.4 Öl-Heizungsanlagen, Maschinenraumlüfter und Brennstoff-Förderpumpen müssen über Notstoppeinrichtungen außerhalb der Räume, in denen sich diese Anlagen befinden, verfügen.
- 6.5 Benzin darf ausschließlich zum Betrieb von Außenbordmotoren eingesetzt werden. Andere Einsatzzwecke, insbesondere in Kochgeräten oder Heizungsanlagen, sind unzulässig.
- 6.6 Kraftstoffleitungen sollen, soweit dies baulich möglich ist, aus Metall gefertigt sein. Schläuche sind in begrenzten Längen zulässig, sofern sie mindestens den Anforderungen nach DIN EN ISO 7840:2021-05 entsprechen. Nicht feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche dürfen nicht

verwendet werden.

- 6.7 Maschinenräume müssen mit nicht brennbarem Material isoliert sein, welches gegen Ölnebel dicht ist. Hinsichtlich des Materials ist Regel 2.1 zu beachten.
- 6.8 Einrichtungsmaterialien müssen schwer entflammbar sein unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.9 Die einzelne Schlauchlänge von Feuerlöschschläuchen darf 15 m, in Maschinenräumen 10 m nicht überschreiten. Es müssen mindestens so viele Feuerlöschschläuche vorhanden sein, dass mit einem von einer einzigen Schlauchlänge gespeisten Wasserstrahl jede Stelle des Schiffes erreicht werden kann. Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m benötigen keine Feuerlöschpumpe und keine Feuerlöschschläuche.
- 6.10 Eine persönliche Brandschutzausrüstung muss nicht mitgeführt werden.
- 6.11 Feuerlöscher- und Feuerlöscheinrichtungen müssen der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

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

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

7. Maschinenbauliche Einrichtungen

- 7.1 Hinsichtlich der einzelnen Komponenten der maschinenbaulichen Einrichtungen ist die Regel 2.1 zu beachten. Dies gilt insbesondere für
 - a) Hauptantriebs- und Hilfsmotoren einschließlich ihrer Starteinrichtungen, Verschlussvorrichtungen sowie für Öffnung, Anordnung und Querschnitt der Zulufteitung

und Fortluftöffnung,

- b) Lenzsysteme und kombinierten Lenz-/Seewassersysteme einschließlich Alarmeinrichtungen in geschlossenen Maschineräumen,
- c) Brennstoffsysteme und Brennstofftanks, Brennstoffleitungen aus Stahlrohren und in begrenztem Umfang eingesetzte Schläuche,
- d) Steuerung und Antriebsanlagen,
- e) Propellerwellen und Getriebe,

7.2 Hauptantriebsmotoren müssen Dieselmotoren oder Elektromotoren sein. Benzinmotoren sind nur als Außenbordmotoren zulässig.

7.3 Hauptantriebsmotoren müssen mit einem Typenschild ausgerüstet sein. Auf dem Typenschild der Hauptantriebsmotoren sind nachstehende Angaben vorzusehen: Nennleistung als Dauerleistung und zugehörige Nenndrehzahl, Motornummer, Baujahr, Typenbezeichnung des Motors, Hersteller.

7.4 Die in Kleinfahrzeugen verbaute Akkumulatoren müssen wartungsfrei sein.

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

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

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

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

7.6 Für alle Kleinfahrzeuge ist eine Notsteuermöglichkeit vorzusehen, die im Bedarfsfall schnell in Betrieb genommen werden kann. Kleinfahrzeuge, die mit einer kraftbetriebenen Hauptruderanlage ausgerüstet sind, müssen über eine Hilfsruederanlage verfügen. Die Hilfsruederanlage muss stark genug und in der Lage sein, das Kleinfahrzeug bei einer für die Steuerfähigkeit ausreichenden Geschwindigkeit steuern zu

können; Bei Rudern mit Kraftantrieb muss die Ruderlage am Hauptrunderstand angezeigt werden. Bei Kleinfahrzeugen mit einer mechanischen Hauptrunderanlage ist eine Notpinne ausreichend. Bei Kleinfahrzeugen mit einer Länge unter 5 m ist ein Satz Paddel ausreichend.

8. Rettungsmittel

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

Länge Aus- rüstung	$3,60\text{ m} \leq L < 8\text{ m}$	$8\text{ m} \leq L < 12\text{ m}$	$12\text{ m} \leq L < 24\text{ m}$
Rettungsfloß mit Kapazität für alle an Bord befindlichen Personen	-	x	x
Eintauchanzug für jedes Besatzungsmitglied	-	x	x
Rettungsweste für jede an Bord befindliche Person	x	x	x
Arbeitssicherheitsweste für jedes Besatzungsmitglied	x	x	x
Wärmeschutzhilfsmittel bei Fahrten von November bis März	2	4	8
Rettungsring	1	2	4
a) davon Rettungsring mit selbstzündendem Nachtlicht	1	1	1
b) davon mit 30 m schwimmfähiger Leine	-	1	1
Fallschirmsignale rot	4	8	12
Handfackeln rot	2	4	8
Rauchtöpfe orange	2	2	2

Legende: X = Ja

8.2 Rettungsflöße sind grundsätzlich auf dem Wetter- oder Freiborddeck anzuordnen. Dabei sind äußere Einwirkungen wie etwa Seeschlag zu berücksichtigen. Eine Lagerung in wasserdichten oder selbstlenzenden Abteilungen ist ebenfalls zulässig, sofern die Abdeckung auch unter Wasserdruck von einer Person leicht zu öffnen ist. Das Aussetzen von Rettungsflößen darf nicht durch die Anordnung oder Lagerung

in geschlossenen Abteilungen behindert werden.

- 8.3 Bei Sportausbildungsfahrzeugen muss für jede an Bord befindliche Person die Arbeitssicherheitsweste mit Sicherheitsgurt und Gurtleine sowie Karabinerhaken nach DIN EN ISO 12402-2:2021-04 mit einem Mindestauftrieb von 150N mitgeführt werden.
- 8.4 Eine sicher an Deck befestigte Leiter mit festen Holmen und festen Sprossen muss vorhanden sein, die beim Einsatz heruntergeklappt von Deck bis mindestens 50 cm unter die Wasseroberfläche reicht. Die Leiter muss für eine im Wasser befindliche Person ohne fremde Hilfe zugänglich sein oder von ihr ohne fremde Hilfe entfaltet werden können.
- 8.5 Pläne und Verfahren zur Bergung von Personen aus dem Wasser müssen vorhanden sein.
- 8.6 Die für Kleinfahrzeuge vorgeschriebenen Rettungsmittel müssen nach der Richtlinie 2014/90/EU, die nach Abschnitt D Nummer 10 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz anzuwenden ist, zugelassen sein.

9. Sonstige Ausrüstung

9.1. Funk

- 1 Die Funkausrüstung muss den Anforderungen des Kapitel IV SOLAS für das Fahrtgebiet entsprechen.
- 2 Die Ausrüstung mit einem NAVTEX-Empfänger ist nur erforderlich, wenn der UKW-Bedeckungsbereich deutscher Küstenfunkstellen verlassen wird.
- 3 Abweichend von Regel 9.1.1 muss bei Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 6 m
 - a) ein tragbares UKW-Sprechfunkgerät mit einer Sende- und Empfangseinheit für Überlebensfahrzeuge mit Reservebatterie für Notfälle, die über ein nicht ersetzbares Siegel verfügt, an Bord vorhanden sein und
 - b) eine Satelliten-Notfunkbake (EPIRB) mit integralem globalen Navigationssatellitensystem (GNSS) installiert sein.
- 4 Abweichend von Regel 9.1.1. können bei Sportausbildungsfahrzeugen für die Fahrtgebiete A2 und A3 auch andere Satellitenkommunikationsanlagen verwendet werden, sofern diese vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als gleichwertig anerkannt sind, eine Dopplungsanforderung kann entfallen.
- 5 Bei Segelfahrzeugen, bei denen die Funkantenne am

Mast angebracht ist, ist eine Notantenne vorzusehen.

- 9.2. Die Anbringung der Positionslaternen und die erforderliche Schallsignalanlage müssen den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln) entsprechen.
- 9.3 Das Fahrzeug muss mit AIS-SART oder Radar-SART und GPS-Empfänger ausgerüstet sein sowie mit automatischem Schiffsidentifizierungssystem (AIS) der Klasse A oder B, im Fall der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung der Klasse A.
- 9.4 Die Navigationsausrüstung muss den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 der Anlage 1 entsprechen:
 - a) Bei Fahrzeugen ab einer Länge von 15 m muss die Ausrüstung den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 Nummer 1.1 und Nummer 3 der Anlage 1 entsprechen.
 - b) Bei Fahrzeugen mit einer Länge kleiner 15 m muss die Ausrüstung den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 Nummer 1.2 und Nummer 2 der Anlage 1 entsprechen.
 - c) Bei Fahrzeugen mit einer Länge unter 6 m kann die Berufsgenossenschaft in Abhängigkeit ihrer Größe und baulichen Möglichkeiten von Teilen der Ausrüstungspflicht Abweichungen zulassen.
- 9.5 Segelfahrzeuge der Entwurfskategorie „A“ oder „B“ nach Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU müssen eine ausreichend dimensionierte Sturmbesegelung, insbesondere eine Sturmfock sowie ein Großsegel mit mindestens 2 Reffreihen, mitführen. Wenn das Großsegel mit einer Rollanlage ausgerüstet ist, muss ein unabhängig von der Rollanlage setzbares Try-Segel mitgeführt werden.
- 9.6 Auf Segelfahrzeugen muss ein Schneideapparat für stehendes Gut vorhanden sein.
- 9.7 Zusätzlich zu den nach Regel 7.5. geforderten (Hand-)Lenzpumpen müssen mindestens zwei Schlagpützen sowie geeignetes Material zur Leckbekämpfung an Bord vorhanden sein.
- 9.8 Eine Sicherheitseinweisung für Fahrgäste und Sportbootführerscheinanwärter sowie eine Einführung in die Sicherheitsrolle hat vor jedem Fahrtantritt zu erfolgen und ist zu dokumentieren.

10- Fahrtbereich und Fahrtbeschränkungen

- 10.1 Die Berufsgenossenschaft kann den Fahrtbereich entsprechend dem vorgesehenen Einsatz örtlich begrenzt erteilen und mit einer Wetterklausel versehen soweit dies wegen der Besonderheiten des Fahrzeugs erforderlich ist. Dabei können neben dem vorgesehenen Einsatzzweck

insbesondere Alter und Erhaltungszustand, verwendetes Rumpfmateriale und Ermüdungserscheinungen sowie die im vorgesehenen Fahrtgebiet zu erwartenden Wetterbedingungen berücksichtigt werden.

10.2 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe a darf der Fahrtbereich die von der jeweiligen Klassifikationsgesellschaft bescheinigte Auslegung des Fahrzeuges nicht überschreiten.

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

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

10.4 Die Berufsgenossenschaft legt die höchstzulässige Anzahl der Personen an Bord fest.

10.5 Kleinfahrzeuge, die gewerbsmäßig Fahrgäste befördern, dürfen eine Fahrt nicht antreten

- a) wenn Eisbildung oder bestehendes Eis im Fahrtgebiet vorhersagt ist,
- b) bei stürmischen Winden (ab einer Windstärke von 8 Beaufort) oder Sturmwarnung,
- c) bei auflandigem Starkwind mit einer Windstärke von 6

oder 7 Beaufort oder

d) bei einer Sichtweite von weniger als 500 m.

- 10.6 Regel 10.5 Buchstabe d gilt nicht, wenn ein auf der Grundlage der Richtlinie 2014/90/EU zugelassenes und einwandfrei arbeitendes Radargerät vorhanden und außer dem Schiffsführer eine weitere fachkundige Person zur Bedienung des Radargerätes an Bord ist.
- 10.7 Bei ablandigem Starkwind darf der Bereich der windgeschützten Küste nicht verlassen werden. Außerhalb der windgeschützten Küste müssen Kleinfahrzeuge bei aufkommendem Starkwind oder bei Sturm- oder Starkwindwarnungen unverzüglich Landschutz aufsuchen, bei aufkommendem Sturm muss unverzüglich der nächste Hafen angelaufen werden.
- 10.8 Maßgeblich für die Entscheidung des Schiffsführers eine geplante Fahrt zu unterlassen oder eine schon begonnene Fahrt zu ändern oder abubrechen, sind die vom Deutschen Wetterdienst herausgegebenen Starkwind- und Sturmwarnungen sowie die Eisberichte und Eiskarten des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie.

11. Abweichende Regelung und Ausnahmen

Die Berufsgenossenschaft kann Ausnahmen zulassen, soweit eine vergleichbare Sicherheit des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. Insbesondere kann für ein Kleinfahrzeug, für das aufgrund seiner geringen Größe oder besonderen Bauart die Anforderungen dieses Kapitels nicht erfüllbar sind, im Einzelfall bestimmt werden, welche Anforderungen erfüllt werden müssen, damit die an Bord befindlichen Personen und andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden.

12. Übergangsregelungen

- 12.1 Für Kleinfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 8 m, die vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] erstmalig in Betrieb genommen worden sind, gilt die Zeugnispflicht und die Pflicht zur Vorführung nach § 9 Absatz 4 ab dem [einsetzen: Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung dieser Änderungsverordnung folgenden Kalendermonats], wenn das Fahrzeug zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung verwendet wird, für alle anderen Fahrzeuge ab dem [einsetzen: Datum des ersten Tages des neunzehnten auf die Verkündung dieser Änderungsverordnung folgenden Kalendermonats]. Die Regeln 10.5, 10.6, 10.7 und 10.8 bleiben unberührt.
- 12.2 Die Gültigkeit von Zeugnissen, die vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] nach § 14 der See-Sportbootverordnung ausgestellt worden sind, bleibt unberührt. Die Erneuerung eines Zeugnisses nach Satz 1 ist

zulässig, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2033. Bis dahin bestimmen sich die Sicherheitsanforderungen nach der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52a der Schiffssicherheitsverordnung 1997 (Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge) vom 25. August 1997 (VkB1. S. 572).

Kapitel 4

Sonderfahrzeuge

1. Bauart und Bauweise

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

2. Schlepper

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

- 2.1 Fahrstände auf der Brücke müssen so angeordnet und gestaltet sein, dass ein voller Überblick in jeder Manövriersituation durch den Schiffsführer gewährleistet ist. Die Sicht nach voraus und achtern von den Bedienständen für Hauptantriebsanlagen und Winden von der Brücke muss gewährleistet sein.
- 2.2 Die Brücke ist mit einem Tagsicht-Radargerät und einem zusätzlichen Monitor mit Tagsichteigenschaften auszurüsten, wobei der Monitor so anzuordnen ist, dass auch bei Rückwärtsfahrten das Radarbild in Fahrtrichtung zu beobachten ist.
- 2.3 Die in Augenhöhe vorhandenen Front-, Seiten- und Rückfenster des Ruderhauses müssen wegen der Blendfreiheit nach unten eingezogen sein.
- 2.4 Es müssen durch Elektromotoren angetriebene Scheibenwischer für alle in Augenhöhe vorhandenen Ruderhausfenster vorgesehen sein – mit Ausnahme von Fenstern in Türen und verschiebbaren Fenstern an den Seiten.
- 2.5 Hafenasstistenzschlepper müssen mit zwei Hauptantriebsanlagen ausgerüstet sein, die einschließlich der

Propelleranlage voneinander unabhängig sind. Bei Ausfall einer der beiden Hauptantriebsanlagen muss die zweite ohne Einschränkung manövrierfähig bleiben.

- 2.6 Auf der Brücke müssen alle wichtigen Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen für die Hauptantriebsanlagen, der dazugehörigen Aggregate sowie der sonstigen betriebswichtigen Anlagen installiert sein.
- 2.7 Für die Schleppwinden sind Fahrstände auf der Brücke und für Storewinden auf der Brücke und an Deck vorzusehen. Die Fahrstände sind mit Bedienungs- und Überwachungselementen auszurüsten.
- 2.8 Es müssen zwei unabhängig voneinander wirkende Vorrichtungen vorhanden sein, die das Slippen des Schlepphakens oder die Entriegelung der Schleppwinde ermöglichen. Eine dieser Vorrichtungen muss auch bei Betriebsstörungen funktionsfähig bleiben. Es sind Einrichtungen vorzusehen, um Schlepphaken und Winde von der Brücke und von Deck schnell auszulösen. Sind die Schlepper mit einem hydraulischen Schlepphaken ausgerüstet, genügt ein Auslösesystem. Auslöseelemente für den Schlepphaken müssen auf der Brücke und an Deck angeordnet sein.
- 2.9 Eine Einstiegsporte ist auf jeder Seite in der Verschanzung vorzusehen, damit bei „Mensch-über-Bord“ Hilfe geleistet werden kann.

3. Behördenfahrzeuge

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

4. Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb

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

5. Schwimmende Arbeitsgeräte

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

Kapitel 5

Offshore-Servicefahrzeuge

1. Offshore-Servicefahrzeuge müssen so gebaut und instandgehalten werden, dass sie hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinen, der Hebezeuge sowie der elektrischen und der Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen den Vorschriften einer anerkannten Organisation entsprechen.
2. Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart keine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, müssen den Anforderungen des SPS Code 2008 entsprechen, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist. Bei der Anwendung des SPS-Code 2008 sind die Personen des Offshore-Servicepersonals als Spezialpersonal zu betrachten.
 - 2.1 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart keine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, unterliegen den Besichtigungen, die der SPS-Code 2008 vorgibt.
 - 2.2 Für Offshore-Servicefahrzeuge, die den Anforderungen des SPS Code 2008 entsprechen müssen, kann die Berufsgenossenschaft abweichende Anforderungen festlegen, wenn diese ein vergleichbares Sicherheitsniveau gewährleisten und die Vorgaben des SPS Code 2008 aufgrund der Größe oder besonderer Konstruktionsmerkmale des Fahrzeuges nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umsetzbar sind.
3. Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, müssen den Anforderungen für Frachtfahrzeuge des HSC-Code 2000 entsprechen, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist.
 - 3.1 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, unterliegen den Besichtigungen wie sie der HSC-Code 2000 vorgibt. Für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 m ist die Regel 1.5.1.3. des HSC-Code nicht anzuwenden.
 - 3.2 Zusätzlich zu den unter 3.1 beschriebenen Besichtigungen ist bei Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 24 m mindestens eine Zwischenbesichtigung zur Überprüfung der Sicherheitsausrüstung, Funkanlagen, sonstiger Geräte und Einrichtungen zwischen dem 2. und 3. Jahresdatum des Sicherheitszeugnisses durchzuführen.

- 3.3 Die Intakstabilität muss den Intakstabilitätsanforderungen des HSC-Code 2000 für Frachtfahrzeuge entsprechen. Bei der Berechnung der in Frage kommenden Beladungszustände sollte ein Gewicht von mindestens 90 kg für jede an Bord befindliche Person berücksichtigt werden. Dieses Gewicht soll lediglich das Körpergewicht sowie die am Körper getragene Kleidung berücksichtigen. Gepäck und durch das Offshore-Personal mitgeführte Verbrauchsstoffe sind gesondert in den dafür an Bord vorgesehenen Räumen zu berücksichtigen.
- 3.4. Bei der Unterteilung und Leckstabilität von Offshore-Servicefahrzeugen mit einer Länge von 45 m und weniger können folgende Abweichungen angewendet werden:
 - 3.4.1 Die Regel 2.6.7 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Seitenschäden ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich an jedem Punkt entlang des Fahrzeuges anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist ein Schaden jeweils zwischen den wasserdichten Hauptquerschotten anzunehmen. Seine Ausdehnung ist hier vom Kiel bis zum Deck sowie von der Schiffsseite bis zur Mittschiffslinie zu berücksichtigen.
 - 3.4.2 Die Regel 2.6.8.1.2 des HSC-Code 2000 über die Ausdehnung von Heckschäden ist nicht anzuwenden.
 - 3.4.3 Die Regel 2.6.9 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Bodenschäden in durch Aufschlitzen verwundbaren Bereichen ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich an jedem Punkt entlang des Fahrzeuges anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist der Schaden nach 2.6.9 des HSC-Code 2000 nicht anzunehmen.
 - 3.4.4 Die Regel 2.6.10 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Bodenschäden in durch Aufschlitzen nicht verwundbaren Bereichen ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich nach den Vorgaben der Regel 2.6.10.2 des HSC-Code 2000 zu berechnen und anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist der Schaden nach Regel 2.6.10 des HSC-Code 2000 nicht anzunehmen.
 - 3.4.5 Die Regel 2.6.11 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ermittlung gleichzeitiger Beschädigungen mehrerer Rumpfe durch ein 7 m breites Hindernis ist, nach Maßgabe der Schadensannahmen zu den Regeln 2.6.9 und 2.6.10 des HSC-Code 2000, nur im vorderen Drittel der Länge L anzuwenden.
- 3.5 Die Abschnitte C und D des Kapitels 7 des HSC-Code 2000 sind nicht anzuwenden. Es gilt Kapitel II-2 Regel 17 des SOLAS-Übereinkommens.
- 3.6. Für die Ausrüstung mit Rettungsmitteln gilt:

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

Kapitel 6

Zeugnismuster

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

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

e) Teil 7 wird wie folgt geändert:

a%6) In der Regel 1.2.1 wird das Wort „Bundesmarine“ durch das Wort „Bundeswehr“ ersetzt.

b%6) In der Regel 1.2.4 werden das Komma, die nachfolgenden Wörter „die nicht gewerbsmäßig und ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden“ und das nachfolgende Semikolon gestrichen.

c%6) Regel 1.2.6 wird aufgehoben und Regel 1.2.7 wird Regel 1.2.6.

d%6) In Regel 2.1.5 werden die Wörter „bis zu einer Bruttoreaumzahl von 100“ durch die Wörter „mit einer Länge unter 24 m“ ersetzt.

e%6) Regel 3 wird wie folgt geändert:

a%7%7) Der Regel 3.1 wird folgende Regel 3.1 vorangestellt:

„3.1 Für alle Schiffe ist ein wirksamer wetterdichter Verschlusszustand Voraussetzung für die Erteilung des Freibordes. Der Verschlusszustand und die Übereinstimmung mit den Regeln dieses Teils sind in einem Verschlussplan zu dokumentieren.“

b%7%7) Die bisherigen Regeln 3.1 und 3.2 werden die Regeln 3.2 und 3.3.

c%7%7) Die bisherige Regel 3.3 wird aufgehoben.

f%6) Regel 4 wird wie folgt geändert:

a%7%7) In der Überschrift werden nach dem Wort „Fahrgastschiffe“ die Wörter „und Offshore-Servicefahrzeuge“ angefügt.

b%7%7) Der Wortlaut wird Regel 4.1.

c%7%7) Nach Regel 4.1 wird folgende Regel 4.2 angefügt:

„4.2 Für Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind und eine Länge von weniger als 24 m haben, gelten abweichend von den Regeln

des HSC Code 2000 bezüglich der Besichtigungen die Vorgaben der Regel 3.1 in Kapitel 5 des Teil 6 der Anlage 1a.“

g%6) Die Regeln 5.1 und 5.2 werden durch folgende Regeln 5.1 und 5.2 ersetzt:

„5.1 Die Berufsgenossenschaft erteilt einen Mindestfreibord. Für Fahrzeuge, die ein Freibordzeugnis erhalten, erteilt die Berufsgenossenschaft eine Freibordmarke. Für Schiffe mit einer Freibordlänge von weniger als 18 m wird der Freibord auf Grundlage der Stabilitätsanforderungen sowie der strukturellen Festigkeit des Rumpfes ermittelt. Kapitel III der Anlage I des Freibord-Übereinkommens ist nicht anzuwenden.

5.2 Die Freibordmarke entspricht der Form im Nationalen Freibordzeugnis nach dem Muster entsprechend Regel 9 dieses Teils. Sie ist auf der halben Freibordlänge an beiden Fahrzeugseiten in Kontrastfarbe zum Rumpf permanent anzubringen. Der Mindestfreibord nach Regel 5.1 ist auf halber Schiffslänge an beiden Fahrzeugseiten zu markieren. Die Markierung ist durch einen Strich von 300 mm Breite und 25 mm Höhe, in Kontrastfarbe zum Rumpf vorzunehmen.“

h%6) Regel 6.2 wird wie folgt gefasst:

„6.2 Erachtet die Berufsgenossenschaft in Anbetracht der geringen Gefahr und der besonderen Bedingungen des Einsatzes des Schiffes die Anwendung bestimmter Vorschriften dieses Teils für unzumutbar oder unnötig, so kann sie einzelne Schiffe, die sich im Verlauf ihres Einsatzes nicht weiter als fünf Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernen oder nur unter eingeschränkten Wetter- und Seegangsverhältnissen betrieben werden, von der Befolgung dieser Vorschriften befreien.“

i%6) Im Anhang zu Teil 7 werden in der Tabelle in der mittleren Spalte der Zeile beginnend mit dem Wort „Mindestfreibord“ die Wörter „5% der Schiffsbreite betragen, jedoch nicht weniger als“ gestrichen und wird nach der Angabe „200 mm“ das Wort „betragen“ eingefügt.

11. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt A Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a%6) In Textziffer (I) wird folgende Nummer (13b.) angefügt:

„(13b.) Zeugnis für Polarschiffe nach SOLAS Regel XIV/3 in Verbindung mit dem Polar Code (Entschließung MSC385(94)) BG Verkehr“.

b%6) Textziffer (II) wird wie folgt geändert:

a%7%7) Nach Nummer (14.) wird folgende Nummer (14a.) eingefügt:

„(14a.) Internationales Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP Barge) in Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung nach MARPOL Anlage I Regel 3 Absatz 7 BG Verkehr“.

b%7%7) Nach Nummer (16.) werden die folgenden Nummern (16a.) und (16b.) eingefügt:

„(16a.) Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV Regel 5 und 6 BG-Verkehr

(16b.) Internationales Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP Barge) in Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV Regel 3 Absatz 2 BG-Verkehr“.

c%7%7) Nach Nummer (17a.) wird folgende Nummer (17b.) eingefügt:

„(17b.) Internationales Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP Barge) in Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe nach MARPOL Anlage VI Regel 3 Absatz 4 BG Verkehr“.

c%6) Textziffer (VII) wird wie folgt geändert:

a%7%7) In Nummer (24.) werden die Buchstaben c und d aufgehoben.

b%7%7) Nummer (26.) wird aufgehoben.

b) Abschnitt A Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Probefahrtbescheinigungen

5.1 Probefahrt ist die durchgeführte Erprobung eines Schiffes auf See vor dessen erster Inbetriebnahme oder Wiederindienststellung nach einem Umbau oder Reparaturen.

5.2 Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation bestimmt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr die Sicherheitsanforderungen für Probefahrten nach Nummer 5.1, soweit sie nicht anders verbindlich festgelegt sind, und macht sie im Verkehrsblatt bekannt.

5.3 Der Eigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, dass auf Probefahrten in den inneren deutschen Gewässern und im deutschen Küstenmeer oder von einem deutschen Hafen zu einem anderen deutschen Hafen eine gültige Probefahrtbescheinigung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation unter Beachtung der Sicherheitsanforderungen für Seeschiffe auf Probefahrten (VkBl. 2021 S. 110) in der jeweiligen Fassung vorhanden ist.

5.4 Dem Eigentümer eines Schiffes, das nicht die Bundesflagge führt, und in den inneren deutschen Gewässern und im deutschen Küstenmeer oder vor einem deutschen Hafen zu einem anderen Hafen eine Probefahrt durchführt, kann auf Antrag und bei Erfüllung der Sicherheitsanforderungen für Seeschiffe unter deutscher Flagge auf Probefahrten eine Probefahrtbescheinigung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ausgestellt werden.“

c) Abschnitt B wird wie folgt geändert:

a%6) In Nummer 1.2 wird der Satz 2 aufgehoben.

b%6) Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Dabei sind Bescheinigungen anerkannter Klassifikationsgesellschaften über das Nichtvorhandensein zinnorganischer Verbindungen (TBT-frei-Bescheinigung) sowie über das Nichtvorhandensein von Cybutryn anzuerkennen.“

12. Der Anhang zu Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anhang zu Anlage 1 (Wattfahrt)

§ 1

Anwendungsbereich

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

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

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Anhangs ist

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

Blauortsand als seewärtige Begrenzung,

f) das Wattenmeer zwischen der Westküste Schleswig-Holsteins von Westerhever Sand bis zum Hindenburgdamm und den vorgelagerten Inseln,

g) das Wattenmeer zwischen dem Festland von Hindenburgdamm bis zur deutschen Grenze

(2) Ferner sind die in der Richtlinie 2009/45/EG festgelegten Begriffsbestimmungen anzuwenden.

§ 3

Besichtigung und Zeugniserteilung

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

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

§ 4

Fahrtbeschränkung

Für Fahrgastschiffe in der Wattfahrt, deren Kiel am oder nach [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] gelegt wurde, gilt:

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

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

§ 5

Sicherheitsstandard

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

(2) Der Aufbau des Anhangs folgt in der Nummerierung dem Anhang I der

Richtlinie des Rates 2009/45/EG.

Zu Anhang I

Zu Abschnitt 1

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

Zu Kapitel II-1 Bauart der Schiffe

Zu Teil B Intaktstabilität, Unterteilung und Leckstabilität

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

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

Zu Teil B-2 vor dem 1. Januar 2009 gebaute Schiffe

Zu 1 Bestimmung der Intaktstabilität (Stabilität des unbeschädigten Schiffes)

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

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

1. Statische Kriterien

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

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

und

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

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

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

Einwirkung Fahrgast- als 12° Drehkreis berechnen:

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

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

- mit M_{DR} krängendes Zentrifugalmoment im Drehkreis [tm]
- V_0 Dienstgeschwindigkeit [m/s]
- D Displacement [t]
- KG' Höhengschwerpunkt über Basis unter Berücksichtigung der Flüssigkeitsoberflächen [m]
- L_{WL} Länge in der Wasserlinie [m]
- T Tiefgang auf halber Schiffslänge [m]

freien

1) ϕ_{\max} ist der Winkel, bei dem die Hebelarmkurve das Maximum erreicht.
 2) ϕ_f ist der Winkel, bei dem die erste ungeschützte Öffnung zu Wasser kommt.

2. Windkriterium

- a) Unter einem seitlichen Winddruck von 0,08 t/m² darf der Neigungswinkel des Schiffes nicht überschritten werden, bei dem der Restfreibord bis zum Schottendeck auf der eintauchenden Seite kleiner als 10 % des vorhandenen Freibords in der aufrechten Lage wird. Dieser Winkel darf nicht größer als 12° werden.
- b) Der statische Neigungswinkel infolge seitlichen Winddruckes ergibt sich aus dem Schnittpunkt der Kurve des aufrichtenden mit der Kurve des krängenden Hebelarmes. Das krängende Moment aufgrund von Seitenwind ist nach der folgenden Formel zu berechnen:

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

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

A Überwasserlateralfäche [m²]

D Displacement [t]

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

T Tiefgang auf halber Schiffslänge [m]

φ jeweiliger Neigungswinkel [°]

- c) Für Schiffe über 12 m Breite ist nachzuweisen, dass bei dynamischer Einwirkung des ckes rechteckige Fenster oder andere geschützte Öffnungen nicht eintauchen.

Winddrucke-

3. Die folgenden Beladungszustände sind in Bezug auf Stabilität zu berechnen:

- a) Schiff in Ballastfahrt ohne Fahrgäste mit vollen Vorräten (Abfahrt)
- b) Schiff in Ballastfahrt ohne Fahrgäste mit 10 % der Vorräte (Ankunft)
- c) Schiff mit der maximalen Anzahl an Personen und vollen Vorräten (Abfahrt)
- d) Schiff mit der maximalen Anzahl an Fahrgäste und 10 % der Vorräte (Ankunft) Die Hebelarm kurven sind mit freiem Trimm und freier Tiefertauchung zu berechnen. Das Gewicht eines Fahrgastes ist mit 0,075 t anzunehmen, und

das Handgepäck pro Fahrgast ist mit 0,005 t anzusetzen. Bei Schiffen im Fährverkehr ist außer dem pro Fahrgast mit 0,020 t Gepäck zu rechnen.

- e) Schiff mit der maximalen Anzahl an Personen und Frachtzuladung (Abfahrt), soweit vorhanden.
- f) Schiff mit der maximalen Anzahl an Personen und Frachtzuladung (Ankunft), soweit vorhanden.

Zu 2 Wasserdichte Unterteilung

Zu 3 Flutbare Länge

Zu 4 Zulässige Länge der Abteilungen

Zu 5 Flutbarkeit

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

Zu 7 Sondervorschriften für die Unterteilung von Schiffen

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

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

Zu 8 Stabilität beschädigter Schiffe

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

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

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

Zusätzlich gelten folgende Regeln:

8.4.5 Die Ausdehnung des Schadens kann für einen Teilbereich der Schiffslänge oder über die ganze Schiffslänge abweichend von den Absätzen 4.2 und 4.3 bei Anordnung eines Doppelbodens in den genannten Teilbereichen oder über die gesamte Schiffslänge mit einer Mindesthöhe von 0,60 m,

getrennt nach Boden und Seiten, wie folgt angenommen werden:

1. In den Schiffsseiten
 - a) Querausdehnung (gemessen in Höhe der obersten Schottenladelinie von Mallkante Außenhaut rechtwinklig zur Mittellinie): eine Entfernung von 1,00 m;
 - b) Senkrechte Ausdehnung: von der Grundlinie aufwärts unbegrenzt.
2. Im Schiffsboden
 - a) Querausdehnung (gemessen in Höhe der obersten Schottenladelinie von Mallkante Außenhaut rechtwinklig zur Mittellinie): eine Entfernung von einem Fünftel der Breite des Schiffes, mindestens aber 3,00 m;
 - b) Senkrechte Ausdehnung: von der Grundlinie aufwärts bis 0,60 m Höhe.

8.4.6 Für den Fall, dass die Ausdehnung des Schadens nach Regel 8.4.5 bemessen wird, gilt für den Bereich des Schiffes, in dem Regel 8.4.5 angewendet wird, mindestens der Zweiteilungsstatus. Die unter Kapitel II-1 Teil A Absatz 1.8 definierte Tauchgrenze muss mindestens 100 mm unterhalb Oberkante Schottendeck an der Seite des Schiffes verlaufen.

8.4.7 Gesellschaftsräume unter dem Schottendeck, welche den Anforderungen der Regel 8.4.5 entsprechen, müssen mindestens zwei Fluchtwege haben, von denen mindestens einer nicht durch wasserdichte Türen führt. Die Fluchtwege müssen an gegenüberliegenden Enden des Raumes angeordnet sein. Die maximale Entfernung zu einem der Fluchtwege darf 8 m nicht überschreiten. Eine wasserdichte Tür, welche einen der Fluchtwege bildet, muss mindestens 0,90 m breit sein. Die Breite der Treppen muss den Anforderungen von Regel II-2/B/6.1.5b genügen, wobei die geforderte Gesamtbreite gleichmäßig auf die im Raum vorhandenen Treppen aufzuteilen ist.

8.4.8 Für den Fall, dass die Ausdehnung des Schadens nach Regel 8.4.5 bemessen wird, darf die Anzahl der Fahrgäste, die in Salons im Bereich der Anwendung der verringerten Schadensausdehnung unter dem Schottendeck befördert werden, nicht mehr als 500 Personen betragen.

Zu 10 Doppelböden

Zusätzlich gelten folgende Regeln:

10.9 Fahrgastschiffe mit weniger als 50 m Länge und einem Unterteilungsfaktor von 1,0 sind von dem Einbau eines Doppelbodens befreit, wenn die Berechnung der Endschwimmlage in je dem Leckfall mindestens eine Tauchgrenze von 114 mm

(1,5 x 76 mm) nachweist. Fahrgastschiffe mit einem Unterteilungsfaktor von höchstens 0,5 sind von dem Einbau eines Doppelbodens befreit.

10.10
Schiff- Fahrgastschiffe mit einer Länge von 50 m oder mehr müssen mit einem Doppelboden versehen sein, wenn der Abteilungs- faktor größer als 0,5 ist. Der Doppelboden muss sich bei fen mit achtern angeordnetem Maschinenraum mindestens vom Maschinenraumfrontschott bis an das Vorpiekschott erstrecken oder möglichst nahe herangeführt werden.

10.11
ist Wird die Regel 8.4.5 vollständig oder teilweise angewendet, für diese Bereiche ein Doppelboden vorzusehen.

Zu 13 Öffnungen in wasserdichten Schotten

Zu 13.5.4 Zusätzlich gilt folgende Regel:

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

Zu 13.7.1.2.2 Zusätzlich gilt folgende Regel:

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

Zu 13.9.3 Zusätzlich gelten folgende Regeln:

Sind zwei benachbarte wasserdichte Abteilungen durch eine wasserdichte Tür in einem wasserdichten Schott begehbar und dient diese wasserdichte Tür als Sekundär-Fluchtweg aus einem Salon oder sonstigen für Fahrgäste vorgesehenen Räumen, so wird das Offenbleiben als unbedingt notwendig angesehen. Eine solche wasserdichte Tür muss in den Stabilitätsunterlagen des Schiffes deutlich angegeben sein und muss je derzeit geschlossen werden können. Die Abteilungslängen dürfen für die Abteilungen, die an diese wasserdichte Tür angrenzen, die maximalen flutbaren Längen nach den Regeln 2 bis 5 unter Verwendung eines kleineren als in Regel 6 erforderlichen Abteilungs-faktors nicht überschreiten.

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

Zu 17-1.1.1 Zusätzlich gilt folgende Regel:

Absatz 1.1 ist auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe nicht anzuwenden

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

Zu Teil C Maschinenanlagen

Zu 3 Lenzpumpenanlagen

Zu 3.2.9 Zusätzlich gilt folgende Regel:

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

Zu 3.2.10 Zusätzlich gilt folgende Regel:

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

Zu Teil D Elektrische Anlagen

Zu 3 Notstromquelle

Zu 3.1 Zusätzlich gilt folgende Regel:

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

Zu Kapitel II-2 Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Zu Teil B Brandschutzmaßnahmen

Zu 6 Fluchtwege

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

geforderte Gesamtbreite gleichmäßig auf die im Raum vorhandenen Treppen aufzuteilen ist.

Zu 6.1.1 Zusätzlich gilt folgende Regel:

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

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

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

6.1.5.5 Zusätzlich gilt folgende Regel:

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

Zu 6-1 Fluchtwege auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen

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

Zu Abschnitt 2

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

Zu Kapitel II-1 Bauart der Schiffe

Zu Teil B Intaktstabilität, Unterteilung und Leckstabilität

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

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

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

Artikel 2

Folgeänderungen

(1) Anhang III § 6.02 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 1459), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 5. Januar 2022 (BGBl. I S. 2) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

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

a) vor dem Einbau von der zuständigen Behörde geprüft sein; dies ist nicht erforderlich für Kompass oder Steuerkurstransmitter, die nach Abschnitt D Nummer 10 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz zugelassen sind,

b) entsprechend den technischen Bestimmungen nach Anlage 1 Teil 2 an Bord eingebaut sein und

c) vor Inbetriebnahme sowie spätestens bei jeder Verlängerung der Fahrttauglichkeitsbescheinigung reguliert werden; der Nachweis der Regulierung ist in Form einer Deviationstabelle mitzuführen.

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

2. Nummer 5 wird aufgehoben.

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

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

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

„Abschnitt 4 Gewerbsmäßige Folgenutzung im Inland“.

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

„§ 19 Gewerbsmäßige Folgenutzung im Ausland“.

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

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

2. § 1 wird wie folgt geändert:

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

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

(2) Diese Verordnung gilt außerdem für die in Absatz 1 genannten Wasserfahrzeuge, die die Bundesflagge führen und ihren ständigen Liegeplatz im Ausland haben.“

b) In Absatz 4 wird das Wort „Sportboote“ durch das Wort „Wasserfahrzeuge“ ersetzt.

3. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

1. „Sportboote

Wasserfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90, L 297 vom 13.11.2015, S. 9), die zu Sport- und Freizeitzwecken bestimmt sind,“.

b) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

1. „Sport- und Freizeitzwecke

die nicht gewerbsmäßige Nutzung eines Wasserfahrzeugs zu wassersportlichen Aktivitäten, zur Fortbewegung, zur Erholung oder zum Vergnügen an Bord; Sport- und Freizeitzwecke liegen nicht vor bei kulturellen, politischen, religiösen, wissenschaftlichen, künstlerischen, wohltätigen und humanitären Aktivitäten oder vergleichbaren ideellen Zwecken,“.

c) Die bisherigen Nummern 2 bis 5 werden die Nummern 3 bis 6.

d) Die bisherige Nummer 6 wird durch die folgenden Nummern 7 und 8 ersetzt:

1. „gewerbsmäßige Nutzung

die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angebotene Beförderung von Personen oder Ladung gegen Entgelt oder die Erbringung von Dienstleistungen gegen Entgelt einschließlich der Sportausbildung, ohne Vermietung zu sein; eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich,

2. Sportausbildung

die Ausbildung zum Führen von Sportbooten durch eine Sportschule auf Grundlage eines schriftlichen Lehrprogramms, insbesondere zum Erwerb des Sportbootführerschein nach der Sportbootführerscheinverordnung oder eines Befähigungsnachweises nach der Sportseeschifferscheinverordnung,“.

- e) Die bisherigen Nummern 7 und 8 werden die Nummern 9 und 10.
4. In der Überschrift des Abschnitt 4 werden die Wörter „Nutzung von Sportbooten“ durch das Wort „**Folgenutzung**“ ersetzt.
5. Die §§ 14 und 15 werden wie folgt gefasst:

§ 1,

Sicherheitszeugnis

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

(2) Abweichend von Absatz 1 gilt für Wasserfahrzeuge, die mit Gestellung eines Bootsführers oder einer Besatzung gegen Entgelt zu Sport- und Freizeitwecken überlassen oder in der Sportausbildung eingesetzt werden, Regel 10.3 in Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a der SchSV nicht.

§ 1

Fahrerlaubnis

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

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

(3) Der Bootsführer muss dafür sorgen, dass gewerbsmäßig genutzte und dem § 14 Absatz 2 entsprechende Wasserfahrzeuge entsprechend ihrer Antriebsart mindestens die sich aus der Anlage 4 ergebende Besetzung mit Inhabern von Fahrerlaubnissen nach Absatz 1 haben.“

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

7. § 19 wird wie folgt geändert:

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

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

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

8. In der Anlage 4 werden ersetzt:

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

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

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

(3) Abschnitt 4 der Anlage der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vom 28. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4744), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 22. November 2023 (BGBl. 2023 II Nr. 321) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 3 der Vorbemerkung wird wie folgt gefasst:

1. „ Befreiung von Gebühren und Auslagen

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

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

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

„D. Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse und Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe, Spezialschiffe und Sonderfahrzeuge nach der Schiffssicherheitsverordnung			
0301	Erteilung eines Sicherheitszeugnisses vor Indienststellung des Schiffes einschließlich der Bestätigung für die durchzuführenden jährlichen und/oder regelmäßigen Besichtigungen für Fahrzeuge mit einer Schiffslänge größer 8 m	§ 9 Absatz 3 SchSV	1 356
0302	Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für vorhandene Schiffe einschließlich der Bestätigung für die durchzuführenden jährlichen und/oder regelmäßigen Besichtigungen für Fahrzeuge mit einer Schiffslänge größer 8 m	§ 9 Absatz 3 SchSV	1 077
0303	Erteilung eines Sicherheitszeugnisses vor Indienststellung des Schiffes einschließlich der Bestätigung der Zwischenbesichtigung für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von 3,60 m bis 8 m	§ 9 Absatz 3 SchSV	749
0304	Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für vorhandene Schiffe einschließlich der Bestätigung der Zwischenbesichtigung für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von 3,60 m bis 8 m	§ 9 Absatz 3 SchSV	530“.

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

a) Die Nummer 0803 wird aufgehoben.

b) Die bisherigen Nummern 0804 bis 0813 werden die Nummern 0803 bis 0812.

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

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

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der Entwurf dient in Übereinstimmung mit § 1 SchSV der Sicherheit auf See einschließlich des damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen, des Umweltschutzes auf See und der wirksamen Anwendung des SchSG. Den Weg der Deregulierung, den 1998 das SchAnpG (BGBl. 1998 I 3013,3023) mit der konzeptionellen Neugestaltung des deutschen Schiffssicherheitsrechts eingeschlagen hatte, setzt dieser Entwurf nun fort. Er folgt dabei weiter dem damaligen Ansatz, von nationalen Sonderregelungen mit teilweise schärferen und detaillierteren Anforderungen abzuweichen und stattdessen auf den internationalen Standard abzustellen. Denn nur auf diese Weise ist sichergestellt, dass die nationalen Schiffssicherheitsanforderungen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, neue internationale und europäische Vorgaben berücksichtigen und dabei die verbliebenen Spielräume nationaler Rechtsgestaltung nutzend den eigenen aktuellen Regelungsbedürfnissen unter Einhaltung der Verhältnismäßigkeit Rechnung tragen.

Die Abschaffung der Gleichwertigkeitskontrollen für fremdflagge Schiffe, die Küstenschifffahrt betreiben oder auf Seeschiffahrtsstraßen oder im seewärts angrenzenden Bereich des deutschen Küstenmeers gewerblich eingesetzt sind, geschieht mit Blick auf die in der Europäischen Union herrschende Dienstleistungsfreiheit. Gleichzeitig macht sie die Überarbeitung der nationalen Anforderungen an Kleinfahrzeuge notwendig, da die mit dieser Erleichterung des Marktzugangs einhergehenden Nachteile für deutsche Anbieter von Verkehrsleistungen im Küstenmeer verringert werden sollen, indem auch diese nicht mehr an nationale Sonderregelungen gebunden sein werden, die veraltet und in der schiffbaulichen Praxis teilweise kaum umsetzbar sind.

Das wesentliche Ziel der Änderungen durch Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe d in Kapitel 1 und 3 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV ist die Verringerung des Gefährdungspotentials beim Einsatz von Kleinfahrzeugen zu gewerbsmäßigen Zwecken, insbesondere auch bei solchen mit einer Länge von weniger als 8 Meter und bei sogenannten Wassertaxis. Die höheren und speziellen Gefahren besonderer Verwendungszwecke sollen effektiv adressiert sowie die Regelungslücke im Schiffssicherheitsrecht bei Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 8 Metern geschlossen werden. Auf diese Weise bezwecken die Änderungen die Stärkung und Ausweitung der vom Schiffssicherheitsgesetz vorgesehenen maritimen Sicherheitspartnerschaft zwischen Behörden und Betreibern. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat anlässlich des sehr schweren Seeunfalls eines Vermessungsboots und eines Vorkommnisses mit einem Wassertaxi wiederholt auf die Notwendigkeit hingewiesen, Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung (u.a. mit Brandschutz und Rettungsmitteln) und an den technischen Betrieb von Kleinfahrzeugen mit einer Länge von weniger als 8 Metern in der SchSV zu schaffen (Untersuchungsbericht 258/18 und Summarischer Untersuchungsbericht 218/21). Die Anwendungsbereiche von SchSV und See-Sportbootverordnung sollen daher so gestaltet werden, dass sie besser abgrenzbar voneinander sind. Die zeugnisfreie Sport- und Freizeitnutzung erhält hierzu eine Legaldefinition. Sie stellt klar, dass neben dem gewerbsmäßigen Einsatz auch die Verwendung zu ideellen Zwecken nicht unter den Begriff der Sport- und Freizeitwecke fällt. Damit soll in dieser Frage Rechtssicherheit hergestellt werden, denn der zurzeit geltende Normtext der SchSV und die Rechtspraxis fallen auseinander, da die Regelungen der SchSV in Folge eines verwaltungsgerichtlichen Beschlusses nicht auf Kleinfahrzeuge von

Nichtregierungsorganisationen angewendet werden. Diese werden jedoch nun ausdrücklich von den verpflichtenden Anforderungen an Kleinfahrzeuge ausgenommen. Die Privilegierung erfasst alle Kleinfahrzeuge, die zu ideellen Zwecken eingesetzt werden. Dies betrifft zum einen die Kleinfahrzeuge von Seenotrettungsorganisationen: sowohl solche mit der übertragenen staatlichen Aufgabe der Lebensrettung im deutschen Küstengewässer wie auch die sonstige durch gemeinnützige Vereine privat organisierte Seenotrettung etwa im Mittelmeer. Letztere sollen von der Verpflichtung auf eine regelmäßige technische Überprüfung befreit werden auch mit Blick auf seitens des BMDV unterstützte Initiativen auf EU-Ebene, die mittel- bzw. langfristig zu einer EU-weiten Harmonisierung der Anforderungen führen könnten. Ihnen soll nicht vorweggegriffen werden. Des Weiteren sollen von den Anforderungen ebenfalls Kleinfahrzeuge ausgenommen werden, die zu anderen ideellen Zwecken (z.B. Umweltschutz, wissenschaftliche Meeresbeobachtung) eingesetzt werden. Es soll zudem ausdrücklich auf die Möglichkeit für Betreiber von Kleinfahrzeugen mit ideellen Einsatzzwecken hingewiesen werden, durch einen Antrag auf Zeugniserteilung sich freiwillig den Anforderungen zu unterwerfen und Besichtigungen zu veranlassen. Das BMDV veröffentlicht ferner Sicherheitsempfehlungen für NGO-Kleinfahrzeuge und rät dringend zu deren Einhaltung, um Besatzungsmitglieder, zusätzliche ehrenamtliche Helfer und ggf. Gerettete ausreichend zu schützen, da diese an Bord dieser Schiffe vergleichbaren Gefahren ausgesetzt sind wie Berufsseeleute. Dabei gehen diese unverbindlichen Sicherheitsempfehlungen nicht über die schiffssicherheitsrechtlichen Anforderungen der Anlage 1a der SchSV hinaus. Vorgaben für die Einsatzdurchführung werden nicht getroffen. Die Empfehlungen sollen die Betreiber darin unterstützen, ihre Eigenverantwortung für Besatzung, Helfer und Gerettete wahrzunehmen. Die Ausgestaltung der Umsetzung bleibt Betreibern und Schiffsführung überlassen. Vor Veröffentlichung der Sicherheitsempfehlungen und bei möglichen Anpassungen werden die Interessensvertreter angehört. Außerdem wird auf Antrag eine Bescheinigung erteilt, dass das von den Anforderungen befreite Kleinfahrzeug im Einsatz zu ideellen Zwecken nicht der Zeugnispflicht unterfällt.

Insgesamt ist bei der Überarbeitung der Sicherheitsanforderungen an Kleinfahrzeuge deren Verhältnismäßigkeit in den Fokus zu stellen. Daher wird u.a. grundsätzlich auf einen internationalen, modernen und forschungsbasierten Mindeststandard gesetzt, dessen Einhaltung durch Konformität mit den Industriestandards für Sportboote (CE-Kennzeichen) vereinfacht nachgewiesen werden kann. Mit Blick auf die Erstreckung der Zeugnispflicht auf Kleinfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 8 Metern, aber auch wegen der spezifischen Besonderheiten von einigen Behördenfahrzeugen sollen Behörden durch eine Ausnahmeregelung die Möglichkeit erhalten, bei den Schiffen in ihrem Dienst oder Auftrag durch ein eigenständiges Besichtigungswesen die Schiffssicherheit selbstverantwortlich zu überwachen.

Aufgrund der Besonderheiten der deutschen Meeresbedingungen und der auch damit zusammenhängenden Bedürfnisse des deutschen Schiffbaus soll trotz jüngster Änderungen im EU-Recht die deterministische Berechnungsmethode der Leckstabilität für Schiffe in der Wattfahrt und für Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 Meter weiterhin ermöglicht werden. Die Berücksichtigung spezieller Herausforderungen macht zudem für die Fahrgastschiffahrt im Helgoländer Hafengebiet die Schaffung eigener Sicherheitsanforderungen notwendig.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Neben den rein redaktionellen Eingriffen, Aktualisierungen von veralteten Verweisen und Klarstellungen, die ohne Absicht auf Änderung der bestehenden Rechtslage erfolgen, gestaltet der Entwurf folgende wesentliche Sachverhalte und Vorschriften inhaltlich neu:

1. Durch eine Ausnahmeregelung (Artikel 1 Nummer 1) sollen Behörden die Wahlmöglichkeit bekommen, wie bislang üblich für die Schiffe in ihrem Dienst oder Auftrag die Schiffssicherheitszeugnisse bei der BG Verkehr zu beantragen oder aber zukünftig durch ein eigenständiges Besichtigungswesen die Schiffssicherheit selbstverantwortlich zu überwachen.
2. Die Kompassregulierung soll nicht mehr auf die Vornahme durch vom BSH anerkannte Sachverständige beschränkt sein (Artikel 1 Nummer 3).
3. Die Gleichwertigkeitskontrolle bei fremdflaggigen Schiffen in der Küstenschifffahrt (Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b) wird abgeschafft.
4. Die neue Meldepflicht (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa) und die Sorgfaltspflicht (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb) in Bezug auf die Instandhaltung des Schiffs verbessert die Umsetzung von Regel 11 des Kapitel I SOLAS.
5. Die AIS-Pflicht wird präzisiert (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa) und die Bewehrung ihres Verstoßes auch auf fremdflaggige Schiffe ausgedehnt (Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b).
6. In der Wattfahrt und bei Fahrgastschiffen unter 24 Metern kann weiterhin trotz der Delegierten Verordnung (EU) 2020/411 die Leckstabilität deterministisch berechnet werden (Artikel 1 Nummer 12 und Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a).
7. Ein eigener nationaler Sicherheitsstandard für Fahrgastschiffe im Helgoländer Hafengebiet gewährt für dieses äußerst beschränkte Fahrtgebiet schiffssicherheitsrechtliche Erleichterungen bei gleichzeitiger Berücksichtigung der lokalen Bedingungen und schiffbaulichen Herausforderungen (Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b).
8. Der Schwerpunkt der Änderungen betrifft die schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe in Teil 6 und 7 der Anlage 1a SchSV – und hier insbesondere die Regelungen für Kleinfahrzeuge. Der Entwurf zielt mit einer umfänglichen Überarbeitung der bestehenden Regeln darauf ab, die nationalen Sicherheitsvorschriften zu modernisieren. Hierbei sollen – wo immer möglich – internationale Sicherheitsstandards zugrunde gelegt werden. Diese Standards basieren auf einem standardisierten wissenschaftlichen Vorgehen durch die Normungsorganisationen (z.B. Internationale Organisation für Normung (ISO), Internationale Elektronische Kommission (IEC)) oder Klassifikationsgesellschaften, auf der Auswertung von weltweiten Unfalluntersuchungsberichten und Unfallstatistiken sowie auf mehreren Jahrzehnten praktischer Erfahrung von Schiffssicherheitsexperten aus der ganzen Welt. Sie werden bei Bedarf vom deutschen Ordnungsgeber für spezifische Verwendungen durch zusätzliche Sicherheitsanforderungen ergänzt, so etwa für den Einsatz von Kleinfahrzeugen zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung (Wassertaxis). Neben den bereits genannten Vorteilen wird bei der Zugrundelegung internationaler Sicherheitsstandards für die nationalen schiffssicherheitsrechtlichen Anforderungen der Marktzugang zum europäischen Binnenmarkt erleichtert.
9. Für Traditionsschiffe wird die Übergangsfrist für die Erfüllung der 2018 eingeführten neuen Anforderungen verlängert (Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe c)

III. Alternativen

Alternative Initiativen der Länder oder aus der Mitte des Deutschen Bundestages liegen nicht vor.

Das Ziel, die Kontrolle von fremdflaggigen Schiffen in der Küstenschifffahrt europarechtskonform zu gestalten, ließe sich auch erreichen mit einer Beschränkung der Gleichwertigkeitskontrolle (§ 9 Absatz 6, Abschnitt D.III Anlage 1 SchSV) auf Schiffe, die nicht unter die EU-Dienstleistungsfreiheit fallen, anstatt auf die vorherige behördliche Genehmigung bei allen fremdflaggigen Schiffen zu verzichten. Für diese aktuell wenigen Schiffe müsste dann aber ein gesondertes System unter Einsatz von Ressourcen vorgehalten werden und es würden administrative Hürden z.B. für den Ausbau der Offshore Windenergie aufrechterhalten, denn viele Errichter- und Versorgungsschiffe sind vom bisherigen Gleichwertigkeitserfordernis betroffen. Ein ausreichender Sicherheitsstandard soll stattdessen für alle fremdflaggigen Schiffe einheitlich unter dem System der Hafenstaatkontrolle gewährleistet werden, um sicherzustellen, dass diese Schiffe nicht offensichtlich eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen (Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 2009/16/EG i.V.m. Anlage 1 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle). Dieses Vorgehen entspricht auch der Praxis verschiedener EU-Mitgliedsstaaten.

IV. Regelungskompetenz

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ist gemäß § 7 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG) ermächtigt, juristischen Personen des privaten Rechts, die nach ihrer Satzung entsprechenden Zwecken dienen, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Prüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Schiffen, die die Bundesflagge führen und die nicht internationalen Sicherheitsregelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen, ganz oder teilweise zu übertragen. Die Ermächtigung zum Erlass von Regelungen zur Schiffsausrüstung ergibt sich aus § 7a Absatz 3. Aus § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 in Verbindung mit Satz 2 SeeAufgG ergibt sich die Ermächtigung zum Erlass von Regelungen über die Anforderungen an die Besetzung und über die Erteilung und Gültigkeit von Schiffsbesatzungszeugnissen sowie über die Überwachung der Einhaltung der Besetzungsvorschriften. Zum Erlass von Regelungen über die Anforderungen an die Befähigung und Eignung der Besatzungsmitglieder, über die Voraussetzungen für die Erteilung der Befähigungsnachweise und für deren Anerkennung ermächtigt § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3a in Verbindung mit Satz 2 SeeAufgG. Aus § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Satz 2 und 3 SeeAufgG ergibt sich die Ermächtigung zum Erlass von Regelungen zum materiellen Schiffssicherheitsrecht und des dazu gehörenden Verfahrensrechts. Regelungen über die von den Schiffsführern und sonstigen für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen zu erstattenden Meldungen können gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr verordnet werden. Gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 in Verbindung mit Satz 2 SeeAufgG ist das BMDV ermächtigt zur innerstaatlichen Inkraftsetzung und Ausführung sonstiger Regelungen auf Grund von Änderungen und im Rahmen der Ziele des internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141) und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen in ihrer jeweiligen Fassung. Auf § 9 Absatz 3 SeeAufgG stützt sich die Ermächtigung zum Erlass von Vorschriften über die Führung von Tagebüchern. Gemäß § 9c SeeAufgG können die Rechtsverordnungen nach den § 7a und § 9 SeeAufgG auch zur Durchführung oder Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Union erlassen werden.

Gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 2 Binnenschifffahrtsgesetz (BinSchAufgG) ist das BMDV zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt, die Anforderungen stellen an Bau, Einrichtung, Ausrüstung, Betrieb und Freibord der Wasserfahrzeuge, oder die Anforderungen stellen an die auf Wasserfahrzeugen einzubauenden oder zu verwendenden Anlagen, Bauteile, Instrumente, Geräte und sonstige Ausrüstungsgegenstände.

Gemäß § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) kann das BMDV als fachlich zuständiges Bundesministerium seine Zuständigkeit zur Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, auf eine andere Behörde oder sonstige Stellen übertragen.

Die BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung beruht auf § 22 Absatz 4 des Bundesgebührengesetzes. Diese Vorschrift berechtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, für seinen Zuständigkeitsbereich Rechtsverordnungen zu erlassen und zu ändern.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf ist mit dem Recht der europäischen Union und mit dem Völkerrecht vereinbar:

Die Ausnahmenvorschriften für Schiffe im öffentlichen Dienst oder Auftrag (Artikel 1 Nummer 1 u. Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c) stehen im Einklang mit dem internationalen Schiffssicherheitsrecht: Zum einen unterliegen Schiffe im staatlichen Eigentum und Dienst, die nicht Handelszwecken dienen, nach den Grundsätzen des Seevölkerrechts, wie sie etwa in Artikel 96 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen Ausdruck gefunden haben, nicht den internationalen Sicherheitsstandards, siehe z.B. Regel 1.1 des Kapitel V der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS). Zum anderen bezieht sich die Ausnahme auf die Einhaltung der Anforderungen der Anlage 1a SchSV, die für Schiffe gelten, die nicht gemäß § 5 SchSV den internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandards unterfallen.

Die Änderung zur Kompassregulierung (Artikel 1 Nummer 3) ist völkerrechtskonform, weil Regel 19 Nummer 2.1.1 in Kapitel V SOLAS keine staatliche Anerkennung der Kompassregulierer fordert (s. Begründung Besonderer Teil).

Die Abschaffung der Gleichwertigkeitskontrolle bei fremdflaggigen Schiffen in der Küstenschifffahrt (Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b) geschieht mit Blick auf die unionsrechtliche Freiheit des Dienstleistungsverkehrs (Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 und Verordnung (EWG) Nr. 4055/86), die einem System vorheriger behördlicher Genehmigung grundsätzlich entgegensteht. Für Schiffe unter der Flagge eines Drittstaates besteht keine Pflicht zur Gleichwertigkeitskontrolle, zumal das internationale Schiffssicherheitsrecht nur Schiffe in internationaler Fahrt zum Gegenstand hat.

Die neue Meldepflicht (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa) und die Sorgfaltspflicht (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb) in Bezug auf die Instandhaltung des Schiffs dient der Umsetzung von Regel 11 des Kapitel I des SOLAS-Übereinkommens und stimmt im Falle von Fahrgastschiffen überein mit der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.

Die Präzisierungen zur AIS-Pflicht (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa) stellen die Umsetzung der in der entworfenen Vorschrift genannten Regeln aus dem SOLAS-Übereinkommen sicher (s. Begründung Besonderer Teil). Die Bewehrung eines Pflichtenverstößes auch auf Schiffsführer fremdflaggiger Schiffe auszudehnen (Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b), ist ebenfalls mit dem Völkerrecht vereinbar: Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe a des UN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ) lässt eine solche Verhaltenspflicht zu. Denn die Betriebspflicht und die Bewehrung ihres Verstoßes dienen der Durchsetzung der Regel 19.2.4.7 des SOLAS-Übereinkommens. Artikel 21 Absatz 2 und Artikel 27 SRÜ stehen dem auch nicht entgegen. Bei der Überprüfung fremdflaggiger

Schiffe sind nach § 14 Absatz 1 SchSG die allgemeinen Regeln des Völkerrechts und des Völkervertragsrecht zu beachten.

Die Änderungen der Anlage 1a SchSV (Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe d) sind mit Unions- und Völkerrecht vereinbar, weil die dort gegenständlichen Schiffe nicht dem internationalen Sicherheitsstandard unterfallen, vor allem wegen ihrer geringen Größe oder weil sie in der Inlandfahrt eingesetzt werden. Das gleiche gilt für die anderen Änderungen der schiffsbezogenen Anforderungen: Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2009/45/EG nimmt vorhandene Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 Metern von dieser Richtlinie aus, was für die Änderungen in Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a relevant ist (s. Begründung Besonderer Teil). Das Aufstellen von nationalen Regeln für die Helgoländer Hafenfähre (Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b) gerät nicht in Konflikt mit der europäischen Harmonisierung durch die Richtlinie 2009/45/EG, denn ausschließlich im Hafengebiet eingesetzte Fahrgastschiffe liegen nicht in deren Anwendungsbereich, siehe Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a viii) und Buchstabe b iii) in Verbindung mit Artikel 2 Buchstabe r der Richtlinie.

Die Änderung der Regeln zur Wattfahrt (Artikel 1 Nummer 12) nutzt die in Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie 2009/45/EG den Mitgliedstaaten eröffnete Möglichkeit für nationale Sonderregelungen. Die Voraussetzungen dieser Ausnahmenvorschrift sind eingehalten (s. Begründung Besonderer Teil).

VI. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Verfahren der Kompassregulierung wird vereinfacht durch Verzicht auf eine staatliche Anerkennung der Regulierer. Die Streichung des Verweises in § 12 Absatz 2 SchSV auf die Pariser Vereinbarung vom 20. Juli 2000 über die Hafenstaatkontrolle erlaubt eine Verfahrensvereinfachung im Falle von Änderungen der Pariser Vereinbarung, denn diese benötigen nun keine Veröffentlichung einer amtlichen deutschen Übersetzung mehr. Die Gleichwertigkeitskontrolle für fremdflaggige Schiffe in der Küstenschifffahrt wird abgeschafft. Einzelheiten werden im Besonderen Teil erläutert.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf mehrere globale Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goal, SDG) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen: im Bereich sichere und umweltschonende „Mobilität“ (SDG 11.2), "Meere schützen" (SDG 14.1), "Gute Regierungsführung" (SDG 16.3). Zudem erfüllt das Vorhaben die Prinzipien nachhaltiger Entwicklung. Hierzu gehört, nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden, um so die natürlichen Lebensgrundlagen der Erde dauerhaft zu sichern und allen Menschen jetzt und in Zukunft ein Leben in Würde zu ermöglichen (Prinzip 1). Auch das Prinzip der Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen ist betroffen (Prinzip 3): Zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und zur Einhaltung der planetaren Grenzen müssen Stoffkreisläufe so schnell wie möglich geschlossen bzw. in Einklang mit ökosystemischen Prozessen und Funktionen gebracht werden.

Gegenstand des Regelungsvorhabens ist die Seeschifffahrt als ein weltweit tätiger Verkehrsträger. Mit der Regelung des sicheren Schiffsbetriebes nimmt der deutsche Flaggenstaat seine Verantwortung für die Sicherheit und die Arbeits- und Lebensbedingungen auf Seeschiffen unter deutscher Flagge wahr sowie für die Bewahrung der Meeresumwelt. Das Vorhaben enthält Regeln für einen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard, der dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Die nationalen Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betrieb von Seeschiffen sollen hierbei in Einklang

gebracht werden mit internationalen Vereinbarungen zur Schiffssicherheit, sowie mit den von internationalen Normungsorganisationen erarbeiteten technischen Standards. Durch das vermehrte Abstellen auf internationale Standards auch in den Bereichen, die weiterhin eigentlich der nationalen Gestaltungsmacht unterliegen, soll die deutsche Seeschifffahrt gestärkt werden: Sie unterliegen dadurch modernen, weltweit üblichen und verhältnismäßigen Anforderungen an die Schiffssicherheit. Dies gilt für die vom Vorhaben betroffenen Frachtschiffe und hier insbesondere für die sogenannten Kleinfahrzeuge, die in ihrem gewerbsmäßigen Einsatz einen sicheren Arbeitsplatz darstellen müssen. Daher werden erstmals auch Kleinfahrzeuge von unter 8 Metern Länge Sicherheitsstandards unterworfen. Vor allem die im deutschen Küstengebiet vermehrt aufkommende gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung durch Kleinfahrzeuge (Wassertaxis) erlangt durch das Vorhaben ein hohes Sicherheitsniveau durch spezielle Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betrieb solcherart eingesetzter Schiffe.

Mit der Schiffssicherheit geht der maritime Umweltschutz einher: Nur sichere Schiffe gewährleisten saubere Meere. Gerade beim häufigen Einsatz von Kleinfahrzeugen in den Inselverkehren verringern die Sicherheitsanforderungen die Gefahren für Natur und Landschaft in den sensiblen Biosphären der drei deutschen Wattenmeer-Nationalparks.

Dort, wo das internationale und europäische Recht Ausnahmen erlaubt, um regionale Besonderheiten der Meeresbedingungen berücksichtigen zu können, trägt das Vorhaben den Bedürfnissen der deutschen Seeschifffahrt Rechnung mit Sonderregelungen zu baulichen Erleichterungen bei der Wattfahrt, für Fahrgastschiffe mit einer Länge von unter 24 Metern und für die für Fahrgastschiffe im Hafengebiet von Helgoland. Auch damit wird die Attraktivität Deutschlands als Standort der Eigner einer der weltweit größten Schifffahrtsflotten sowie als bedeutender Standort für Schiffbau und Schiffbauzulieferindustrie erhalten.

Schließlich verbessert das Vorhaben die behördliche Überwachung der Einhaltung der schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen und damit die Gewährleistung der Sicherheit auf See.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der Einführung von Gebühren für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von 3,60 m bis 8 m entstehen nach vorläufiger Schätzung voraussichtlich jährliche Mehreinnahmen in Höhe von insgesamt ca. 393.000 Euro. Eine große Schwierigkeit bei der Berechnung der Mehreinnahmen durch Gebühren stellt die derzeit noch unbekannt Anzahl der betroffenen Kleinfahrzeuge dar. Für die Schätzung der Gebühreneinnahmen im Zuge der Erteilung von Sicherheitszeugnissen durch die BG Verkehr wird im Mittel wie bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes (s. 4.) die Zahl von 600 Schiffen als Berechnungsgrundlage herangezogen. Dabei können die verschiedenen Turnusintervalle der Besichtigungen nicht berücksichtigt werden. Zu den Gründen für diese Berechnungsgrundlagen siehe die Ausführungen unter 4. Weiterhin kann nicht unterschieden werden zwischen der Erteilung eines Sicherheitszeugnisses vor Indienststellung und seine Bestätigung auf der einen Seite und auf der anderen Seite der Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für vorhandene Schiffe einschließlich der Bestätigung der Zwischenbesichtigung. Im ersteren Fall werden Gebühren in Höhe von 749 Euro erhoben, im letzteren in Höhe von 530 Euro (siehe Artikel 2 Absatz 3 Nummer 2) Dies ergibt eine mittlere Gebührenhöhe von 638 Euro. Hieraus errechnet sich eine vorläufig geschätzte Gebühreneinnahme von ungefähr 383 Tsd. Euro $((749+530):2 \times 600)$ jährlich.

Zusätzlich werden Gebühren für die Kontrolle der Funkausrüstung durch das BSH erhoben, allerdings nur für Kleinfahrzeuge ab einer Länge von 6 m und nur in den Fällen, in denen die Kontrolle durch das BSH selbst vorgenommen wird und nicht durch einen vom BSH anerkannten Dienstleistungsanbieter. Wegen der Erweiterung des

Normadressenkreises schätzt das BSH die jährliche Zahl seiner zusätzlichen gebührenpflichtigen Prüfungen auf 40. Die Gebühr für die Prüfung der Aufstellung oder Anbringung der Navigations- und Funkausrüstung einschließlich der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in diesem Zusammenhang bemisst sich nach dem Zeitaufwand. Das BSH erwartet ausgehend von durchschnittlichen Reisekosten und einer Bearbeitungszeit von einer Stunde durch einen Verwaltungsbeschäftigten im gehobenen Dienst eine Gebührenhöhe von ungefähr 250 Euro. Die vorläufig geschätzte jährliche Gebühreneinnahme für die Kontrolle der Funkausrüstung beträgt daher ungefähr 10 Tsd. Euro (40x250 Euro).

4. Erfüllungsaufwand

Nach dem „Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ wird untersucht, welche finanziellen und zeitlichen Be- oder Entlastungen durch die geplante Regelung für die Normadressaten zu erwarten sind. Zur Erhöhung der Transparenz über den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und dessen Begrenzung wird dieser Aufwand kategorisiert.

Die im Folgenden dargestellte Schätzung des Erfüllungsaufwandes wurde vom Statistischen Bundesamt vorgenommen. Sie basiert zuvorderst auf Expertengespräche mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr), den Angaben des Ressorts und Recherchen im Internet.

Hinsichtlich der inhaltlichen Belastbarkeit der Daten ist anzumerken, dass es sich um sehr grobe Angaben handeln. Es konnten noch keine Gespräche mit Betroffenen des Normadressaten Wirtschaft geführt werden, um die ermittelten Daten zu validieren. Zur Schätzung des Zeitrahmens wurde die Zeitwerttabelle für die Wirtschaft aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung verwendet. Zur Bewertung der Personalkosten für die Wirtschaft wird in der Regel das durchschnittliche Qualifikationsniveau als Berechnungsgrundlage angenommen.

4.1 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Tabelle 1 Erfüllungsaufwandsänderung der Wirtschaft nach Vorgaben

Lfd. Nr.	Paragraph	Bezeichnung der Vorgabe	Jährlicher Aufwand		Einmaliger Aufwand	
			Personalaufwand (in Tsd. Euro)	Sachaufwand (in Tsd. Euro)	Zeitaufwand (in Tsd. Euro)	Sachaufwand (in Tsd. Euro)
1	§ 8 SchSV-E	Wegfall der Beschränkung der Kompassüberprüfer	-0,10	-	-	-
2	§9 SchSV-E	Wegfall der Gleichwertigkeitskontrolle	-79,93	-	-	-
3	Teil 6 und 7 der Anlage 1a SchSV-E	Schiffsbezogener Sicherheitsstandard von Frachtschiffen: Insbesondere von Kleinfahrzeugen einschließlich Wassertaxis, von Offshore-Servicefahrzeugen und zum Freibord	204,96			
4	Kapitel 2 Teil 6	Schiffsbezogener Sicherheitsstandard;				-234,00

	Anlage 1a SchSV-E	Bestimmung zur Brandschutzausrüstung				
5	§13 Abs. 1 SchSV-E	Pflicht des Schiffseigentümers zur Meldung an BG Verkehr gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 SchSV	-	-	-	-
6	§13 Abs. 2 Nr. 4a SchSV- E	Sicherzustellender Sendebetrieb	-	-	-	-
7	§ 8 Abs. 3 und Anlage 1 Abschnitt C.I.4.4 SchV-E	Regelung der Kompassregulierung	-	-	-	-
8	Teil 1a Anlage 1a SchSV-E	Spezielle Sicherheitsanforderungen für Helgoländer Hafen-Fähre	-	-	-	-
Summe			124,93			-234

4.1.1 Wegfall der Beschränkung der Kompassüberprüfer; § 8 SchSV-E

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
6	-14	71,30	-	0,10	-
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-0,10	

Durch die gesetzliche Änderung fällt die Verpflichtung weg, dass die Regulierung von Magnetkompassen nur durch eine vom BSH oder von einem Mitgliedstaat der IMO anerkannte Person (Regulierer) vorzunehmen ist. Ein Anerkennungsantrag durch Regulierer findet nach der gesetzlichen Änderung nicht mehr statt. Die Pflicht zur Regulierung der Kompassse vor Inbetriebnahme durch den Betreiber bzw. Eigentümer sowie danach mindestens alle zwei Jahre bleibt dagegen bestehen und ändert sich nicht. Somit ist nur der Erfüllungsaufwand für die Beantragung einer Anerkennung als Ersparnis zu berücksichtigen.

Nach geltendem Recht wird bei einem Anerkennungsverfahren ein Antragsformular ausgefüllt und unter Beifügen von Unterlagen elektronisch (per E-Mail) übermittelt. Die Antragstellung für die Regulierung von Magnet-Regel- und Magnet- Steuerkompassen setzt voraus, dass Nachweise der erforderlichen Sachkunde in Form von einfachen Kopien erbracht werden. Beim Erstantrag muss das Befähigungszeugnis zum Kapitän inklusive Seefahrtzeitnachweis in der Dienststellung als Schiffsoffizier, ein Nachweis einer Ausbildung über Schiffsmagnetismus und eine Dokumentation durchgeführter Regulierungen als Nachweis der Befähigung zur Durchführung von Regulierungen dem Antrag beigelegt werden. Bei einer Verlängerung hingegen werden Nachweise der letzten zehn Regulierungen (Regulierberichte und Deviationstabellen) beigelegt. Der Zeitaufwand für eine Antragstellung wird mit Hilfe der Zeitwerttabelle für Wirtschaft simuliert und beträgt in Summe 14 Minuten pro Fall. Folgende Standardaktivitäten einfacher bis mittlere Komplexität werden angesetzt:

- Beschaffung von Daten 10 Minuten
- Formulare ausfüllen, Beschriftung, Kennzeichnung 3 Minuten

- Datenübermittlung und Veröffentlichung 1 Minute.

Die Fallzahl wird analog zur Verwaltungsvorgabe mit durchschnittlich 6 Fälle im Jahr übernommen. Da die Voraussetzung der Sachkunde als die Befähigung zum Kapitän und damit ein hohes Qualifikationsniveau definiert, werden die Lohnkosten von 71,30 €/h veranschlagt. Daraus ergibt sich eine jährliche Ersparnis von rund 0,10 Tsd. Euro (-14 Min. x 6 x 71,30€/h /60 = 99,82 Euro).

4.1.2 Wegfall der Gleichwertigkeitskontrolle

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
234	488	42	-	79,93	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-79,93	

Durch den Wegfall der Gleichwertigkeitskontrolle bei Schiffen unter ausländischer Flagge in der Küstenschifffahrt entsteht der Wirtschaft eine Einsparung. Die BG Verkehr nimmt keine flaggenstaatlichen Besichtigungen und die Ausstellung von Gleichwertigkeitsbescheinigungen mehr vor. Zukünftig sind diese Schiffe aber verstärkt im Wege der Hafensaatkontrolle, die nach einem risikobasierten Ansatz durchgeführt werden, zu kontrollieren. Das Formular zur Beantragung der Gleichwertigkeitskontrolle ist im Internetangebot der BG Verkehr zu finden, es kann online ausgefüllt und übermittelt werden. Dem Antrag sind Unterlagen zur Beschaffenheit des Schiffes anzuhängen. Das Verfahren wird mit einer Besichtigung durch den Prüfer abgeschlossen. Für die Ermittlung des Zeitaufwandes wird, für die Beantragung einer Prüfung, die Zeitwertabelle Wirtschaft herangezogen. Folgende Standardaktivitäten werden dabei berücksichtigt:

- Beschaffung von Daten 2 Minuten
- Formulare ausfüllen, Beschriftung, Kennzeichnung 5 Minuten
- Datenübermittlung und Veröffentlichung 1 Minute.

Für die Mitwirkung bei der Besichtigung durch den Prüfer werden zusätzlich 8 Stunden Zeitaufwand kalkuliert. In Summe sind 488 Minuten Zeitaufwand pro Fall zu veranschlagen. Analog zur Verwaltungsvorgabe ist eine Fallzahl von durchschnittlich 234 Schiffen pro Jahr heranzuziehen, die von der gesetzlichen Änderung profitieren. Zur Berechnung der Personalkosten wird ein durchschnittlicher Lohnsatz von 42 Euro des Wirtschaftszweiges H50 (Schifffahrt) angesetzt. Die Einsparung beläuft sich damit auf knapp 80 Tsd. Euro (488min. x 234 x 42€/h /60 = 79.934,40 Euro). Der Anteil an Bürokratiekosten, die durch den Wegfall der Beantragung eingespart werden, beträgt hierbei 1.310,40 Euro.

4.1.3 Schiffsbezogener Sicherheitsstandard von Frachtschiffen; Teil 6 und 7 Anlage 1a SchSV-E

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
600	488	42	-	204,96	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				204,96	

Die Zeugniserteilungs- und Besichtigungspflicht für sogenannte Kleinfahrzeuge wird ausgeweitet. Die Zeugniserteilung erfolgt nach bestandener Besichtigung des Schiffes als Nachweis für die Einhaltung aller Anforderungen. Umfang und Turnus aller Besichtigungen sind fest vorgeschrieben. Unter die Regelung fallen

Frachtschiffe (Schiffe, die nicht mit über 12 Fahrgästen unter die Kategorie Fahrgastschiff fallen) sowie Kleinfahrzeuge unter 24 Meter und erstmalig solche zwischen 3,60 Meter bis 8 Meter. Letztere müssen erstmalig vor erster Indienststellung (Schiffsinbetriebnahme) besichtigt werden und ihr Zeugnis erhalten (Erstbesichtigung), welches maximal eine Gültigkeit von 3 bis 5 Jahren hat. Danach erfolgt entweder eine jährliche Besichtigung oder eine Zwischenbesichtigung zwischen dem 2. und 3. Jahr zur Sicherstellung, dass der Zeugnis-Zustand erhalten wird.

Die Fallzahl zur Berechnung des Erfüllungsaufwandes wird analog zur Verwaltungsvorgabe mit 600 Fällen jährlich angesetzt. Die Zeugniserteilung ist von dem Betreiber zu beantragen und dem Antrag sind Unterlagen zu Schiffsdaten beizufügen. Die Übermittlung des Antrages erfolgt elektronisch per Mail. Darüber hinaus ist zur Zeugniserteilung oder Verlängerung eine Besichtigung des Schiffes durch die Behörde zu gewähren, die schätzungsweise von einem Schiffsmitarbeiter begleitet wird.

Der Zeitaufwand wird mit Hilfe der Zeitwerttabelle Wirtschaft anhand Standardaktivitäten einfacher bis mittlere Komplexität simuliert. Folgende Standardaktivitäten finden dabei Anwendung:

- Beschaffung von Daten 2 Minuten
- Formulare ausfüllen, Beschriftung, Kennzeichnung 5 Minuten
- Datenübermittlung und Veröffentlichung 1 Minute.

Die Begleitung des Prüfers bzw. die Mitwirkung bei der Besichtigung wird zusätzlich mit 8 Stunden Zeitaufwand bemessen. In Summe sind 488 Minuten Zeitaufwand pro Fall zu veranschlagen. Zur Berechnung wird ein Durchschnittlicher Lohnsatz für den Wirtschaftszweig H50 (Schifffahrt) angesetzt. Der zusätzliche Aufwand für die Wirtschaft wird ohne die Berücksichtigung von verschiedenen Turnusintervallen dargestellt und beläuft sich ungefähr auf 205 Tsd. Euro (488 Min. x 600 x 42,00€/h /60 = 204.960 Euro). Davon entfallen rund 3 Tsd. Euro auf Bürokratiekosten (8 Min. x 600 x 42,00) €/h /60 = 3.360 Euro.

4.1.4 Schiffsbezogener Sicherheitsstandard; Bestimmung zur Brandschutzausrüstung; Kapitel 2 Teil 6 der Anlage 1a SchSV-E

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
90	-	-	2.600		234
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				-234	

Ein Grundsatz der Brandbekämpfung ist, dass zwei Personen mit Schutzausrüstung einschließlich Pressluftatmer zum Brandherd vordringen und eine dritte Person mit diesen über eine Leine direkten Kontakt hält und sie sichert. Dies ist bei einer 3-Personen-Besatzung nicht durchführbar, da die Brücke besetzt bleiben muss für Navigieren, Funken und Koordinieren. Die Änderungen der Brandschutzbestimmungen tragen diesem Umstand Rechnung, indem die Untergrenze für die den Anforderungen unterworfenen Schiffe auf 300 BRZ (Bruttoraumzahl) erhöht wird. Das heißt, Schiffe unter 300 BRZ müssen keine 2 Brandschutzausrüstungen mehr mitführen. Eine Eindämmung des Feuers durch Brandbekämpfung kommt erst auf größeren Schiffen mit mehr Unterteilungen in Frage.

Die Änderung betrifft vor allem Hafenschlepper mit einer BRZ zwischen 250 und 300, die mit maximal 3 Personen besetzt sind. Laut Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gab es im Jahr 2020 in der Binnenflotte rund 113 Schlepper. Allein am Hamburger Hafen sind 20 Hafenschlepper im Einsatz. Laut Ressort könnte die Fallzahl für die Seeschifffahrt, für die die rechtliche Vorgabe gilt, ähnlich aussehen. Allerdings ist anhand der Statistik nicht zu ermitteln wie viele Hafenschlepper ein BRZ unter 300 aufweisen. Die Flotte des Kieler Hafens führt auf seiner Homepage 5 Hafenschlepper auf, wobei 4 Hafenschlepper einen BRZ von unter 300 aufweisen. Ausgehend von einem Anteil von 80% sind rund 90 Schiffe als Fallzahl heranzuziehen. Laut Internetrecherchen betragen die Kosten für eine Brandschutzausrüstung inkl. eines Pressluftatmers ca. 2.600 Euro. Unklar ist, inwieweit auch eine Ersparnis bei der jährlichen Wartung und Instandhaltung zu berücksichtigen ist. Im Rahmen dieser Schätzung konnte keine Expertenmeinung dazu eingeholt werden. Die Ersparnis wird für die derzeit im Bestand befindlichen Schiffe einmalig als Sachkostensparnis berechnet. Die Einsparung beläuft sich auf etwa 234 Tsd. Euro (90 x 2.600 = 234.000).

4.1.5 Pflicht des Schiffseigentümers zur Meldung an BG Verkehr; §13 Abs. 1 SchSV-E

Die gesetzliche Änderung führt eine neue Handlungspflicht in § 13 Abs. 1 Nr. 1 SchSV ein. Demnach wird der Schiffseigentümer zur Meldung an die BG Verkehr bereits vor der Instandsetzung sowie neuerdings auch bei Seeunfällen verpflichtet. Unverändert bleiben die Pflichten zur sachgemäßen Instandsetzung und zur Wiederherstellung der Wahrung des beeinträchtigungsfreien zugelassenen Zustands und die Unterrichtung der zuständigen Behörde hiervon. In der Praxis werden die Meldungen auch vor Instandsetzung und über Seeunfälle von den Eigentümern auch über Dritte, wie über andere Behörden, bereits größtenteils an die BG Verkehr übermittelt. Die Verordnungsänderung hat faktisch damit eine juristische Rechtssicherheit zur Folge und keine Änderung des Erfüllungsaufwands für die Schiffseigentümer

4.1.6 Sicherzustellender Sendebetrieb; §13 Abs. 2 Nr. 4a SchSV-E

Der Schiffsführer eines Schiffes unter deutscher Flagge, hat dafür zu sorgen, dass die Schiffe mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS) ausgerüstet sind und dieses zu jeder Zeit ordnungsgemäß in Betrieb gehalten wird. Mit der Neufassung werden die Vorgaben für den vom Schiffsführer sicherzustellenden Sendebetrieb konkretisiert. Neu ist der hierfür vorgenommene ausdrückliche Verweis auf die von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) für die Bordnutzung schiffsgestützter AIS-Geräte. Die-se Konkretisierung betrifft alle Schiffe, die mit Verweis auf die IMO Guideline klare Informationen erhalten, wie das AIS zu betreiben ist. AIS ist gerade bei gewerbsmäßig eingesetzten Schiffen heutzutage der normale Ausrüstungsstandard, um für die Verkehrszentralen sowie für andere Schiffe gut erkennbar zu sein. Daher ist nach Expertenmeinung da-von auszugehen, dass durch die Konkretisierung für die Betreiber kein zusätzlicher Auf-wand entsteht. Auch eine Änderung der Wartung ist nicht erforderlich.

4.1.7 Regelung der Kompassregulierung; Abschnitt C.I.4.4 der Anlage 1 SchSV-E

An Bord fest aufgestellte Magnet-Regelkompassse und Magnet-Steuerkompassse müssen vor Inbetriebnahme sowie danach mindestens alle zwei Jahre reguliert werden, der Nachweis der Regulierung ist in Form einer Deviationstabelle an Bord mitzuführen. Der Schiffsführer hat regelmäßig die Deviation zu kontrollieren und die Eintragung über die Kontrollergebnisse der vergangenen zwölf Monate

mitzuführen. Experten sehen hier keine Änderung des Erfüllungsaufwandes, da die Regelung in der Praxis bereits Anwendung findet.

4.1.8 Spezielle Sicherheitsanforderungen für Helgoländer Hafen-Fähre; Teil 1a der Anlage 1a SchSV-E

Teil 1a der Anlage 1a führt spezielle Sicherheitsanforderungen für Helgoländer Hafen-Fähren ein. Die nunmehr geringeren Anforderungen führen zu günstigeren Bedingungen beim Bau eines solchen Schiffes. Allerdings betrifft die gesetzliche Änderung nur eine im Einsatz befindliche Fähre, daher ist keine wesentliche Änderung des Erfüllungsaufwands zu erwarten.

4.2 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Tabelle 2: Erfüllungsaufwandsänderung der Verwaltung

Lfd. Nr.	Paragraph	Bezeichnung der Vorgabe	Jährlicher Aufwand	
			Personalw and (in Tsd. Euro)	Sachaufwa nd (in Tsd. Euro)
1	§6 Abs. 1a SchSV-E	Ausnahmeregelung für Behördenschiffe	-15,81	0
2	§8 SchSV-E	Wegfall der Beschränkung der Kompassüberprüfer	-1,40	0
3	§9 SchSV-E	Wegfall der Gleichwertigkeitskontrolle	-52,31	0
4	§13 Abs. 1 SchSV-E	Pflicht des Schiffseigentümers zur Meldung an BG Verkehr gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 SchSV	4,19	0
5	Teil 6 und 7 Anlage 1a SchSV-E	Schiffsbezogener Sicherheitsstandard von Frachtschiffen: Insbesondere von Kleinfahrzeugen einschließlich Wassertaxis, von Offshore-Servicefahrzeugen und zum Freibord	1.506,60	0
Summe			1.441,27	-

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

4.2.1 Ausnahmeregelung für Behördenschiffe; § 6 Abs. 1a SchSV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
20	-1020	46,50	-	-15,81	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-15,81	

Die Regelung gewährt Behörden für ihre Schiffe, die zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben des Bundes, des Landes oder einer Gemeinde oder Gemeindeverbandes eingesetzt sind,

und die nicht Handelszwecken dienen, die Wahl, wie bisher von der BG Verkehr ein Zeugnis erteilen zu lassen oder aber ein eigenes Besichtigungswesen zu nutzen.

Wenn eine Behörde von der neuen Ausnahme der Zeugnispflicht Gebrauch macht, müssen diese kein Zeugnis mehr nach § 9 Abs. 3 SchSV beantragen und das Schiff zur Besichtigung vorführen. Voraussetzung dafür ist, dass ein behördeninternes Sicherheitskonzept, das ein eigenes schiffstechnisches Sachverständigenwesen zur Überwachung der notwendigen (Mindest-) Anforderungen an die Schiffssicherheit mit einem vergleichbaren Sicherheitsstandard beinhaltet, vorliegt. Laut Ressort verfügen einige Behörden bereits jetzt schon über ein Besichtigungswesen, was bislang eine Doppelbelastung darstellt.

Um allerdings eine mögliche Ersparnis für ein Behördenschiff, welches ein eigenes Besichtigungswesen anstelle einer Zeugniserteilung durch die BG Verkehr nach der Schiffssicherheitsverordnung nutzt, zu ermitteln, muss der Aufwand für ein solches Besichtigungsregime gegenübergestellt werden. Der Aufwand für eine Zeugniserteilung kann in diesem Fall nur grob dargestellt werden, da die Bearbeitungszeit je nach Antragsstellung sehr unterschiedlich ist und die Angaben zum Aufwand eines eigenen Besichtigungswesens fehlen. Es kann hier nur eine hypothetische Überlegung angestellt werden, die eine annäherungsweise Betrachtung der Einsparung ermöglicht.

Der Aufwand für eine Zeugniserteilung nach geltendem Recht lässt sich unterteilen in Planprüfungs- bzw. Zulassungs-, Besichtigungs-, und Verwaltungsaufwand. Der Gesamtaufwand für die Zulassung bei einer Neubauanmeldung beträgt im Mittel grob geschätzt rund 100 Stunden Arbeitsaufwand, der überwiegend durch den gehobenen Dienst erfüllt wird³.

Die Planprüfung ist sehr individuell je nach Schiffstyp unterschiedlich und beinhaltet die Beratung verschiedener Fachreferate und beträgt im Mittel ca. 60 Stunden pro Schiff. Ausschlaggebend ist dabei, ob es sich um ein Schiff handelt, dessen Serientyp schon bekannt ist oder ein gänzlich neues. Grundsätzlich wird die Besichtigung von zwei Personen des gehobenen Dienstes (Maschine und Nautik) mit einem Gesamtzeitaufwand von ca. 20 Stunden durchgeführt. Der Verwaltungsaufwand für das Ausstellen der Zeugnisse beträgt ca. 20-30 Stunden pro Schiff. Dabei hängt der Aufwand stark von der Anzahl der Zeugnisse ab. Hier wird exemplarisch ein Aufwand für die Erteilung von 2 Zeugnissen berücksichtigt, was gewöhnlicher Weise den Regelfall darstellt.

Die Planprüfung – und der Verwaltungsaufwand könnten gegebenenfalls bei einem eigenen Besichtigungswesen geringer ausfallen. Bei einer Planprüfung geht es unter anderem um die Prüfung der Schiffsdaten. Hier kann davon ausgegangen werden, dass der jeweiligen Behörde, in ihrer eigenen Zuständigkeit, diese Daten bereits detailliert bekannt sind und vorliegen. Der Verwaltungsaufwand hingegen beinhaltet auch die Korrespondenz zwischen den verschiedenen zuständigen Behörden im Schifffahrtsbereich, die somit ebenfalls wegfallen würden. Deshalb wird bei einem behördeneigenen Besichtigungswesen von einem geringeren Aufwand ausgegangen, geschätzt von ca. 20%. Bei der Planprüfung könnten ca. 20% von 60 Stunden eingespart werden (12 Stunden.). Im Rahmen des Verwaltungsaufwandes können zusätzlich ebenfalls 20% von 20-30 Stunden eingespart werden (5 Stunden).

Es gibt aktuell ca. 200 von der BG Verkehr nach der Schiffssicherheitsverordnung zugelassene Behördenschiffe unter deutscher Flagge. Die BG Verkehr geht aktuell davon aus, dass eine Vielzahl der Behörden nicht über ein derartiges eigenes Sicherheitsregime verfügt. Es ist aktuell nicht bekannt, wie viele Behördenschiffe von der rechtlichen Ausnahmeregelung Gebrauch machen werden. Da es sich schätzungsweise eher um eine kleine Anzahl handelt, wird ein Anteil von 10% angenommen. Zusammenfassend

³ Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Lohnkosten von 46,50Euro auf Bundesebene für den gehobenen Dienst) L, S. 65

errechnet sich eine Ersparnis von rund 16 Tsd. Euro (-1020min. x 20 x 42,50€/h /60 = 14.450 Euro). Angaben zu eventuellen Sachkosten können nicht gemacht werden

4.2.2 Wegfall der Beschränkung der Kompassüberprüfer; § 8 SchSV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
6	-300	46,50	0	-1,4	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-1,4	

Mit Streichung der Vorgabe soll die Verpflichtung wegfallen, dass die Regulierung von Magnetkompassen nur durch eine vom BSH oder von einem Mitgliedstaat der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) anerkannte Person vorzunehmen ist. Eine Anerkennung der Regulierer findet nach gesetzlicher Änderung nicht mehr durch eine deutsche Stelle statt. Die Pflicht zur Regulierung der Kompass vor Inbetriebnahme sowie danach mindestens alle zwei Jahre bleibt dagegen bestehen. Somit fällt keine Verwaltungstätigkeit mehr für Anerkennung an und gleichzeitig bleibt die Kontrolle des Kompasses und der Abweichungstabelle bei Besichtigung.

Nach geltendem Recht wird bei einem Anerkennungsverfahren nach Antragseingang die eingegangenen Unterlagen geprüft und ggf. nachgefordert. Anschließend wird die Einhaltung der Bedingungen anhand der Dokumente begutachtet. Bei Ablehnung erfolgt der entsprechende Bescheid. Bei Gewährung der Anerkennung erfolgt die Versendung der Anerkennungsurkunde nebst Schreiben und Kostenbescheid per Mail. Das Verfahren ist zwischen Erstanerkennung und Verlängerung der Anerkennung zu unterscheiden, da eine Befristung auf bis zu fünf Jahren besteht.

Der Gesamtaufwand wird vom BSH für beide Prüfungen im Durchschnitt mit 4 bis 6 Stunden angegeben. Wobei die Erstprüfung mit 6 Stunden durchschnittlich etwas aufwändiger ist. Beim Erstantrag muss das Befähigungszeugnis zum Kapitän inkl. Seefahrtzeitnachweis in der Dienststellung als Schiffsoffizier, ein Nachweis einer Ausbildung über Schiffsmagnetismus und eine Dokumentation durchgeführter Regulierungen als Nachweis der Befähigung zur Durchführung von Regulierungen dem Antrag beigelegt werden. Bei einer Verlängerung hingegen werden Nachweise der letzten zehn Regulierungen (Regulierberichte und Deviationstabellen) beigelegt. Der Gesamtzeitaufwand über beide Verfahren beträgt im Mittel 420 Minuten pro Fall ((240+360) /2). Die Anerkennung wird durch einen Mitarbeiter des gehobenen Dienstes geprüft und ausgestellt. Sachkosten fallen im Zusammenhang eines Anerkennungsverfahrens nicht an. Durchschnittlich werden jährlich 1 bis 2 Erstanträge und ca. 4 Anträge auf Verlängerung gestellt, die durch die gesetzliche Änderung wegfallen und damit eine jährliche Ersparnis von ca. 1,4 Tsd. Euro (-300min. x 6 x 46,50€/h /60 = 1.395 Euro) für die Verwaltung darstellen.

4.2.3: Wegfall der Gleichwertigkeitskontrolle; § 9 SchSV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
234	-1.500	46,50	0	-52,31	

Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)	-52,31
--	--------

Die gesetzliche Änderung hat den Wegfall der Gleichwertigkeitskontrollen bei Schiffen unter ausländischen Flaggen in der Küstenschifffahrt zur Folge. Bisher führt die BG Verkehr Besichtigungen durch, um eine Gleichwertigkeit zu bescheinigen. Durch die Verordnungsänderung fällt der Aufwand für eine vorherige Gleichwertigkeitskontrolle und Zeugniserteilung für die BG Verkehr weg. Gleichzeitig soll verstärkt eine Kontrolle im Wege der Hafenstaatkontrolle durch die BG Verkehr erfolgen. Bei der Hafenstaatkontrolle werden Besichtigungen nach dem Besichtigungsverfahren der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle und der Richtlinie 2009/16/EG nach einem risikobasierten Ansatz durchgeführt. Die BG Verkehr schätzt daher, dass ein Drittel des Aufwandes für Besichtigungen somit wegfällt. Da die erwartete Belastung durch Hafenstaatkontrollen noch hypothetisch ist, wird sie im Erfüllungsaufwand nicht berücksichtigt (Leitfaden Erfüllungsaufwand, S. 9–10).

Durchschnittlich werden für die Gleichwertigkeitskontrolle ca. 150 Besichtigungen im Jahr durch 2 Mitarbeiter des gehobenen Dienstes durchgeführt. Schiffe, die nicht älter als 5 Jahre sind, werden bei ihrer jährlichen Zeugniserneuerung nicht besichtigt. Sie werden anhand der vom Antragsteller vorzulegenden Unterlagen des jeweiligen Flaggenstaates oder einer Klasse überprüft. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 234 Gleichwertigkeitsbescheinigungen nach Besichtigung oder nach Aktenlage ausgestellt. Nach gesetzlicher Änderung und Wegfall der Gleichwertigkeitskontrolle sind damit ca. 234 Schiffe im Jahr weniger zu kontrollieren. Eine genaue Zahl lässt sich nicht vorhersehen, kleinere Schiffe lassen sich nicht so einfach erfassen und werden nur in bestimmten Fällen kontrolliert. Der Aufwand für eine Gleichwertigkeitskontrolle für Schiffe unter ausländischen Flaggen ist mit dem Aufwand für eine Flaggenstaatkontrolle für Schiffe unter der deutschen Flagge zu vergleichen. Die BG Verkehr schätzt den Gesamtaufwand auf ca. 80 Stunden (Zulassungsaufwand ca. 30 Stunden + ca. 20-30 Stunden Verwaltungsaufwand + ca. 20-30 Stunden Besichtigungsaufwand). Somit werden jährlich 52 Tsd. Euro eingespart ($-4.800\text{min.} \times 234 \times 46,50\text{€}/\text{h} / 60 = 272 \text{ Euro}$).

4.2.4 Pflicht des Schiffseigentümers zur Meldung an BG Verkehr; § 13 Abs. 1 SchSV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
7,5	720	46,50	0	4,19	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				4,19	

Die gesetzliche Änderung führt eine neue Handlungspflicht in §13 Abs. 1 Nr. 1 SchSV ein. Demnach wird der Schiffseigentümer zur Meldung an die BG Verkehr bereits vor der Instandsetzung sowie bei Seeunfällen verpflichtet. Neu ist, dass in jedem Fall vor der Instandhaltung die BG Verkehr zu unterrichten ist und nicht erst nach erfolgter Instandsetzung. Unverändert bleiben die Pflichten zur sachgemäßen Instandsetzung und zur Wiederherstellung der Wahrung des beeinträchtigungsfreien zugelassenen Zustands und die Unterrichtung der zuständigen Behörde hiervon (BG Verkehr und/oder das BSH je nach betroffenem Ereignis). Auch bei Seeunfällen war bislang als Verhaltenspflicht nur die Meldung an die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) geregelt. Eine derartige Meldepflicht an die BG Verkehr, als gesetzliche Vorgabe, fehlte bisher.

In der Praxis werden Meldungen, auch vor Instandsetzung und über Seeunfälle, bereits größtenteils zusätzlich an die BG Verkehr übermittelt. Die Verordnungsänderung hat aber eine Verhaltenspflicht und damit auch eine juristische Rechtssicherheit zur Folge, indem die Nichtbefolgung als Ordnungswidrigkeit geahndet wird. Daher wird für die Verwaltung ein zusätzlicher Aufwand in Zusammenhang mit dem Anstieg der Ordnungswidrigkeitsverfahren der durch die Rechtssicherheit erwartet wird, berücksichtigt. Der zusätzliche Aufwand wird hier auf ca. 5 bis 10 (im Mittel 7,5) Fälle pro Jahr geschätzt. Der Prüfungs- und Verwaltungsaufwand für ein Ordnungswidrigkeitsverfahren beträgt durchschnittlich 1 bis 2 Arbeitstage pro Fall. Dabei ist beispielsweise eine Rücksprache mit der Wasserschutzpolizei, eine Anhörung des Verhaltenspflichtigen und Prüfung von Einspruchs- und Gerichtsverfahren nötig. Die Aufgaben übernehmen überwiegend Mitarbeiter des gehobenen Dienstes. Der zusätzliche Aufwand für die Verwaltung beläuft sich auf ca. 4 Tsd. Euro (720min. x 7,5 x 46,50 €/h /60 = 4.185 Euro).

4.2.5: Schiffsbezogener Sicherheitsstandard von Frachtschiffen: Insbesondere von Kleinfahrzeugen einschließlich Wassertaxis, von Offshore-Servicefahrzeugen und zum Freibord; Teil 6 und 7 Anlage 1a SchSV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
600	3.240	46,50	0	1.500,60	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				1.506,60	

Durch die gesetzliche Änderung wird die Besichtigung und Zeugniserteilung durch die BG Verkehr für sogenannte Kleinfahrzeuge eingeführt. Die Zeugniserteilung erfolgt nach bestandener Besichtigung des Schiffs als Nachweis für die Einhaltung aller Anforderungen. Diese Besichtigungen dienen als Grundlage für Schiffssicherheitszeugnisse, die erstmalig ausgestellt, erneuert oder in der Gültigkeit verlängert werden. Umfang und Turnus aller Besichtigungen sind fest vorgeschrieben und weichen leicht voneinander ab.

Die hier gegenständlichen Frachtschiffe (=Sammel-Typenbezeichnung für alle Schiffe, die nicht mit mehr als 12 Fahrgästen zum Typ Fahrgastschiff gehören) müssen erstmalig vor erster Indienststellung besichtigt werden und ihr Zeugnis erhalten, das maximal eine Gültigkeit von 5 Jahren hat. Danach gibt es eine jährliche Besichtigung zur Sicherstellung, dass der Zeugnis-Zustand erhalten wird, worüber auch eine Bescheinigung nach § 9 Abs. 3 SchSV ausgestellt wird. Bei Kleinfahrzeugen (=Frachtschiffe unter 24 m) sollen die Besichtigungen vor Indienststellung stattfinden, sowie eine Zwischenbesichtigung zwischen dem 2. und 3. Jahr, wenn das Zeugnis für eine Gültigkeit von mehr als 3 Jahre ausgestellt wurde.

Kleinfahrzeuge zwischen 3,60 bis unter 8 Meter unterfallen erstmalig den schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen, die eine Zeugnispflicht mit Besichtigung durch BG Verkehr bedeutet. Behördenschiffe unter 8 Meter Länge unterliegen nach gesetzlicher Änderung ebenfalls der Besichtigungs- und Zeugnispflicht, d. h. für diese Schiffe muss ein Zeugnis erteilt werden. Für Kleinfahrzeuge mit 8 Metern Länge und mehr ist die jährliche Funk-Besichtigung neu.

Die Zeugniserteilung erfolgt durch die BG Verkehr, die Kontrolle der Funktechnik erfolgt durch das BSH. Der Aufwand beider Behörden wird in Summe dem Normadressaten Verwaltung zugeordnet. Die Anzahl der Schiffe, die die Neuregelung betrifft, kann aktuell

nicht genau beziffert werden. Laut BG Verkehr liegt die Zahl mindestens im dreistelligen Bereich. Durch die Erweiterung des Normadressenkreises auf Kleinfahrzeuge ab einer Länge von 3,60 Metern, erwartet das BSH einen zusätzlichen Aufwand von jährlich 100 Fahrzeugen.

Der Aufwand für eine Prüfung der Funktechnik, die durch Mitarbeiter des gehobenen Dienstes durchgeführt werden, beträgt im Durchschnitt pro Fall 3 bis 5 Stunden je Fahrzeug. Dabei macht es keinen Unterschied, ob es sich um eine Erst- oder Folgeprüfung handelt. Sachkosten sind dabei nicht zu berücksichtigen

Die BG Verkehr schätzt den Zeitaufwand für eine Zeugniserteilung von einem kleinen Schiff im Gegensatz zu einem großen Schiff als halb so hoch ein. Da nur eine Person besichtigt, halbiert sich schon allein der Besichtigungsaufwand. Wie bereits in der Vorgabe 4.2.1 ausgeführt beträgt der Gesamtaufwand nach § 9 SchSV ca. 100 Stunden (Planprüfung 60 Stunden + 30 Stunden Verwaltungsaufwand + 20 Stunden Besichtigungsaufwand). Hiervon sind 50%, ca. 50 Stunden für den Aufwand für kleinere Kleinfahrzeuge anzusetzen. Eine Schwierigkeit bei der Berechnung des Erfüllungsaufwandes stellt die unbekannte Anzahl der verschiedenen Kleinfahrzeuge dar. Nach Einschätzung des BSH und der BG Verkehr liegt die Zahl zwischen 100 oder einem mittleren bis höheren dreistelligen Bereich und 1000 Schiffen. Im Mittel wird hier die Zahl von 600 Schiffen als Berechnungsgrundlage herangezogen. Allerdings können die verschiedenen Turnusintervalle nach Fahrzeuggröße bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes nicht berücksichtigt werden, da die Anzahl nach Fahrzeugarten und Fahrzeuggrößen innerhalb der Kleinfahrzeuge nicht ermittelbar ist.

Der zusätzliche Aufwand für die Verwaltung wird ohne die Berücksichtigung von verschiedenen Turnusintervallen dargestellt und beläuft sich auf ungefähr 1.500 Tsd. Euro (3.240 Min. x 600 x 46,50€/h /60 = 1.506.600 Euro).

5. Weitere Kosten

Es fallen öffentlich-rechtliche Gebühren an, nämlich Gebühren für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von 3,60 m bis 8 m. Sie betragen nach vorläufiger Schätzung ca. 393.000 Euro.

Im Mittel wird hierbei wie bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes die Zahl von 600 Schiffen als Berechnungsgrundlage herangezogen. Hinsichtlich der Gebührenhöhe je Fall muss zwischen der Erteilung eines Sicherheitszeugnisses vor Indienststellung und seine Bestätigung auf der einen Seite und auf der anderen Seite der Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für vorhandene Schiffe einschließlich der Bestätigung der Zwischenbesichtigung unterschieden werden. Eine Prognose der Fallzahlen je Gruppe ist, wie bereits unter 4. ausgeführt, wegen des heterogenen Prüfzyklus nicht möglich. Daher wird mit der mittleren Gebührenhöhe gerechnet. Im ersteren Fall werden Gebühren in Höhe von 749 Euro erhoben, im letzteren in Höhe von 530 Euro (siehe Artikel 2 Absatz 3 Nummer 2). Dies ergibt eine mittlere Gebührenhöhe von 638 Euro. Hieraus errechnet sich eine vorläufig geschätzte Gebühreneinnahme von ungefähr 383 Tsd. Euro ((749+530):2x600) jährlich.

6. Weitere Regelungsfolgen

Weitere Regelungsfolgen sind nicht ersichtlich. Nach dem Ergebnis einer gleichstellungsorientierten Gesetzesfolgenabschätzung nach § 2 GGO ist eine Gleichstellungsrelevanz nicht gegeben, da keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass Frauen und Männer unterschiedlich von der Regelung betroffen sind.

VII. Befristung; Evaluierung

Die durch Artikel 1 Nummer 1 neueingeführte Behördenausnahme in § 6 Absatz 1a SchSV soll durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr spätestens nach fünf Jahren seit Inkrafttreten umfassend evaluiert werden unter Berücksichtigung des Evaluationskonzepts des Staatssekretärsausschuss Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau vom 23. Januar 2013 und seines Beschlusses vom 26. November 2019 über die Fortentwicklung der Evaluierungskonzeption der Bundesregierung sowie unter Heranziehung der Arbeitshilfe zur Evaluierung von Regelungen der Bundesregierung 2022. Zum Untersuchungsgegenstand, Ziel, für Kriterien und zur Datengrundlage siehe die Begründung in Teil B zu Artikel 1 Nummer 1.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Schiffssicherheitsverordnung)

Zu Nummer 1

Schiffe im staatlichen Eigentum oder Dienst, die Hoheitsaufgaben erfüllen und nicht Handelszwecken dienen, unterliegen üblicherweise nicht dem internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard, sodass sie dann auch nicht § 5 SchSV unterfallen. Von den in der Bundesrepublik Deutschland zusätzlich zum internationalen Sicherheitsstandard bestehenden, nach § 6 Absatz 1 SchSV in der Anlage 1a der SchSV aufgestellten sicherheitsrechtlichen Anforderungen waren bislang nur Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ausgenommen durch § 1 Absatz 1 Satz 2 SchSV in Verbindung mit § 2 Absatz 3 SchSG sowie durch § 9 Absatz 5 Satz 1 SeeAufgG. Mit einem neuen Absatz 1a in § 6 SchSV sollen nun auch Schiffe anderer staatlicher Behörden zur verbesserten Erfüllung ihrer Aufgaben nicht mehr den sicherheitsrechtlichen Vorgaben der Anlage 1a SchSV unterworfen sein. Dies begründet einen Sonderstatus wie er Behördenfahrzeugen auch in den Regelungen des Straßen- und Luftverkehrs gewährt wird, wenn auch dabei in unterschiedlichem Umfang. Erfasst werden von der Regelung in § 6 Absatz 1a i.V.m. § 6 Absatz 1 Nummer 6 nur Frachtschiffe nach Anlage 1a Teil 6 in Verbindung mit Teil 7. In Verbindung mit § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 SchSV benötigen sie keine Besichtigungen, Zeugnisse und Bescheinigungen nach der SchSV mehr. Die Betreiber erhalten durch die Änderung aber die Möglichkeit, weiterhin von der zuständigen Behörde die in der Anlage 1a bezeichneten Zeugnisse und Bescheinigungen erteilt zu bekommen, falls gemäß § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 SchSV ein entsprechender Antrag gestellt wird und wenn durch Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften der SchSV festgestellt wurde, wobei die Berufsgenossenschaft für Behördenfahrzeuge in Einzelfällen nach Regel 3 in Kapitel 4 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV Ausnahmen von den nach diesem Teil einzuhaltenden Anforderungen zulassen kann, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben geboten ist. Grund für die weiterhin bestehende Möglichkeit der Zeugnisbeantragung ist, dass in vielen Fällen die Behörden die Erlangung eines Schiffszeugnisses für die von ihnen zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben eingesetzten Fahrzeuge für zweckmäßig erachten könnten, insbesondere mit Blick auf die Bedingung für die Ausnahme im neuen § 6 Absatz 1b SchSV oder wegen Vorteilen im internationalen Verkehr. § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 i.V.m. § 5 Absatz 1 bis 4 in Bezug auf Zeugnisse und Bescheinigungen zum internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard bleibt von dieser Änderung unberührt.

Von dieser Ausnahmeregelung sollen ebenfalls Schiffe erfasst sein, die Behörden bei der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben professionell unterstützen und hierzu von ihnen beauftragt oder selbst eingesetzt werden, unabhängig von einer bestehenden Amtsträgereigenschaft und von der Organisationsform. In Betracht kommen sowohl öffentliche (wie Deutsches

Rotes Kreuz, Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft, Arbeiter-Samariter-Bund) als auch private und kommunale Dienste und Organisationen. Erfasst sind auch „privat“, also nicht von einer Behörde, bereederte Fahrzeuge, wie beispielsweise Forschungsschiffe. Es werden also die Fälle erfasst, in denen die Behörde über keine eigenen Schiffe verfügt, sondern sich diese zur Verfügung stellen lässt, um ihre hoheitlichen Aufgaben erfüllen zu können. Das sind solche Aufgaben, die ein öffentliches Gemeinwesen kraft öffentlichen Rechts zu erfüllen hat und die daher einer Behörde übertragen sind. In diesen Fällen beaufsichtigt die beauftragende Behörde den Einsatz und trägt die Verantwortung für die Schiffssicherheit. Die Ausnahmeregelung bezieht sich nur auf den behördlichen Verwendungszweck und entfällt bei einem Einsatz des Fahrzeuges für Handelszwecke .

Hintergrund für die Schaffung einer Anwendungsbereichsausnahme von § 6 Absatz 1 SchSV durch einen neuen Absatz 1a ist der Umstand, dass wegen ihres speziellen Einsatzprofils Behördenschiffe, etwa von Polizeien und Zoll, oftmals die für zivile Schiffe entwickelten Anforderungen an Bau und Ausrüstung nicht erfüllen können, beispielsweise bei Ausstattung mit einem Bordgeschütz. In entsprechenden Fällen kann z.B. der schiffbauliche Ansatz derart unterschiedlich sein, dass eine Beurteilung anhand der bestehenden technischen Standards nicht möglich ist. Auch müssen zuweilen Materialien und Stoffe an Bord gelagert werden, bei denen nicht vollumfänglich die Beförderungsvorschrift für gefährliche Güter im Seeschiffsverkehr (IMDG-Code) erfüllt werden kann. Zudem soll so die Beschaffung von Behördenwasserfahrzeugen auf dem Markt erleichtert werden. Maßgeblich für das Erfordernis einer Ausnahmeregelung ist weiterhin, dass die Einsatzplanung von hoheitlich eingesetzten Behördenfahrzeugen nicht immer an die vorgeschriebenen Intervalle der Besichtigung und Zeugniserteilung angepasst werden kann. Insbesondere bei einer Besichtigung durch Mitarbeiter von Klassifikationsgesellschaften kann der auf Behördenschiffen teilweise notwendige Geheimnisschutz nicht immer hinreichend gewährleistet werden.

Schließlich sind mögliche Kostenersparnisse für die öffentlichen Haushalte zu berücksichtigen, denn bislang halten manche Behörden ohnehin eigene Besichtigungskapazitäten und Zertifizierungsverfahren vor, sodass es mit der Ausnahmeregelung nicht mehr zu zeit- und kostenintensiven Doppelbesichtigungen mit den Klassifikationsgesellschaften oder der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) kommen muss.

Die grundgesetzliche Bindung staatlicher Verwaltung an Recht und Gesetz rechtfertigen die Ausnahme von der Besichtigungs- und Zeugnispflicht vor dem Hintergrund einer risikobasierten Betrachtungsweise. Denn nach Absatz 1b sind die staatlichen Behörden verpflichtet, ein mit den schiffssicherheitsrechtlichen Anforderungen der Anlage 1a SchSV vergleichbares Sicherheitsniveau durch das Ergreifen geeigneter Maßnahmen zu gewährleisten. Hierzu gehört die Entwicklung eines behördeninternen Sicherheitskonzepts, das ein eigenes schiffstechnisches Sachverständigenwesen zur Überwachung der notwendigen (Mindest-)Anforderungen an die Schiffssicherheit vorsieht, einschließlich der regelmäßigen Besichtigung der Schiffe – auch im Trockendock. Zur Zusammenarbeit bei der Überwachung der Schiffssicherheit und des Schutzes der Seeleute können auch Vereinbarungen mit anderen Behörden und Stellen getroffen werden, etwa mit der Bundeswehr oder mit Klassifikationsgesellschaften.

Wenn kein Antrag nach § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 SchSV gestellt wird und daher das Schiff nicht den nationalen Sicherheitsstandards unterliegt, trägt die jeweilige Behörde die alleinige Verantwortung für die Schiffssicherheit. Eine Überwachung dieser Schiffe durch die BG Verkehr im Rahmen ihrer Befugnisse nach § 11 SchSV findet nicht statt.

Werden im Rahmen von § 6 Absatz 1a Satz 1 Nummer 2 SchSV Kleinfahrzeuge mit einer Länge von unter 8 Meter eingesetzt und wird ein Antrag nach § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 auf Erteilung aller erforderlichen Zeugnisse und Bescheinigungen gestellt, kommt der mit der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben beauftragte Betreiber in den Genuss

der mit **Artikel 2 Absatz 3 Nummer 1** dieser Änderungsverordnung ebenfalls eingeführten Gebührenbefreiung.

Die Wirkung der neuen Behördenausnahme in § 6 Absatz 1a SchSV soll durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr spätestens nach fünf Jahren seit Inkrafttreten umfassend evaluiert werden unter Berücksichtigung des Evaluationskonzepts des Staatssekretärsausschuss Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau vom 23. Januar 2013 und seines Beschlusses vom 26. November 2019 über die Fortentwicklung der Evaluierungskonzeption der Bundesregierung sowie unter Heranziehung der Arbeitshilfe zur Evaluierung von Regelungen der Bundesregierung 2022. Dabei soll geprüft werden, ob mit der Neuregelung den seefahrenden Behörden die Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben erleichtert wurde – auch mit Blick auf Betrieb und Neuanschaffung ihrer Schiffe – bei gleichzeitiger Wahrung eines mit den schiffssicherheitsrechtlichen Anforderungen vergleichbaren Schutzniveaus. Zu untersuchen sind dabei die Fälle, in denen von der Zeugnisausnahme für Behördenschiffe gebraucht gemacht wurde. Es kann insbesondere auf folgende Kriterien abgestellt werden: die Zahl der Inanspruchnahme; die Art der betroffenen Schiffe, Behörden und Einsatzzwecke; auf finanzielle Einsparungen und auf die Verringerung taktisch-operativer Einschränkungen. Ebenfalls zu untersuchen ist, ob in den Fällen der Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung ein Sicherheitskonzept der jeweiligen Behörde vorlag und wie dieses beschaffen ist, um ein vergleichbares Schutzniveau zu erreichen. Kriterien hierbei können sein: Sachverständigenwesen, Anzahl und Art und Weise der Besichtigungen sowie Berichte zu Unfällen und schiffssicherheitsrelevanten Vorfällen. Die Datengrundlage für diese Evaluierung bildet die zielgerichtete Informationsabfrage bei allen seefahrenden Bundes- und Landesbehörden und gegebenenfalls liegen Untersuchungsberichte der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vor. Bei der Bewertung unterstützen zudem die Dienststelle Schiffssicherheit und das Referat Schiffstechnik der Bundesanstalt für Wasserbau.

Zu Nummer 2

Es handelt sich hierbei um eine Folgeanpassung wegen der Aufhebung von Unterabschnitt A.I der Anlage 1 SchSV durch **Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa**. Die Überprüfungspflichten hinsichtlich der Ausrüstung und die Gewährung von diesbezüglichen Ausnahmen richten sich nach dem unmittelbar anwendbaren Unionsrecht, insbesondere nach den entsprechenden Vorschriften der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates in der jeweils geltenden Fassung (Nummer 10 Abschnitt D der Anlage SchSG).

Zu Nummer 3

Die neue Fassung des § 8 SchSV beinhaltet eine Änderung seiner Überschrift, eine Umnummerierung der Absätze und die Streichung von Absatz 3. Der bisherige Absatz 2 wird mit unverändertem Wortlaut dadurch zum einzigen Absatz der Vorschrift.

Die Aufhebung der Regelungen zu Funkstellen in § 8 Absatz 1 SchSV durch **Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung zur Einführung einer Schiffsausrüstungsverordnung und zur Änderung sonstiger seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 1. Oktober 2008 (BGBl. I S. 1913)** hat die Angabe dieses Regelungsgegenstandes in der Überschrift von § 8 SchSV obsolet gemacht.

Mit Streichung des Absatz 3 soll die Verpflichtung wegfallen, dass die Regulierung von Magnetkompassen nur durch eine vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) oder von einem Mitgliedstaat der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) anerkannte Person (Regulierer) vorzunehmen ist. Die Pflicht zur Regulierung vor Inbetriebnahme sowie danach mindestens alle zwei Jahre bleibt dagegen bestehen. Sie

wird wegen des Regelungszusammenhanges aber durch vorliegende Änderungsverordnung in Unterabschnitt C.I.4 der Anlage 1 SchSV aufgenommen.

Hintergrund für den Verzicht auf eine Anerkennung von Regulierern durch das BSH ist zum einen das Bestreben, die Anforderungen an Schiffe unter deutscher Flagge den internationalen Verfahren anzupassen. Nach Nummer 2.1.1 der Regel 19 in Kapitel V der Anlage 1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sind alle Schiffe unabhängig von ihrer Größe auszurüsten mit einem ordnungsgemäß kompensierten Magnet-Regelkompass oder mit einer anderen von jeder Stromversorgung unabhängigen Vorrichtung zur Bestimmung des Schiffkurses und zur Anzeige der ermittelten Werte am Hauptsteuerstand. Im internationalen Schiffssicherheitsrecht wird nicht näher bestimmt, wie eine „ordnungsmäße“ Kompensierung zu organisieren und durch wen sie vorzunehmen ist. Es gibt hierzu keine international einheitliche Praxis; auch die Europäischen Union hat kein einheitliches Vorgehen festgelegt. Die IMO empfiehlt in ihrer Resolution A.1140 (31) (Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification – HSSC) lediglich die Aufstellung eines ordnungsgemäß kompensierten Magnetkompasses und die Mitführung einer Deviationstabelle oder –kurve, wie schon zuvor in der Resolution A.382 (10).

Zum anderen steht ein vom BSH oder einem Mitgliedstaat der IMO anerkannter Regulierer im Ausland nur selten zur Verfügung, sodass dort für Schiffe unter deutscher Flagge meistens keine Kompassregulierung durchgeführt werden kann, die der bisherigen Anforderung aus § 8 Absatz 3 SchSV entspricht. Wird eine Regulierung im Ausland durchgeführt, können Schiffsführer, Klassifikationsgesellschaft und die deutschen Überwachungsbehörden einschließlich des BSH oft nicht nachvollziehen, wie die nationalen Gepflogenheiten und rechtlichen Bedingungen des fremden Hafenstaates gestaltet sind. Dies wäre aber erforderlich für die Kontrolle, ob dort die formellen Anforderungen des § 8 Absatz 3 SchSV erfüllt wurden.

Schließlich gestaltete sich das vom BSH durchzuführende Verfahren zur Anerkennung von Regulierern einschließlich des bislang von § 8 Absatz 3 SchSV geforderten Sachkundenachweises als überaus aufwendig, zumal hierbei die Kriterien für den gleichen Zugang zu einem öffentlichen Amt aus Artikel 33 Absatz 2 Grundgesetz (GG) einzuhalten sind.

Der Verzicht auf eine Anerkennung von Regulierern durch das BSH führt zu keiner Verringerung des Sicherheitsstandards. Eine ordentliche Regulierung kann an Hand der Kontrollergebnisse der vergangenen zwölf Monate in der mitzuführenden Deviationstabelle oder -kurve für Hafen- und Flaggenstaatkontrollen ausreichend dokumentiert werden. Ob eine Regulierung ordnungsgemäß vorgenommen wurde, steht damit weiterhin unter regelmäßiger staatlicher Kontrolle.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Die Neuformulierung aktualisiert die statische Verweisung auf die Leitlinien der IMO für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC).

Zu Buchstabe b

Das Erfordernis einer Gleichwertigkeitsbescheinigung wird aufgegeben für die im aufzuhebenden § 9 Absatz 6 SchSV genannten Schiffe. Hintergrund ist, dass Schiffsbesichtigungen, die Voraussetzung für die Ausstellung einer Gleichwertigkeitsbescheinigung sind, auch dann vor dem ersten Einsatz vorgenommen

werden mussten, wenn keine Gefährdung der Schiffssicherheit bestand und anererkennungsfähige nationale Zeugnisse anderer Flaggenstaaten vorlagen. Gerade mit Blick auf die in diesem Bereich des Seeverkehrs geltende unionsrechtliche Freiheit des Dienstleistungsverkehrs (Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 und Verordnung (EWG) Nr. 4055/86) soll daher nicht mehr an einem System vorheriger behördlicher Genehmigung festgehalten werden. Den Sicherheitsbelangen wird weiterhin durch das völkerrechtlich und europarechtlich ausgestaltete System der Hafenstaatkontrollen Rechnung getragen: Der wegen § 5 SchSG in Verbindung mit der Nummer 8 im Abschnitt D der Anlage zum SchSG innerstaatlich anzuwendende Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 2009/16/EG erlaubt dem Hafenstaat bei Schiffen, auf die ein internationales Übereinkommen nicht anwendbar ist, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass diese Schiffe nicht offensichtlich eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen. Darum findet sich in der Praxis anderer EU Staaten keine mit der bisherigen Gleichwertigkeitsuntersuchung vergleichbare Regelung. Auch international ist ein solches System nicht bekannt. Tatsächlich nutzen alle betrachteten Staaten allein das Verfahren der Hafenstaatkontrolle zur Überprüfung von fremdflaggigen Schiffen. Stellte in der Vergangenheit ein Küstenstaat die Sicherheit der Schiffe einer fremden Flagge generell in Frage wegen wirklich gravierenden Unterschieden im Sicherheitsstandard, konnten die vermissten Standards innerhalb des Regelungsrahmen der Hafenstaatkontrolle durchgesetzt werden.

Das aufzugebende Erfordernis der Gleichwertigkeitsbescheinigung hat bislang viele Errichter- und Versorgungsschiffe für Offshore-Anlagen betroffen. Hinsichtlich möglicher Nachteile für Fahrzeuge unter deutscher Flagge durch den Verzicht auf Gleichwertigkeitsprüfungen bei fremdflaggigen Schiffen in der Küstenschifffahrt ist zu beachten, dass sich Nachteile in erster Linie aus dem deutschen Schiffssicherheitsrecht und seiner Durchsetzung ergeben. Einem eventuell nach Aufhebung des Gleichwertigkeitserfordernisses entstehender Wettbewerbsnachteil für die deutsche Schifffahrtsindustrie wird daher dadurch am besten begegnet, dass die nationalen schiffbaulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen für die deutsche Flagge an einheitliche europäische und internationale Standards angeglichen werden. Ein großer Schritt hierzu ist der vorliegende Entwurf für die Neufassung der Regelungen für Kleinfahrzeuge (Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe d), der auf weltweit anerkannten modernen Industriestandards für diese Schiffe basiert. Wettbewerbsnachteile für die deutsche Flagge aufgrund des Verzichts auf Gleichwertigkeitskontrollen werden damit schon für einen Großteil der betroffenen Schiffe abgebaut. Außerdem stellt das System vorheriger behördlicher Genehmigung von Errichter- und Versorgungsschiffen eine bürokratische Hürde beim Ausbau der offshore Windenergie in Deutschland dar. Die Besichtigungen im Rahmen der Ausstellung der Gleichwertigkeitsbescheinigungen stellen einen signifikanten Teil der Gesamtanzahl an Besichtigungen dar, so dass es hier zu einer Entlastung der BG Verkehr kommt.

Zu Buchstabe c und Buchstabe d

Die Aufhebung von § 9 Absatz 6 SchSV erfordert eine Folgeänderung im bisherigen Absatz 7, wo die Verweise auf den bisherigen Absatz 6 gestrichen werden, und eine Umnummerierung der Folgeabsätze zur Herstellung einer lückenlosen Nummerierung innerhalb von § 9 SchSV.

Zu Nummer 5

Durch die Änderung wird der letzte Teilsatz des Absatzes gestrichen einschließlich des Verweises auf die Pariser Vereinbarung vom 20. Juli 2000 über die Hafenstaatkontrolle (Paris MoU). Gestaltungsziel ist eine Verfahrensvereinfachung durch Verzicht auf eine amtliche deutsche Übersetzung im Rahmen der Bekanntmachung von Änderungen der Pariser Vereinbarung. Bei der Pariser Vereinbarung handelt es sich nicht um einen völkerrechtlichen Vertrag, sondern um eine grenzüberschreitende Behördenvereinbarung

im Sinne des § 4 Absatz 3 der Richtlinien für die Behandlung völkerrechtlicher Verträge (RvV) nach § 72 Absatz 6 GGO. Künftig soll daher auf die Übersetzung und die Veröffentlichung von Änderungen im Bundesgesetzblatt verzichtet werden. Da die gesetzliche Bezugnahme sich deshalb nicht mehr auf eine deutschsprachige Übersetzung beziehen wird, ist sie aus rechtsförmlichen Gründen zu streichen. Es wird anderweitig sichergestellt, dass die vollziehenden Behörden sich bei der Feststellung, ob ein Schiff nicht offensichtlich eine unmittelbare Gefahr für Schiffe, Schifffahrt oder Schifffahrtseinrichtungen, Gesundheit, Küste oder die Umwelt darstellt, von der Anlage 1 der Pariser Vereinbarung leiten lassen.

Zu Nummer 6

Einzelne Verhaltenspflichten des § 13 SchSV bedürfen der Überarbeitung.

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Neufassung von § 13 Absatz 1 Nummer 1 SchSV ist zum einen redaktioneller Natur, da nun in einer weiteren Untergliederung diejenigen Handlungen aufgezählt werden, die der Schiffseigentümer konsekutiv und kumulativ vorzunehmenden hat im Falle von Ereignissen mit negativen Auswirkung auf Wirksamkeit oder Betriebssicherheit des zugelassenen Zustandes.

Inhaltlich neu ist die Ergänzung der diese Handlungspflichten auslösenden Ereignisse um Seeunfälle und meldepflichtige Ereignisse im Sinne von § 7 Absatz 2 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt als weitere Vorkommnisse, die den zugelassenen Zustand und insbesondere offenkundig die Wirksamkeit oder Betriebssicherheit beeinträchtigen und damit sich wesentlich auf die Sicherheit auf See auswirken. Der Begriff des Seeunfalls ist in § 1a Nummer 1 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz definiert.

Neu ist auch die Ergänzung der Handlungspflichten um eine Meldepflicht an die BG Verkehr über das Vorliegen eines Ereignisses, das den zugelassenen Zustand und die Wirksamkeit oder Betriebssicherheit offenkundig beeinträchtigt. So soll sichergestellt werden, dass die BG Verkehr als die nach § 6 SeeAufgG zuständige Behörde nicht erst nach einer erfolgten Instandsetzung unterrichtet wird, sondern ihr schon zuvor das Vorhandensein wesentlicher Veränderungen an Schiff oder Ausrüstung und die anderen genannten Ereignisse anzuzeigen ist. Nach der Instandsetzung hat der Verantwortliche die Wiederherstellung des beeinträchtigungsfreien zugelassenen Zustandes der zuständigen Behörde nachzuweisen. Dies soll die Behörde in die Lage versetzen, gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zu treffen. Nach § 16 Absatz 5 SchSV i.V.m. § 6 SeeAufgG ist auch die BG Verkehr zuständige Behörde im Sinne von § 13 Absatz 1 Nummer 1 SchSV. Dagegen bestand bei Seeunfällen eine Anzeigepflicht bisher nur an die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (§ 7 Verordnung über die Sicherung der Seefahrt) und an das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt nach § 37 Absatz 2 und 3 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung. Die nach § 6 SeeAufgG für die Schiffssicherheit zuständige BG Verkehr erfuhr von Unfällen oder anderen wesentlichen sicherheitsrelevanten Vorkommnissen daher häufig erst über Dritte. Mit der Änderung soll die effektive Aufgabenerfüllung der zuständigen Behörde gefördert werden, insbesondere mit der BG Verkehr nun auch als direkten Meldeempfänger.

Zu Doppelbuchstabe bb

Seit seiner Änderung durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb der Verordnung vom 07.03.2018 (BGBl. I S. 237) sieht § 9 Absatz 4 SchSV keine

Prüfbescheinigung mehr vor. Dementsprechend ist ihr Vorhalten aus dem Pflichtenkatalog der Nummer 4 zu streichen.

Durch Ersetzen der Wörter „vorhanden ist“ durch die Wörter „mitgeführt wird“ soll klargestellt werden, dass die genannten Dokumente an Bord zu verwahren und mitzuführen sind. Mit Blick auf Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ccc erfolgt eine Anpassung an den Wortlaut der Bewehrung gemäß dem Grundsatz des sprachlichen und inhaltlichen Gleichlaufs der Verwaltungsnorm und der Bewehrung.

Die neu eingefügte Nummer 5 in § 13 Absatz 1 SchSV begründet eine eigenständige Pflicht, für das Vorhandensein ordnungsgemäßer, funktionsfähiger und zugelassener Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände nach Maßgabe des Sicherheitszeugnisses zu sorgen. Die Regelung ist geboten, da diese Verpflichtung von den Verhaltenspflichten in § 13 Absatz 1 SchSV in der bisherigen Fassung nicht eindeutig erfasst ist.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Mit der Neufassung werden die Vorgaben für den vom Schiffsführer sicherzustellenden Sendebetrieb konkretisiert. Neu ist der hierfür vorgenommene ausdrückliche Verweis auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) mit der Entschließung A.1106(29) vom 14. Dezember 2015 angenommenen überarbeiteten Richtlinien für die Bordnutzung schiffsgestützter AIS-Geräte. Schließlich wird in der Neufassung der Verweis auf die einschlägigen Regelungen des SOLAS-Übereinkommens überarbeitet, indem die Zitierweise der Regel an diejenige von § 13 Absatz 2 Nummer 4 SchSV angeglichen wird und sich nun der Umfang des Verweises auf die gesamte Regel 19.2.4 in Kapitel V der Anlage 1 zum SOLAS-Übereinkommen erstreckt, insbesondere auf die Regeln 19.2.4.5 und 19.2.4.7 mit ihren Anforderungen an Funktionsumfang und Verwendung gemäß der hierzu erlassenen Richtlinien. Im Unterschied zum bisherigen Verweis, der lediglich als Übergangsvorschrift die Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht beinhaltete, deckt der neue Verweis die Reichweite der Verhaltenspflicht vollständig ab in Übereinstimmung mit den internationalen Standards zur AIS-Nutzung.

Ein in Betrieb befindliches AIS kann sehr genau den Standort eines Schiffes bestimmen und dient der Vermeidung von Kollisionen durch automatischen Informationsaustausch zwischen Schiffen untereinander, mit Landstationen und mit den Verkehrszentralen. Es ist also ein Mittel zur maritimen Verkehrssicherung und ein wichtiger Beitrag zur Schiffssicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Je dichter der Schiffsverkehr ist, desto notwendiger wird der Datenaustausch – gerade im Anwendungsbereich der SchSV als einer der verkehrsreichsten Regionen der Welt. AIS unterstützt zudem die Seenotrettung, indem bei einem Notfall das Schiff genau lokalisiert werden kann.

Sendet das AIS keine Signale oder von nur so geringer Reichweite, dass sie von den Landstationen für die zu sichernden Gebiete nicht empfangen werden, ist dieser Zweck und der Sinn der Vorschrift nicht erfüllt. Sendet ein Gerät die Daten nicht, gefährdet das nicht nur das Schiff, die Besatzung und die Fahrgäste, sondern darüber hinaus auch andere Schiffe, Schifffahrtseinrichtungen und die (Meeres-)Umwelt. Es ist daher geboten, den verantwortlichen Personen klare und unmissverständliche Verhaltenspflichten an die Hand zu geben. Dies bezweckt die Neufassung.

Mit der Bezugnahme der Verhaltenspflicht auf den internationalen Regelungsrahmen soll klargestellt werden, dass die Erfüllung der einschlägigen Anforderungen Voraussetzung ist für einen ordnungsgemäßen Betrieb im Sinne des § 13 Absatz 2 Nummer 4a SchSV. Hierzu zählt erstens, dass das verwendete AIS-Gerät den einschlägigen Anforderungen der Empfehlung der Internationalen Fernmeldeunion ITU-R M.1371 entspricht. Diese

erfährt ihre Anwendung über die AIS Performance Standards MSC.74(69) und Regel 18.2 in Kapitel V der Anlage 1 des SOLAS-Übereinkommens. Zweitens ist das AIS-Gerät vom Schiffsführer ständig einzuschalten. Er hat dabei sicherzustellen, dass es mit der für den jeweiligen Fahrtbetrieb vorgesehenen maximalen Leistung sendet und die AIS-Daten vollständig übermittelt. Diese Erfordernisse an einen ordnungsgemäßen Sendebetrieb sind der EntschlieÙung A.1106(29) vom 14. Dezember 2015 (VkB1. 2022 S. 576) mit ihren Richtlinien für den Bordeinsatz von AIS Geräten zu entnehmen. Sie stimmen zudem überein mit § 4.07 der BinnenschiffahrtsstraÙen-Ordnung (BinSchStrO) und korrespondieren mit § 1 der Verordnung zur Regelung der Nutzung von AIS-Anlagen auf nicht ausrüstungspflichtigen Fahrzeugen (AISSeeV).

Nach den technischen Geräteanforderungen der Empfehlung ITU-R M.1371 haben AIS-Geräte zwei Sendeleistungsstufen aufzuweisen: neben einem „low setting“ mit Nennleistung von 1 W auch ein „high setting“ mit nominell 12,5 W. Bei der Zulassung des AIS-Geräts auf Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1158 wird hierbei auf den Teststandard IEC 61993-2:2018 abgestellt, der für die Sendeleistung eine zulässige Toleranz von +/-1,5 dB unter normalen Umweltbedingungen festlegt. Abhängig von den variablen Ausbreitungsbedingungen soll jedenfalls nach der für den Betrieb maßgeblichen EntschlieÙung A.1106(29) mit der hohen Nennleistungsstufe normalerweise eine Reichweite zwischen 20 und 30 Seemeilen erzielt werden können (Regel 10). Ihren Richtlinien für den Bordeinsatz von AIS sind auch die Bedingungen zu entnehmen, unter denen AIS ausgeschaltet werden darf oder im Hafen zu betreiben ist (Regel 22).

Mit dem Bezug auf die internationalen Anforderungen an einen ordnungsgemäÙen Sendebetrieb erlangen die Normunterworfenen Rechtssicherheit und Verstöße lassen sich nun besser feststellen. Hieran fehlte es in Fällen, wo das AIS-Gerät zwar eingeschaltet, die Leistung aber auf „0 Watt“ eingestellt war und das Signal deshalb nur wenige hundert Meter gesendet wurde.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Neufassung nimmt erstens eine sprachliche Überarbeitung vor und ergänzt zweitens die Eintragungspflicht mit einem Verweis auf die nach Abschnitt B.II Nummer 7 der Anlage 1 SchSV veröffentlichten Liste der eintragungspflichtigen Vorgänge. Dieser Einschub dient der Klarstellung, welche Einzelvorgänge nach den internationalen Regelungen oder sonstigen Rechtsvorschriften ausdrücklich im Seetagebuch zu dokumentieren sind. Das vom Normadressaten erwartete Verhalten wird damit präzisiert und ist für ihn leichter erkennbar.

Zu Doppelbuchstabe cc

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung zur Streichung eines ins Leere gehenden Verweises. Seit seiner Änderung durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb der Verordnung vom 07.03.2018 (BGBl. I S. 237) sieht § 9 Absatz 4 SchSV keine Prüfbescheinigung mehr vor.

Zu Buchstabe c

Die Vorschrift ist im Wesentlichen wortgleich mit § 5 Satz 1 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See und mit § 7 Satz 1 SeeSchStrO. Sie soll in den gleichen Situationen, in denen Polizeifahrzeuge sowie andere Einsatzfahrzeuge im öffentlichen Dienst des Bundes oder der Länder von der Einhaltung der Verkehrsvorschriften befreit sind, von der Pflicht befreien, das automatische Schiffsidentifizierungssystem (AIS) jederzeit eingeschaltet zu haben.

Das AIS dient dem Austausch von Navigations- und anderen Schiffsdaten, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu erhöhen. Mittels dieser Daten können

andere Verkehrsteilnehmer unter anderem die Position, Kurs- und Fahrtwerte sowie Schiffsname und Bestimmungshafen erkennen. Diese Daten sind zur Nutzung durch die Seeschifffahrt und auch durch die Revierzentralen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bestimmt. Sie können aber auch mittels verschiedener kommerzieller Anbieter im Internet durch jedermann frei abgerufen werden. Alle Einsatzfahrzeuge der Polizei von Bund und Ländern sowie des Zolls sind mit einem AIS-Gerät ausgerüstet. Die Verpflichtung, das AIS dauerhaft in Betrieb zu halten, schränkt den polizeilichen Einsatz und die taktischen Maßnahmen in der Praxis stark ein. Ein permanenter AIS-Betrieb und damit eine durchgehende offene Ausstrahlung der Position der Einsatzmittel machen verdeckte Aufklärungs- oder Überwachungsmaßnahmen unmöglich. Auch der Schutz von gefährdeten Fahrzeugen wird durch diese Verpflichtung erschwert, da das polizeiliche Gegenüber den Standort und die Bewegung der Einsatzmittel in Echtzeit verfolgen kann. Des Weiteren können mit Hilfe der AIS-Signale über längere Zeiträume Bewegungsbilder der Einsatzfahrzeuge erstellt werden.

Voraussetzung für die Befreiung von der Pflicht, das AIS zu jeder Zeit in Betrieb zu halten, ist die Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im konkreten Einzelfall. Dies erfordert eine situationsbezogene Abwägung zwischen den Gefahren für Verkehrssicherheit und Umwelt auf der einen Seite und den Auswirkungen nicht genügender Aufgabenerfüllung auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf der anderen Seite.

Vor der Aufnahme der AIS-Pflicht in den Katalog des § 13 Absatz 2 SchSV durch Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa der Vierzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 23. Januar 2014 (BGBl. I S. 78) waren solche Einsatzfahrzeuge als besondere Staatsschiffe von der Verpflichtung des dauerhaften AIS-Betriebs bereits völkerrechtlich ausgenommen (SOLAS Kapitel V Regel 1 Abs. 1). Diese Rechtslage soll hier auch auf nationaler Ebene wiederhergestellt werden.

Zu Buchstabe d

Mit der Änderung werden die mit den Handlungspflichten in Bezug stehenden internationalen Anforderungen des STCW-Code aktualisiert und angepasst sowie die neue Rechtschreibung beachtet. Das Fortbestehen der im ersten Unterabsatz formulierten allgemeinen Handlungsvorschrift für den Wachdienst auch im Falle der Lotsenberatung entspricht den Regeln Teil A Kapitel VIII/2 Nr. 49 Satz 1 und 3 und Nr. 50.

Zu Buchstabe e

Mit der Änderung wird die mit der Handlungspflicht in Bezug stehende internationale Anforderung des STCW-Code aktualisiert. Die Regeln Teil A Kapitel VIII/2 Nr. 54 bis 83 geben Einzelanweisungen, auf welche Weise ein sicherer technischer Wachdienst i.S.d. Regel Nr. 53 herzustellen ist.

Zu Nummer 7

Einzelne Ordnungswidrigkeits-Tatbestände des § 14 SchSV erfahren redaktionelle Änderungen, andere werden ergänzt.

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Die erfassten Tatbestandshandlungen werden entsprechend der durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa erweiterten Verhaltenspflichten in § 13 Absatz 1 Nummer 1 SchSV ergänzt. Es handelt sich damit um eine Folgeänderung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Redaktionelle Folgeänderung wegen Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ddd.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Folgeänderung wegen Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb.

Zu Dreifachbuchstabe ddd

Folgeänderung wegen Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Streichung folgt der Änderung in Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

Zu Buchstabe b

Diese Änderung führt zu einer Ausdehnung der Bewehrung eines Verstoßes gegen die Pflicht zum ordnungsgemäßen Betrieb eines automatischen Schiffidentifizierungssystems (AIS): Auch bei fremdflaggigen Schiffen soll ein entsprechender Verstoß des Schiffsführers als Ordnungswidrigkeit geahndet werden können. Die Verhaltenspflicht erstreckt sich bereits nach § 13 Absatz 5 SchSV auf fremdflaggige Schiffe seit entsprechender Änderung durch die 14. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (BGBl. I 2014 S. 78). Die hierzu gehörende Folgeänderung in § 14 Absatz 2 SchSV wird hiermit nachgeholt.

Nach Angabe der Bundespolizei kam es in der jüngeren Vergangenheit zu wiederholten Verstößen gegen die Pflicht zum Inbetriebhalten des AIS. So wurden im März 2023 vier niederländische Fischereifahrzeuge ohne AIS-Signal im Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling-German Bight“ festgestellt. Auch sind immer wieder russische Handelsschiffe in der deutschen AWZ ohne eingeschaltetes AIS von der Bundespolizei entdeckt worden. Daher dient die Änderung auch der effektiven Verkehrsüberwachung und Sanktionsdurchsetzung.

Bei der Überprüfung fremdflaggiger Schiffe sind nach § 14 Absatz 1 SchSG die allgemeinen Regeln des Völkerrechts und des Völkervertragsrechts zu beachten.

Zu Buchstabe c

Die Neufassung des § 14 Absatz 3 SchSV ändert die Verteilung der Zuständigkeiten für die Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeiten.

Zu Doppelbuchstabe aa

Für die Verfolgung und Ahndung von Verstößen gegen § 13 Absatz 2 Nummer 4a SchSV (AIS-Pflicht) nach § 14 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe e und gegen § 13 Absatz 3 Nummer 1 bis 4 SchSV (Pflichten des nautischen Wachoffiziers) nach § 14 Absatz 1 Nummer 3 ist statt wie bislang die BG Verkehr nunmehr die GDWS zuständig.

Denn hierbei handelt es sich um typische Verkehrsordnungswidrigkeiten, die insbesondere bei der Aufarbeitung von Unfällen von der GDWS entdeckt werden. Es besteht eine thematische Sachnähe zur Verkehrsüberwachung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Zuständigkeit für die übrigen Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 wird der BG Verkehr übertragen. Denn die übrigen materiellrechtlichen Regelungen, die den in § 13 SchSV geregelten Verhaltenspflichten zugrunde liegen, fallen in den Aufgabenbereich der Berufsgenossenschaft, so dass eine entsprechende Zuständigkeit auch für das Ordnungswidrigkeitsverfahren sachgerecht ist.

Im Falle der Ahndung und Verfolgung eines Verstoßes gegen § 14 Absatz 1 Nummer 1a wird die BG Verkehr wie bislang auch vom BSH unterstützt. Denn es besteht die Verpflichtung des Eigners, wesentliche Änderungen im Bereich Funk/Navigation dem BSH anzuzeigen. Außerdem verfolgt das BSH Mängel im Rahmen von Abnahmen/Überwachungen in diesem Bereich.

Zu Nummer 8

Der neue § 17 erfüllt das rechtsförmliche Erfordernis der Angabe von Veröffentlichungs- und Verwahrungsort bei starren Verweisungen auf private Regelwerke. Inhaltlich übernimmt er unverändert Abschnitt E der Anlage 1 SchSV.

Zu Nummer 9

Artikel 1 Nummer 9 enthält die Änderungen der Anlage 1 SchSV mit ihren besonderen Regelungen beim internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard. Betroffen sind der Abschnitt A zu den Rechtsakten der EU (Buchstabe a), der Abschnitt C.I zu SOLAS (Buchstabe b) und der Abschnitt D mit seinen besonderen Anforderungen für den Betrieb von Schiffen unter ausländischer Flagge (Buchstabe c).

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Notwendigkeit der Streichung des Unterabschnitts A.I von Abschnitt A der Anlage 1 SchSV folgt aus Artikel 40 Absatz 1 der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates. Dieser sieht vor, dass die Richtlinie 96/98/EG mit Wirkung vom 18. September 2016 aufgehoben wird. Es bedarf keines Ersatzes durch eine neue nationale Regelung, da Durchführungsverordnungen der EU in diesem Bereich vorliegen, die aufgrund ihrer Rechtsnatur auf nationaler Ebene unmittelbar Rechtswirkung entfalten.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Umnummerierung erfolgt aufgrund der Streichung des Unterabschnitts A.I von Abschnitt A der Anlage 1 SchSV durch Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Mit dieser Änderung soll der Wortlaut wiederhergestellt werden, wie er vor der Neunzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) galt. Die Definition wird an die Regelungen über Sportboote angeglichen. Die sicherheitsrechtlichen Kriterien für Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge von 2,5 Meter bis 24 Meter, die zu Sport- und Freizeitwecken genutzt werden, unterliegen der Richtlinie (EU) 2013/53 über Sportboote und Wassermotorräder, ebenso wie Wasserfahrzeuge, die gleichzeitig auch für Charter- oder Sport- und Freizeit-Schulungszwecke verwendet werden können. Die Verwendung des Begriffs „ausschließlich zu Sport- und Erholungszwecke“ kann daher zu Abgrenzungsschwierigkeiten führen, zumal die Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder, die der Umsetzung dieser EU-Richtlinie dient, ebenfalls den Begriff der Sport- und Freizeitwecke verwendet.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die neue Nummer 4 im Unterkapitel C.I.4. der Anlage 1 SchSV übernimmt die durch Artikel 1 Nummer 3 in § 8 Absatz 3 SchSV gestrichene Verpflichtung auf regelmäßige Regulierung von Magnetkompassen und die Kontrollpflicht des Schiffsführers hinsichtlich ihrer Deviation (s. hierzu nachfolgend 1.). Im Unterschied zur bisherigen Regelung in § 8 Absatz 3 SchSV muss die Regulierung nicht mehr ausschließlich durch eine vom BSH oder von einem Mitgliedstaat der IMO anerkannte Person durchgeführt werden (s. hierzu nachfolgend 2.). In Ergänzung zur bisherigen Regelung in § 8 Absatz 3 SchSV wird die Form des mitzuführenden Nachweises der Regulierung insofern präzisiert, als dass die vom Schiffsführer im Zuge seiner regelmäßigen Kontrolle festgestellte Deviation in eine Deviationstabelle einzutragen ist (s. hierzu nachfolgend 3.). Eine weitere Ergänzung der bisherigen Regelung in § 8 Absatz 3 SchSV ist die Vorgabe einer maximalen Deviation als Regulierungsziel (s. hierzu nachfolgend 4.).

1.

Nach dem Wegfall der Anerkennung von Regulierern durch das BSH und der damit einhergehenden Zuständigkeitsbegründung und Aufgabenzuordnung ist nun Unterkapitel C.I.4. der Anlage 1 SchSV der geeignetere Ort für die Regelung der Kompassregulierung. Denn es handelt sich um eine ergänzende Vorschrift zur Anwendung von Nummer 2.1.1 der Regel 19 in Kapitel V der Anlage 1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS).

Ziel der Regulierung von Magnet-Steuerkompassen ist die Abwehr von Gefahren, die aufgrund der an Bord eintretenden Ablenkung der Kompassanzeige für die Schiffssicherheit und damit für die Verwendbarkeit des Kompasses als Navigationsgerät entstehen. Die als Deviation bezeichnete Magnet-Kompassablenkung (Abweichung des Nordendes der Magnet-Kompassnadel vom magnetischen) beruht auf dem Umstand, dass auf einem Schiff am Kompassort neben dem kompassrichtenden erdmagnetischen Feld noch zahlreiche sogenannte schiffsmagnetische Felder wirken, die auf allen Kursen zu einer Veränderung der den Kompass richtenden Feldintensität führen. Bei einem nicht regelmäßig regulierten Magnet-Steuerkompass kann das magnetische Erdfeld (das den Kompass richten soll) aufgrund der störenden schiffsmagnetischen Felder auf bestimmten Schiffskursen soweit geschwächt werden, dass eine bestimmte Änderung der Schiffsfeldstärke eine sehr viel stärkere Deviation bewirkt, als dies bei einem ordnungsgemäß regulierten Kompass möglich wäre. Mit der Regulierung von Magnet-Steuerkompassen wird bezweckt, die an Bord eintretende Ablenkung der Kompassanzeige auf ein tragbares Maß zurückzuführen, die magnetische Feldintensität auf den verschiedenen Kursen möglichst auszugleichen und den mittleren Wert der den Kompass richtenden magnetischen Feldintensität möglichst zu erhöhen.

2.

Siehe hierzu die Begründung zu Artikel 1 Nummer 3.

3.

Die neue, ausdrückliche Erwähnung einer Deviationstabelle als Eintragungsort der festgestellten Deviation zum Nachweis der Regulierung entspricht der bisherigen Praxis und erfolgt zur Klarstellung. Die Mitführung einer Deviationstabelle als Regulierungsnachweis steht im Einklang mit dem internationalen Sicherheitsstandard: Empfehlung Nummer 3 der Anlage I der Resolution A.382 (X) der IMO und die technische Norm G.7 der DIN ISO 25862:2021-01 stellen ebenfalls hierauf ab. Der vorgegebene Dokumentationszeitraum von 12 Monaten ist notwendig, um die vom Schiffsführer regelmäßig vorzunehmenden Kontrollen der Deviation nachvollziehen zu können. Ein längerer Zeitraum ist aus physikalischen Gründen nicht sinnvoll, da das Schiff in diesem Zeitraum oftmals zu vielen magnetischen Einflüssen ausgesetzt ist.

4.

Der Wert der maximal zulässigen Abweichung unmittelbar nach der Regulierung soll dem internationalen Standard nach DIN ISO 25862:2021-01 entsprechen. Die technische Norm G.1 im Anhang G der DIN ISO 25862:2021-01 gibt für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr eine Maximalabweichung von 3 Grad vor und für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 500 eine Maximalabweichung von 4 Grad. Für eine sichere Navigation soll dabei die Genauigkeit innerhalb eines Bereichs von 2 Grad liegen

Zu Buchstabe c

Es handelt sich hierbei um eine Folgeänderung aufgrund von Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b.

Zu Nummer 10

Artikel 1 Nummer 10 enthält die Änderungen der Anlage 1a SchSV mit ihren Vorschriften zum schiffsbezogenen Sicherheitsstandard in den Fällen von § 6 und § 6a SchSV.

Zu Buchstabe a

Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a enthält die Änderungen des Teil 1 der Anlage 1a SchSV zu den Sicherheitsanforderungen für Bau, Ausrüstung und Betrieb von Fahrgastschiffen.

Zu Doppelbuchstabe aa und Buchstabe bb

Die Änderungen in Regel 1.1 und in Regel 1.2 in Teil 1 der Anlage 1a SchSV passen den Normentext an jüngste Änderungen der Richtlinie 2009/45/EG an und präzisieren damit das Verhältnis von neuen Fahrgastschiffen unter 24 Meter zu diesem Regelwerk. Hierzu wird in der Neufassung von Regel 1.1 deren bisheriger Satz 2 neu gestaltet: Gestrichen werden die Buchstaben a und b, was den bisherigen Buchstaben c zum alleinigen Inhalt von Satz 2 macht, wodurch dessen Untergliederung nicht mehr angezeigt ist. In Regel 1.2 wird Buchstabe b gestrichen und die Untergliederung aufgehoben.

Mit der Richtlinie (EU) 2017/2108 wurden neue und vorhandene Fahrgastschiffe von weniger als 24 Meter Länge vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG ausgenommen. Seitdem gibt deren Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a für Schiffe im Geltungsbereich der Richtlinie 24 Meter als Mindestgröße vor. In ihrem Anhang I fanden sich in Kapitel 1 Regel 2 aber weiterhin Anforderungen für neue Schiffe von weniger als

24 Meter Länge unter dem Vorbehalt einer eigenen nationalen Regulierung mit gleichem Sicherheitsstandard. Dem trug bislang die alte Regel 1.2 Buchstabe b in Teil 1 der Anlage 1a SchSV Rechnung.

Die seit dem 19. September 2021 geltende Delegierte Verordnung (EU) 2020/411 hat nun sämtliche technische Anforderungen an Fahrgastschiffe von weniger als 24 Meter Länge aus Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG gestrichen (siehe 3. Erwägungsgrund der Delegierten Verordnung (EU) 2020/411). Für neue Schiffe von weniger als 24 Meter Länge sind damit die übrigen Bestimmungen des Anhangs der Richtlinie 2009/45/EG nicht bloß unanwendbar im Sinne der alten Regel 1.2 Buchstabe b in Teil 1 der Anlage 1a SchSV, sondern diese Schiffe unterliegen überhaupt nicht mehr der Richtlinie 2009/45/EG, wodurch sie nun die Tatbestandsvoraussetzung der Regel 1.1 Satz 1 in Teil 1 der Anlage 1a SchSV erfüllen. Sie sind kein Fall der Regel 1.2 mehr. Folglich ist Regel 1.2 Buchstabe b zu streichen.

In Regel 1.1 soll die beispielhafte Aufzählung der Schiffe, die nicht der Richtlinie 2009/45/EG unterliegen und für die Teil 1 der Anlage 1a SchSV angeordnet wird, entfallen. Diese Schiffe lassen sich präzise dem Artikel 3 Absatz 1 und 2 der Richtlinie 2009/45/EG entnehmen, ohne dass sie einzeln in Regel 1.1 aufgelistet werden müssten. Allein der bisherige Buchstabe c der Regel 1.1 bleibt erhalten, denn er enthält den Hinweis auf Teil 3 der Anlage 1a SchSV, nach dessen Kapitel 1, Regel 1.2 Buchstabe a mehr als zwölf Fahrgäste befördernde Traditionsschiffe von mehr als 55 m Länge ebenfalls den Sicherheitsanforderungen von Teil 1 der Anlage 1a SchSV unterliegen. Damit macht Regel 1.1 Satz 2 von Teil 1 der Anlage 1a SchSV nach wie vor den Rechtsanwender darauf aufmerksam, dass im Falle von historischen Fahrgastschiffen die Anwendungsbereiche von Teil 1 und 3 der Anlage 1a SchSV voneinander abzugrenzen sind.

Zu Doppelbuchstabe bb

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Änderung dient der Begriffsangleichung an Teil 6 der Anlage 1a SchSV und an die Seesportbootverordnung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Ergänzung von Regel 3.1 stellt klar, welche Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG hinsichtlich der Leckstabilität sowie bezüglich des Brandschutzes auf Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 Meter anzuwendenden sind. Damit soll für diese Schiffe zum einen die sogenannte deterministische Berechnung der Leckstabilität möglich sein, zum anderen die Ausstattung mit einem fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystem anstelle eines selbsttätigen Berieselungssystems.

Die seit dem 19. September 2021 geltende Delegierte Verordnung (EU) 2020/411 hat den Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG neu gegliedert und führt die deterministische Leckrechnung nur noch im Abschnitt 1 vom Anhang I auf, der die Anforderungen an Fahrgastschiffe enthält, deren Kiel vor dem 19. September 2021 gelegt wurde. Bei einer Kiellegung jüngerer Datums sieht die Richtlinie im Abschnitt 2 des Anhangs I dagegen eine probabilistische Berechnung vor. Diese führt bei Fahrgastschiffen mit einer hohen Fahrgastanzahl zu einer besonders kleinteiligen wasserdichten Unterteilung des Rumpfes, was baulich bei den kleinen, für Kurzstrecken konzipierten Schiffen kaum umsetzbar ist. Um den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bei ohnehin hohem Sicherheitsniveau zu wahren, sollen daher für die Berechnung der Leckstabilität von Fahrgastschiffen mit einer Länge von unter 24 Meter weiterhin die Vorschriften aus dem Abschnitt 1 des Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG herangezogen werden – unabhängig vom Datum der Kiellegung.

Hinsichtlich des Brandschutzes gewährte bislang die Regel 13 des Kapitel II-2, Teil B des Abschnitt 1 die Wahl, statt einem selbsttätigen Berieselungssystem ein fest eingebautes Feuermelde- und Feueranzeigesystem zu installieren. Die seit der Delegierten Verordnung (EU) 2020/411 für am oder nach dem 19. September 2021 auf Kiel gelegte Schiffe geltende Regel 10 des Kapitel II-2, Teil C des Abschnitt 2 schreibt dagegen ein selbsttätiges Berieselungssystem vor. Dies stellt Schiffe mit einer Länge von weniger als 24 Meter vor bauliche Schwierigkeiten: Die spezifischen Anforderungen in Bezug auf Abstand und Anordnung der Sprinkler wirken sich nachteilig auf die Einteilung des Schiffskörpers aus und sind bei kleinen Schiffen daher technisch ungeeignet und nicht verhältnismäßig umsetzbar. Regel 13 des Kapitel II-2, Teil B des Abschnitt 1 vom Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG hat sich jedoch im Brandschutz bislang bewährt und bietet eine gleichwertige Sicherheit bei Fahrgastschiffen mit einer Länge von unter 24 Meter. Sie soll daher weiterhin auch für Schiffe anwendbar bleiben, deren Kiel am oder nach dem 19. September 2021 gelegt wird.

Zu Buchstabe b

Für Fahrgastschiffe, die nur innerhalb des Hafengebiets der Insel Helgoland verkehren, schafft der neu eingefügte Teil 1a in Anlage 1a SchSV einen besonderen Sicherheitsstandard.

Die Fähre, die in Helgoland Fahrgäste zwischen Hauptinsel und Düne transportiert, soll durch einen modernen und umweltfreundlichen Neubau ersetzt werden. Die EU-Fahrgastschiffsrichtlinie (Richtlinie 2009/45/EG) stellt für den Bau neuer Fahrgastschiffe Sicherheitsanforderungen auf, die an den internationalen Vorschriften für weltweit verkehrende Kreuzfahrtschiffe angelehnt sind. Insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Sicherheitsausrüstung lassen sich aber auf dieser Basis keine umweltfreundlichen Kurzstrecken-Verkehre für Helgoland realisieren. Für den Fährverkehr zwischen Hauptinsel und Düne ist zudem der durch die EU-Fahrgastschiffsrichtlinie etablierte Sicherheitsstandard aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht erforderlich. Die natürlichen landschaftlichen Gegebenheiten zwischen Hauptinsel und Düne führen nämlich zur Abschirmung eines geschützten Bereichs.

Das Seegebiet zwischen der Hauptinsel Helgoland und der Düne wurde deswegen als Hafengebiet kategorisiert und die Seekarte entsprechend geändert (veröffentlicht in den Nachrichten für Seefahrer Heft 51/2020). In Einklang mit Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2009/45/EG wurde die Europäische Kommission mit Mitteilung vom 7. Januar 2021 hierüber informiert. Dies hat zur Folge, dass im Hafengebiet eingesetzte, neue Fahrgastschiffe nicht mehr den hier unzumutbaren Vorgaben der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie unterfallen (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a viii) und Buchstabe b iii) in Verbindung mit Artikel 2 Buchstabe r). Stattdessen soll ein abweichender, an die spezifischen Gegebenheiten Helgolands angepasster Sicherheitsstandard gelten.

Die Sicherheitsvorschriften des neuen Teils 1a bauen auf dem Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, VkbI. 2002, S. 449) auf, ohne dass es auf eine Mindestgeschwindigkeit des Schiffes ankäme. Für die im Fährverkehr zwischen Hauptinsel und Düne eingesetzten Fahrzeuge ist die Geschwindigkeit nicht erreichbar, die ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug auszeichnet. Dennoch soll der HSC-Code 2000 die Regelungsgrundlage bilden, weil sein auf Fremddrettung angelegtes Sicherheitskonzept hier übertragbar ist auf den Einsatz im Helgoländer Hafengebiet.

Über den Verweis auf den HSC-Code 2000 in Kapitel 1 Regel 3.5 erlangen etwa die Vorgaben für ein Qualitätssicherungssystem aus dem ISM-Code Anwendung. Anderenfalls würden diese sicherheitsfördernden Anforderungen für Fahrgastschiffe im Helgoländer Hafengebiet nicht gelten, da die Anwendung des ISM-Code von der Verordnung (EG) 336/2006 nur für Fahrgastschiffe der Klassen A und B vorgesehen ist,

also nicht für den hier regelungsrelevanten Fall eines Einsatzes in einem küstennahen Seegebiet mit niedriger signifikanter Wellenhöhe.

der Ausrüstung der Schiffe in den Bereichen Rettungsmittel, Brandschutz und Fluchtwege (Kapitel 2: Regeln 4, 7 und 8) werden die Anforderungen aus dem HSC-Code 2000 in eingeschränktem Umfang übernommen und angepasst, gerade mit Blick auf die geringere Größe der in Helgoland eingesetzten Fahrzeuge und wegen der Kürze der Fahrtstrecke. Zusätzlich wird als Ergänzung auf ein landgestütztes Rettungskonzept gesetzt, dass auf Helgoland bereits traditionell genutzt wird und sich bewährt hat. Die örtlichen Begebenheiten lassen ein derartiges Rettungskonzept zu.

Die Eigenheiten des Einsatzgebietes „Helgoland“ und die Größe der dort eingesetzten Fahrzeuge begründen auch bei den einzelnen Anforderungen des Kapitel 2 an Fahrgastschiffe die Abweichung vom HSC-Code 2000, etwa bei Auftrieb, Stabilität und Unterteilung (Regel 2), bei Festigkeitsverbänden (Regel 3), bei Kurs- und Steuereinrichtungen (Regel 5), bei Maschinenanlagen (Regel 9), bei elektrischen Anlagen (Regel 12), bei Funkverkehr (Regel 14), bei Gestaltung des Fahrstandraums (Regel 15), bei Stabilisierungsanlagen (Regel 16) und bei den Anforderungen an Besichtigung und Wartung (Regel 19). Die Kürze der Fahrtstrecke ist zusätzlicher Grund für die Abweichungen bei Ankern, Schleppen und Festmachen (Regel 6), bei Handhabung, Beherrschbarkeit und Leistungsanforderungen (Regel 17) und bei den Betriebsvorschriften (Regel 18). Weil es sich bei den Fahrzeugen um Fahrgastschiffe der Kategorie B HSC-Craft handelt und aufgrund ihrer Größe keine zwei Kontrollstationen vorgesehen sind, werden die Anforderungen aus dem HSC-Code 2000 zu Fernsteuerungen, Alarm und Sicherheitseinrichtungen nicht übernommen, auch mit Blick auf den beschränkten Fahrbereich im geschützten Hafengebiet (Regel 11).

Der Verweis in Kapitel 2 Regel 18 auf Regel 18.2.5.1 des HSC-Code 2000 ist erforderlich, um auch für Fahrgastschiffe im Helgoländer Hafengebiet eine Pflicht zur Zählung der Personen an Bord aufzustellen. Denn von der Richtlinie 98/41/EG über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen sind nach ihrem Artikel 3 Absatz 1 solche Schiffe ausgenommen, die ausschließlich in einem Hafengebiet eingesetzt sind.

Zu Buchstabe c

In Teil 3 der Anlage 1a SchSV zu den Sicherheitsanforderungen an den Bau und die Ausrüstung von Traditionsschiffen wird lediglich die Übergangsregelung der Regel 13.3. in Kapitel 1 geändert. Hintergrund ist die Einführung neuer Standards durch die [Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregeln unterliegen vom 7. März 2018 \(BGBl. I S. 237\)](#). In der Zeit der Covid-19-Pandemie sowie auch anschließend waren die Bedingungen zur Umsetzung der neuen Standards erschwert. Einerseits konnten Traditionsschiffe wenig eingesetzt werden, andererseits war die Umsetzung in den Werften oder mithilfe von Fachkräften schwierig. Durch die Verlängerung der Übergangsfristen wird ein Ausgleich zwischen der erschwerten Umsetzung der neuen Anforderungen sowie dem Interesse an der ununterbrochenen Fortsetzung des Traditionsschiffsbetriebs geschaffen.

Die großzügigen Übergangsregelungen werden auf Erneuerungsanträge bis zum Jahr 2024 begrenzt. Mit der Regelung wird sichergestellt, dass die Übergangsvorschriften bei abgelaufenen Schiffssicherheitszeugnissen nicht unbegrenzt wirken.

Zu Buchstabe d

Der Umfang an Änderungen in Teil 6 der Anlage 1a SchSV erfordert die Neufassung dieses Teils. Der Schwerpunkt der Neuregelung liegt in Kapitel 3 mit einer

Komplettüberarbeitung der Anforderungen an Kleinfahrzeuge einschließlich der erstmaligen Regelung speziell der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung mit Kleinfahrzeugen (3). Kapitel 2 erfährt nur wenige punktuelle Änderungen (2). Kapitel 4 zu Sonderfahrzeugen wird um eine Regel ergänzt, sonst aber unverändert übernommen (4). Das bisherige Kapitel 5 mit den Regelungen zu Arbeitsbooten wird dagegen aufgehoben (5). Dies führt zu einer Umnummerierung der beiden Folgekapitel. Das bisherige Kapitel 6 zu Offshore-Servicefahrzeugen bedarf dabei einer Neufassung aufgrund einer vollständigen Neuregelung der Sicherheitsanforderungen an diese Fahrzeuge (6). Das bisherige Kapitel 7 wird unverändert als neues Kapitel 6 übernommen. An all diese Neuregelungen und an die Neustrukturierung ist auch das Kapitel 1 entsprechend anzupassen (1).

(1) Änderungen Kapitel 1

Regel 1.2 listet weiterhin die vom Anwendungsbereich des Teil 6 ausgenommenen Fahrzeuge auf. In Regel 1.2.1 ist der Begriff „Bundesmarine“ mit „Bundeswehr“ ersetzt, um den Wortlaut anzupassen an die parallelen Ausnahmegesetze im SeeAufgG, SchSG sowie in Teil 1 der Anlage 1a SchSV. Dadurch werden alle Schiffe der Bundeswehr von den Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe ausgenommen, unabhängig von ihrer Zuordnung zu einer bestimmten Teilstreitkraft. Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind bereits durch § 1 Absatz 1 Satz 2 SchSV in Verbindung mit § 2 Absatz 3 Schiffssicherheitsgesetz vom Anwendungsbereich der SchSV ausgenommen. Daher hat Regel 1.2.1 lediglich eine klarstellende Funktion.

Regel 1.2.5 enthält nach wie vor den kategorischen Ausschluss nicht gewerbsmäßig eingesetzter Kleinfahrzeuge bei der Verwendung zu Sport- und Freizeitwecken. Da für sie die Sicherheitsanforderungen aus Teil 6 der Anlage 1a SchSV nicht gelten, unterliegen sie keiner Besichtigungs- und Zeugnispflicht der SchSV, sondern den besonderen technischen Bestimmungen des Sportschifffahrtsrechts. Geändert wird allerdings die Bezeichnung des privilegierten Verwendungszwecks: Das Begriffspaar „Sport- und Freizeitwecke“ ersetzt die „Sport- oder Erholungszwecke“. Insoweit wird der ursprüngliche Wortlaut der Regel wiederhergestellt, den sie vor der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) hatte, um Missverständnisse im Hinblick auf die auf Sportboote anwendbare Richtlinie 2013/53/EU zu vermeiden. Eine Änderung der vom Verordnungsgeber intendierten Bedeutung soll jedoch nicht damit einhergehen. Dies stellt die neue Begriffsbestimmung der „Sport- und Freizeitwecke“ in Regel 2.1.17 nunmehr durch eine Legaldefinition sicher.

Hiernach liegt eine Verwendung zu Sport- und Freizeitwecken vor beim privaten Einsatz eines Fahrzeugs zu wassersportlichen Aktivitäten, zur Fortbewegung, zur Erholung oder zum Vergnügen, nicht jedoch bei der Verfolgung ideeller Zwecke. Damit wird dem Sport- und Freizeitbegriff in Regel 1.2.5 nun ausdrücklich ein enges Verständnis zu Grunde gelegt: Gemeint ist nicht jegliche Art der Persönlichkeitsentfaltung im außerberuflichen Kontext. Neben der Nutzung des Kleinfahrzeugs als reines, privat genutztes Fortbewegungsmittel und Sportgerät – beispielsweise zum Segeln oder zum Motorsport – charakterisiert die Verwendung zur Erholung und Vergnügen, dass sie das Bedürfnis allein nach Zerstreuung und Entspannung befriedigt. Es geht also bei Sport- und Freizeitwecken um die Nutzung für die schiffsbezogene sportliche Betätigung oder um Freizeitaktivitäten der Personen an Bord, beispielsweise zum Segelsport, Motorbootsport, Angeln oder Tauchen. Sport- und Freizeitwecke liegen dagegen insbesondere nicht vor bei gewerbsmäßigen Fahrten, bei denen Personenbeförderung im Vordergrund steht und Fahrten mit touristischen Motiven, wie beispielsweise Hafentrundfahrten, Geburtstags- oder Hochzeitsfahrten.

Eine Verwendung zu Sport- und Freizeitwecken ist im Unterschied zur Verfolgung von ideellen Zwecken eher schiffsbezogen: Das Schiff selbst, seine seemännische

Beherrschung und die Fortbewegung stehen im Mittelpunkt. Das Fahren ist somit in der Regel Selbstzweck. Das Schiff soll also nicht als bloßes Werkzeug oder Hilfsmittel zur Erreichung eines außerhalb des Schiffes liegenden ideellen Zweckes eingesetzt werden, mag er auch außerhalb der Erwerbstätigkeit in der arbeitsfreien Zeit verfolgt werden. Der rein kommunikative, kulturelle, politische, religiöse, wissenschaftliche, künstlerische, wohltätige, humanitäre, gemeinnützige oder sonstige damit vergleichbar der persönlichen Entfaltung dienende Einsatz des Schiffes unterfällt deshalb als lediglich ideeller Zweck nicht den bereits kategorisch vom Anwendungsbereich der SchSV ausgenommenen „Sport- und Freizeitwecken“.

Den Anwendungsbereich der Sicherheitsanforderungen an Kleinfahrzeuge auf ein engeres Verständnis von Sport- und Freizeitverwendung zu begrenzen, ist mit Blick auf die Schutzzwecke der SchSV geboten: Die SchSV dient dem Schutz der Personen an Bord, der Schifffahrt und Schifffahrtsreinrichtungen, einschließlich anderer Verkehrsteilnehmer, sowie der Gesundheit, Küste und Umwelt und gleichzeitig der Erfüllung der völkerrechtlichen Pflichten der Bundesrepublik Deutschland als Flaggenstaat aus Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen. Der Betrieb eines Schiffes ist in besonderem Maße geeignet, die Gefährdung dritter Personen oder ihres Eigentums herbeizuführen. Aufgrund dessen kann die Ausnahme von der regelmäßigen Besichtigung- und Zeugnispflicht nach der SchSV nur gerechtfertigt sein, wenn das Risikoprofil eines Schiffes aufgrund des Einsatzzwecks typischerweise signifikant geringer ist als dies bei einer allgemein üblichen Nutzung von Kleinfahrzeugen anzunehmen ist. Dies ist lediglich bei einer Verwendung zu Sport, Fortbewegung, Erholung und Vergnügen der Fall: In Abgrenzung zu anderen Verwendungszwecken findet hier der Einsatz üblicherweise in beschränkten Zeitfenstern statt und häufig in räumlich begrenzten beziehungsweise bekannten Seegebieten. Es ist dabei allenfalls ein enger, vertrauter Personenkreis beteiligt und wie bei Sportbooten liegt die Instandhaltung des Wasserfahrzeugs im Eigeninteresse. Das Führen des Fahrzeuges ist in diesen Fällen ferner dem persönlichen Belieben unterworfen, so dass generell allein für diese Verwendungszwecke ein Vermeiden von Gefahrenlagen angenommen werden kann, z.B. durch ein Verbleiben im Hafen bei aufkommendem schlechtem Wetter. Nur bei einer derartigen Nutzung kommt ein Ausschluss vom Schiffssicherheitsrecht in Betracht.

Zu der gleichen Risikobewertung kommt die Europäische Kommission mit Blick auf den Begriff „Sport- und Freizeitwecke“, der den Anwendungsbereich der Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und Wassermotorräder beschreibt. Nach Auskunft der Kommission unterfällt der vom Hersteller im Zuge eines Risikoanalyseverfahrens festzulegende Verwendung zu „Sport- und Freizeitwecken“ nur eine nichtkommerzielle, in der Freizeit durchgeführte private Tätigkeit, der zum Vergnügen außerhalb der Arbeit nachgegangen wird. Ideelle Zweckverfolgung wie Müll auf den Wasserstraßen einsammeln, Ausflüge mit benachteiligten Kindern, Wale beobachten oder zu humanitären Zwecken Beobachtungs- und Rettungsmissionen durchführen, sieht sie ausdrücklich nicht als private Sport- und Freizeitaktivität an. Dieses auf Erholung, Entspannung und Vergnügen abstellende enge Verständnis von Sport- und Freizeitwecken zeigt sich schon in der englischen Sprachversion der Richtlinie, die von „recreational craft“ spricht. Die Begriffsbestimmung in Regel 2.1.17 dient damit der Abgrenzung des deutschen, an der Berufsschifffahrt orientierten Schiffssicherheitsrechts der Kleinfahrzeuge an das vom Unionsrecht besonders geprägte Recht der Sportschifffahrt: Ein einheitliches Verständnis von „Sport- und Freizeitwecken“ soll hierzu hergestellt werden. Die Rückkehr zu diesem Begriffspaar, das die 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung mit „Sport- oder Erholungszwecke“ ersetzte, soll dies zudem auch begrifflich verdeutlichen und die Abgrenzung zum Sportschifffahrtsrecht erleichtern. Die Betroffenen sollen besser erkennen können, welchen Regelungen die Nutzungsart ihres Fahrzeuges unterfällt.

Nach Regel 1.2.5 darf die Verwendung nicht gewerbsmäßig erfolgen, damit das so genutzte Kleinfahrzeug von der Besichtigungs- und Zeugnispflicht ausgeschlossen ist.

Damit ist eine zweite Voraussetzung genannt, die kumulativ vorliegen muss: Gewerbsmäßige Fahrten sind keine Nutzung zur Sport- und Freizeitwecken. Die Begriffsbestimmung des gewerbsmäßigen Einsatzes findet sich nun in Regel 2.1.16. Er liegt demnach vor, wenn öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit die Beförderung von Personen oder Ladung oder die Erbringung von Dienstleistungen gegen Entgelt angeboten wird – unabhängig von einer steuerrechtlichen Einschätzung. Eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich. Eine gewisse Regelmäßigkeit kann angenommen werden, wenn es sich nicht nur um eine ganz vereinzelte und seltene entgeltliche Nutzung im Ausnahmefall zu einem geringen Betrag handelt. Der Zeugnis- und Besichtigungspflicht der SchSV unterfällt demnach jede auf Dauer ausgerichtete, in Wiederholungsabsicht vorgenommene Wirtschaftstätigkeit mit dem Schiff.

Im Vergleich zum geltenden Wortlaut wird das Adverb „ausschließlich“ gestrichen und damit zur Vermeidung von Auslegungsschwierigkeiten auf eine Konkretisierung des Zweckverfolgungsumfangs verzichtet. Für die Zweckverfolgung „Sport- und Freizeit“ ist es aber erforderlich, dass das Fahrzeug nicht zielgerichtet, sondern nur im Ausnahmefall und insgesamt nur zu einem marginalen Anteil für einen anderen Einsatz verwendet wird. Voraussetzung ist, dass in der Gesamtbetrachtung dieser andere Einsatz im Verhältnis zum regelmäßig ausgeübten Sport- und Freizeitweck gerade nicht ins Gewicht fällt und von unwesentlicher Bedeutung ist; der Einsatz zu Sport- und Freizeitwecken soll ganz überwiegen. Anders verhält es sich etwa, wenn die Fahrzeuge regelmäßig oder über einen marginalen Einsatz hinaus an ideellen Aktionen teilnehmen. In derartigen Fällen würde das Fahrzeug im Einzelfall dann ein Sicherheitszeugnis als Kleinfahrzeug nach den höheren Sicherheitsanforderungen der SchSV benötigen. Diese Abgrenzung ist erforderlich, um Umgehungsversuche zu verhindern und gerade auch mit Blick auf die unterschiedliche Risikobewertung. Andererseits soll aus Gründen der Verhältnismäßigkeit durch die Streichung des Adverbs „ausschließlich“ der insgesamt vernachlässigbare, ausnahmsweise vorgenommene Fahrzeugeinsatz zu einem ideellen Zweck möglich bleiben und ein solcher Einzelfall nicht automatisch zur Zeugnisspflicht führen. So soll es beispielsweise Sportbootführern weiterhin ohne Zeugnispflicht möglich sein, mit einem geringen Zeitanteil ihrer Sportbootnutzung gelegentlich im bürgerwissenschaftlichen Rahmen eine ergänzende Meeresbeobachtung zu melden.

Satz 2 der Regel 1.2.5 stellt klar, dass die kategorisch von der SchSV ausgenommenen Fahrzeuge den Vorgaben für Sportboote unterliegen; sie gelten dann als Sportboote, nicht als Kleinfahrzeuge. Ändert sich etwa die ursprüngliche Zweckbestimmung eines Fahrzeugs, das bislang als Kleinfahrzeug der SchSV unterlag, derart, dass es wegen seiner Verwendung zu Sport- und Freizeitwecken nun der EU-Sportbootrichtlinie unterfällt, muss im Nachhinein gemäß § 15 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder ein entsprechendes Konformitätsverfahren durchgeführt werden. Des Weiteren müssen die von den Anforderungen der Anlage 1a SchSV ausgenommenen Sport- und Freizeitboote die Anforderungen der See-Sportbootverordnung erfüllen, sofern sie in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Die durch Regel 1.2.5 vom Schiffssicherheitsrecht der SchSV ausgenommene Nutzungsart ist damit nicht gänzlich voraussetzungsfrei, worauf die Normadressaten hier hingewiesen werden, um Fehlinterpretationen zu verhindern.

Erstmals werden mit der neuen Regel 1.2.6 ausdrücklich diejenigen Kleinfahrzeuge von den Sicherheitsanforderungen aus Teil 6 der Anlage 1a SchSV ausgenommen, die zu ideellen Zwecken eingesetzt werden. Sie unterliegen somit vorerst keiner Besichtigungs- und Zeugnispflicht. Erfasst von der speziellen Ausnahme sind insbesondere Organisationen, die im öffentlichen Auftrag die staatliche Aufgabe der Lebensrettung und des Katastrophenschutzes im deutschen Küstengewässer wahrnehmen (DLRG, DRK und ASB). Zum anderen unterfallen dieser Ausnahme auch Kleinfahrzeuge gemeinnütziger Vereine, die vornehmlich im Bereich der privat organisierten Seenotrettung, vor allem im Mittelmeer, eingesetzt werden sollen. Die Regel 1.2.6 ergänzt die Regel 1.2.5, da der

Einsatz zu ideellen Zwecken und insbesondere die organisierte Seenotrettung nicht den dort ausgenommenen Sport- und Freizeitzwecken unterfällt: Bei letzterer findet der Einsatz zielgerichtet in Notlagen statt und weist daher ein höheres Sicherheitsrisiko auf: Insbesondere bei privat organisierten Rettungsmissionen auf dem Mittelmeer sind die oft ehrenamtlichen Helfer und die Geretteten an Bord dieser Schiffe vergleichbaren Gefahren ausgesetzt wie Berufss Seeleute: Sie operieren über eine längere Zeit auf hoher See mit einiger Entfernung zu Rettungseinrichtungen – auch bei schwierigen Wetterlagen – und nehmen bis zur Kapazitätsgrenze eine Vielzahl von entkräfteten, traumatisierten und nicht schwimmfähigen Personen auf. Hier drohen sicherheitsrelevante Vorfälle schnell zu eskalieren. Deshalb muss die Schiffstechnik und -ausrüstung gewährleisten, dass solche Situationen schon im Ansatz vermieden und widrigenfalls seitens der Besatzung bestmöglich gehandhabt werden können. Dem hat der Betreiber nach § 3 SchSG und § 2 SchSV mit einer entsprechenden Sicherheitsvorsorge Rechnung zu tragen. Im Rahmen der maritimen Sicherheitspartnerschaft (§ 3 SchSV) wird er dabei von der deutschen Flaggenstaatsverwaltung unterstützt: Das BMDV veröffentlicht im Verkehrsblatt Sicherheitsempfehlungen, mit denen den besonderen Umständen und Gefahren solcher Rettungsmissionen begegnet werden kann. Eine Normierung von verpflichtenden Sicherheitsanforderungen im Verordnungswege soll vor dem Hintergrund entsprechender Initiativen auf EU-Ebene unterbleiben, da diesen nicht vorweggegriffen werden soll. Eine europaweit einheitliche Gestaltung der für diese Einsätze geltenden Sicherheitsanforderungen ist vorzugswürdig.

Angesichts der Verantwortung, die Betreiber von Kleinfahrzeugen zu ideellen Zwecken und insbesondere von privat organisierten Seenotrettungsmissionen für ihre Besatzungen, die zusätzlichen Helfer und nicht zuletzt für die Geretteten tragen, rät das BMDV dringend, freiwillig die für Kleinfahrzeuge geltenden Anforderungen zu erfüllen und hierüber die entsprechenden Zeugnisse und Bescheinigungen nach § 9 Absatz 3 Nummer 2 SchSV zu beantragen oder anderenfalls die vom BMDV veröffentlichten Sicherheitsempfehlungen zu berücksichtigen.

Erstmalig findet sich nun mit Regel 1.2.8 eine Ausnahme vom Anwendungsbereich des Teil 6 für Frachtschiffe mit einer Länge unter 3,60 Metern. Damit wird eine allgemeine Längenuntergrenze aufgenommen, die sich bisher weniger systematisch in den alten Regelungen zu Kleinfahrzeugen und Arbeitsbooten in den bisherigen Kapiteln 3 und 5 verbarg. Dabei erfährt die Mindestlänge von Kleinfahrzeugen von bisher 8 Metern eine Absenkung aufgrund der Sicherheitsempfehlung 7.1 im Untersuchungsbericht 258/18 der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zur Kenterung des Vermessungsboots GEO PROFILER im Wattenmeer vor Büsum am 17. Juli 2018. Mit der Absenkung der Mindestlänge wird nun eine Sicherheitslücke geschlossen, denn der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Länge von unter 8 Metern unterlag bislang keinen Sicherheitsanforderungen. Jedoch werden solche Kleinfahrzeuge häufig für kommerzielle Tätigkeiten eingesetzt, wie zum Beispiel zur Vermessung. Dass es aber seitens der BG Verkehr keine Ermächtigung gibt, Fahrzeugen unter 8 Metern Länge ein Sicherheitszeugnis auszustellen, bezeichnet die BSU im vorgenannten Untersuchungsbericht als einen systemrelevanten Mangel, der die vom SchSG vorgesehene Sicherheitspartnerschaft zwischen Behörden und Betreiber schwächt. Dieser festgestellte Mangel wirkt umso schwerer, beobachtet man den stetig zunehmenden gewerbsmäßigen Verkehr zwischen Festland und den deutschen Nordseeinseln mit Kleinfahrzeugen unter 8 Metern. Vor allem sogenannte „Wassertaxis“ dienen in immer größer werdenden Zahl Inseltouristen, Insulanern und Saisonpersonal als Kleinst-Schnellfähre. Sie kommen aber auch auf der Ostsee zum Einsatz, wo sie entferntere Yachthäfen mit Innenstädten verbinden, wie üblicherweise in Neustadt/Holstein. Hieraus erwächst der große Regelungsbedarf: Denn den Sicherheitsbelangen beim gewerbsmäßigen Einsatz von Kleinfahrzeugen mit einer Länge von weniger als 8 Metern muss Rechnung getragen werden sowie besonders bei der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung, was die BSU ebenfalls empfiehlt (Summarischer

Untersuchungsbericht 218/21). Die neue Mindestlänge bezweckt zudem eine Harmonisierung mit Teil 5 der Anlage 1a SchSV, der ebenfalls 3,60 Meter als Untergrenze festlegt. Eine solche Mindestlänge ist notwendig, da sonst auch Ruderboote oder andere für den Seeverkehr nicht relevante Boote der Zeugnispflicht unterfallen würden.

Die neue Regel 1.2.9 schließt diejenigen Wasserfahrzeuge vom Anwendungsbereich des Teil 6 der Anlage 1a SchSV aus, für die auch schon die EU-Sportbootrichtlinie nicht gilt. Denn sie unterliegen bereits keinen Produktsicherheitsanforderungen nach § 1 Absatz 2 Nummer 1 Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder - 10. ProdSV. Dies betrifft etwa Kanus und Kajaks, die für den Vortrieb ausschließlich durch Muskelkraft ausgelegt sind.

Mit der Regel 1.2.10 wird im Bereich Sportausbildung die geltende Rechtslage beibehalten: Sportausbildungsfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 8 Meter bleiben von Besichtigungs- und Zeugnispflicht ausgenommen und unterliegen nicht den Sicherheitsanforderungen. Den Begriff „Sportausbildungsfahrzeug“ bestimmt die neue Regel 2.1.29 und „Rumpflänge“ die neue Regel 2.1.30.

Wegen der Aufhebung des Kapitel 5 in Teil 6 der Anlage 1a SchSV bedarf es schließlich der Bereichsausnahme für Arbeitsboote unter 8 Metern Länge in der bisherigen Regel 1.2.7 nicht mehr.

In Regel 2 finden sich nach wie vor die Begriffsbestimmungen. Neu eingefügt sind in Regel 2.1.2 und 2.1.3 die Definitionen für Fahrgastschiff und Fahrgast. Sie entsprechen denjenigen aus Teil 1 der Anlage 1a SchSV und damit auch der Verwendung in den internationalen und europäischen Anforderungen. Beide Definitionen sind notwendig für das Verständnis der vorherigen Begriffsbestimmung „Frachtschiff“ in Regel 2.1.1.

In Regel 2.1.4 wird für Kleinfahrzeuge die bisherige maximale Bruttoreaumzahl (BRZ) mit einer Maximallänge von 24 Metern ersetzt. Hinsichtlich der Größe entsprechen Schiffe von 100 BRZ und mehr überwiegend Schiffen von einer Länge von 24 Metern und mehr. Der Wechsel des Bemessungsmaßstabes von einem dimensionslosen Volumen zu einem Längenmaß bezweckt eine Anpassung an die international gebräuchlichen Grenzen für Kleinfahrzeuge. So werden etwa ISO Standards für Schiffe unter 24 Metern normiert. Angesichts dessen ließe es sich nicht rechtfertigen, dass ein Schiff von über 100 BRZ, aber mit einer Länge von weniger als 24 Metern, nicht auf diesen internationalen Standard für Kleinfahrzeuge abstellen dürfte. Auch im internationalen Freibordübereinkommen findet sich das Längenmaß zur Abgrenzung. Seine Verwendung bedeutet ferner eine Angleichung an Teil 5 der Anlage 1a SchSV, womit die Einheitlichkeit des deutschen Schiffssicherheitsrechts hergestellt wird. Die Verwendung eines Längenmaßes ist damit vorzuziehen für die schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen an Kleinfahrzeuge, auch wenn die Schiffsbesetzungsverordnung an die BRZ anknüpft. Ein Gleichlauf von Befähigungsrecht und Schiffssicherheitsrecht ist in dieser Frage nicht zwingend erforderlich aufgrund der unterschiedlichen Regelungszwecke.

Regel 2.1.9 passt die Bestimmung des Begriffs „Offshore-Servicepersonal“ an diejenige in der Entschließung MSC.521(106) vom 10. November 2022 an.

Regel 2.1.10 wird ergänzt um den Verweis auf die Entschließung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses MSC.418 (97) (VkBl. 2017 S. 208). Dadurch werden zusätzliche Sicherheitsschulungen anerkennungsfähig und das zur Verfügung stehende Angebot bzw. die Auswahl an Anbietern erweitert.

Die Begriffsbestimmungen in Regel 2.1.12 und 2.1.13 für Arbeitsboot und Küstennähe entfallen, da sie im neugefassten Teil 6 der Anlage 1a SchSV keiner spezifischen Regelung mehr unterliegen.

Regel 2.1.18 bestimmt erstmals den Begriff der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung, welche neuer Regelungsgegenstand des Kapitel 3 in Teil 6 der Anlage 1a SchSV ist. Die Definition dient der Abgrenzung zur sonstigen Beförderung von Personen durch Kleinfahrzeuge. Zu denken ist hier etwa an die Mitfahrt von nicht zur Besatzung gehörenden Mitarbeitern der Reederei. Von Kleinfahrzeugen befördert können allerdings nur maximal 12 Fahrgäste, da es sich sonst bei dem eingesetzten Fahrzeug nicht mehr um ein Frachtschiff im Sinne der Regel 2.1.1 handelt, sondern um ein Fahrgastschiff nach Regel 2.1.2, für das die speziellen Sicherheitsanforderungen der Schiffskategorie „Fahrgastschiff“ gelten und die in diesem Fall nach § 6 Absatz 2 SchSV einzuhalten wären. Im Einklang mit dem internationalen Recht gelten in diesem Zusammenhang in Seenot Gerettete nicht als Fahrgäste.

Des Weiteren bezweckt die Änderung eine Abgrenzung zur Sportbootschiffahrt (siehe auch Begründung zu Regel 1.2.5).

Die neue Bestimmung in Regel 2.1.17 zum Begriff „Sport- und Freizeitwecke“ dient ebenfalls der Abgrenzung zum Recht der Sportbootschiffahrt und ergänzt die Regel 1.2.5 (siehe die diesbezügliche Begründung).

Regel 2.1.19 bestimmt die in einzelnen Vorschriften des Teil 6 vorgenommene Abgrenzung nach der Länge des Fahrzeugs. Es gibt nämlich verschiedene Arten der Längenbestimmung bei Schiffen, sodass eine Klarstellung notwendig ist. Die internationalen Regelungen des Londoner Schiffsvermessungsübereinkommens von 1969 (BGBl. II 1975 S. 67) werden weltweit herangezogen für eine einheitliche Vermessung gewerblich genutzter Schiffe. Für diese Nutzungsart zieht sie auch das BSH üblicherweise heran. Die bisherige Definition in Regel 1.1 in Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV ließ eine solche Deutlichkeit vermissen.

Neu aufgenommen in die Liste der Begriffsbestimmungen für Teil 6 der Anlage 1a SchSV sind im Kapitel 1 die Regeln 2.1.25, 2.1.26 und 2.1.27 über die gedeckte Bauweise. Sie werden für die Vorschriften über die gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung durch Kleinfahrzeuge in Kapitel 3 benötigt.

In der neuen Regel 2.1.28 findet sich nun eine Bestimmung zum Begriff „Beiboot“, der in Kapitel 1 verwendet wird. Hierunter sollen beispielsweise auch „Zodiacs“, Dingis und ähnliche Wasserfahrzeuge fallen, die nicht regelmäßig für Arbeiten in unmittelbarer Nähe zum Haupt- oder Begleitschiff eingesetzt werden. Eine unmittelbare Nähe ist bei Sichtweite gegeben, längstens aber 2 Seemeilen vom Mutterschiff entfernt.

Die neue Regel 2.1.29 bestimmt den Begriff „Sportausbildungsfahrzeug“ in Übereinstimmung mit der See-Sportbootverordnung. Kapitel 3 enthält spezielle Anforderungen an sie. Zum Begriffsverständnis s. die Begründung zu Artikel 2 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe d.

Mit der neuen Regel 2.1.30 wird für die Rumpflänge auf die Längendefinition nach der aktuellen Version der einschlägigen internationalen Industrienorm für „kleine Wasserfahrzeuge“ abgestellt, so wie es gemäß Regel 2.1.5 in Kapitel 1 des Teil 3 der Anlage 1a SchSV auch für Traditionsschiffe mit weniger als 24 Meter Vermessungslänge getan wird und schon nach der alten Regel 1.1 in Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV für Kleinfahrzeuge galt. Relevant ist die Rumpflänge für die Unterteilung und Stabilität von Kleinfahrzeugen in der neuen Regel 4 des überarbeiteten Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV.

Neu ist ebenfalls die Aufnahme des LSA-Code in Regel 2.2.7. Auf ihn wird in Kapitel 2 in Teil 6 der Anlage 1a SchSV mehrmals verwiesen.

In Regel 2.2.15 wurde die amtliche Kurzbezeichnung der Zehnten Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz für eine größere Anwenderfreundlichkeit hinzugenommen. Sie wird von der neuen Regel 1.2.5 verwendet.

Die Vorschrift zur Besichtigung und Zeugniserteilung bei Arbeitsbooten in Regel 4.2 wird ersetzt durch eine solche Regelung bezogen nun auf alle Kleinfahrzeuge. Die Besichtigungszyklen in der neuen Regel 4.2.1 Buchstabe b und c für Zwischenbesichtigung und Erneuerungsbesichtigung werden hierbei übernommen, denn diese haben sich in der Praxis bewährt, auch mit Blick auf die Unfallzahlen. Sie weichen ab von den sonst für Frachtschiffe geltenden Regelungen nach SOLAS und HSSC zugunsten der Eigentümer von Kleinfahrzeugen: Anstelle von jährlichen Besichtigungen ist nach der Besichtigung bei Indienststellung eine Zwischenbesichtigung erst zwischen dem zweiten und dritten Jahr vor dem Ablaufdatum des Sicherheitszeugnisses vorgesehen, wenn das Zeugnis für einen Zeitraum von mehr als drei Jahren ausgestellt ist. Dies ist aufgrund der geringen Größe und der damit einhergehenden geringeren technischen Komplexität von Kleinfahrzeugen angemessen. Gleichzeitig wird damit die Besichtigungspflicht an die Praxis Dänemarks und der Niederlande angeglichen. Für Eigentümer von Kleinfahrzeugen bedeutet dies eine erhebliche Entlastung hinsichtlich des Kosten- und Zeitaufwandes für die vorgeschriebene behördliche Überprüfung. Eine insofern bestehende Ungleichbehandlung von Bäderbooten, die jährlich ihr Zeugnis erneuern lassen müssen (Regel 4.2.e in Teil 1 der Anlage 1a SchSV), ist aufgrund einer risikobasierten Betrachtung gerechtfertigt: Bäderboote sind Fahrgastschiffe und befördern bis zu 50 Personen. Der für sie geltende Besichtigungszyklus ist zudem der Besitzstandswahrung dieser vor dem Jahr 2000 zugelassenen Boote und damit eines überkommenden Fahrzeugtyps geschuldet. Regel 4.2.1 Buchstabe d schließlich normiert eine eigene Besichtigungsfrequenz für die Funkausrüstung. Hier ist eine jährliche Besichtigung erforderlich aufgrund der besonders empfindlichen Antennen und der elektromagnetischen Einflüsse, denen die Funkausrüstung in diesem Zeitraum ausgesetzt ist. Dies entspricht auch dem internationalen Standard nach SOLAS. Zuständig für die Besichtigung der Funkausrüstung ist nach § 5 Absatz 1 Nummer 1 SeeAufgG das BSH. Regel 4.2.2 sieht hiervon eine Ausnahme vor für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 6 Metern. Diese benötigen nach Regel 9.1.3 in Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV (Kleinfahrzeuge) bloß ein tragbares UKW-Sprechfunkgerät (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge mit Reservebatterie. Weil diese Geräte im Vergleich zu einer herkömmlichen Funkanlage sehr robust, langlebig und zuverlässig sind, reicht hier eine Besichtigung im Rahmen der nach Regel 4.2.1 Buchstaben a bis c vorzunehmenden Gesamtbesichtigung des Schiffes durch die Berufsgenossenschaft aus. Eine darüber hinausgehende gesonderte, jährliche Überprüfung ist nicht erforderlich. Kosten und Aufwand durch behördliche Kontrolle werden dadurch für Kleinfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 6 Metern reduziert.

Die neue Regel 3.10 ersetzt die bisherige Regel 4.3 zu Beiboote und deren Aussetzvorrichtungen. Die alte Regel 4.3 verwies für die Prüfung auf Kapitel III Regel 20 des SOLAS-Übereinkommens. Die dortigen Anforderungen an Rettungsboote wurden inzwischen erweitert, insbesondere um Vorschriften zu jährlichen Inspektionen durch zugelassene Wartungsunternehmen. Stattdessen sollen nun Beiboote von Frachtschiffen keiner Zeugnisspflicht und keinen spezifischen Anforderungen unterliegen. Entsprechend ihrer Befugnis nach § 11 Absatz 1 Nummer 1 SchSV kann die BG aber die Nutzung untersagen zur Abwehr einer unmittelbaren Gefahr für ein dort genanntes Rechtsgut.

Zur Berücksichtigung des besonderen schiffssicherheitsrechtlichen Überwachungsbedürfnisses bei Kleinfahrzeugen mit Takelage (Segelfahrzeugen) wird in der neuen Regel 4.2.3 die Regelung zur Zustands- und Funktionsprüfung von Takelage und insbesondere von hölzernen Masten bei der Traditionsschifffahrt (Regel 8.5 im Kapitel 1 des Teil 3 der Anlage 1a SchSV) unverändert übernommen.

Die neue Regel 4.2.4 gewährt der BG Verkehr die Befugnis, in Abweichung zur Regel 4.2.1 kürzere Fristen und weitere Zwischenprüfungen festzulegen. Auf diese Weise sollen besondere Umstände berücksichtigt werden können angesichts der sehr verschiedenen Bau- und Ausrüstungseigenschaften der als Kleinfahrzeuge eingesetzten Wasserfahrzeuge, insbesondere bei solchen aus Holz.

Regel 4.3 schreibt die Vornahme der Erstbesichtigung und der Erneuerungsbesichtigung auf dem Trockenen vor. Das entspricht dem internationalen Standard nach Regel 10 in Kapitel I der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und findet sich schon für Traditionsschiffe in Regel 8.4 in Kapitel 1 von Teil 3 der Anlage 1a SchSV. Die Trockenlegung ermöglicht eine sorgfältige Überprüfung des Schiffskörpers, insbesondere von Hülle, Schweißnähten sowie Ein- und Auslässen. Die Zwischenbesichtigung soll dagegen im Wasser stattfinden, da die Überprüfung bestimmter Anforderungen dies erfordert, wie etwa die Prüfung der Seeventile.

Neu aufgenommen in Kapitel 1 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV sind die Regeln 5.1 und 5.2. Die in Kapitel 3 für Kleinfahrzeuge geforderte Einhaltung bestehender Klasseregeln lässt sich durch das Klassezeugnis vollständig nachweisen. Die Verweise auf die Richtlinie 2013/53/EU in Kapitel 3, welche zur Einbeziehung der Industriestandards aus rechtsförmlichen Gründen notwendig sind, erlauben es außerdem zukünftig, die Einhaltung der Industriestandards am Maßstab der Konformitätsbewertung zu prüfen. Damit wird die administrative Belastung von Werften und Reedern gering gehalten. Regel 5.2 Satz 3 gibt zudem die nachzuweisenden Prüfmodule an. Sie garantieren eine Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsstandards durch unabhängige Gutachter und stellen einen angemessenen Qualitätsstandard sicher. Prüfmodul B entspricht einer Baumusterprüfung, G und H einer Einzelprüfung. Die Prüfmodule D, E und F beschreiben die Prüfung der Abgasemissionen. Die Vorlage einer Konformitätserklärung nach Regel 5.2 ersetzt allerdings nicht die in Regel 4 behandelte Besichtigung und Zeugniserteilung. Vielmehr bietet sie hierbei eine widerlegbare Vermutung für die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen nach Maßgabe von Kapitel 3. Sollte etwa ein späterer Umbau nicht von der Bewertungsgrundlage der Konformitätserklärung berücksichtigt sein, muss auf andere Weise die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen nachgewiesen werden, z.B. durch eine Neubewertung der Konformität oder durch eine Klassifikationsgesellschaft. Viele Industriestandards verfügen jedoch über einen gewissen Spielraum, sodass auch beispielsweise eine Gewichtszunahme des Schiffs noch von ihnen abgedeckt sein kann.

Eine neue Regel 6 normiert den Umgang mit bestehenden Rechten. Regel 6.1 gewährt den Schiffen, die bereits jetzt Zeugnisse haben, Bestandsschutz. Deswegen bleiben die bisher gültigen Sicherheitsanforderungen auf diese anwendbar (Regel 6.2). Hieraus ergibt sich im Zusammenhang mit der unterschiedlichen Größenbestimmung in Alt- und Neufassung bei der Beschreibung des Anwendungsbereichs des Kapitel 3, Teil 6, Anhang 1a SchSV (Kleinfahrzeuge): Wenn das Schiff eine BRZ von unter 100 aufweist aber mindestens 24 Meter lang ist, dann muss es weiterhin die Anforderungen aus der alten Fassung des Kapitel 3 erfüllen, um sein Zeugnis erneuert zu bekommen. Hat das Schiff eine BRZ über 100 und ist kürzer als 24 Meter, dann kann die Zeugniserneuerung sowohl nach den bisher geltenden Anforderungen als auch nach denen der neuen Fassung von Kapitel 3 vorgenommen werden. Eine regulatorische Unwucht für bestehende Schiffe durch die Neubestimmung der Kleinfahrzeuggröße wird auf diese Weise verhindert. Das neue, durch vorliegende Änderungsverordnung eingeführte Besichtigungsintervall gilt aber in beiden Fällen, da dieses in Kapitel 1 geregelt ist, der Bestandsschutz sich nach Regel 6.2 aber nur auf Regel 3 und damit auf die schiffsbezogenen Anforderungen aus Kapitel 2 und 3 des Teil 6 von Anhang 1a SchSV bezieht. Somit profitieren auch bestehende Kleinfahrzeuge von der Verlängerung des Besichtigungsintervalls. Für Schiffe, die bisher keiner Zeugnispflicht unterlagen (unter 8 Metern Länge) wird kein Bestandsschutz gewährt. Somit betreffen die neuen schiffsbezogenen Anforderungen in Kapitel 2 und 3 ausschließlich Neubauten sowie Schiffe unter 8 Metern Länge. Nur für

letztere wird eine aufwändigere Umrüstung erforderlich. Dies ist aber auch notwendig. Bei den nicht zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung genutzten Fahrzeugen, z.B. Vermessungsfahrzeuge, wird eine kritische Sicherheitslücke geschlossen. Der Unfalluntersuchungsbericht der BSU zur Kenterung des Vermessungsboots GEO PROFILER hat aufgezeigt, dass es hier Arbeitsplätze mit einem deutlich überdurchschnittlichen Risikoprofil gibt, die bislang keinerlei Sicherheitsvorschriften unterliegen. Die GEO PROFILER war ein Totalverlust, die Seeleute waren in akuter Lebensgefahr und mussten gerettet werden. Bei einem vergleichbaren Unfall ist in Dänemark ein Seemann ums Leben gekommen. Das große Bedürfnis nach Sicherheitsstandards bei Kleinfahrzeugen wird nochmal deutlich erhöht, wenn es sich um die gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung handelt. Hier werden bis zu 12 Fahrgäste in der Regel unwissentlich einem erhöhten Risiko ausgesetzt. Die BSU sieht bei Wassertaxis bereits aufgrund der von ihnen gefahrenen Geschwindigkeiten grundsätzlich ein höheres Gefährdungspotential für Menschen und Umwelt und verweist darauf, dass die im naturgeschützten Watt vorhandenen Flachwassergebiete das Risiko wegen möglicher Grundberührungen weiter erhöhen (Summarischer Untersuchungsbericht 218/21). Mit Blick auf die Schwere der drohenden Gefahren ist es nicht angemessen, trotz ihrer anwachsenden Nachfrage und der geplanten Ausdehnung ihres Einsatzgebietes auf das Küstenvorfeld weiterhin gänzlich auf Maßnahmen zur Risikoverringerung zu verzichten. Unbillige Härten für die Eigentümer bestehender Kleinfahrzeuge unter 8 Meter werden durch die Übergangsvorschrift in Regel 12 von Kapitel 3 abgewendet.

Die neue Regel 6.3 adressiert Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen, Ergänzungen und Neuanschaffungen. Für sie gilt Regel 3 entsprechend. Bei größeren Maßnahmen der vorgenannten Art ist Regel 3 auf das gesamte Fahrzeug anzuwenden. Größere Umbauten liegen etwa vor im Falle eines Eingriffs in die Struktur oder bei einer Änderung wesentlicher Bauteile.

Mit der neuen Regel 7 zu Nebenbestimmungen wird die bisherige Regel 5.1 um die Klarstellung ergänzt, dass ein Sicherheitszeugnis unter Bedingungen erteilt und mit Auflagen verbunden werden kann.

(2) Änderungen Kapitel 2

Für die den Anforderungen in den Regeln 3.6 und 3.7 unterworfenen Schiffe wird die Untergrenze von 250 BRZ auf 300 erhöht. Dieser neue Wert entspricht der Grenze in den Regeln 3.1 und 3.5. Dies dient der Einheitlichkeit bei den Regelungssubjekten des deutschen Schiffssicherheitsrechts. Vor allem wird mit der Erhöhung der BRZ-Zahl erreicht, dass z.B. Hafenschlepper mit einer BRZ zwischen 250 und 300, die mit maximal 3 Personen besetzt sind, nicht mehr mit 2 Brandschutzausrüstungen zu bestücken sind. Das wäre wegen der geringen Besatzungsstärke nicht sinnvoll: Denn ein Grundsatz der Brandbekämpfung ist, dass zwei Personen mit Schutzausrüstung einschließlich Pressluftatmer zum Brandherd vordringen und eine dritte Person mit diesen über eine Leine direkten Kontakt hält und sie sichert. Dies ist bei einer 3-Personen-Besatzung nicht durchführbar, da die Brücke besetzt bleiben muss für Navigieren, Funken und Koordinieren mit den herbeieilenden Rettungskräften. Dass die Regel trotzdem nicht auf die variierende Besatzungszahl, sondern mit der BRZ auf die feste Schiffsgröße abstellt, erklären ebenfalls Erwägungen zum Löschangriff: Verfügt ein Schiff nur über wenige Räume, kommt es schnell zu einer Durchrauchung, sodass das Schiff eher verlassen werden muss, als dass Zeit für das Rüsten mit Pressluftatmern bliebe. Eine Eindämmung des Feuers durch Brandbekämpfung kommt erst auf größeren Schiffen mit mehr Unterteilungen in Frage. Ein weiterer Grund für das Abstellen auf die Schiffsgröße statt auf die Besatzungszahl sind die Aufbewahrungsmöglichkeiten der platzeinnehmenden Pressluftatmer.

Die Regel 3.10 zu den Anforderungen bezüglich der Flüssiggasanlage wird konkretisiert und aktualisiert durch Verweis auf die neuesten technischen Regelwerke in diesem

Bereich: Die aktuelle Fassung der DIN EN ISO 10239 "Kleine Wasserfahrzeuge – Flüssiggasanlagen (LPG)" wurde inzwischen veröffentlicht und die DVGW-Regeln sind nun an diese angepasst. Diese DIN-Norm gilt für die Installation und Prüfung vor Inbetriebnahme von Flüssiggas-Anlagen auf kleinen Wasserfahrzeugen bis 24 m Rumpflänge. Im DVGW-Arbeitsblatt G 608 werden der Betrieb und weitere Prüfanforderungen geregelt, außerdem enthält es Hinweise darauf, wie die Anforderungen der Norm DIN EN ISO 10239 erfüllt werden können. Das DVGW-Arbeitsblatt regelt insbesondere die wiederkehrenden Prüfungen der Gasanlage, die genannte DIN-Norm nur die einmalige Prüfung vor Inbetriebnahme.

In den Vorschriften der Regel 4 sind als redaktionelle Änderungen die Verweise auf den LSA-Code überarbeitet. Regel 4.1 Buchstabe a stellt klar, dass das Rettungsfloß auf jeder Schiffsseite jeweils die Gesamtzahl aller Personen an Bord aufnehmen können muss. Regel 4.7 erlaubt nun in Abweichung zur alten Fassung ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß statt eines Bereitschaftsboots. Damit wird die geringe Besatzungsstärke in der Wattfahrt berücksichtigt, mit der die Handhabung eines Bereitschaftsbootes unter Beachtung der Sicherheit schwer umzusetzen ist. Schiffe mit weniger als 300 BRZ haben zudem wenig Platz für eine solche Ausrüstung. Die Regeländerung bezweckt daher – unter Beibehaltung des Sicherheitsniveaus – die Verhältnismäßigkeit der Ausrüstungspflicht. Hinsichtlich der Ausrüstung mit Rettungsringen wird die Anforderung für Frachtschiffe in der Wattfahrt an die allgemeine Regel 4.4 angeglichen.

Nach der Regel 5.4 wird eine neue Regel 5.5 eingefügt mit Anforderungen für die Nutzung von Hebezeugen. Hierbei handelt es sich um die Vorschriften der bisherigen Regel 6 des Kapitel 6 in Teil 6 der Anlage 1a SchSV. Mit ihrer neuen Zuordnung wird ein redaktioneller Fehler behoben. Denn die Regelung betrifft ganz überwiegend Frachtschiffe, die keine Offshore-Servicefahrzeuge sind. Satz 2 trägt der Regel 3-1 von Kapitel II-1 SOLAS Rechnung, die über Regel 1.1 von Kapitel 1 Teil 6 Anlage 1a SchSV anzuwenden ist. Danach hat ein Schiff zusätzlich die Anforderungen der anerkannten Organisation zu erfüllen, deren Überwachung es unterliegt.

(3) Änderungen Kapitel 3

In Kapitel 3 werden die Sicherheitsanforderungen für Kleinfahrzeuge vollständig neugestaltet. Erstmals wird dabei auch die gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung durch Kleinfahrzeuge speziell geregelt, denn zu beobachten ist die zunehmende Nutzung von als Sportboote in Verkehr gebrachten Fahrzeugen im gewerbsmäßigen Inselfährverkehr gerade zwischen dem Festland und den niedersächsischen Nordseeinseln. Die Fahrzeuge operieren teils mit hohen Geschwindigkeiten. Zudem nutzen sie ein größeres Tidfenster und andere Fahrwege, sodass sich ihre Fahrbewegungen räumlich und zeitlich in diesem besonders geschützten Gebiet ausweiten. Für diesen verstärkten Verkehr mit Kleinfahrzeugen soll nun ein Rechtsrahmen geschaffen werden, um die Sicherheit auf See und den damit unmittelbar in Zusammenhang stehenden Arbeitsschutz auch für diese Schiffe zu gewährleisten sowie nicht zuletzt dem Umweltschutz Rechnung zu tragen – was alles der Zielsetzung von § 1 SchSV entspricht. Für letztgenanntes Ziel gilt es insbesondere, Gefahren für Natur und Landschaft im sensiblen Bereich Wattenmeer abzuwehren.

In der Regel 1 wird der Anwendungsbereich des Kapitel 3 zu Klarstellungszwecken definiert. Mitzulesen sind hierbei zum einen die Beschreibung des Anwendungsbereiches vom gesamten Teil 6 der Anlage SchSV in Kapitel 1 Regel 1 und zum anderen die Begriffsbestimmungen in Kapitel 1 Regel 2. Aus dieser Zusammenschau ergibt sich, dass Kapitel 3 Regelungen nur für Schiffe aufstellt, die in Abgrenzung zu Fahrgastschiffen (Beförderung von über 12 Fahrgästen) Frachtschiffe sind mit einer Länge von mindestens 3,60 Metern und unter 24 Metern, unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Kiellegung. Wegen den nun im neuen Kapitel 5 niedergelegten speziellen Regeln für Offshore-Servicefahrzeuge sind diese aus dem Anwendungsbereich von Kapitel 3 ausgenommen. Regel 2 formuliert

die grundsätzliche Systematik der in Kapitel 3 für Kleinfahrzeuge aufgestellten Schiffssicherheitsanforderungen: Soweit in den nachfolgenden Regeln des Kapitel 3 keine anderen, spezielleren Vorgaben für Kleinfahrzeuge gemacht werden, müssen diese alternativ die Anforderungen einer Klasse erfüllen oder die grundlegenden Anforderungen aus Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote. Für letzteren Fall gilt die Konformitätsvermutung des Artikel 14 der Richtlinie 2013/53/EU: Die Konformität mit Anhang I wird vermutet, wenn das Schiff mit den europäischen Normen übereinstimmt, welche auf Grundlage eines Auftrags der Europäischen Kommission zur Harmonisierung angenommen wurden im Zusammenhang mit der Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote (harmonisierte Normen im Sinne des Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 zur europäischen Normung). Die Fundstellen dieser harmonisierten Normen sind mit ausdrücklicher Bezugnahme auf die Richtlinie 2013/53/EU im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Der Nachweis über das Übereinstimmen des Kleinfahrzeugs mit den harmonisierten Normen erfolgt dabei gemäß Regel 5.2 in Kapitel 1 von Teil 6 der Anlage 1a SchSV durch Vorlage einer Konformitätserklärung. Der Prüfmaßstab für die Einhaltung der für Kleinfahrzeuge geltenden Sicherheitsanforderungen ist für jedes Kleinfahrzeug einheitlich zu wählen: Alle seine technischen Sicherheitsstandards richten sich entweder nach den einschlägigen Klassifikationsregeln oder nach den europäischen Normen für Sportboote – soweit Kapitel 3 keine spezielleren Anforderungen vorgibt. Eine Kombination von Klassifikationsregeln und europäischen Normen als Prüfmaßstab – unterschieden jeweils für jeden einzelnen technischen Belang – soll dagegen nicht zulässig sein.

Hintergrund für den in Regel 2 festgelegten Grundsatz, beim Fehlen von speziellen Anforderungen in Kapitel 3 auf Klassifikationsregeln oder die europäische Normen für Sportboote abzustellen, ist die mit der Neufassung von Kapitel 3 getroffene Entscheidung, der internationalen Praxis zu folgen und bei kleinen Schiffen auf die bestehenden internationalen Industriestandards zu setzen. Die von der Neufassung von Kapitel 3 ersetzten bisherigen Regelungen sind als veraltete Standards überkommen: Sie entsprechen weder dem aktuellen Stand der Technik noch der internationalen Praxis. Für diese alten Regelungen war ursprünglich auch keine materielle Gesetzeskraft vorgesehen, sondern sie entstammen nichtbegründungsbedürftigen internen Richtlinien der Berufsgenossenschaft, die keiner Verfassungsmäßigkeitsprüfung unterlagen und daher nicht das Ergebnis einer grundrechtsbezogenen Abwägung unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips waren.

Die erste vorgesehene Möglichkeit für Kleinfahrzeuge, dem für sie geltenden Schiffssicherheitsstandard zu genügen, ist nach Regel 2.1 Buchstabe a die Erfüllung der speziellen Anforderungen aus Kapitel 3 und im Übrigen der einschlägigen Klassifikationsregeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft. Diese Option bietet sich insbesondere bei speziellen Verwendungszwecken an.

Die zweite vorgesehene Option findet sich in Regel 2.1 Buchstabe b. Sie stellt auf bestehende, speziell für Kleinfahrzeuge entwickelte Industriestandards ab, auf die jedoch aus rechtsförmlichen Gründen nicht im Einzelnen verwiesen werden kann. Über die Konformitätsvermutung des Artikel 14 der Richtlinie 2013/53/EU sollen sie aber Anwendung finden, sodass die Sicherheitsanforderungen für Kleinfahrzeuge der internationalen Praxis im Schiffbau für kleine Fahrzeuge (unter 24 Meter) angepasst werden. Auch die Klassifikationsgesellschaften stellen in ihren Regeln – soweit sie überhaupt welche für Kleinfahrzeuge haben – auf diese Industriestandards ab. Durch das der Richtlinie zugrundeliegende System der Konformitätsbewertung kann zudem eine vereinfachte, aber bewährte Prüfung der Einhaltung von Standards genutzt werden. Das Sicherheitsniveau ist hierbei mindestens ebenso hoch wie bei dem Verfahren der Klassifikationsgesellschaften für diese Schiffe. Die Anforderungen im Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU und die dazugehörigen harmonisierten Normen sind besonders geeignet, das Sicherheitsbedürfnis beim Einsatz von Kleinfahrzeugen zu befriedigen: Ihr Ziel ist ein hohes Schutzniveau für die Gesundheit und Sicherheit von Menschen sowie

für die Umwelt (Erwägungsgrund 52 der Richtlinie 2013/53/EU). Sie wurden unter Berücksichtigung EU-weiter Unfallstatistiken entwickelt (Erwägungsgrund 26 der Richtlinie 2013/53/EU).

Soll ein Kleinfahrzeug zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung eingesetzt werden und werden die europäischen Normen für Kleinfahrzeuge als geltender Sicherheitsstandard neben den speziellen Anforderungen des Kapitel 3 gewählt – wie es Regel 2.1 Buchstabe b erlaubt –, dann schreibt Regel 2.2 für diese Einsatzart vor, dass die Anforderungen der Entwurfskategorie B im Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU maßgeblich sind. Die Kategorie B stellt besondere Anforderungen an den Bau der Schiffe zur Gewährleistung der Sicherheit unter Berücksichtigung bestimmter Verhältnisse bei Betrieb des Fahrzeugs. Dies wird in Nummer 1 Abschnitt A des Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU beschrieben: Die Entwurfskategorie B basiert auf den wesentlichen Umweltbedingungen für die Seefahrt, nämlich Windstärke und signifikante Wellenhöhe. Die signifikante Wellenhöhe ist definiert als mittlere Wellenhöhe des oberen Drittels der Wellenhöhenverteilung. Windstärke und Wellenhöhe stellen insbesondere an die Festigkeit der Fahrzeuge besondere Anforderungen und beeinflussen ihr Verhalten auf See. Diesen Auswirkungen tragen die sicherheitstechnischen Standards aus Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU und die dazugehörigen harmonisierten Normen Rechnung. Ein Fahrzeug der Entwurfskategorie B ist für eine Windstärke bis einschließlich 8 Beaufort und für eine signifikante Wellenhöhe bis einschließlich 4 Meter ausgelegt, sodass die hierfür geltenden Anforderungen im Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU einschließlich der einschlägigen europäischen Normen einen notwendigen, aber auch ausreichenden Sicherheitsstandard gewähren mit Blick auf die Umweltbedingungen, die im üblichen Fahrtbereich der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung durch Kleinfahrzeuge regelmäßig herrschen (Inselfährverkehr): Denn für die gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung sieht Regel 10.2 einen maximalen Abstand von 6 Seemeilen zur Küstenlinie vor. Dieses Seegebiet gilt ganz überwiegend als Zone der Klasse D im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 und 2 der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Dort liegt die Wahrscheinlichkeit, eine 1,5 Meter überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 %. In wenigen Fällen liegt eine Zone der Klasse C im Fahrtbereich, dort gilt dieselbe Wahrscheinlichkeit für eine signifikante Wellenhöhe von 2,5 Meter. Die Verpflichtung der Kleinfahrzeuge in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung auf die Entwurfskategorie B (ausgelegt auf 4 Meter) bedeutet demnach einen mittleren Sicherheitsfaktor von 2 bei Eintritt eines unwahrscheinlichen Szenarios. Die Gefahren großer Windstärken (Entwurfskategorie B ausgelegt auf 8 Beaufort) werden zudem adressiert von den Regeln 10.4 und 10.6, unter anderem mit einem Fahrverbot bei auflandigem Starkwind ab 6 Beaufort.

Regel 3 regelt für alle Kleinfahrzeuge die Anforderungen an Bauart und Bauweise, wobei Regel 3.1 einen allgemeinen Grundsatz für die Festigkeit des Schiffskörpers aufstellt. Dieser war bereits in der bisherigen Regel 1.2 enthalten. Regel 3.2 verweist auf die beiden alternativen Optionen nach Regel 2.1, sodass dem allgemeinen Grundsatz für die Festigkeit des Schiffskörpers in Regel 3.1 Genüge getan ist, wenn entweder die einschlägigen Klassifikationsregeln zu Bauart und Bauweise erfüllt sind oder die diesbezüglichen Anforderungen des Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU mit den einschlägigen harmonisierten Normen. Das Abstellen auf die Anforderungen des Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU mit den dazugehörigen Normen ist laut Regel 3.3 für Kleinfahrzeuge bei den dort aufgezählten Einsatzarten ausgeschlossen. Denn hierbei handelt es sich um spezielle Nutzungen, die durch die Industriestandards nicht abgedeckt werden. Ein sicherer Betrieb dieser Schiffe kann insoweit nur durch die Anwendung der einschlägigen Klassifikationsregeln gemäß Regel 2.1 Buchstabe a sichergestellt werden.

Für Kleinfahrzeuge in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung stellt Regel 3.4 spezielle Anforderung an Bauart und Bauweise auf. Das Verbot offener Schiffe in dieser Nutzungsart schließt gemäß der neuen Begriffsbestimmungen von Regel 2.1.25, Regel 2.1.26 und Regel 2.1.27 in Kapitel 1 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV solche Schiffe von

der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung aus, die nicht wenigstens teilgedeckt sind, also die überhaupt kein wasserdichtes Wetterdeck besitzen. Denn diese wären für die Wettereinflüsse besonders anfällig und zwar in einer für ihre Sicherheit kritischen Weise. Bei offenen Fahrzeugen kann außerdem Wasser ungehindert eindringen. Zudem sind geschützte Sitzplätze für alle zu befördernden Personen vorzusehen, sodass alle Fahrgäste vor Wettereinflüssen geschützt sind. Dies dient ihrer Sicherheit vor Überbordgehen bei schlechtem Wetter, dem Schutz vor Verletzungen bei starkem Seegang, sowie zum Wetterschutz und damit dem Schutz der Gesundheit allgemein. Die Kleinfahrzeuge mit gewerbsmäßiger Fahrgastbeförderung sind als Fahrzeuge der Entwurfskategorie B (s. Regel 2.2) für einen Fahrtbereich mit einer signifikanten Wellenhöhe von 4 Metern ausgelegt, wobei dort durchaus auch höhere Wellen auftreten können. Schon eine Wellenhöhe von 4 Metern setzt die Passagiere erheblichen Kräften aus, was sichere und geschützte Sitzplätze erfordert.

Regel 4.1 stellt für alle Kleinfahrzeuge einen allgemeinen Grundsatz zu Stabilität und Unterteilung des Schiffskörpers auf. Er wird durch Klassifikationsregeln und Industriestandards vollständig abgedeckt. Daher gilt auch hier wieder – wie schon in Regel 3.2 – über Regel 4.2 der technische Sicherheitsstandard der Regel 4.1 als erfüllt, wenn Unterteilung und Stabilität des Kleinfahrzeugs den entsprechenden Klassifikationsregeln oder den einschlägigen Anforderungen des Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU nebst den dazugehörigen harmonisierten Normen genügt. Bei mindestens einer Klasse ist jedoch bekannt, dass in ihren Regeln keine Stabilitätskriterien enthalten sind. Daher stellen die nachfolgenden Regeln für diesen Fall Stabilitätskriterien auf. Diese entsprechen den in Industriestandards und Klasseregelungen enthaltenen Kriterien, die letztlich wiederum auf dem internationalen Code der IMO von 2008 über Intakstabilität beruhen. Die Forderung nach einem Kollisionsschott ergibt sich aus dem internationalen Freibordübereinkommen (ICLL). Allerdings sind die dort vorgeschriebenen Grenzwerte für Schiffe mit einer Länge von mehr als 24 Meter vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass die vorgeschriebenen Grenzwerte für Schiffe mit einer Länge von weniger als 24 Meter nicht praktikabel sind. Grundsätzlich sollen alle Kleinfahrzeuge über ein Kollisionsschott verfügen. Die Konkretisierung erfolgt erst ab 15 Meter in der Regel 4.2. Bei einem Boot von 3,60 Meter Länge macht eine vorgeschriebene Unterteilung dagegen keinen Sinn, weswegen die Formulierung „nach den anerkannten Regeln der Technik“ in der Regel 4.1 aufgenommen wird. Für Schiffe mit einer Rumpflänge über 15 Meter werden in Regel 4.2 die Grenzwerte des britischen MCA Code herangezogen. Der MCA Code ist ein nationaler Standard für Schiffe mit einer Länge unter 24 Meter, die kommerziell genutzt werden und bis 12 Fahrgäste befördern. Er wird auch von vielen anderen Staaten verwendet. Die für die Regel 4.2 maßgebliche Bestimmung des Begriffs „Rumpflänge“ findet sich in der neuen Regel 2.1.30 in Kapitel 1.

Regel 5.1 stellt für alle Kleinfahrzeuge den allgemeinen Grundsatz zum Freibord auf. Teil 7 der Anlage 1a SchSV wird dadurch auf Kleinfahrzeuge nicht mehr angewandt. Denn Teil 7 spiegelt das Internationale Freibord-Übereinkommen wieder, das zu hohe Anforderungen an Kleinfahrzeuge stellt und deshalb auch international nicht auf diese angewendet wird. Die technischen Sicherheitsstandards zum Freibord sind von einschlägigen Industriestandards und Klassifikationsregeln abgedeckt, weshalb über Regel 5.2 wieder auf diese abzustellen ist. Zusätzlich werden diese im Folgenden ergänzt, wo dies mit Blick auf Einsatzzwecke und -gebiete von Kleinfahrzeugen notwendig erscheint. Die neue Regel 5.3 schreibt etwa metallische Seeventile und Außenhautdurchführungen vor im Fall des Konformitätsnachweises nach der Richtlinie 2013/53/EU (Regel 2.1 Buchstabe b). Die Richtlinie selbst lässt hier mehrere ISO-Normen zu, doch zur Vermeidung von Leckschlagen soll die ISO-Norm mit den höheren Anforderungen angewendet werden. Je nach Fahrtgebiet und Einsatzart reichen diese Anforderungen aber nicht aus, weshalb der BG Verkehr möglich sein soll, Auflagen und Bedingungen zu stellen. Grund für die strengeren Anforderungen ist, dass bei Verwendung von Kunststoff das Risiko von Wassereinbrüchen aufgrund von

Materialermüdung zu hoch erscheint. Kugelhähne, die im eingebauten Zustand nicht überprüfbar sind, dürfen nicht älter als 5 Jahre sein, damit auch ohne regelmäßige Besichtigung ein Verschleiß hier ausgeschlossen werden kann. Bei einem Abstellen auf Klassifikationsregeln nach Regel 2.1 Buchstabe a genügen diese, da sie nach Verwendungszwecken differenzieren.

Mit der neuen Regel 5.4 werden Mindestsüllhöhe und Widerstandsfestigkeit von Bullaugen und Fenstern vorgegeben. Die hier vorgeschriebene Höhe ist kleiner als die im internationalen Freibordübereinkommen, dort sind aber Schiffe erst ab einer Länge von 24 Metern Regelungsgegenstand. Der vorliegend gewählte Wert berücksichtigt dies und entspricht dazu der Vorgabe im niederländischen Recht.

Regel 5.5 adressiert das Risiko von Luken aus Plexiglas. Das Eindringen von nicht unerheblichen Wassermengen muss hier verhindert werden. Erheblich ist dabei ein Wassereintritt, wenn er die Stabilität des Schiffs gefährdet.

Regel 6 behandelt den Brandschutz für alle Kleinfahrzeuge. Aufgrund der Vielfältigkeit der Anforderungen im Brandschutz lässt sich ein allgemeiner Grundsatz nicht formulieren. Die verschiedenen Elemente des Brandschutzes werden daher einzeln geregelt. Die allgemeinen Regelungen zum Brandschutz auf Frachtschiffen in Kapitel 2 sind zu weitreichend und daher nicht zweckmäßig für Fahrzeuge in der Größe von Kleinfahrzeugen, insbesondere im Hinblick auf die Industriestandards und Klassifikationsregeln. Deshalb erfolgt hier in Kapitel 3 Regel 6 eine Aufzählung der Abweichungen von Kapitel 2 Regel 3. Zudem werden die sehr unterschiedlichen Brandschutzvorschriften der Industriestandards und Klasseregelungen vereinheitlicht.

Die Brandschutzvorschriften in Regel 6.1 und 6.2 entsprechen im Wesentlichen den bestehenden Regelungen der alten Regeln 2.1, 2.2 und 2.3. Statt hier im Einzelnen weitere Vorgaben zu machen – etwa zur lichten Weite des Notausstiegs –, wird nun auf die beiden alternativen Optionen von Regel 2.1 verwiesen, sodass für die in Regel 6.1 und 6.2 geregelte Materie – Notausstieg und Lüfter – die einschlägigen Klassifikationsregeln heranzuziehen sind oder die entsprechenden Anforderungen des Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU nebst den dazugehörigen harmonisierten Normen.

Bei der Regel 6.3 handelt es sich um Klarstellung zu Flüssiggasanlagen mit dem Inhalt der Regel 3.10 in Kapitel 2, die wegen Regel 3.2 in Kapitel 1 auch für Kleinfahrzeuge gilt. Flüssiggasanlagen werden normalerweise nicht an Bord von Frachtschiffen verwendet, weshalb für sie kein internationaler Standard existiert. Sie kommen jedoch auf Kleinfahrzeugen, insbesondere ehemaligen Sportbooten, vor. Für den Sicherheitsstandard beim Betrieb und die Prüfanforderungen ist abzustellen auf die technischen Regeln des Arbeitsblatt G 608 des Deutschen Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW), wie es auch für Sportboote in der Sportbootverordnung vorgesehen ist. Dies hat sich in der Praxis bewährt. Die Installation von Gasanlagen auf Wasserfahrzeugen und ihre erstmalige Prüfung vor Inbetriebnahme ist dagegen durch die Norm DIN EN ISO 10239 "Kleine Wasserfahrzeuge – Flüssiggasanlagen (LPG)" geregelt. Die wiederkehrende Kontrolle erfolgt nach den Regeln im Arbeitsblatt G608 der DVGW durch einen zertifizierten Sachverständigen. Diese Regeln sehen ebenfalls einen Überprüfungszyklus von 2 Jahren vor. Die Anlagen werden vom Hersteller bei Auslieferung entsprechend gekennzeichnet.

Regel 6.4 verlangt Notstoppeinrichtungen bei Öl-Heizungsanlagen, Maschinenraumlüfter und Brennstoff-Förderpumpen außerhalb der Räume, in denen sich diese Anlagen befinden. Diese sind zur Schiffssicherheit notwendig und bereits Standard bei nach der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge (VkB1. 1997 S. 572).

Die neue Regel 6.5 verbietet den Einsatz von Benzin zu anderen Zwecken als den Betrieb von Außenbordmotoren. Grund hierfür ist die vergleichsweise höhere Brandgefährlichkeit dieses Stoffes: Benzin ist viel flüchtiger als Diesel und hat einen erheblich niedrigeren Flammpunkt. Auch der zündfähige Bereich, also das Spektrum der Konzentration verdampften Benzins in der Luft, ist deutlich größer als bei Diesel oder Autogas (LPG). Andere Einsatzzwecke, etwa für Kochgeräte, die zum Teil offene Flammen erzeugen, sind deswegen zu gefährlich.

Regel 6.6 ordnet an, dass Kraftstoffleitungen aus Metall gefertigt sein müssen, wo immer dies schiffbaulich möglich ist (direkt am Motor wird dies wegen den Vibrationen wohl nicht der Fall sein können). Bei Metallfertigungen ist die Gefahr von Bruch und Undichte nämlich wesentlich geringer. Des Weiteren vermindert die Regel die Brandgefahr an Bord.

Die Regelung zur Isolierung des Maschinenraums in Regel 6.7 entspricht der bisherigen Regel 2.9, wobei hinsichtlich des Materials wieder auf die beiden alternativen Optionen der Regel 2.1 verwiesen wird, sodass hierzu die einschlägigen Klassifikationsregeln oder die entsprechenden Anforderungen des Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU nebst den dazugehörigen harmonisierten Normen heranzuziehen sind. Dort wird das Isoliermaterial angepasst an die verschiedenen Wandmaterialien festgelegt. Einen Verweis auf die Regel 2.1 mit ihren beiden alternativen Optionen zum geltenden Sicherheitsstandard macht auch die Regel 6.8 für die Entflammbarkeit von Einrichtungsmaterialien.

Die in Regel 6.9 vorgegebene Maximallänge von Feuerlöschschläuchen ist im Vergleich zur bisherigen Vorgabe in der alten Regel 2.17 um jeweils 5 Meter verringert und entspricht damit der bereits nach Regel 3.3 des Kapitel 2 geltenden Vorgabe, was aus Gründen der Klarstellung hier noch einmal festgelegt wird. Längere Schläuche sind bei der geringen Größe von Kleinfahrzeugen eher hinderlich, insbesondere angesichts ihrer neuen Minimalgröße (3,60 Meter statt 8). Hinsichtlich der Schlauchanzahl ist die Regel 3.3 des Kapitel 2 (Frachtschiffe) mit ihrer Vorgabe von 3 Feuerlöschschläuchen bei kleineren Fahrzeugen nicht geeignet, daher trifft Satz 2 eine eigene Regelung.

Regel 6.10 übernimmt unverändert die Regelung der bisherigen Regel 2.18 und stellt weiterhin klar, dass eine persönliche Brandschutzausrüstung – etwa Helm, Stiefel, Anzug und Atemschutzgerät – nicht mitgeführt zu werden braucht. Bei der geringen Größe von Kleinfahrzeugen brächte diese Ausrüstung keinen Sicherheitsgewinn, auch mit Blick auf ihre geringe Besatzungsstärke, denn die Mindeststärke eines Brandabwehrtrupps beträgt 2 Personen. Daher besteht diese Ausnahme bereits allgemein für Frachtschiffe unter 300 BRZ nach Regel 3.6 in Kapitel 2 von Teil 6 der Anlage 1a SchSV. Hier nimmt Regel 6.10 also eine bloße Klarstellung spezifisch für Kleinfahrzeuge vor.

Die schließlich in der Tabelle von Regel 6.11 gemachten Vorgaben für Feuerlöscher -und Feuerlöscheinrichtungen sind an den neuesten technischen Stand und die Erfahrungen aus der Praxis angepasst. Die Mitführung von geeigneten Brandbekämpfungsmitteln ist insbesondere vor dem Hintergrund angezeigt, dass Kleinfahrzeuge nach Regel 7.2 auch mit Benzinmotoren als Außenbordmotoren ausgestattet sein können. Für solche Motoren wird üblicherweise eine gewisse Reserve an Treibstoff an Bord vorgehalten. Bei Benzin handelt es sich um ein Gefahrgut der Klasse 3 ADR, das also leicht entzündlich ist. Die vorgeschriebene Anzahl der Feuerlöscher orientiert sich an der Größe des Kleinfahrzeugs. Die Ausstattung des Maschinenraums ist von der kW-Zahl der dort installierten Leistung abhängig, wobei diese der EN ISO 9094:2017 (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz) entspricht. Bei einem Maschinenraum mit installierter Leistung von mehr als 120 kW kann statt 2 CO₂-Feuerlöschern mit 5 kg alternativ auch eine Feuerlöschanlage vorhanden sein.

Die neue Regel 6.12 macht für Kleinfahrzeuge mit elektrischem Antriebssystem zur Vorgabe, dass es über eine für das spezifische Batteriesystem geeignete

Löschmöglichkeit verfügt. Die Geeignetheit der Löschmöglichkeit ist dabei abhängig vom Batterietyp und der Batteriegröße.

Regel 7 behandelt die maschinenbaulichen Einrichtungen, was bislang in der alten Regel 7.2 geschah. Anders als dort wird für die in der neuen Regel 7.1 genannten Einrichtungen aber über einen Verweis auf die Regel 2.1 mit ihren beiden alternativen Optionen zum geltenden Sicherheitsstandard auf einschlägige Klassifikationsregeln abgestellt oder auf die entsprechenden Anforderungen des Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU nebst den dazugehörigen harmonisierten Normen.

Die Vorgabe der Motorenart „Diesel“ für den Hauptantriebsmotor in der Regel 7.2 übernimmt unverändert die alte Regel 7.2.1.1 und ergänzt sie nun um die Möglichkeit von Elektromotoren als Hauptantrieb. Der Ausschluss von Benzinmotoren geschieht aufgrund der höheren Explosivität von Benzin und der im gewerbsmäßigen Betrieb intensiveren Nutzung. Sie entspricht zudem dem internationalen Schiffssicherheitsstandard: So verbietet das SOLAS-Übereinkommen ölbasierte Kraftstoffe mit einem Flammpunkt < 60 °C, wozu eben Benzin gehört.

Ebenfalls unverändert übernommen aus der bisherigen Regel 7.2.1.2 ist das obligatorische Typenschild des Hauptantriebsmotors mit seinen Angaben in der neuen Regel 7.3. Die Kennzeichnung entspricht der für Motoren am Markt üblichen und ist für Kontrollen notwendig.

Eine neue Regel 7.4 schreibt für verbaute Akkumulatoren vor, dass diese wartungsfrei sein müssen. Andere könnten ausgasen, was bei mangelnder Belüftung am Einbauort gefährlich wäre.

Die neue Regel 7.5 ergänzt den in der Regel 7.1 Buchstabe b festgelegten technischen Sicherheitsstandard für Lenzpumpen um eine Vorgabe für ihre Anzahl und Kapazität. Sie ist dabei an die Größe der Schiffe angepasst. So ist bei Kleinfahrzeugen mit einer Größe von unter 8 Metern nur eine Handlenzpumpe erforderlich anstatt zwei. Dies entspricht der alten Regel 7.2.2.3 bezogen auf Kleinfahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl unter 10. Die Vorgaben für das Mindestfördervolumen der Pumpen sind ebenfalls der alten Regel 7.2.2.3 entnommen, sowie der alten Regel 7.2.2.6. Sie werden nun nach der Schiffslänge abgestuft statt wie bisher nach der Bruttoreaumzahl. Damit werden diese Vorgaben an den schon in Kapitel 1 vorgenommenen Wechsel des Bemessungsmaßstabes angepasst, der wiederum für Kleinfahrzeuge international gebräuchlich ist (siehe (1)). Des Weiteren ist zusätzlich Regel 9.8 hinsichtlich Schlagpützen und Leckbekämpfungsmaterial zu beachten.

Die neue Regel 7.6 adressiert Notsteuermöglichkeit und Hilfsrudieranlage. Sie ist an die Regelung für Traditionsschiffe angelehnt (Regel 11 in Kapitel 2 von Teil 3 der Anlage 1a SchSV) und unterscheidet zwischen kraftbetriebenen Ruderanlagen. Die Redundanz ist erforderlich wegen des höheren Ausfallrisikos in der gewerbsmäßigen Verwendung.

Die Tabelle in der neuen Regel 8.1 listet die mitzuführenden Rettungsmittel auf. Denn die internationalen Standards schreiben für Kleinfahrzeuge Rettungsmittel nicht vor. Daher werden die allgemein geltenden Standards aus Kapitel 2 an die Größe von Kleinfahrzeugen angepasst. Die dabei vorgenommene Abstufung ist dem unterschiedlichen Einsatzradius der Kleinfahrzeuge angeglichen. Beibehalten wird die Anforderungen aus der alten Regel 3.3, Rettungswesten für jede an Bord befindliche Person und Arbeitssicherheitswesten für jedes Besatzungsmitglied mitzuführen. Wie schon nach der alten Regel 3.1 sind Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen mitzuführen, ausgenommen Fahrzeuge mit einer Länge von unter 6 Meter. Diese längenbezogene Ausnahme gilt auch für die bislang in Regel 3.3 geregelte Pflicht, für jedes Besatzungsmitglied einen Eintauchanzug vorzuhalten. Beide Ausnahmen sind der Erweiterung des

Anwendungsbereichs dieser Anforderungen geschuldet, die bislang nur für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von mindestens 8 Meter galten. Grund für die Erweiterung ist die Sicherheitsempfehlung der BSU (s.o.). Gleichzeitig berücksichtigen die Ausnahmen die beschränkten Unterbringungsmöglichkeiten für Ausrüstungsgegenstände an Bord von Schiffen mit einer Länge kleiner als 6 Meter. Die Anzahl und die Art der von allen Kleinfahrzeugen mitzuführenden Rettungsringe ist der alten Regel 3.5 entnommen, wobei für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von unter 6 Metern eine weitere Reduzierung angezeigt ist, um ihrer geringen Größe gerecht zu werden.

Die Neuregelung in Regel 8.1 enthält zum ersten Mal die Pflicht für alle Kleinfahrzeuge, Mittel für optische Notsignale mitzuführen. Ihre Art und Anzahl richtet sich wieder nach ihrer Größe: Für Kleinfahrzeuge aller Schiffslängen werden Fallschirmsignale verlangt. Der internationale Standard in der Seefahrt beträgt 12 Stück (Regel 6 Nummer 3 Kapitel III SOLAS) und ist Ausgangspunkt für die Festlegung der mitzuführenden Menge bei Kleinfahrzeugen mit einer Schiffslänge von mindestens 12 Meter. Bei geringerer Länge reduziert sich die Anzahl, dort kommen aber ergänzend Handfackeln und Rauchtöpfe hinzu. Das bedingt sich aus den Einsatzmöglichkeiten dieser Fahrzeuge.

Regel 8.2 stellt Anforderungen an die Lagerung der Rettungsflöße. Die von Regel 3.7 des Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU hierzu gemachten Vorgaben reichen hierzu nicht aus, da beispielsweise Katamarane teilweise mit Rettungsinseln unter dem achteren Querbalken knapp über der Wasserlinie vorgefunden werden. Neben der leichten Zugänglichkeit muss auch eine leichte Öffnung und Aussetzbarkeit gewährleistet sein.

Die neue Regel 8.3 gilt für Sportausbildungsfahrzeuge, die wegen Artikel 2 Absatz 2 Nummer 5 nun der SchSV unterfallen. Eine Regelung zu persönlichen Auftriebsmitteln fand sich schon in der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52a SchSV vom 25. August 1997. Die in Bezug genommene DIN-Norm wird hier jedoch konkretisiert und aktualisiert.

Regel 8.4 übernimmt die Vorschrift über die Leiter aus der alten Regel 3.6. und ergänzt sie um die Vorgabe, dass die Leiter für eine im Wasser befindliche Person ohne fremde Hilfe zugänglich sein muss bzw. von ihr ohne fremde Hilfe entfaltbar sein muss. Diese Ergänzung entspricht der Regel 2.3 im Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU und ist insbesondere notwendig für den Fall des Klassennachweises.

Regel 8.5 ist an Regel 17-1 in Kapitel III des Anhangs des SOLAS-Übereinkommens angelehnt und entspricht dem Beschluss des Schiffssicherheitsausschusses der IMO, dass es in einer Notsituation, in der Tätigkeiten zur Bergung von Menschen aus dem Wasser erforderlich sind, vorteilhaft ist, dass Schiffe, auf die sich Kapitel III des Übereinkommens nicht bezieht, trotzdem Pläne und Verfahren zur Bergung von Personen aus dem Wasser an Bord haben (Entschließung MSC.346(91), VkB1. 2014 S. 625).

Regel 8.6 verlangt, dass die von Kleinfahrzeugen mitzuführenden Rettungsmittel nach der Richtlinie 2014/90/EU zugelassen sind. Damit wird auf einen hohen Sicherheitsstandard in der Ausrüstung abgestellt, wie er in der Berufsschiffahrt gilt und allgemein für Frachtschiffe (Regel 1.5 Kapitel 2 Teil 6 Anlage 1a SchSV). Wegen der von Kapitel 2 abweichenden Anforderungen für Kleinfahrzeuge im Bereich Ausrüstung und insbesondere Rettungsmittel erfolgt hier ergänzend zur Regel 3.2 in Kapitel 1 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV eine Klarstellung.

Regel 9 umfasst die Vorschriften über die sonstige Ausrüstung. 9.1 regelt die Funkausrüstung für alle Kleinfahrzeuge. Dabei handelt es sich um die international vorgeschriebene Ausrüstung, die bei Fahrzeugen geringer Größe national angeordnet werden muss, um die notwendige Kommunikation weltweit sicherzustellen. Die technischen Vorgaben zur Funkausrüstung von Kleinfahrzeugen entsprechen daher auch denjenigen in den anderen Teilen der SchSV. Über Regel 9.1 sind etwa die in Kapitel IV

SOLAS vorgesehenen Satelliten-Notfunkbaken (EPIRB) für Kleinfahrzeuge vorgeschrieben, um bei Notfällen die Lokalisierbarkeit des Fahrzeugs über Satellit sicherzustellen. Regel 9.1.2 schränkt die Pflicht zur Ausrüstung mit einem NAVTEX-Empfänger wegen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ein. Aus demselben Grund soll es nach Regel 9.1.3 Buchstabe a Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 6 Metern möglich sein, ein tragbares UKW-Sprechfunkgerät zu benutzen statt einer fest installierten Funkanlage. Dies berücksichtigt die räumlichen Grenzen der Ausrüstungsmöglichkeit bei Fahrzeugen dieser geringen Größe. Regel 9.1.3 Buchstabe b konkretisiert die Ausrüstung mit EPIRB für diese Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 6 m.

Regel 9.1.4 übernimmt für Sportausbildungsfahrzeuge die bisherige Anforderung aus der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52a SchSV 1997 (Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge) vom 25. August 1997 (VkB1. S. 572). Auch Regel 9.1.5 stammt aus der Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge und wird übernommen für alle Segelfahrzeuge, die Kapitel 3 unterfallen.

Neu ist mit Regel 9.2 der klarstellende Verweis auf die in der Seeschifffahrt allgemein anzuwendenden internationalen Kollisionsverhütungsregeln hinsichtlich Positionslaternen und Schallsignalanlage. Zu beachten gilt also in diesem Zusammenhang die Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 13. Juni 1977 (BGBl. I S. 813), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258) geändert worden ist.

Regel 9.3 führt für alle Kleinfahrzeuge erstmals die Pflicht zur Ausrüstung mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS) ein. AIS ist gerade bei gewerbsmäßig eingesetzten Schiffen heutzutage der normale Ausrüstungsstandard, um für die Verkehrszentralen sowie für andere Schiffe gut erkennbar zu sein. Neben diesem nicht zu unterschätzenden Beitrag für die Sicherheit des Schiffsverkehrs stärkt die Ausstattungspflicht mit AIS zudem die Geschwindigkeitsüberwachung in sensiblen Seegebieten und Nationalparks erheblich. Die niedersächsische Schiffsverkehrsverwaltung beobachtet im Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ regelmäßige Missachtungen der nach der dortigen Befahrensverordnung geltenden Höchstgeschwindigkeiten – gerade durch Kleinfahrzeuge in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung im Inselverkehr. Nach wasserschutzpolizeilichen Feststellungen wurden durch diese Kleinfahrzeuge vielfach Geschwindigkeiten von über 25 Knoten gefahren bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Nationalparks von 16 Knoten – in Vogel- und Robbenschutzgebieten von gar nur 8 Knoten. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen ist für die Schutzbelange des Nationalparks von essentieller Bedeutung: Sie wirken dem Kollisionsrisiko mit Meeressäugern, Ausweichreaktionen von Tieren sowie Schadstoff- und Schallemissionen entgegen. Aufgrund der geringen Größe der Fahrzeuge wird auch AIS der Klasse B zugelassen. Für Fahrzeuge, die in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung eingesetzt werden, ist jedoch AIS der Klasse A vorgeschrieben wegen der höheren Sendeleistung/Frequenz. Ebenfalls zum weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem im Rahmen von SOLAS (Global Maritime Distress and Safety System – kurz GMDSS) gehören Search-and-Rescue-Radar-Transponder (SART), weshalb auch diese von allen Kleinfahrzeugen mitzuführen sind, sodass sie bei Seenotfällen von den Rettungskräften schneller gefunden werden können. Die Ausrüstung mit einem GPS-Empfänger dient schließlich der notwendigen Positionsbestimmung. Die Mitführungspflichten aus Regel 9.3 berücksichtigen die Erkenntnisse der BSU zum Unfallhergang bei der Kenterung des Vermessungsboots GEO PROFILER (Untersuchungsbericht 258/18): Nach Ausfall der Bordelektronik durch eindringendes Wasser konnte kein Notruf mehr abgesetzt werden und die Besatzung trieb ohne Alarmierung der Rettungskräfte stundenlang schwimmend

in der nächtlichen See. Als die Suche eingeleitet wurde, halfen Zeitpunkt und Position des letzten AIS-Signals, die Vermissten zu finden.

Mit ihrem Verweis auf die Anforderungen des Abschnitt C.I.4 der Anlage 1 schreibt Regel 9.4 für die Navigationsausrüstung aller Kleinfahrzeuge den internationalen Sicherheitsstandard für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 BRZ vor. Der Verweis dient der Konkretisierung derjenigen Vorschriften aus Kapitel V SOLAS, die ohnehin über Regel 1.1, Kapitel 2 und Regel 3.2, Kapitel 1 neue Fassung des Teil 6 von Anlage 1a SchSV anzuwendenden sind. Für die Angemessenheit der Regelung wird die in Abschnitt C.I.4 vorgenommene Differenzierung nach Größe und Typ des Schiffes beibehalten, jedoch im Bemessungsmaßstab angepasst. So gelten nach Regel 9.4 Buchstabe a die Anforderungen aus Abschnitt C.I.4. Nummer 1.1 und Nummer 3 der Anlage 1 SchSV für alle Kleinfahrzeuge mit einer Länge von 15 Metern und mehr. Für Kleinfahrzeuge mit einer Länge kleiner als 15 Meter schreibt Regel 9.4 Buchstabe b die für Sportboote geltenden Anforderungen an die Navigationsausrüstung vor. Bei Schiffen unter 6 Metern kann die Einhaltung dieser Standards im Einzelfall schwierig sein; die beengten Verhältnisse setzen der Ausrüstungspflicht hier Grenzen. Darum sind nach Maßgabe der Regel 9.4 Buchstabe c Abweichungen möglich.

Die neue Regel 9.5 zur Sicherheitsausrüstung speziell für Segelfahrzeuge ist der bewährten Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge vom 25. August 1997 (VkBf. S. 572) entnommen. Dies gilt auch für die neue Regel 9.6. Regel 9.7 ergänzt die Regel zu Lenzpumpen in Regel 7.5 und stammt ebenfalls aus der Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge. Die in der neuen Regel 9.8 vorgesehene Sicherheitseinweisung wird über ihre ursprüngliche Regelung in der Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge hinaus nun auch auf Fahrgäste erstreckt.

Regel 10 umfasst die Fahrtbereiche und Fahrtbeschränkungen von Kleinfahrzeugen. Die Möglichkeit einer örtlichen Begrenzung des Fahrtbereiches mit einer Wetterklausel durch die Berufsgenossenschaft in Regel 10.1 gab es schon nach Satz 1 der alten Regel 5. Die Festlegung des Fahrtbereichs hat dabei die Regeln 10.2 und 10.3 zu berücksichtigen, abhängig von der gewählten Art des Nachweises über die Erfüllung der Sicherheitsanforderungen (Regel 2.1): Durch einschlägige Klassifikationsregeln (Regel 10.2) oder harmonisierte Normen im Sinne der Richtlinie 2013/53/EU (Regel 10.3). Beim Abstellen auf Klassifikationsregeln darf die bescheinigte Auslegung nicht überschritten werden. Beim Abstellen auf die EU-Konformitätsbewertung ist nach Regel 10.3 der Fahrtbereich nach Bauart und Bauweise differenziert zu begrenzen. Dies entspricht den Kategorien der Industriestandards, die auch in den Klasseregelungen verwendet werden. Die dort enthaltenen Sicherheitsstandards setzen die dargestellten Beschränkungen voraus. Die in der Tabelle angegebenen Entfernungen in Seemeilen beziehen sich auf einen Abstand von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser. Die Festlegung der zulässigen Entfernungen geschieht nun abhängig von der Entwurfskategorie, welche die Auslegung des Schiffes bezüglich maximale Wellenhöhe und Windstärke beschreibt, und von der Bauweise „offen“, „gedeckt“ und „teilgedeckt“, was auf das Vorhandensein eines wasserdichten Wetterdecks abstellt und damit auf die Möglichkeit, dass überkommendes Wasser in die Bilge gelangen kann und so die Stabilität des Fahrzeugs reduziert (Kentergefahr). Offene Fahrzeuge, bei denen Wasser ungehindert eindringen kann, und die in der anspruchlosesten Entwurfskategorie C gebaut sind, haben mit einem Fahrtbereich von 5 Seemeilen den geringsten Fahrtbereich. Demgegenüber werden teilgedeckten Fahrzeugen größere Entfernungen erlaubt und diese noch deutlich übertroffen vom Fahrtbereich der gedeckten. Letzte verfügen nämlich über eine wasserdichte Unterteilung. Bei vollständig und teilgedeckten Fahrzeugen wird – bei Einhaltung des Verschlusszustandes – das Eindringen von Wasser in die Bilge vollständig oder in Teilbereichen verhindert. Weiterhin wird für den zulässigen Fahrtbereich bei beiden Schiffsarten noch zwischen der Entwurfskategorie abgestuft. Diese differenzierende Betrachtung schafft eine abgewogene und damit verhältnismäßige Regelung.

Für Kleinfahrzeuge in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung sieht Regel 10.2 eine Fahrtbereichsgrenze von 6 Seemeilen für Fahrzeuge mit einer Länge bis zu 8 Metern vor. Gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung auf offener See, also jenseits der Inselverkehre, ist mit solch kleinen Kleinfahrzeugen nicht sicher durchführbar. Die dort regelmäßig auftretende raue Seeumgebung mit höherem Wellengang und höheren Windstärken stellen für Passagiere auf entsprechend kleinen Schiffen große Gefahren für ihr Wohlbefinden dar sowie für Leben und Gesundheit. Dies entspricht der Entfernung der ostfriesischen Inseln von der Festlandküste. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 8 Metern und mehr ist ein Fahrtbereich von maximal 20 Seemeilen in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung zulässig. Dies entspricht der bisherigen Praxis etwa bei Sportausbildungsfahrzeugen.

Nach Regel 10.4 legt die Berufsgenossenschaft die höchstzulässige Anzahl der Personen an Bord fest. Denn der Zustand des Fahrzeuges und die vorhandenen Gegebenheiten an Bord können Einschränkungen in der Personenanzahl erfordern. Im Rahmen der Besichtigung wird dies daher geprüft.

Regel 10.5 enthält für Kleinfahrzeuge mit gewerbsmäßiger Fahrgastbeförderung Fahrverbote. Regel 10.5 Buchstabe a adressiert den entscheidenden Risikofaktor von Fahrten im Winter: Eis. Denn für Eisfahrten sind die eingesetzten Schiffe nicht ausgelegt – schon allein mit Blick auf die Festigkeit ihres Schiffskörpers. Um aber gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung durch Kleinfahrzeuge nicht auf die Sommermonate (April bis Oktober) beschränken zu müssen, knüpft das Fahrverbot an die konkrete und zu erwartende Eissituation an. Maßgeblich sind die Eisberichte und Eiskarten des BSH, wie sich aus Regel 10.8 ergibt. Sobald das BSH Eisbildung für den Fahrtbereich vorhersagt, soll eine solche Fahrt ausgeschlossen sein. Regel 10.5 Buchstabe b und c verbieten eine Fahrt zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung ab Windstärke 6 Beaufort aufländig bzw. bei stürmischen Winden (8 Beaufort). Schon bei Windstärke 6 aufländig beginnt die Bildung großer Wellen von 2,5 bis 4 Meter Höhe, bei denen die Kämme brechen und Gischt auftritt. Bei 7 Beaufort türmt sich bereits die See und es werden Wellenhöhen von bis zu 6 Metern erreicht. Aufgrund dieser gefährlichen Wetterbedingungen ist auch für Fahrzeuge der Entwurfskategorie A der Einsatz in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung zu beschränken. Das Fahrverbot ab Windstärke 6 Beaufort aufländig entspricht schließlich der Regelung für Bäderbote und Sportanglerfahrzeuge (Regel 6.4 von Teil 1 der Anlage 1a SchSV). Ebenso übernommen wird für Kleinfahrzeuge in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung das Fahrverbot bei Nebel in Regel 10.5 Buchstabe d, wobei nun der Grund für die Sichtminderung irrelevant sein soll und nach Regel 10.6 eine Fahrt auch bei einer Sichtweite von weniger als 500 Metern durchgeführt werden darf, wenn ein Radargerät eingesetzt wird. Denn das Radar stellt die Sichtfähigkeit des Fahrzeuges her, sodass sich Kollisionen auch bei schlechter Sicht vermeiden lassen, die ansonsten bei Sichtweiten von weniger als 500 Metern zu befürchten wären. Eine Ungleichbehandlung mit Bäderbooten, die nach Regel 6.4 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb in Teil 1 der Anlage 1a der SchSV mit Radar nur bei einer Sichtweite ab 500 Metern die Fahrt antreten dürfen, ist gerechtfertigt: Alter und Tiefgang dieser Fahrzeuge sowie die mögliche Fahrgastzahl von 50 Personen (mehr Gewicht und mehr Tiefgang) stellen ein wesentlich höheres Gefahrenpotential dar, wohingegen Kleinfahrzeuge zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung einen sehr geringen Tiefgang haben und damit einen breiteren Fahrkorridor mit geringerem Risiko von Kollisionen nutzen, wobei die Anzahl der zu befördernden Personen auf 12 beschränkt ist. Eine Ausrüstungspflicht für Kleinfahrzeuge mit einem Radar ist dagegen nicht vorgesehen, denn dies wäre unverhältnismäßig und entspräche auch nicht dem internationalen Standard, der dies nur für Fahrgastschiffe (mit mehr als 12 Fahrgästen) und Frachtschiffe ab 300 BRZ vorsieht (Regel 19.2.3 Kapitel V SOLAS). Aus technischer Sicht ist nämlich ein Radar erst ab einer gewissen Schiffshöhe sinnvoll, um überhaupt über den Horizont schauen zu können. Wegen der vorgehend genannten Gründe ist jedoch im Falle der freiwilligen Ausrüstung mit einem entsprechenden Gerät eine

Ausnahme vom Verbot der Fahrt mit erheblich beschränkter Sicht aus Gründen der Verhältnismäßigkeit angezeigt.

Regel 10.7 ist eine notwendige Ergänzung der Beschränkung des Einsatzes bei bestimmten Wetterlagen durch die Regeln 10.1 und 10.5, wenn die Fahrt schon angetreten wurde. Sie gilt für alle Kleinfahrzeuge. Der Regelungsinhalt ist identisch mit dem der Regel 6.5 in Teil 1 der Anlage 1a SchSV für Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge. Die Regelung stellt wie Regel 10.5 auf die Gefahren des Starkwinds ab – allerdings handelt es sich um ein völlig anderes Witterungsverhältnis: Mit größer werdendem Landabstand und Windstärke nimmt die Wellenhöhe und die Belastung auf die Fahrzeuge immer weiter zu. Darum ist eine unterschiedliche Rechtsfolge aus Gründen der Verhältnismäßigkeit vorgesehen: Bei auflandigem Starkwind gefährden hohe Wellen das Schiff, weswegen nach Regel 10.5 Buchstabe c ein Fahrverbot erforderlich ist. Bei ablandigem Starkwind droht das Schiff ab- und herauszutreiben auf offene See mit gefährlicher Wellenhöhe, dem mit einer Fahrtbeschränkung auf die windgeschützte Küste begegnet werden kann.

Regel 10.8 stellt klar, welche Wettervorhersagen maßgeblich sind bei der Bestimmung der Wetterlagen, die zu Fahrtbeschränkungen nach den Regeln 10.1, 10.4 und 10.6 führen.

Die Erteilung von abweichenden Regelungen und Ausnahmen von den Anforderungen des Kapitel 3 durch die Berufsgenossenschaft richtet sich nach Regel 11. Abzustellen ist dabei auf einen gleichwertigen Sicherheitsstandard. Es wurde der Wortlaut der alten Regel 6 unverändert übernommen.

Regel 12.1 enthält eine Übergangsregelung für Kleinfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 8 Metern, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Änderungsverordnung bereits in Betrieb genommen wurden. Diese Schiffe benötigen nach geltender Rechtslage kein Sicherheitszeugnis. Das Inkrafttreten der Änderungsverordnung bedeutet aber für diese Fahrzeuge, dass sie erstmalig dem Anwendungsbereich von Kapitel 3 mit seinen schiffsbezogenen Sicherheitsstandards unterfallen, einschließlich der Besichtigungs- und Zeugnispflicht nach Regel 4 und der Pflicht nach § 9 Absatz 4 SchSV, das Schiff zur Besichtigung dem BSH und der DS vorzuführen. Dies hätte zur Folge, dass mit dem Tag des Inkrafttretens diesen Kleinfahrzeugen die Festhaltung nach § 11 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 3 SchSV droht und die Fahrt ohne Mitführung eines gültigen Sicherheitszeugnisses als Ordnungswidrigkeit sanktioniert wird gemäß § 14 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d und Nummer 2 Buchstabe m SchSV. Das Inkrafttreten der Änderungsverordnung würde daher praktisch zu einem Fahrverbot für Kleinfahrzeuge unter 8 Meter führen. Um die damit verbundenen negativen erwerbswirtschaftlichen Konsequenzen für die Betreiber von Kleinfahrzeugen unter 8 Meter zu reduzieren, soll ihnen für eine Übergangszeit ermöglicht werden, ihre Berufsausübung fortzusetzen. Die Begrenzung der Übergangszeit einmalig auf 18 volle Kalendermonate (zuzüglich ggf. Rest des Verkündungsmonats) berücksichtigt dabei aber auch die Gefahren, welche von Schiffen ausgehen können, die die neueingeführten Anforderungen nicht erfüllen. Wegen der besonderen Gefahrenlage in der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung beträgt dagegen die Übergangszeit für die dort eingesetzten Fahrzeuge nur bis zu 6 volle Kalendermonate. Droht wegen Verstoß gegen den schiffsbezogenen Sicherheitsstandard unmittelbare Gefahr, d.h. wird ein schädigendes Ereignis mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in allernächster Zeit eintreten, so kann auch während der Übergangszeit ein Fahrverbot nach § 11 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 SchSV erfolgen. Außerdem sind die Regeln 10.5, 10.6, 10.7 und 10.8 zu beachten mit ihren Beschränkungen des Fahrtbereichs wegen den aus Wellenhöhe, Wind- und Wetterlage resultierenden Gefahren. Gerade das Fahren trotz Starkwind oder Eis wurde vereinzelt von der Schiffsverkehrsverwaltung beobachtet und bot Anlass für die vorliegende Neuregelung von Kapitel 3.

Regel 12.2 sieht ferner eine Übergangsregelung für Kleinfahrzeuge vor, die bis zur Rechtsänderung durch diese Verordnung ein Schiffsicherheitszeugnis nach § 14 der See-Sportbootverordnung erhalten hatten. Für diese als Sportboote gebauten Kleinfahrzeuge wurden die „Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52a der Schiffsicherheitsverordnung 1997 (Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge)“ vom 25. August 1997 (VkB. S. 572) angewendet. Diese unterliegen nunmehr den neuen Regelungen des Kapitel 3. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und des Vertrauensschutzes werden bauliche Maßgaben des neuen Kapitel 3 auf diese Schiffe erst nach dem Jahr 2033 angewendet. Es wird davon ausgegangen, dass diese baulichen Maßgaben sich nicht oder nur unter hohem Aufwand realisieren ließen. Des Weiteren sollen die durch diese Verordnung eingeführten Fahrtgebietsbeschränkungen nicht für diese Fahrzeuge gelten, da im Vertrauen auf die abgelösten Regelungen aufbauende Geschäftsmodelle betroffen sein können.

Schließlich sei noch auf folgendes hingewiesen: In Zusammenhang mit der Erhöhung der Sicherheit des gewerbsmäßigen Einsatzes von Kleinfahrzeugen unter 8 Meter Länge stehen ebenfalls die bereits in Kraft getretenen Rechtsänderungen hinsichtlich Besatzungszeugnis und Befähigung des Schiffsführers: Alle Kauffahrteischiffe benötigen nun unabhängig von ihrer Länge ein Schiffsbesatzungszeugnis (2. Verordnung zu Änderung der Schiffsbesatzungsverordnung vom 23.06.2021, BGBl. I 2021 S. 1849). Für den nautischen Schiffsdienst auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 100 und einer Antriebsleistung bis zu 300 Kilowatt, die in der nationalen Fahrt bis zu sechs Seemeilen von der deutschen Küste entfernt und mit höchstens 12 Fahrgästen an Bord eingesetzt werden, ist das Befähigungszeugnis zum Kapitän NK 100 vorgeschrieben (1. Verordnung zur Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung vom 28.07.2021, BGBl. I 2021 S. 3236).

(4) Änderung Kapitel 4

Das Kapitel 4 zu Sonderfahrzeugen erfährt drei Änderungen:

Erstens wird die Regel 2.1 derart geändert, dass die Sicht auch voraus gewährleistet werden muss. Dies stellt sicher, dass der entsprechende Arbeitsbereich von der Brücke eingesehen werden kann, unabhängig von der Anordnung von Antrieb und Winde.

Zweitens wird in der Regel 2.5 der dritte Satz gestrichen und damit der Verweis auf die klassischen Antriebstechnologien für Schlepper in Form des Voith-Schneider- und Schottel-Antriebs. Nach traditioneller Bauweise von Schleppschiffen waren der Antrieb im vorderen Drittel des Schiffes angeordnet und die Schleppwinde auf dem Achterdeck. Aufgrund der stark angestiegenen Anforderungen an den Pfahlzug in der Hafenassistenz (zurückzuführen unter anderem auf die zunehmende Größe der Frachtschiffe) und den Beschränkungen für den Tiefgang wurden andere Antriebskonzepte erforderlich, bei denen der Antrieb des Schiffes am Heck und die Schleppwinde auf im vorderen Decksbereich angeordnet sind. Die Änderung in 2.5 öffnet nun die Bauvorschriften für eine solche Anordnung, die zwischenzeitlich marktüblich ist. Darüber hinaus sorgt die neue Öffnung auch für eine Technologieoffenheit.

Für Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb ist drittens die neue Regel 4.3 notwendig, um sie auszunehmen von den Regeln 15, 17, 18, 19 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen – mit Ausnahme des Absatz 19.2.1.7. Regel 3 Nr. 1 in Kapitel V der Anlage zu SOLAS sieht Befreiungsmöglichkeiten und gleichwertigen Ersatz u.a. für Schiffe ohne mechanischen Antrieb vor. Diese Fahrzeuge sollen die SOLAS-Anforderungen nämlich nur insofern zu erfüllen haben, wie dies sinnvollerweise an Bord dieser Fahrzeuge umsetzbar ist.

(5) Änderungen Kapitel 5

Das bisherige Kapitel 5 mit seinen Sicherheitsanforderungen an Arbeitsboote wird gestrichen. Die dortigen Regelungen galten speziell für Fahrzeuge zum Transport-, Rettungs-, Berge- und Arbeitseinsatz in begrenztem Umfang und auf kurzen Strecken in Küstennähe oder als Beiboot zum Einsatz in Sichtweite des Mutterschiffs. Die neuen Vorgaben des vorliegenden Entwurfs für Kleinfahrzeuge in Kapitel 3 von Teil 6 der Anlage 1a SchSV vermögen jedoch die Regelungsbedürfnisse hinsichtlich Arbeitsboote zu befriedigen. Dies erlaubt die Streichung des bisherigen Kapitel 5 zu Gunsten einer kohärenten Gesamtregelung durch Kapitel 1 bis 3 in Teil 6 der Anlage 1a SchSV.

(6) Änderungen Kapitel 6

Die Regelungen zu Offshore-Servicefahrzeugen finden sich nach der Streichung des bislang vorangehenden Kapitels zu Arbeitsbooten nun in Kapitel 5. Die bisherigen Regeln 1 bis 10 werden dabei mit den neuen Regeln 1 bis 5 ersetzt. Durch die neuen Vorschriften, insbesondere im Bereich der Leckstabilität, werden die Regeln für Offshore-Servicefahrzeuge an die Regeln der anderen Nordseeanrainerstaaten angeglichen – insbesondere an die Vorschriften der Niederlande und des Vereinigten Königreichs. Der Verweis auf die Regeln des SPS-Code 2008 setzt die Nicht-HSC-Anforderungen um, wie sie in der IMO Resolution 418(97) beschrieben sind. Zusätzlich soll sich durch die Harmonisierung der Regeln der administrative Aufwand für die Betreiber solcher Fahrzeuge reduzieren. Der Aufwand für die Verwaltung wird aufgrund des Wegfalls von Gleichwertigkeitsprüfungen ebenfalls verringert.

Insbesondere findet in Abkehr zur bisherigen Regel 2 in der neuen Regel 3 keine Unterscheidung zwischen HSC-Fahrgastschiffen und HSC-Frachtschiffen mehr statt. Mit diesem Systemwechsel wird die entsprechende Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der IMO (MSC 105) bereits berücksichtigt, nach der zukünftig die speziellen Sicherheitsanforderungen auf HSC-Frachtschiffe auszurichten sind. Dieser neue Maßstab ist besser geeignet, den besonderen Sicherheitsaspekten bei diesen Verwendungszwecken Rechnung zu tragen. So sind die Anforderungen an Rettungsmittel höher als die für Fahrgastschiffe.

Die Regel 3.8 sieht eine Befreiung von der Ausrüstungspflicht mit einer Schallsignalempfangsanlage vor für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 30 Metern. Denn aufgrund der guten Manövriercharakteristika dieser Fahrzeuge kann darauf verzichtet werden, wie es auch die entsprechenden Regelwerke der Niederlande und des Vereinigten Königreichs tun.

Bestehende Rechte für vorhandene Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, werden durch die neue Regel 3.9 geschützt

Zu **Buchstabe e**

Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe d enthält die Änderungen zu Teil 7 der Anlage 1a SchSV. Dieser Teil betrifft die Anforderungen an den Freibord.

Zu **Doppelbuchstabe aa**

Die veraltete Bezeichnung „Bundesmarine“ für die Deutsche Marine wird ersetzt durch die streitkräfteübergreifende Sammelbezeichnung „Bundeswehr“ in Übereinstimmung mit der neuen Regel 1.2.1 in Kapitel 1 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV.

Zu Doppelbuchstabe bb

Folgeänderung wegen Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe d, insbesondere wegen der neuen speziellen Regelungen zum Freibord bei Kleinfahrzeugen in Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV.

Zu Doppelbuchstabe cc

Folgeänderung wegen Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe d, insbesondere wegen der Aufhebung des bisherigen Kapitel 5 (Arbeitsboote) in Teil 6 der Anlage 1a SchSV.

Zu Doppelbuchstabe dd

Folgeänderung wegen Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe c, insbesondere wegen der neuen speziellen Regelungen zum Freibord bei Kleinfahrzeugen in Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV.

Zu Doppelbuchstabe ee

Zu Dreifachbuchstabe aaa bis ccc

Die Regeln zur Erteilung des Freibords sollen nun ausschließlich in Regel 5 "Mindestfreibord und Freibordmarke" normiert werden. Hierzu wird der bisherige Regelungsinhalt der Regel 3.3 in die neue Regel 5.1 eingefügt sowie die bisherige Regel 5.1 zur neuen Regel 3.1 gemacht. Dadurch wird eine passendere thematische Zuordnung der Regeln zu den Überschriften der Regeln 3 und 5 erreicht. Diese verbesserte Systematik dient der Normenklarheit.

Die Umnummerierung der bisherigen Regeln 3.1 und 3.2 ist eine notwendige Folgeanpassung nach Einfügung einer neuen Regel 3.1.

Zu Doppelbuchstabe ff

Die folgenden Änderungen betreffen Regel 4.

Zu Dreifachbuchstabe aaa bis ccc

Die Aufnahme der Regelung zu Offshore-Servicefahrzeugen in Regel 4 stellt sicher, dass Besichtigungsvorgaben aus diesem Teil (Teil 7) der Anlage 1a nicht mit denen der neuen Regel 3.1 in Kapitel 6 von Teil 6 der Anlage 1a kollidieren. Die Änderung der Überschrift von Regel 4 trägt dieser Ergänzung Rechnung.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Zu Doppelbuchstabe gg

Der Wortlaut der bisherigen Regel 5.1 findet sich nun unverändert in der neuen Regel 3.1. Der Regelungsinhalt der neuen Regel 5.1 besteht jetzt aus Satz 1 und 2 der bisherigen Regel 5.2, ergänzt um den unveränderten Wortlaut der bisherigen Regel 3.3. Zur Begründung dieser Neuordnung der Regelungen in Regel 3 und 5 siehe die Begründung zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe e Doppelbuchstabe ee.

Der Regelungsinhalt der neuen Regel 5.2 setzt sich nun zusammen aus Satz 3 der bisherigen Regel 5.2, ergänzt um neue Vorgaben zur Markierung des Mindestfreibord: Sie enthalten Klarstellungen zu Anbringungsort und Anbringungsart.

Zu Doppelbuchstabe hh

Der Wortlaut der bisherigen Regel 6.2 erfährt insoweit eine Änderung, als dass im Rahmen einer redaktionellen Anpassung der Begriff „Reise“ nun durch „Einsatz“ ersetzt wird.

Schließlich wird die Regelung der bisherigen Regel 6.2 ergänzt um die Möglichkeit von Ausnahmen für Schiffe, die nur unter eingeschränkten Wetter- und Seegangsverhältnissen betrieben werden. Damit wird eine größere Flexibilität bei der Anwendung des Teils 7 erreicht, da Ausnahmen bzw. der gleichwertige Ersatz anders als bisher unabhängig vom eingeschränkten Fahrtgebiet nun auch im Falle von Wetter- und/oder Seegangsklauseln gewährt werden können. Dies erleichtert es der Berufsgenossenschaft, bei der Anwendung von Teil 7 den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren.

Zu Doppelbuchstabe ii

Die Streichung des Mindestfreiborderfordernisses von 5% der Schiffsbreite erfolgt, da ein solches Mindestfreibord für sehr breite aber flache Fahrzeuge (z.B. Pontons oder pontonförmige Fahrzeuge) baulich nicht umsetzbar ist.

Zu Nummer 11

Artikel 1 Nummer 11 enthält die Änderungen der Anlage 2 SchSV mit ihren Vorschriften zu Schiffszeugnissen und -bescheinigungen sowie Schiffsbesichtigungen.

Zu Buchstabe a

Buchstabe a enthält die Änderungen in der Liste der von der BG Verkehr ausgestellten Zeugnisse.

Zu Doppelbuchstabe aa

Mit dieser Änderung wird die Liste der von der Bundesverkehrsverwaltung nach SOLAS ausgestellten Zeugnisse ergänzt um das Zeugnis für Schiffe, die in Polargewässern verkehren. Ihre Zeugnispflicht ergibt sich aus Regel 3 in Kapitel XIV des SOLAS-Übereinkommens und die zusätzlichen Anforderungen an sie aus dem in Abschnitt A der Anlage SchSG unter Nummer I.14 genannten Polar Code (VkBl. 2005 S. 843, Sonderband C 8146).

Zu Doppelbuchstabe bb

Änderungen des MARPOL-Übereinkommens erfordern die Aufnahme neuer Zeugnisse und eine Umsortierung.

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Die Aufnahme des Internationalen Ausnahmezeugnisses für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP-Barge) in Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung dient der Umsetzung der Entschließung MEPC.330(76) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation. Diese Entschließung enthält Änderungen der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens und sieht für UNSP-Barge u.a. Ausnahmen von den Besichtigungs- und Zeugnisanforderungen vor. Zur Erteilung einer entsprechenden Ausnahme von diesen Anforderungen nach Anlage I Regel 3 Absatz 7 des MARPOL-Übereinkommens wird für die jeweilige UNSP-Barge ein Ausnahmezeugnis ausgestellt. Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, stellt die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation das

Internationale Ausnahme-zeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP-Barge) in Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung aus. Durch die Aufnahme des Ausnahmezeugnisses wird in Verbindung mit § 9 Absatz 3 SchSV die entsprechende Rechtsgrundlage für die Erteilung des Zeugnisses geschaffen, sowie für die entsprechenden Mitführungspflichten nach § 13 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 2 Nummer 12 SchSV.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Die neue Nummer (16a.) enthält das bislang in Nummer (26.) aufgeführte Zeugnis. Da es nach Anlage IV Regel 5 und 6 des MARPOL-Übereinkommens erteilt wird, gehört es zur Textziffer (II) und ist dort zwischen die bestehenden Nummern (16.) und (17.) neu einzusortieren. Es handelt sich also um eine redaktionelle Korrektur.

Die neue Nummer (16b.) enthält dagegen ein neues Zeugnis. Die Aufnahme des Internationalen Ausnahmezeugnisses für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP-Barge) in Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser dient der Umsetzung der EntschlieÙung MEPC.330(76) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation. Diese EntschlieÙung enthält Änderungen der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens und sieht für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP-Barge) u.a. Ausnahmen von den Besichtigungs- und Zeugnisanforderungen vor. Zur Erteilung einer entsprechenden Ausnahme von diesen Anforderungen nach Anlage IV Regel 3 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens wird für die jeweilige UNSP-Barge ein Ausnahmezeugnis ausgestellt. Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, stellt die BG Verkehr das Internationale Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP-Barge) in Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser aus. Durch die Aufnahme des Ausnahmezeugnisses wird in Verbindung mit § 9 Absatz 3 SchSV die entsprechende Rechtsgrundlage für die Erteilung des Zeugnisses geschaffen, sowie für die entsprechenden Mitführungspflichten nach § 13 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 2 Nummer 12 SchSV.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Die Aufnahme des Internationalen Ausnahmezeugnisses für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP-Barge) in Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe dient der Umsetzung der EntschlieÙung MEPC.328(76) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation. Diese EntschlieÙung enthält die neue Fassung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens. Sie enthält, wie auch die EntschlieÙung MEPC.330(76), Änderungen zu Vorgaben für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (UNSP-Barge). Auch unter der Anlage VI werden UNSP-Barge von den Besichtigungs- und Zeugnisanforderungen ausgenommen. Zur Erteilung einer entsprechenden Ausnahme von diesen Anforderungen nach MARPOL Anlage VI Regel 3 Absatz 4 des MARPOL-Übereinkommens wird auch hier für die jeweilige UNSP-Barge ein Ausnahmezeugnis ausgestellt. Ausstellende Behörde für Zeugnisse für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation. Durch die Aufnahme des Ausnahmezeugnisses wird in Verbindung mit § 9 Absatz 3 SchSV die entsprechende Rechtsgrundlage für die Erteilung des Zeugnisses geschaffen, sowie für die entsprechenden Mitführungspflichten nach § 13 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 2 Nummer 12 SchSV.

Zu Doppelbuchstabe cc

Änderungen an den sonstigen Zeugnissen und Bescheinigungen.

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Folgeänderungen aufgrund der Abschaffung des Gleichwertigkeitsnachweises (Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b) und der Prüfbescheinigung (siehe Begründung zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc).

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund von Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe bbb

Zu Buchstabe b

Buchstabe b nimmt eine Überarbeitung der Vorschrift zu Probefahrtbescheinigungen vor. Ziel ist die Angleichung der Norm an die bestehende Praxis. Diese fußt auf die inzwischen auf Grundlage der alten Regelung erlassenen Sicherheitsanforderungen für Seeschiffe auf Probefahrten (VkBl. 2021 S. 110). Diese enthalten eine Definition der Probefahrt, welche in der neuen Nummer 5.1 unverändert übernommen wird. Die neue Nummer 5.3 verweist auch auf die erlassenen Sicherheitsanforderungen. Nummer 5.2 übernimmt die Ermächtigung unverändert aus der alten Regelung.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Es handelt sich hierbei um eine redaktionelle Folgeanpassung wegen der Aufhebung von Unterabschnitt A.I der Anlage 1 SchSV durch Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Änderung des bisherigen Wortlautes liegt in der Ergänzung um das Nichtvorhandensein von Cybutryn. Sie berücksichtigt damit die Entschließung MEPC.331(76) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation.

Zu Nummer 12

Die bestehenden besonderen Regeln für die Wattfahrt erhalten zum einen eine neugestaltete Regel zu Fahrtbeschränkungen und zum anderen werden die Regeln zum besonderen Sicherheitsstandard redaktionell angepasst an die Änderung der Richtlinie 2009/45/EG durch die Verordnung (EU) 2020/411 der Kommission vom 19. November 2019. Ergänzt werden diese um eine Regelung zur Wattfahrt für Fahrgastschiffe, deren Kiel an oder nach dem 19. September 2021 gelegt wurde oder die sich vor diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden. Mit dieser neuen Regelung soll abgewichen werden von Abschnitt 2, Kapitel II-1, Teil B des Anhangs I der Richtlinie 2009/45/EG, geändert durch die Verordnung (EU) 2020/411 der Kommission vom 19. November 2019. Sie wird in das bestehende Regelwerk zu Ausnahmen für die Wattfahrt integriert.

Die Richtlinie 2009/45/EG erlaubt in Artikel 9 Absatz 3 den Mitgliedstaaten, sofern der Sicherheitsstandard nicht gesenkt und das Verfahren nach Absatz 4 eingehalten wird, besondere Regelungen für Schiffe auf Inlandfahrten unter bestimmten Fahrtbedingungen zu erlassen, die in diesem Staat einschließlich seiner Archipelgewässer durchgeführt werden und in denen nicht die Verhältnisse der offenen See herrschen. Solch eine besondere Regelung zur Befreiung von spezifischen Anforderungen dieser Richtlinie, die unter Berücksichtigung der dort herrschenden Bedingungen den Sicherheitsstandard in

ausreichender Weise aufrechterhält, ist in der Bundesrepublik Deutschland für Fahrgastschiffe in der Wattfahrt im Anhang zu Anlage 1 der SchSV erlassen worden.

Wattfahrt bezeichnet die Fahrt im Bereich der an der deutschen Nordseeküste gelegenen großen Flachwassergebieten, die durch den Tidenhub zeitweilig trockenfallen. Durch die vorgelagerten Nord- und Ostfriesischen Inseln sind diese Gewässer besonders geschützt. Die Fahrt in diesem geografischen Sondergebiet gehört in Deutschland – anders als etwa in den Niederlanden – zur Seefahrt. Die im Wattgebiet an der deutschen Nordseeküste verkehrenden Fahrgastschiffe unterliegen daher der Richtlinie 2009/45/EG.

Für die Wattfahrt gelten die folgenden besonderen Fahrbedingungen: Es herrschen nicht die Verhältnisse der offenen See, die anzutreffenden Seegangsbedingungen ähneln vielmehr denen großer Binnenseen (die signifikante Wellenhöhe beträgt in den Sommermonaten maximal 1,0 Meter, in den Wintermonaten maximal 1,5 Meter). Die Fahrten zwischen dem Festland und den vorgelagerten Inseln sind von begrenzter Dauer (in der Regel ca. 45 bis 120 Minuten) und die Rettungsdienste der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger stehen in der Nähe zur Verfügung. Darüber hinaus ist der Fährverkehr so geregelt, dass jede denkbare Stelle innerhalb von 30 Minuten von einem anderen Fahrzeug erreicht werden kann. Die Fahrgastschiffe in der Wattfahrt werden zwar nur bei gutem Wetter eingesetzt, müssen aber auch bei Wetterverschlechterung den Hafen erreichen können. Da weite Gebiete des Watts zeitweise trockenfallend sind, findet der Verkehr fast ausschließlich auf den Prielen oder in den Fahrrinnen statt. Der Zubringer- und Versorgungsverkehr kann nur in relativ kurzen Zeiten mit ausreichend Wasser durchgeführt werden. Die Fahrzeuge begegnen sich während der Fahrt, sich kreuzender Verkehr ist nahezu ausgeschlossen. Daraus ergibt sich im Kollisionsfall eine geringe Wahrscheinlichkeit für große Eindringtiefen bei Seitenbeschädigungen. Potentielle Kollisionsgegner sind in der Größe durch das flache Fahrwasser begrenzt. Aufgrund des beschränkten Tiefgangs sind Fahrgastschiffe für die Wattfahrt relativ breit und flachgehend gebaut. Sie benötigen also ein besonderes Maß an Intakstabilität. Dem tragen die besonderen Regelungen zur Wattfahrt Rechnung.

Die bestehenden besonderen Regelungen zur Wattfahrt haben sich mit Blick auf das Unfallgeschehen in der Vergangenheit bewährt: Es haben sich seit ihrer Einführung keine sicherheitsrelevanten Vorfälle auf in der Wattfahrt eingesetzten Fahrgastschiffen ereignet.

Mit § 4 wird eine neue Regelung hinsichtlich der Fahrtbeschränkung getroffen, von der aber Bestandsschiffe ausgenommen sein sollen. Es gilt, auch bei Sturm die uneingeschränkte Versorgung der deutschen Nordseeinseln sicher zu stellen unter Ausnutzung der besonderen Bedingungen des Wattenmeeres. Die Notwendigkeit hierfür ergibt sich aus dem Umstand, dass im Durchschnitt der letzten fünf Jahre an über 31 Tagen im Jahr im Bereich der Nordsee Windstärke 9 erreicht oder sogar überschritten wurde. Der Grenzwert von 12 Beaufort entspricht der geltenden Praxis der im Wattenmeer operierenden Fähr- und Fahrgastreedereien, welche die Inselversorgung seit vielen Jahren unfallfrei sicherstellen.

Die Anlaufpflicht ausdrücklich auf einen sicheren Hafen zu beschränken hat den Hintergrund, dass bei bestimmten Windrichtungen und Wasserständen nicht jeder Hafen ausreichend Schutz bietet oder sogar zusätzliche Gefahren wie z.B. Hoch- oder Niedrigwasserstände auftreten können.

Die Fahrtbeschränkungen sollen nicht das Abwettern verhindern, eine hergebrachte Maßnahme praktischer Seemannschaft: Hierbei wird bewusst ein Hafen während eines Sturmes nicht angelaufen oder es wird ein Hafen für die Zeit des Sturmes verlassen, um den dort erwarteten speziellen Gefahren (z.B. Hoch- oder Niedrigwasserstände, hohe Windlasten mit Gefahr für Leinenbruch) auszuweichen.

Die neue und zusätzliche Regelung zum besonderen Sicherheitsstandard im Anhang weicht in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie 2009/45/EG insofern von Abschnitt 2, Kapitel II-1, Teil B des Anhangs I der Richtlinie 2009/45/EG ab, als dass bei der dort vorgeschriebenen probabilistischen Leckrechnung nach Kapitel II-1 Teil B-1, Regel 6.2.3 des SOLAS Übereinkommens als Unterteilungsfaktor R für Fahrgastschiffe in der Wattfahrt 0,95 R festgesetzt wird. Hierdurch finden die spezifischen Bedingungen der Wattfahrt Berücksichtigung: Die hier eingesetzten Fahrgastschiffe sind sowohl in ihrem Tiefgang beschränkt, als auch in ihrer Länge für das Drehen in den kleinen Häfen Nord- und Ostfrieslands. Solcherart in der Länge beschränkte Fahrgastschiffe können die Vorgaben des SOLAS-Übereinkommens für die Unterteilung des Schiffskörpers, die ausschließlich von der transportierten Personenzahl abhängig sind, nicht oder nur schwer erfüllen. Denn die für die Berechnung der probabilistischen Leckrechnung maßgebliche Personenanzahl würde sich bei Fahrgastschiffen in der Wattfahrt aus der Spitzenauslastung im Sommer bestimmen; sie wird aber nicht ganzjährig benötigt. Die Schiffe fahren etwa 90 Prozent des Jahres mit wesentlich geringeren Personenzahlen, oft nicht einmal mit der Hälfte der zulässigen Anzahl.

Zu Nummer 13

Aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I. S. 5176) erhält das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Bezeichnung Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Zu Artikel 2 (Folgeänderungen)

Zu Absatz 1

Absatz 1 behandelt die Änderung von § 6.02 Anhang III der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO).

Zu Nummer 1 und Nummer 2

Im Wesentlichen handelt es sich bei der Neufassung um eine Folgeänderung aufgrund des durch Artikel 1 Nummer 3 und Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb bewirkten Wegfalls der Verpflichtung, dass die Regulierung von Magnetkompassen nur vorzunehmen ist durch eine vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) oder von einem Mitgliedstaat der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) anerkannte Person (Regulierer). Insofern wird der bisherige Buchstabe c in § 6.02 Nummer 4 Anhang III BinSchUO angepasst sowie die Nummer 5 gestrichen. Im Zusammenhang mit der Neuregelung der Schiffsausrüstung besteht auch kein Bedarf mehr für die Berücksichtigung von anerkannten Einrichtungen bei Prüfung des Kompassseinbaus in Buchstabe a in § 6.02 Nummer 4 Anhang III BinSchUO, da solche nicht mehr existieren. Ferner wurden die bisherigen Sätze 2 bis 5 in § 6.02 Nummer 4 Anhang III BinSchUO an die neue Regelung in Anlage 1 Abschnitt C Unterabschnitt C.I.4 SchSV (s.o.) angepasst. Ferner wird der Wert der maximal zulässigen Deviation aus der bisherigen Regelung in § 6.02 Nummer 4 Anhang III BinSchUO übernommen.

Im Übrigen ist zu beachten, dass nach § 1 Nummer 2 in Teil 1 der Anlage 1 zum Anhang III BinSchUO Magnetkompass dem Stand der Technik entsprechen müssen, insbesondere der Spezifikation DIN ISO 25862, Ausgabe Januar 2021.

Zu Absatz 2

Absatz 2 umfasst die notwendigen Folgeänderungen in der See-Sportbootverordnung (SeeSportbootV)

Zu Nummer 1

Diese Nummer enthält die Änderungen der Inhaltsübersicht. Sie ist wegen Änderungen in einzelnen Überschriften erforderlich. Ihnen ist gemein, dass der Begriff „Nutzung“ durch „Folgenutzung“ ersetzt wird. Dies ist dem Regelungsgedanken geschuldet, das Sportbootrecht von dem unter die SchSV fallende Recht der gewerbsmäßigen Seeschifffahrt schärfer zu trennen: Wird ein vormals zu Sport- und Freizeitzwecken gebautes oder gewidmetes Wasserfahrzeug gewerbsmäßig genutzt, so handelt es sich nicht mehr um ein Sportboot – weder im Sinne der Richtlinie 2013/53/EU, noch der SeeSpbootV. Die gewerbsmäßige Folgenutzung macht es zu einem der SchSV unterliegenden Kleinfahrzeug. Siehe auch die Begründung der folgenden Nummern des Artikel 2 Absatz 2.

Zu Nummer 2

Nummer 2 enthält die Änderungen in § 1 SeeSpbootV zum Geltungsbereich der Verordnung.

Zu Buchstabe a und b

Der Geltungsbereich wird terminologisch an die Begriffsbestimmungen angepasst. Da begrifflich Sportboote nicht gewerbsmäßig genutzt werden können (s. die durch Artikel 2 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a und b eingeführten neuen Begriffsbestimmungen zu „Sportboote“ und „Sport- und Freizeitzwecke“ in § 2 Absatz 1 SeeSpbootV), wird nun in § 1 konsistent mit dem Regelungsgedanken nicht mehr von Sportbooten gesprochen, wenn (auch) ein gewerbsmäßiger Einsatz gemeint ist. Zur neuen sprachlich Differenzierung im Falle einer gewerbsmäßigen Nutzung siehe auch die Neuformulierung von § 14 Absatz 1 SeeSpbootV durch Artikel 2 Absatz 2 Nummer 5. Der nun im Normtext von § 1 Absatz 1 genannten Richtlinie unterliegen im Wesentlichen Sportboote und Wassermotorräder, die für Sport- und Freizeitzwecke bestimmt sind und die nicht kommerziell verwendet werden, wobei aber Charter- oder Sport- und Freizeit-Schulungszwecke ebenfalls in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen (Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b und Absatz 2 Buchstaben a Viii) und b i) 3. Spiegelstrich sowie Absatz 3 und Artikel 3 Nummer 1 bis 3 der Richtlinie 2013/53/EU). Die beabsichtigte Verwendung wird vom Hersteller entsprechend seiner Risikoanalyse angegeben, wenn er das Produkt in Verkehr bringt (Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 2013/53/EU). Sie wird im Eignerhandbuch festgelegt (Artikel 7 Absatz 7 und Artikel 9 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang I Regel A.2.5 der Richtlinie 2013/53/EU). Ein Wasserfahrzeug, das ursprünglich für andere Zwecke als Sport- und Freizeitzwecke entworfen oder verwendet wurde, kann unter die Sportboote-Richtlinie fallen, wenn wesentliche Veränderungen oder Umbauten des Motors vorgenommen wurden oder wenn sich die Zweckbestimmung geändert hat (Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie 2013/53/EU).

Im Zusammenhang mit der Normierung des Geltungsbereichs der SeeSpbootV unter Abstellen auf die Richtlinie 2013/53/EU ist der Hinweis in § 1 auf den neu gefassten § 14 Absatz 1 erforderlich, da die SeeSpbootV über den Anwendungsbereich der Richtlinie 2013/53/EU hinaus Regelungen für den im neugefassten § 14 Absatz 1 SeeSpbootV beschrieben Fall trifft, dass ein Wasserfahrzeug, das ursprünglich zu Sport- und Freizeitzwecken gebaut oder gewidmet wurde, gewerbsmäßig genutzt werden soll (§ 1 Absatz 4 und §§ 14, 15 und 19 SeeSpbootV).

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a und b

Bei der Änderung der Begriffsbestimmung „Sportboote“ handelt sich um eine Folgeänderung, die durch die Neuregelung des Teil 6 der Anlage 1a zur SchSV bedingt ist. Nicht im Anwendungsbereich des Teil 6 der SchSV sind Kleinfahrzeuge, die nicht gewerbsmäßig und für Sport- und Freizeitwecken eingesetzt werden. Sie sollen durch die SeeSpbootV geregelt werden, sofern sie in deren Anwendungsbereich fallen, was etwa auch auf die Vermietung ohne Gestellung eines Bootsführers zutrifft. Demnach werden die Definitionen der beiden Verordnungen aneinander angeglichen, so dass die Anwendungsbereiche beider Verordnungen nach gleichlautenden Maßstäben voneinander besser abgegrenzt werden können. Zum Begriff der Sport- und Freizeitwecke wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe d, insbesondere zur neuen Regel 1.2.5 in Kapitel 1 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV verwiesen.

Wasserfahrzeuge, die im Seebereich zu Sport- und Freizeitwecken eingesetzt werden und nach der Sportbootrichtlinie 2013/53/EU kennzeichnungspflichtig sind, sollen wie zuvor schiffsicherheitsrechtlich durch die SeeSpbootV erfasst werden. Solche Wasserfahrzeuge werden durch die Richtlinie 2013/53/EU geregelt, auf die die SeeSpbootV insbesondere im neugefassten §1 entsprechend Bezug nimmt. Der Richtlinie und damit auch der SeeSpbootV unterliegen damit Wasserfahrzeuge, die zu Sport- und Freizeitwecken in Betrieb genommen oder bereitgestellt werden. Dabei kann es sich um originäre, als Sportboote gebaute Wasserfahrzeuge handeln oder um solche Wasserfahrzeuge, die nachträglich für diese Zwecke gewidmet werden. Werden Fahrzeuge, die ursprünglich als Kleinfahrzeuge im Sinne des Kapitel 3 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV eingesetzt wurden, nunmehr zu Sport- und Freizeitwecken verwendet, handelt es sich dann um Sportboote im Sinne der SeeSpbootV und der Richtlinie 2013/53/EU. Die ausdrückliche Bestimmung der Regel 1.2.5 in Kapitel 1 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV ist daher notwendig, um klarzustellen, dass Wasserfahrzeuge, die nicht als Sportboote gebaut wurden, ebenfalls nicht der SchSV, sondern den Bestimmungen für Sportboote unterliegen können. Nicht von der SeeSpbootV erfasst sind Kleinfahrzeuge, die zu ideellen Zwecken eingesetzt werden, wie in der Begründung zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe d erläutert.

Zu Buchstabe b

Zu Buchstabe c

Die Umnummerierung ist eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe b.

Zu Buchstabe d

Die beiden Definitionen werden an die SchSV als Folgeänderungen angepasst. Gewerbsmäßig genutzte Wasserfahrzeuge sollen neben den Kleinfahrzeugen, die nicht für Sport- und Freizeitwecke genutzt werden, grundsätzlich den Vorschriften der SchSV unterliegen. Insofern ist eine gleichlautende Definition erforderlich, um Regelungslücken zu verhindern. Entsprechend der Richtlinie 2013/53/EU unterliegt die Vermietung ohne Gestellung einer Mannschaft oder eines Schiffsführers den Regelungen derselben Richtlinie und wird nicht als gewerbsmäßige Nutzung – wie zuvor – begriffen. Dieses Verständnis ist durch die Begriffsbestimmung in § 2 Absatz 1 Nummer 5 und der vorliegenden Änderung sichergestellt.

Die erstmalige Definition der Sportausbildung ist der neuen Sonderregelung zu Sportausbildungsfahrzeugen in § 14 Absatz 2 SeeSpbootV geschuldet, die durch Artikel

2 Absatz 2 Nummer 5 eingeführt wird. Der Begriff ist eng zu verstehen und seine Definition orientiert sich deswegen an § 33 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Binnenschiffsuntersuchungsordnung: Sportausbildung soll zum Erwerb des in der Vorschrift genannten Scheins oder Nachweises führen und daraufhin angelegt sein oder der Auffrischung der jeweiligen Voraussetzungen dienen. Ein bloßes Mitfahren von Gästen bei gewerbsmäßig veranstalteten Erlebnis- oder Eventfahrten oder touristischen Rundfahrten ist nicht umfasst. Entsprechend der Definition der gewerbsmäßigen Nutzung ist nur die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angebotene Ausbildung gegen Entgelt erfasst – nicht Ausbildungsfahrten von Sportvereinen für ihre Mitglieder.

Zu Buchstabe e

Die Umnummerierung ist eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe d.

Zu Nummer 4

Siehe die Begründung zu Nummer 1.

Zu Nummer 5

(1) Änderung § 14 SeeSpbootV

Die geänderte Vorschrift verweist in Absatz 1 nunmehr allgemein auf die SchSV. Es wird klargestellt, dass Wasserfahrzeuge, die nicht zu Sport- und Freizeitwecken eingesetzt werden sollen, nicht den Regelungen für Sportboote unterliegen, sondern nach den Vorschriften der SchSV zu beurteilen sind. Es ist grundsätzlich schiffsicherheitsrechtlich unerheblich, zu welchen Zwecken ein Wasserfahrzeug ursprünglich gebaut wurde. Für die technischen Anforderungen kommt es bei Inbetriebnahme auf den konkreten Einsatzzweck und nicht ihre Bauart an. Werden Wasserfahrzeuge bis 24 m gewerbsmäßig eingesetzt, sind sie unabhängig von ihrer Bauart keine Sportboote mehr, so dass die entsprechenden Vorschriften der SchSV anzuwenden sind.

Der Absatz 2 enthält eine Sondervorschrift für die in § 1 Absatz 4 SeeSpbootV genannten Wasserfahrzeuge, sowie für Sportausbildungsfahrzeuge. Diese Fahrzeuge sind in der Regel als Sportboote gebaut worden und werden entsprechend von geschultem Personal eingesetzt. Sie unterliegen der Richtlinie 2013/53/EU und bedürfen zusätzlicher Ausstattung. Eine erhebliche Rechtsänderung findet hierdurch nicht statt, da Fahrzeuge, die den Anforderungen der § 52a der Schiffssicherheitsverordnung 1997 (Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge) genügen mit wenigen Anpassungen die Vorschriften des Anhang 1 Kapitel 6 Teil 3 der SchSV erfüllen können. Sportausbildungsfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 8 Meter bleiben wie bisher nach der neuen Regel 1.2.10 in Kapitel 1 des Teil 6 der Anlage 1a SchSV von allen schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen ausgenommen.

(2) Änderung § 15 SeeSpbootV

Um angesichts des Sportbootbegriffs im neuen § 2 Absatz 1 Nummer 1 im Hinblick auf Befähigung und Besetzung keine Rechtsänderung herbeizuführen, wird hiervon abweichend im neuen § 15 SeeSpbootV Bezug genommen auf die Bauart des Fahrzeugs, was der bisherigen Rechtslage entspricht. Auch wird klargestellt, dass diese Vorschriften auf den Seeschiffahrtstraßen gilt. Bislang wurde in der SeeSpbootV Bezug auf Wasserfahrzeuge genommen, die als Sportboote gebaut worden sind; wurden solche Fahrzeuge gewerbsmäßig für die Ausbildung oder für ähnliche Sport- und Freizeitwecke genutzt, so genügten nach § 15 SeeSpbootV die Befähigungsnachweise der Sportseeschifferscheinverordnung. Würden diese Begrifflichkeiten weiterverwendet

werden, so gäbe es einen Widerspruch, da Sportboote begrifflich nicht gewerblich genutzt oder gefahren werden können, allenfalls können diese gewerbsmäßig überlassen werden. Konsistent mit dem Regelungsgedanken zu Artikel 2 Absatz 2 Nummer 2 und 3 wird also nicht mehr von Sportbooten gesprochen, wenn ein gewerbsmäßiger Einsatz des vormals zu Sport- und Freizeitzwecken gebauten oder gewidmeten Wasserfahrzeugs gemeint ist.

Die Änderung des § 15 soll verhindern, dass als Sportboote gebaute Wasserfahrzeuge, die mit Mannschaft verchartert werden oder zur Sportausbildung genutzt werden, wegen des neuen § 2 Absatz 1 Nummer 1 SeeSpbootV nunmehr den allgemeinen Besatzungsvorschriften der Berufsschifffahrt unterlägen. Um keine Rechtsänderung für das Befähigungswesen zu bewirken, muss hier daher wieder auf die eigentliche Bauart abgestellt werden, wie es auch der geänderte § 14 nun tut. Eine Rechtsänderung ist derzeit noch nicht bezweckt, auch nicht der in Bezug genommenen Befähigungsregeln.

Zu Nummer 6

Es handelt sich um Folgeänderung, der durch die gewandelte Verwendung des Begriffs „Sportboot“ bedingt ist. Da begrifflich Sportboote nicht gewerbsmäßig genutzt werden können, ohne ihre Eigenschaft als Sportboot zu verlieren, wird konsistent mit dem Regelungsgedanken nicht mehr von Sportbooten gesprochen, wenn ein gewerbsmäßiger Einsatz des vormals zu Sport- und Freizeitzwecken gebauten oder gewidmeten Wasserfahrzeugs gemeint ist. Siehe zum Regelungsgedanken auch die Begründung zu Artikel 2 Absatz 2 Nummer 2 und 3.

Zu Nummer 7

Diese Nummer enthält die Änderungen zu § 19 SeeSpbootV.

Zu Buchstabe a

Siehe die Begründung zu Nummer 1.

Zu Buchstabe b und c

Die Neufassung berücksichtigt die begriffliche Differenzierung zwischen Sportbooten und vormals zu Sport- und Freizeitzwecken gebauten oder gewidmeten Wasserfahrzeugen in gewerbsmäßiger Folgenutzung. Eine Änderung des Regelungsinhalts ist nicht beabsichtigt.

Zu Nummer 8

Die Anlage 4 wird entsprechend den vorherigen Nummern angepasst: Im Falle der gewerbsmäßigen Folgenutzung soll nicht mehr vom „Sportboot“ gesprochen werden. Siehe auch die Begründung zu Nummer 1 ff.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält die notwendigen Folgeänderungen im Gebühren- und Auslagenverzeichnis der Anlage (zu § 2) der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung. Sie berücksichtigen die Erweiterung der Zeugnispflicht auf Kleinfahrzeuge mit einer Länge von unter 8 Meter durch die Überarbeitung des Teil 6 der Anlage 1a SchSV.

Zu Nummer 1

Die bisherige Regelung über die Befreiung von Gebühren und Auslagen in der Nummer 3 wird als Nummer 3 Buchstabe a unverändert übernommen. Die Regelung im neu

hinzugefügten Buchstaben b nimmt hinsichtlich der Regelungsobjekte Bezug auf die durch Artikel 1 Nummer 1 dieser Änderungsverordnung in die SchSV eingefügte Ausnahmegesetz für Behördenfahrzeuge: Erfasst werden Schiffe, die zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Aufsicht des Bundes, eines Landes oder einer Gemeinde oder eines Gemeindeverbandes eingesetzt sind und nicht Handelszwecken dienen. Die Betreiber dieser Schiffe sollen befreit sein von den Gebühren für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses einschließlich der Bestätigung der Zwischenbesichtigung für Kleinfahrzeuge mit einer Schiffslänge von 3,60 bis 8 Meter.

Mit der Befreiung soll verhindert werden, dass die von Behörden zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben beauftragten Betreiber von Kleinfahrzeugen mit einer Länge von unter 8 Meter durch die Ausweitung der Zeugnispflicht auf diese Fahrzeuge einer finanziellen Härte ausgesetzt werden und dadurch ihr Leistungsvermögen zur Unterstützung der Behörden vermindert wird. Die Wirtschaftlichkeit einer für die übertragenen Aufgaben ausreichend großen Flotte soll im öffentlichen Interesse durch diese Gebührenbefreiung gewährleistet werden. Damit nimmt die Regelung eine Wertung im Sinne des § 9 Absatz 4 Bundesgebührengesetz vor: Diese Vorschrift ermöglicht es – in Abweichung von der Vorgabe der Kostendeckung in § 9 Absatz 1 Bundesgebührengesetz –, aus Gründen des öffentlichen Interesses oder der Billigkeit eine Gebührenbefreiung vorzusehen.

Zu Nummer 2

Die Gebührentatbestände Nr. 0301 und 0302 bleiben unverändert bis auf die Ergänzung des in Spalte 2 beschriebenen Gegenstandes um „für Fahrzeuge mit einer Schiffslänge größer 8 m“. Damit werden die bestehenden Gebührentatbestände von den beiden neu hinzugefügten abgegrenzt und gelten für die schon vor der Änderung zeugnispflichtigen Schiffe weiterhin fort.

Neu hinzugefügt sind die Nr. 0303 und 0304. Sie begründen nach § 1 i.V.m. § 3 Absatz 2 Nummer 1 Alternative 1 BGebG eine Gebührenpflicht des Antragstellers zum einen für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses vor Indienststellung des Schiffes durch die BG Verkehr einschließlich der Bestätigung für die durchzuführende Zwischenbesichtigung (Nr. 0303) und zum anderen für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für vorhandene Schiffe durch die BG Verkehr und die Bestätigung für die durchzuführende Zwischenbesichtigung (Nr. 0304). Hierbei handelt es sich um individuell zurechenbare Leistungen, da die betroffene Person einen Antrag stellt. Die Gebühren werden kostendeckend erhoben.

Für Nr. 0303 ergeben sich folgende Kosten:

Lfd. Nummer	Org.	Bezeichnung	⊙ Zeitaufwand in Std.	Kosten je Baustein in Euro
1	N	ZES prüft Antrag	1,50	179,55
2	ZP	Empfängt und bearbeitet Bericht	0,17	20,35
3	ZP	Prüft Bericht zur Funkausrüstung	0,17	20,35
4	N	Prüft Bericht	1,50	179,55
5	M	Prüft Bericht	1,00	119,70
6	F	Prüft Bericht	0,25	29,93
7	S	Prüft Bericht	1,00	119,70
8	ZP	Leitet Forderung zur Mängelbeseitigung an Reeder weiter	0,25	29,93
9	ZP	Bereitet Zeugnis vor	0,17	20,35
10	ZP	Prüft Zeugnis	0,17	20,35
11	ZP	Zeugnisausstellung	0,08	9,58

		Summe	6,26	749,34

Für Nr. 0304 ergeben sich folgende Kosten:

Lfd. Nummer	Org.	Bezeichnung	⊙ Zeitaufwand in Std.	Kosten je Baustein in Euro
1	N	ZES prüft Antrag	1,00	119,70
2	ZP	Empfängt und bearbeitet Bericht	0,17	20,35
3	ZP	Prüft Bericht zur Funkausrüstung	0,17	20,35
4	N	Prüft Bericht	1,17	140,05
5	M	Prüft Bericht	0,50	59,85
6	F	Prüft Bericht	0,25	29,93
7	S	Prüft Bericht	0,50	59,85
8	ZP	Leitet Forderung zur Mängelbeseitigung an Reeder weiter	0,25	29,93
9	ZP	Bereitet Zeugnis vor	0,17	20,35
10	ZP	Prüft Zeugnis	0,17	20,35
11	ZP	Zeugnisausstellung	0,08	9,58
		Summe	4,43	530,29

Zu Nummer 3

Folgeänderung aufgrund der Abschaffung der Gleichwertigkeitskontrolle durch Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b sowie durch Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe c.

Zu Nummer 4

Die redaktionellen Anpassungen in den Gebührennummern 2301 und 2302 sind Folgeänderungen aufgrund der Änderungen durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe bbb in Anlage 2 der Schiffssicherheitsverordnung betreffend das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 enthält die Regelung zum Inkrafttreten in Übereinstimmung mit Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 GG. Ein späterer Tag des Inkrafttretens, etwa zu einem Quartalsanfang, ist mit Blick auf die hinter den Änderungsregelungen stehenden Bedürfnisse an die Schiffssicherheit nicht möglich. Den Umsetzungserfordernissen bei Betreibern und Behörden wird mit spezifischen Übergangsregelungen Rechnung getragen.