

Sie sind hier: [> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#)

Schiffssicherheitsverordnung (**SchSV**)

vom 18. September 1998 ([BGBl. I](#) Seite 3013)

geändert durch

- Artikel 2 der Zweiten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 24. Juni 1999 (BGBl. I Seite 1462),
- Artikel 2 der Dritten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 24. August 2001 (BGBl. I Seite 2276),
- Artikel 2 der Vierten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 25. September 2002 (BGBl. I Seite 3762),
- Artikel 2 der Fünften Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 19. Dezember 2002 (BGBl. I Seite 4690),
- Artikel 3 der Sechsten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 08. Dezember 2003 (BGBl. I Seite 2465),
- Artikel 5 der Elften Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Februar 2004 (BGBl. I Seite 300),
- Artikel 129 des Gesetzes zur Umbenennung des Bundesgrenzschutzes in Bundespolizei vom 21. Juni 2005 (BGBl. I Seite 1818),
- Artikel 6 der Zwölften Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 06. August 2005 (BGBl. I Seite 2288),
- Artikel 3 der Verordnung zum Gesetz vom 25. Juni 2004 zur Ausführung der im Dezember 2002 vorgenommenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 19. September 2005 (BGBl. I Seite 2787),
- Artikel 7 der Achten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 28. Juni 2006 (BGBl. I Seite 1417),
- Artikel 3 der Ersten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt vom 18. Juni 2007 (BGBl. I Seite 1177),
- Artikel 4 der Neunten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 27. August 2007 (BGBl. I Seite 2193),
- Artikel 2 der Zweiten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt (BGBl. I Seite 698),
- Artikel 8 des Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht vom 08. April 2008 (BGBl. I Seite 706),
- Artikel 2 der Verordnung zur Einführung einer Schiffsausrüstungsverordnung und zur Änderung sonstiger seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 01. Oktober 2008 (BGBl. I Seite 1913),
- Artikel 3 § 18 der Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt (Binnenschiffsuntersuchungseinführungsverordnung - [BinSchUEV](#)) vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I Seite 2868),
- Artikel 3 der Zehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 11. März 2009 (BGBl. I Seite 507),
- Artikel 3 der Elften Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 07. April 2010 (BGBl. I Seite 399),
- Artikel 3 der Zwölften Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 18. Mai 2011 (BGBl. I Seite 935),
- Artikel 3 der Dreizehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 08. März 2012 (BGBl. I Seite 483),
- Artikel 2 § 11 der Ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften vom 20. Dezember 2012 (BGBl. I Seite 2802),
- Artikel 2 der Vierzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 23. Januar 2014 (BGBl. I Seite 78),
- Artikel 2 der Dritten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt vom 13. August 2014 (BGBl. I Seite 1371),
- Artikel 556 der Zehnten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I Seite 1474),
- Artikel 4 der Fünfzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 25. September 2015 (BGBl. I Seite 1664),
- Artikel 65 der Verordnung zur Anpassung von Zuständigkeiten von Bundesbehörden an die Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vom 02. Juni 2016 (BGBl. I Seite 1257),
- Artikel 2 der Sechzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 28. Juni 2016 (BGBl. I Seite 1504),
- Artikel 177 des Gesetzes zum Abbau verzichtbarer Anordnungen der Schriftform im Verwaltungsrecht des Bundes vom 29. März 2017 (BGBl. I Seite 626),
- Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von

Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregeln unterliegen vom 07. März 2018 (BGBl. I Seite 237) ^{*)},

- Artikel 2 § 14 der Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt und zur Änderung sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften vom 21. September 2018 (BGBl. I Seite 1398),
- Artikel 2 der Achtzehnten Schiffssicherheitsverordnung vom 19. Dezember 2018 (BGBl. I Seite 2701),
- Artikel 2 der Neunzehnten Schiffssicherheitsverordnung vom 03. März 2020 (BGBl. I Seite 412),
- Artikel 1 der Verordnung zur Änderung von schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften und der Seeleute-Befähigungsverordnung vom 25. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nummer 217),
- Artikel 1 der Ersten Verordnung zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften^{1) 2)} vom 22. November 2024 (BGBl. 2024 I Nummer 370),
- Artikel 1 der Verordnung zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften für die Traditionsschifffahrt vom 29. Januar 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 28),

zuletzt geändert durch Artikel 6 der Dritten Verordnung zur Änderung der **BMDV**-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung und weiterer schiffahrtsrechtlicher Vorschriften³⁾ vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 100).

Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

§ 1 Zielsetzung und Geltungsbereich

§ 2 Verantwortlichkeit und Selbstkontrolle

§ 3 Zusammenarbeit und maritime Sicherheitspartnerschaft

§ 4 Regeln der Technik und der seemännischen Praxis

§ 5 Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard

§ 5a Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard in besonderen Fällen

§ 6 Schiffsbezogener Sicherheitsstandard in übrigen Fällen

§ 6a Dampfkessel

§ 6b Abwasserrückhalteanlagen

§ 7 Ausnahmen und Befreiungen

§ 8 Funktionsfähigkeit von Schiffsausrüstung

§ 9 Schiffszeugnisse und -bescheinigungen, Schiffsbesichtigungen

§ 10 Ausübung der Vollzugsaufgaben, Schiffsdaten

§ 11 Auslaufen und Weiterfahrt von Schiffen, die die Bundesflagge führen

§ 12 Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge (Hafenstaatkontrolle)

§ 13 Verhaltenspflichten

§ 14 Ordnungswidrigkeiten

§ 15 Übergangsregelung

§ 16 Anwendung weiterer Vorschriften, Zuständigkeit

§ 17 Verweisung auf technische Regelwerke

Anlagen

^{*)} Artikel 1 notifiziert gemäß Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 09. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.09.2015, Seite 1)

¹⁾ Artikel 1 Nummer 12 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.06.2009, Seite 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1180 (ABl. L 184 vom 11.07.2022, Seite 1) geändert worden ist.

²⁾ Die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 09. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.09.2015, Seite 1) sind beachtet worden.

³⁾ Artikel 3 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. L 113 vom 30.04.1992, Seite 19) und der Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reederei in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.05.2009, Seite 30). Artikel 4 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1159 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und zur Aufhebung der Richtlinie 2005/45/EG über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute (ABl. L 188 vom 12.07.2019, Seite 94) sowie der Richtlinie (EU) 2022/993 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 08. Juni 2022 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 169 vom 27.06.2022, Seite 45).

Stand: 02. April 2025

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 1

§ 1 Zielsetzung und Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung dient 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 Schiffssicherheitsgesetzes vom 09. September 1998 (**BGBI.** I Seite 2860). Der Geltungs- und Anwendungsbereich nach den §§ 1 und 2 des Schiffssicherheitsgesetzes findet entsprechende Anwendung; dabei umfasst die Seefahrt für Seeschiffe, die seewärts der Grenze der Seefahrt im Sinne des § 1 der Flaggenrechtsverordnung vom 04. Juli 1990 (BGBI. I Seite 1389) eingesetzt werden, auch das Aufsuchen, Benutzen und Verlassen der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze binnenwärts dieser Grenze.

(2) Auf Schiffe unter einer ausländischen Flagge sind auch § 5 Absatz 5 und die dort genannten Regelungen sowie § 13 Absatz 5 anzuwenden.

Stand: 18. April 2008

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) § 2

§ 2 Verantwortlichkeit und Selbstkontrolle

(1) Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür zu sorgen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie andere wichtige hierzu zur Verfügung stehende Informationen und Unterlagen einschließlich der Aufzeichnungen der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.

(2) Verantwortlicher im Sinne dieser Verordnung ist derjenige, der nach Absatz 1 ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, soweit nach den Vorschriften dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist. § 9 des Schiffssicherheitsgesetzes ist anzuwenden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 3

§ 3 Zusammenarbeit und maritime Sicherheitspartnerschaft

(1) In der Zusammenarbeit der zuständigen Behörden der Bundesverkehrsverwaltung im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit den nach § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes Verpflichteten oder den für sie Tätigen können, insbesondere in den Bereichen der §§ 2 und 7 dieser Verordnung oder des § 12 des Schiffssicherheitsgesetzes,

1. mit Unternehmen, Verbänden oder zuständigen Stellen in Bezug auf bestimmte Produkte, Systeme, Verfahren, Konzepte, Entwicklungen, Erprobungen, Kontrollen oder Erfahrungen zur Verbesserung der Schiffssicherheit Absprachen getroffen und
2. zur Förderung solcher Absprachen - auch unter Beteiligung geeigneter anderer Stellen - sachdienliche konkrete Modelle ausgearbeitet

werden. Soweit solche Absprachen oder Modelle die zur Verbesserung der Schiffssicherheit erforderlichen beruflichen Fortbildungsmaßnahmen, Unterweisungen oder Schulungen für Seeleute betreffen, können auch Einrichtungen einbezogen werden, die hierfür geeignete Maßnahmen anbieten.

(2) Die nach dieser Verordnung zuständigen Behörden berücksichtigen möglichst, soweit dies der Sicherheit förderlich ist, die Sicherheitskonzepte, Initiativen und Erklärungen, die ihnen bei der Sicherheitsvorsorge nach § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes und § 2 dieser Verordnung unterbreitet werden.

(3) Die Behörden der Bundesverkehrsverwaltung sind auch für folgendes zuständig:

1. Ist eine Neuregelung im Bereich der internationalen Regelungen zur Schiffssicherheit oder zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe beschlossen worden, aber noch nicht in Kraft getreten, so prüft und bescheinigt die Behörde, die für den Sachverhalt nach dem Seeaufgabengesetz grundsätzlich zuständig ist, bei Vorliegen der in der Neuregelung enthaltenen Voraussetzungen auf schriftlichen Antrag, dass ein bestimmtes darin vorgeschriebenes Baumuster, System, Verfahren, Konzept oder Verhalten unbeschadet der geltenden Sicherheitsvorschriften den Anforderungen der Neuregelung entspricht.
2. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation können nach Maßgabe ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs auf Antrag Vermessungen von Schiffen, Teilen oder Typen und Serien von Schiffen, schiffsbezogene Baumusterprüfungen oder sonstige schiffsbezogene Prüfungen, Untersuchungen, Zulassungen oder Konformitätsbewertungen, auch soweit sie nicht vorgeschrieben sind, durchführen oder bescheinigen, wenn dies für die Anwendung von Rechtsvorschriften sachdienlich ist.
3. Macht eine zuständige Behörde Auslegungen, allgemeine Ausnahmen und Befreiungen im Sinne des § 7, international beschlossene Empfehlungen im Sinne des § 12 des Schiffssicherheitsgesetzes oder international angenommene Standards im Sinne des § 9d des Seeaufgabengesetzes bekannt, so bezeichnet sie die zugehörigen Rechtsvorschriften.

Stand: 02. April 2025

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 4

§ 4 Regeln der Technik und der seemännischen Praxis

(1) Als Regeln der Technik und der seemännischen Praxis sind insbesondere die in Abschnitt E der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführten, in Deutschland als anwendbare anerkannte Regeln der Technik oder der seemännischen Praxis bekanntgemachten internationalen Schiffssicherheitsnormen zu beachten.

(2) (aufgehoben)

Stand: 03. Oktober 2002

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) § 5

§ 5 Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard

(1) Soweit internationale Regelungen, die in den Abschnitten A und C der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt sind, auf ein Schiff, das die Bundesflagge führt, anzuwenden sind, sind für dieses Schiff die jeweils einschlägigen Vorschriften dieser Regelungen und die in Abschnitt C der Anlage 1 enthaltenen Vorschriften einzuhalten.

(2) Soweit Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder Europäischen Union, die im Abschnitt D der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt sind, auf ein Schiff, das die Bundesflagge führt, anzuwenden sind, sind für dieses Schiff die jeweils einschlägigen Vorschriften dieser Regelungen und die in Abschnitt A der Anlage 1 enthaltenen Vorschriften einzuhalten.

(3) Ergänzend zu § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes sind für ein Schiff, das die Bundesflagge führt, die in Abschnitt B der Anlage 1 enthaltenen Vorschriften einzuhalten.

(4) Ein Schiff, das einer bestimmten Schiffskategorie angehört, muss, wenn es in einer anderen Schiffskategorie eingesetzt werden soll, den Anforderungen der neuen Schiffskategorie für Schiffe genügen, die zum Zeitpunkt der Änderung der Schiffskategorie auf Kiel gelegt werden.

(5) Beim Betrieb eines Schiffes, das eine ausländische Flagge führt, sind in den in Abschnitt D der Anlage 1 aufgeführten Fällen die dort genannten besonderen Anforderungen einzuhalten.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) § 5a

§ 5a Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard in besonderen Fällen

(1) Soweit für ein Schiff, das § 5 Absatz 1 unterliegt, Ausnahmen gewährt werden, weil es sich im Verlauf seiner Reise nicht weiter als 20 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt, müssen mindestens die Anforderungen eingehalten werden, die das Schiff nach § 6 erfüllen müsste.

(2) Ein Fahrgastschiff, das Absatz 1 unterliegt, muss mindestens die Anforderungen einhalten, die ein Schiff in der Inlandfahrt erfüllen muss.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 6

§ 6 Schiffsbezogener Sicherheitsstandard in übrigen Fällen

(1) Soweit für ein Schiff, das die Bundesflagge führt, nicht die in § 5 Absatz 1 und 2 bezeichneten Anforderungen einzuhalten sind, sind die Anforderungen nach Anlage 1a einzuhalten. Maßgeblich ist

1. für ein Fahrgastschiff Anlage 1a Teil 1 in Verbindung mit Teil 7,
2. für ein Binnenschiff im Verkehr durch die Kaiserbalje Anlage 1a Teil 2,
3. für ein Traditionsschiff Anlage 1a Teil 3,
4. für ein Sportboot Anlage 1a Teil 4,
5. für ein Fischereifahrzeug Anlage 1a Teil 5,
6. für ein Frachtschiff Anlage 1a Teil 6 in Verbindung mit Teil 7,

soweit nicht in den nachfolgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

(1a) Absatz 1 Nummer 6 gilt für

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

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

(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 Besichtigung 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) Für ein Schiff, das einer bestimmten Schiffskategorie angehört, müssen, wenn es in einer anderen Schiffskategorie eingesetzt werden soll, die Anforderungen für Schiffe eingehalten werden, die zum Zeitpunkt der Änderung der Schiffskategorie auf Kiel gelegt worden sind, soweit nicht in den nachfolgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) § 6a

§ 6a Dampfkessel

Dampfkesselanlagen an Bord von Seeschiffen unter deutscher Flagge sind nach Maßgabe der Anlage 1a Teil 8 so auszulegen, zu bauen, auszurüsten und zu betreiben, dass sie unter allen Betriebsbedingungen zuverlässig arbeiten und zu keiner Zeit die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen gefährden. Schiffszeugnisse und -bescheinigungen nach § 9 Absatz 1 bis 4, hinsichtlich der Anlage 2 in Verbindung mit deren Abschnitt A Nummer 1, 2, 13a, 21a, 21b, 21c, 22a und 22c, dürfen für Seeschiffe, die mit Dampfkesselanlagen ausgerüstet sind, nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des Satzes 1 erfüllt sind.

(2) (aufgehoben)

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 6b

§ 6b Abwasserrückhalteinrichtungen

(1) In Anlage IV Regel 2 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens nicht genannte deutsche Schiffe, einschließlich Sportboote, oder solche Schiffe unter der Flagge eines anderen Ostseeanrainers bei der Fahrt in der Ostsee im Hoheitsgebiet oder in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland müssen, sofern sie über eine Toilette verfügen, mit einer Abwasserrückhalteinrichtung ausgerüstet sein. Anlage IV Regel 12 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens gilt für diese Schiffe entsprechend.

(2) Abwasserrückhalteinrichtungen sowie bord- und landseitige Anschlüsse müssen den Anforderungen der von der Helsinki-Kommission am 21. März 2001 angenommenen Richtlinie, Anlage zu der Empfehlung 22/1 (VkBl. 2008 Seite 122) berücksichtigen. Der Tank der Abwasserrückhalteinrichtung muss von angemessener Größe sein. Bei einem Schiff mit mehreren Toiletten genügt eine Abwasserrückhalteinrichtung für eine Toilette, wenn sichergestellt ist, dass die übrigen Toiletten in einer Entfernung bis zu 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land nicht benutzt werden.

(3) Absatz 1 gilt nicht für Schiffe,

1. die vor dem 01. Januar 1980 gebaut worden sind,
2. die vor dem 01. Januar 2003 gebaut worden sind und
 - a. eine Rumpflänge von weniger als 11,50 m oder eine Breite von weniger als 3,80 m aufweisen oder
 - b. denen das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eine Bescheinigung über die Befreiung von der Ausrüstungspflicht erteilt hat.

Die Bescheinigung nach Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b wird für Schiffe erteilt, bei denen die Ausrüstung mit einer Abwasserrückhalteinrichtung aus anderen Gründen als in den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 oder 2 Buchstabe a technisch unmöglich oder bezogen auf den Wert wirtschaftlich unzumutbar ist und dieser Umstand durch ein Einzel-, Gruppen- oder Modellgutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen oder eines gemäß Norm EN 45013 von einer akkreditierten Stelle zertifizierten Boots- und Yachtsachverständigen nachgewiesen ist.

Stand: 12. April 2008

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 7

§ 7 Ausnahmen und Befreiungen

(1) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation können im Rahmen ihrer Aufgaben nach dem Seeaufgabengesetz

1. nach Maßgabe der internationalen Regelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes,
2. in Anwendung des § 13 Absatz 6 oder,
3. nach Maßgabe der Anlage 1a

auf Antrag Ausnahmen von verbindlichen Pflichten oder Befreiungen zulassen, soweit eine vergleichbare Sicherheit des Schiffes oder die Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Seeaufgabengesetzes auf andere Weise, auch durch geeignete Nebenbestimmungen, gewährleistet ist. Dies kann insbesondere dann erforderlich sein, wenn für ein seegängiges Wasserfahrzeug wegen seiner geringen Größe oder besonderen Bauart die Anforderungen dieser Verordnung nicht oder nur mit wirtschaftlich nicht vertretbaren Kosten erfüllbar sind.

(2) Für Schiffe, die nach den Vorschriften der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 ([BGBl. I Seite 1398](#)) in der jeweils geltenden Fassung auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung am Verkehr teilnehmen dürfen, treten im Verkehr auf diesen Wasserstraßen hinsichtlich der Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung, Vermessung, den Freibord und die Besetzung der Fahrzeuge, die Eignung des Unternehmers sowie die Befähigung der Besatzungsmitglieder einschließlich des Schiffsführers die auf der Grundlage des Binnenschifffahrtsgesetzes erlassenen Rechtsvorschriften an die Stelle dieser Verordnung.

(3) Die in den internationalen Regelungen enthaltenen Vorschriften über die Zulassung eines gleichwertigen Ersatzes für Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte, Ausrüstungen oder sonstige Vorkehrungen sind auf Schiffe, für die die internationalen Schiffssicherheitsregelungen keine Anwendung finden, entsprechend anzuwenden.

(4) Ein Seeschiff, für das die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach § 10 des Flaggenrechtsgesetzes für die erste Überführungsreise in einen anderen Hafen verliehen wurde, ist für die Zwecke dieser Verordnung ausschließlich während dieser Reise einem Schiff unter ausländischer Flagge gleichgestellt, sofern der Eigentümer nicht widerspricht.

(5) Für Schiffe, deren Kiel vor dem 18. Juli 1994 gelegt wurde und denen im Schiffsmessbrief zusätzlich zu der nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (BGBl. 1975 II Seite 65) ermittelten Bruttoraumzahl ein Bruttoraumgehalt in Registertonnen bescheinigt wurde, gilt als Parameter für die Anwendung dieser Verordnung der Bruttoraumgehalt anstelle der Bruttoraumzahl.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 8

§ 8 Funktionsfähigkeit von Schiffsausrüstung

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

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 9

§ 9 Schiffszeugnisse und -bescheinigungen, Schiffsbesichtigungen

(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](#) Seite 833) festgelegt wurden, in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Auf Besichtigungen von Schiffen zur Erteilung von Zeugnissen durch befähigte Schiffsbesichtiger ist zu der in Abschnitt D Nummer 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 2009/15/[EG](#) in der jeweils geltenden Fassung insbesondere Abschnitt B der Anlage 2 zu dieser Verordnung anzuwenden.

(3) Die zuständigen Behörden erteilen auf Antrag

1. für ein Schiff, auf das § 5 Absatz 1 bis 4 anzuwenden ist, die erforderlichen Zeugnisse und Bescheinigungen,
2. für ein Schiff im Sinne des § 6 Absatz 1 die in der Anlage 1a bezeichneten Zeugnisse und Bescheinigungen,

wenn durch Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieser Verordnung oder der internationalen Regelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes festgestellt ist. Sind für ein Schiff Schiffssicherheitszeugnisse für verschiedene Nutzungen erteilt worden, hat der Schiffsführer zu Beginn einer Reise jede Änderung des Nutzungszweckes im Schiffstagebuch einzutragen.

(4) Der Verantwortliche hat unter Antragstellung und auf eigene Kosten sicherzustellen, dass ein Schiff im Sinne des Absatzes 3, das die Bundesflagge führt und für das weder ein solches Schiffssicherheitszeugnis noch ein entsprechendes nach internationalen Regelungen an Bord mitzuführendes Bau- und Ausrüstungszeugnis oder eine Bescheinigung nach Maßgabe des Absatzes 5 gültig ist, vor der ersten Inbetriebnahme des Schiffes durch ihn oder auf seine Veranlassung oder vor der ersten Fahrt nach Ungültigwerden eines solchen Zeugnisses

1. bei Bestehen einer Ausrüstungs- oder Zulassungspflicht für Navigations- oder Funkausrüstung an Bord dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Überprüfung dieser Ausrüstung sowie
2. in jedem Fall der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zur Überprüfung des sicheren Zustands des Schiffes und seiner Ausrüstung

vorgeführt wird. Er hat unverzüglich alle - auch betrieblichen - Mängel zu beseitigen, bei denen eine dieser Behörden feststellt, dass sie eine Gefahr für Schiffe, Schifffahrt oder Schifffahrtseinrichtungen, Gesundheit, Küste oder die Umwelt darstellen.

(5) Für Binnenschiffe - ausgenommen Öl-, Gas- und Chemikaliertankschiffe in der Massengutschifffahrt sowie Fahrgastschiffe mit nicht zur Besatzung zählenden Personen an Bord - genügt hinsichtlich der baulichen Beschaffenheit und der Ausrüstung im Bereich seewärts bis zur Verbindungslinie Schillighörn über das Haus der Vogelschutzwarte der Insel Alte Mellum zum Kirchturm Cappel eine gültige Bescheinigung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt über die Einhaltung der Anforderungen des Teils 2 der Anlage 1a.

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

(7) Beabsichtigt die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation einen Verstoß gegen

Anforderungen oder Pflichten in Bezug auf die Sicherheit auf See im Rahmen der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes, auch im Hinblick auf § 13 Absatz 2 des Schiffssicherheitsgesetzes, zu berücksichtigen, so unterrichtet sie hiervon umgehend die Verantwortlichen durch eine schriftliche Abmahnung und gibt ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme.

(8) Der Eigentümer eines Schiffes hat ungültige oder verlorene und nach Neuausstellung wiedergefundene Schiffszeugnisse und -bescheinigungen unverzüglich nachweislich zu vernichten, soweit die ausstellende Behörde nicht etwas anderes anordnet. Der Eigentümer des Schiffes kann abweichend von Satz 1 ein solches Zeugnis auch der ausstellenden Behörde zurückgeben.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 10

§ 10 Ausübung der Vollzugsaufgaben, Schiffsdaten

(1) Die für die Vollzugsaufgaben nach dem Seeaufgabengesetz und dem Schiffssicherheitsgesetz zuständigen Behörden können Anordnungen treffen und Ausnahmen und Befreiungen nach § 7 Absatz 1 mit Auflagen verbinden.

(2) Die zuständigen Behörden des Bundes bedienen sich bei den Vollzugsaufgaben nach Maßgabe der Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben der Wasserschutzpolizei der Küstenländer sowie nach Maßgabe des § 3 Absatz 2 des Seeaufgabengesetzes der Bundespolizei und der Zollverwaltung.

(3) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie erhebt die für die Ausführung des Schiffssicherheitsgesetzes und dieser Verordnung erforderlichen Schiffsdaten.

Stand: 29. Januar 2014

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) § 11

§ 11 Auslaufen und Weiterfahrt von Schiffen, die die Bundesflagge führen

(1) Wenn

1. ein zur Führung der Bundesflagge berechtigtes Schiff Anforderungen, die nach dem internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard, dem Schiffssicherheitsgesetz oder im Rahmen des Seeaufgabengesetzes vorgeschrieben sind, im wesentlichen nicht erfüllt und dies eine unmittelbare Gefahr für Schiffe, Schiffahrt oder Schiffahrtseinrichtungen, Gesundheit, Küste oder die Umwelt darstellt, oder
2. für ein solches Schiff nicht die vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse über die Erfüllung der genannten Anforderungen nachgewiesen werden können,
3. oder ein solches Schiff, sofern es nach § 9 Absatz 4 vorgeführt werden muss, nicht vorgeführt worden ist,

verbietet die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation sein Auslaufen, seine Weiterfahrt oder seinen Betrieb oder gestattet diese nur unter Bedingungen oder Auflagen, durch welche die gebotene Gefahrenabwehr gewährleistet wird.

(2) Besteht der konkrete Verdacht, dass einer der in Absatz 1 genannten Sachverhalte vorliegt, - insbesondere weil eine dort genannte Anforderung nicht eingehalten ist, - so kann das Auslaufen oder die Weiterfahrt für die Dauer der zur Gefahrenverhütung erforderlichen Sachverhaltsermittlung verhindert werden.

(3) Stellt eine Schiffahrtspolizeibehörde einen in Absatz 1 genannten Sachverhalt fest, so kann sie bis zur Entscheidung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation das Auslaufen oder die Weiterfahrt für einen zu bestimmenden angemessenen Zeitraum verhindern.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 12

§ 12 Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge (Hafenstaatkontrolle)

(1) Für die Hafenstaatkontrolle ist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zuständig. Sehen das Schiffssicherheitsgesetz oder die internationalen Regelungen ein Verhindern des Auslaufens oder der Weiterfahrt von Schiffen unter einer ausländischen Flagge vor, ist § 11 Absatz 3 entsprechend anzuwenden.

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

(3) Bei der Anwendung des Artikel 16 Absatz 1 bis 4 sowie des Artikels 21 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, Seite 57) in ihrer jeweils geltenden Fassung hinsichtlich der Verweigerung des Zugangs zu einem Hafen steht in Bezug auf Staaten, in denen das Schiff für mangelhaft befunden wurde, ein Staat, dessen Seeschifffahrtsbehörde zu den Unterzeichnern der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle gehört, einem Mitgliedstaat gleich.

(4) Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation arbeitet im Rahmen der Hafenstaatkontrolle insbesondere eng mit den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle zusammen und tauscht mit diesen die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach den Artikeln 4 bis 30 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates erforderlichen Informationen aus. Dabei bedient sie sich der Verbindung mit dem auf Grund der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingerichteten Informationssystem.

(5) Absatz 4 gilt für die Erfüllung der Aufgaben nach der Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30. November 2017, Seite 61) in ihrer jeweils geltenden Fassung.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 13

§ 13 Verhaltenspflichten

(1) Der Eigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, dass

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,
2. auf der Brücke stets folgende Unterlagen vorhanden sind:
 - a. die für die jeweilige Seereise erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern im Sinne von Abschnitt C.I.4 der Anlage 1; bei Sportbooten im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See genügt es, wenn an Bord nichtamtliche Ausgaben mitgeführt werden,
 - b. die von der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation herausgegebenen amtlichen Ausgaben der Schiffssicherheitsvorschriften und des Schiffssicherheitshandbuchs, der Schautafeln mit der Darstellung von Manövrierinformationen und Lotsenversetzeinrichtungen sowie auf Fahrgastschiffen die Listen der Fahrtbeschränkungen; das gilt nicht für Schiffe in der Kleinen Hochseefischerei, in der Küstenfischerei und in der Wattfahrt, für Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sowie für die in § 6 ausdrücklich genannten Schiffe, soweit in Anlage 1a nichts anderes bestimmt ist,
 - c. die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie herausgegebenen Nachrichten für Seefahrer des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre bei Reiseantritt; das gilt nicht für Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sowie für Schiffe in der Küstenfischerei und in der Wattfahrt,
 - d. auf Schiffen, die von den Anforderungen nach den Buchstaben b und c ausgenommen sind, die für die jeweiligen Schiffe im Verzeichnis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgeführten Veröffentlichungen,
3. Seetagebücher mitgeführt und nach Maßgabe des Abschnitts B II Nummer 6 der Anlage 1 aufbewahrt werden.
4. in den Fällen des § 9 Absatz 3 Satz 1, Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 ein gültiges Schiffssicherheitszeugnis oder eine gültige Bescheinigung mitgeführt wird und
5. sich Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände nach Maßgabe der Eintragungen im Sicherheitszeugnis an Bord und in einem ordnungsgemäßen, funktionsfähigen und zugelassenen Zustand befinden.

(2) Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, dass

1. ein amtlich festgelegter Mindestfreibord des Schiffes nicht unterschritten wird; dies gilt nicht in einem Hafen zwischen der Eingangs- und Ausgangsabfertigung, soweit der Verschlusszustand des Schiffes dies zulässt,

2. das Schiff nur so beladen ist, dass die nach den Stabilitätsunterlagen erforderliche Mindeststabilität nicht unterschritten wird,
3. Decksladungen so gestaut sind, dass Öffnungen im Bereich der Ladung, die als Zugang zu den Besatzungsunterkünften, dem Maschinenraum und allen sonstigen zum Betrieb des Schiffes erforderlichen Arbeitsräumen oder als Fluchtweg dienen, ordnungsgemäß geschlossen werden können, gegen das Eindringen von Wasser gesichert sind und zugänglich bleiben,
4. auf Schiffen nach Kapitel V Regel 22 der Anlage zu dem Übereinkommen, das in Abschnitt A.I der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt ist, die dort vorgeschriebenen Anforderungen an die Sicht eingehalten werden,
 4. a. 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 Entschließung A.1106(29) vom 14. Dezember 2015 (VkBl. 2022 Seite 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 Seeschiffahrtsstraßen-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.
5. auf einer Decksladung Laufplanken und Schutzgeländer oder Strecktaue als wirksame Schutzvorkehrung für die Besatzung angebracht sind, wenn auf oder unter Deck kein geeigneter Verkehrsgang vorhanden ist,
6. auf Schiffen, denen ein Holzfreibord erteilt worden ist, zusätzlich zu den Erfordernissen nach den Nummern 3 und 5 auf jeder Seite der Decksladung bis zur Höhe von mindestens 1 m über der Ladung Schutzgeländer oder Strecktaue in senkrechtem Abstand von höchstens 0,33 m angebracht sind,
7. vorbehaltlich der für Binnenschiffe auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung geltenden Sonderregelungen Ladeluken vor Antritt der Fahrt wetterdicht geschlossen werden und während der Fahrt verschlossen bleiben, soweit sie nicht bei ruhigem Wetter, insbesondere wegen Arbeiten unter Deck oder wegen der Art der Ladung, vorübergehend geöffnet werden,
8. Getreide auf einem Schiff von mindestens 6,50 m Breite als Schüttgutladung nur befördert wird, wenn dafür eine Genehmigung nach Kapitel VI Regel 9 der Anlage zu dem Übereinkommen, das in Abschnitt A.I der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt ist, vorliegt,
9. ausreichende Vorkehrungen für den Wachdienst im Sinne der Regel VIII/2 Absatz 2 der Anlage zum STCW-Übereinkommen getroffen werden,
10. die amtlich zulässige Anzahl von Personen, die von dem Schiff befördert werden dürfen, nicht überschritten wird,
11. die Seetagebücher mitgeführt werden und im Schiffstagebuch über alle Vorkommnisse an Bord, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind, unverzüglich durch geeignete Eintragungen berichtet wird unter Beachtung der nach Abschnitt B.II Nummer 7 der Anlage 1 veröffentlichten Liste der eintragungspflichtigen Vorgänge,
12. das nach § 9 Absatz 3 vorgeschriebene Sicherheitszeugnis, die nach Anlage 4 in Verbindung mit § 9 Absatz 3 ausgestellte besondere Bescheinigung für Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder die nach § 9 Absatz 5 ausgestellte Bescheinigung mitgeführt und auf Verlangen einer zuständigen Behörde vorgelegt wird und
13. auf Fahrzeugen, für die Schiffssicherheitszeugnisse für verschiedene Verwendungszwecke ausgestellt worden sind, zu Beginn einer jeden Reise jede Änderung des Nutzungszwecks des Fahrzeugs im Schiffstagebuch eingetragen wird.

(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.

(3) Der verantwortliche nautische Wachoffizier eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat

1. dafür zu sorgen, dass das Ruder bei hoher Verkehrsdichte, bei verminderter Sicht oder wenn es die Bauart des Schiffes, dessen Beladung oder besondere Umstände erfordern, mit einem geeigneten Rudergänger besetzt ist und bei Benutzung der Selbststeueranlage sichergestellt ist, dass erforderlichenfalls sofort auf Handsteuerung unter seiner Aufsicht übergegangen werden kann und insbesondere bei der Fahrt im Revier sich ein Rudergänger in der Nähe des Ruders aufhält,
2. dafür zu sorgen, dass der Ausguck bei der Fahrt im Revier sowie von der Zeit vom Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer geeigneten Person besetzt ist,
3. die Ausführung der Ruder- und Maschinenkommandos und des Ankermanövers zu überwachen,
4. im Sinne der Regel Teil A Kapitel VIII/2 Nummer 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.

(4) Der Leiter der Maschinenanlage eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, dass in Absprache mit dem Schiffsführer ein sicherer technischer Wachdienst im Sinne der Regel Teil A Kapitel VIII/2 Nummer 53 des Anhangs der Anlage zum STCW-Übereinkommen besteht.

(4a) Bei einer Seefunkstelle auf einem Schiff, das die Bundesflagge führt, darf mobilen Seefunkdienst oder mobilen Seefunkdienst über Satelliten nur ausüben, wer einen für die Funkstelle ausreichenden gültigen Befähigungsnachweis nach Anlage 3 besitzt. Ein Befähigungsnachweis ist gültig und ausreichend, wenn er im Sinne der Verordnung über Seefunkzeugnisse oder dieser Verordnung als ausreichend ausgestellt oder anerkannt worden ist und fortbesteht. Bis zum 31. Dezember 2002 gilt die Verordnung über Seefunkzeugnisse entsprechend für Funkstellen auf Schiffen unter der Bundesflagge, die nicht Kauffahrteischiffe sind. Der Deutsche Motoryachtverband und der Deutsche Segler-Verband werden beauftragt, vom 01. Januar 2003 an nach Maßgabe dieser Verordnung über Anträge auf Zulassung zur Prüfung zum Erwerb von Funkbetriebszeugnissen für Seefunkstellen auf Sportfahrzeugen zu entscheiden, die Prüfungen abzunehmen, bei Bestehen der Prüfung die genannten Zeugnisse zu erteilen, in bestimmten Fällen die genannten Zeugnisse zu entziehen sowie die Kosten zu erheben.

(5) Die Beachtung von Anordnungen und Auflagen im Sinne des § 10 Absatz 1 sowie die Verhaltenspflichten nach Absatz 2, ausgenommen die Nummern 5, 6, 9, 10 und 11, gelten auch in Bezug auf Schiffe unter einer ausländischen Flagge nach Maßgabe des § 2 des Schiffssicherheitsgesetzes.

(6) Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation kann von den Verhaltenspflichten in Absatz 2 Nummer 9 und Absatz 3 Nummer 1 und 2 bei Vorliegen eines wichtigen Grundes nach Maßgabe des § 7 Absatz 1 Ausnahmen zulassen.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 14

§ 14 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Absatz 1 Nummer 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Eigentümer

- 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. entgegen § 13 Absatz 1 Nummer 2 nicht dafür sorgt, dass die dort vorgeschriebenen Unterlagen auf der Brücke vorhanden sind,
- c. entgegen § 13 Absatz 1 Nummer 3 nicht dafür sorgt, dass Seetagebücher mitgeführt und aufbewahrt werden,
- d. entgegen § 13 Absatz 1 Nummer 4 nicht dafür sorgt, dass ein Schiffssicherheitszeugnis oder eine Bescheinigung mitgeführt wird, oder
- e. entgegen § 13 Absatz 1 Nummer 5 nicht dafür sorgt, dass sich eine Einrichtung oder ein Ausrüstungsgegenstand in einem dort genannten Zustand befindet,

1. a. als Verantwortlicher im Sinne von § 2 Absatz 2

- a. entgegen § 9 Absatz 4 Satz 1 nicht sicherstellt, dass ein Schiff vorgeführt wird, oder
- b. entgegen § 9 Absatz 4 Satz 2 einen Mangel nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig beseitigt.

2. als Schiffsführer

- a. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 1 nicht dafür sorgt, dass der Mindestfreibord des Schiffes nicht unterschritten wird,
- b. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 2 nicht dafür sorgt, dass die erforderliche Mindeststabilität nicht unterschritten wird,
- c. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 3 nicht dafür sorgt, dass Decksloadungen in der dort genannten Weise gestaut sind,
- d. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 4 nicht dafür sorgt, dass die Anforderungen an die Sicht eingehalten werden,
- e. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 4a nicht dafür sorgt, dass das automatische Schiffsidentifizierungssystem zu jeder Zeit in Betrieb gehalten wird,
- f. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 5 nicht dafür sorgt, dass auf Decksloadungen Laufplanken und Schutzgeländer oder Strecktaue angebracht sind,
- g. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 6 nicht dafür sorgt, dass auf Schiffen, denen ein Holzfreibord erteilt worden ist, die vorgeschriebenen Schutzgeländer oder Strecktaue ordnungsgemäß angebracht sind,
- h. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 7 nicht dafür sorgt, dass Ladeluken wetterdicht geschlossen werden und verschlossen bleiben,
- i. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 8 nicht dafür sorgt, dass Getreide als Schüttgutladung nur befördert wird, wenn die vorgeschriebene Genehmigung vorliegt,

- j. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 9 nicht dafür sorgt, dass ausreichende Vorkehrungen für den Wachdienst getroffen werden,
 - k. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 10 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Anzahl von Personen nicht überschritten wird,
 - l. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 11 nicht dafür sorgt, dass Seetagebücher mitgeführt oder die Vorkommnisse an Bord, die für die Sicherheit in der Seefahrt von Bedeutung sind, eingetragen werden,
 - m. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 12 nicht dafür sorgt, dass das Schiffssicherheitszeugnis, die nach Anlage 4 ausgestellte besondere Bescheinigung für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, oder die Bescheinigung nach § 9 Absatz 5 mitgeführt und vorgelegt wird oder
 - n. entgegen § 13 Absatz 2 Nummer 13 nicht dafür sorgt, dass zu Beginn der Reise im Schiffstagebuch jede Änderung des Nutzungszwecks des Fahrzeugs eingetragen wird.
3. als nautischer Wachoffizier
- a. entgegen § 13 Absatz 3 Nummer 1 nicht dafür sorgt, dass das Ruder besetzt ist,
 - b. entgegen § 13 Absatz 3 Nummer 2 nicht dafür sorgt, dass der Ausguck besetzt ist,
 - c. entgegen § 13 Absatz 3 Nummer 3 die Ausführung der Ruder- oder Maschinenkommandos oder des Ankermanövers nicht überwacht oder
 - d. entgegen § 13 Absatz 3 Nummer 4 den Kurs, die Position oder die Geschwindigkeit nicht überprüft oder eine Navigationshilfe nicht verwendet,
4. entgegen § 13 Absatz 4 als Leiter der Maschinenanlage nicht dafür sorgt, dass ein sicherer technischer Wachdienst besteht,
5. entgegen § 13 Absatz 4a Satz 1 bei einer Seefunkstelle ohne ausreichenden gültigen Befähigungsnachweis mobilen Seefunkdienst oder mobilen Seefunkdienst über Satellit betreibt oder
6. einer vollziehbaren Anordnung oder Auflage nach § 10 Absatz 1 zuwiderhandelt.

(2) Die Bestimmungen des Absatzes 1 Nummer 2 Buchstabe a bis e, h und i sowie Nummer 6 gelten auch für Schiffe im Sinne des § 13 Absatz 5.

(3) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird übertragen

- 1. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 Buchstabe a und Nummer 3 auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt,
- 2. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 6 sowie in den Fällen des § 15 Absatz 1 Nummer 4 des Seeaufgabengesetzes auf diejenige Behörde, die die vollziehbare Auflage oder Anordnung getroffen hat,
- 3. in den übrigen Fällen des Absatzes 1 auf die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 15

§ 15 Übergangsregelung

Fahrzeuge, die am 13. März 2018 über ein Sicherheitszeugnis für Ausbildungsfahrzeuge nach § 6 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe c in Verbindung mit § 15 der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 29. März 2017 ([BGBl. I Seite 626](#)) und § 52a Absatz 1 der Schiffssicherheitsverordnung vom 08. Dezember 1986 in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. September 1997 ([BGBl. I Seite 2217](#)), geändert durch die Verordnung vom 19. Juni 1998 ([BGBl. I Seite 1431](#)), verfügt haben, erhalten auf Antrag bei Vorliegen der schiffssicherheitsrechtlichen Voraussetzungen ein Sicherheitszeugnis nach § 14 der See-Sportbootverordnung. Das Zeugnis kann nicht erneuert werden, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als fünf Jahre vergangen sind.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 16

§ 16 Anwendung weiterer Vorschriften, Zuständigkeit

(1) Die sich aus den internationalen Regelungen (§ 1 Absatz 2 des Schiffssicherheitsgesetzes) ergebenden Pflichten, Anforderungen, Befugnisse und Aufgaben gehen in ihrem Anwendungsbereich, soweit nicht ausdrücklich anders bestimmt, den Pflichten, Anforderungen, Befugnissen und Aufgaben einschließlich der Ausnahmen und Befreiungen nach dieser Verordnung vor.

(2) Soweit diese Verordnung auf internationale Regelungen Bezug nimmt, sind diese, wenn nicht ausdrücklich anders bestimmt, in der neuesten Fassung heranzuziehen, die in der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannt ist.

(3) Auf die Pflichten und Anforderungen nach dieser Verordnung, die durch Personen, Organisationen oder Unternehmen zu erfüllen sind, ohne dass hierfür bestimmte Personen, Organisationen oder Unternehmen benannt werden, sind die in den §§ 7 bis 9 des Schiffssicherheitsgesetzes enthaltenen einheitlichen Grundsätze entsprechend anzuwenden. Im Sinne des § 2 Absatz 1 dieses Gesetzes stehen Schiffe, die die Bundesflagge führen, soweit nicht anders bestimmt, Schiffe gleich, die als Binnenschiffe in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind.

(4) Die See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I Seite 3457) bleibt unberührt.

(5) Nach dieser Verordnung zuständige Behörde ist, soweit nicht ausdrücklich anders bestimmt, die jeweils nach dem Seeaufgabengesetz zuständige Behörde oder Stelle.

Stand: 18. April 2008

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > § 17

§ 17 Verweisung auf technische Regelwerke

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

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > **Anlagen**

Anlagen

Anlage 1 Besondere Regelungen bei internationalem schiffsbezogenen Sicherheitsstandard

Anlage 1a Schiffsbezogener Sicherheitsstandard in den übrigen Fällen

Anlage 2 Schiffszeugnisse und -bescheinigungen, Schiffsbesichtigungen

Anlage 3 Befähigungsnachweise für den mobilen Seefunkdienst und den mobilen Seefunkdienst über Satelliten

Anlage 4 Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Union

Stand: 01. Juli 2024

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1](#)

Anlage 1 - Besondere Regelungen bei internationalem schiffsbezogenen Sicherheitsstandard

Abschnitt A Zu den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Union in ihrer jeweils geltenden Fassung

Abschnitt B Ergänzende Anforderungen zu § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes

Abschnitt C Vorschriften neben den allgemein anerkannten völkerrechtlichen Regeln und Normen für Schiffe unter der Bundesflagge

Abschnitt D Besondere Anforderungen für den Betrieb von Schiffen unter ausländischer Flagge

Abschnitt E Verweisung auf technische Regelwerke

Anhang

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1](#)
› [Abschnitt A](#)

Abschnitt A - Zu den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Union in ihrer jeweils geltenden Fassung

A.I Zur Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe

1. Wattfahrt

1.1

Fahrgastschiffe in der Wattfahrt, die der Richtlinie 2009/45/EG unterliegen und deren Einsatz innerhalb der Klasse D auf Fahrten in diesem Gebiet beschränkt ist, dürfen wegen der besonderen Bedingungen ihres Fahrtgebietes die Anforderungen der Vorschriften mit gleichwertigem Ersatz erfüllen.

1.2

Als gleichwertiger Ersatz gelten alle Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder sonstige Vorkehrungen, wenn durch Erprobungen oder auf andere Weise anerkannt wurde, dass die betreffenden Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder der betreffende Typ oder die betreffende Vorkehrung mindestens ebenso wirksam wie die in diesen Vorschriften vorgeschrieben sind.

1.3

Unbeschadet der Nummern 1.1 und 1.2 müssen neue Fahrgastschiffe in der Wattfahrt die Bestimmungen des Anhangs zu dieser Anlage erfüllen.

2. Karten der Seegebiete

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie stellt die Seegebiete für Inlandfahrten im Sinne des Artikels 2 Buchstabe p und des Artikels 4 der Richtlinie, in denen Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D von Deutschland aus eingesetzt werden dürfen, jeweils kartographisch und in Koordinatenform dar und veröffentlicht diese Darstellungen im Verkehrsblatt. Es macht die Internet-Adresse in den Nachrichten für Seefahrer und dem Verkehrsblatt bekannt.

3. Lecksicherheit im Helgolandverkehr

Die im Verkehr nach und von der Insel Helgoland eingesetzten Fahrgastschiffe müssen - vorbehaltlich des Verfahrens nach Artikel 9 der Richtlinie - einen Unterteilungsfaktor $F \leq 0,5$ aufweisen.

A.II Zur Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord bestimmter Schiffe befindlichen Personen

1. Zuständige Stellen

1.1

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist mit Ausnahme von Fällen einer komplexen Schadenslage im Sinne von § 1 Absatz 4 der Bund/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (VkBf. 2003 Seite 31) zuständige Stelle im Sinne des Artikels 2, die für Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich ist oder mit der Aufarbeitung eines Unfalls befasst wird. In den Fällen einer komplexen Schadenslage ist zuständige Stelle im Sinne des Artikels 2 das Havariekommando.

1.2

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ist zuständig für

- a. die Entgegennahme der Benennungen von Fahrgastregisterführern nach Artikel 8 Absatz 1,
- b. die Herabsetzung der in Artikel 5 genannten Grenze von 20 Seemeilen nach Artikel 9 Absatz 1,
- c. die Erteilung von Ausnahmen und Befreiungen im Sinne des Artikels 6 Absatz 3 und des Artikels 9 Absatz 2, 4 und 5 sowie
- d. die Sicherstellung, dass Gesellschaften gemäß Artikel 10 Absatz 1 über Verfahren für die Datenregistrierung verfügen.

A.III Zur Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr

1.1

Fahrgastschiffe der Fahrgastschiffsklasse D im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 161 vom 25. Juni 2009, Seite 1) sind von der Ausrüstungspflicht mit Schiffsdatenschreibern im Sinne des Artikels 10 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang II Abschnitt II der Richtlinie ausgenommen; es sei denn, in einer Richtlinie nach § 6 Absatz 1 wird etwas anderes bestimmt.

1.2

Nummer 1.1 gilt für Fahrgastschiffe der Fahrgastschiffsklassen B und C, sofern diese mit Datenaufzeichnungsgeräten ausgerüstet sind, die mindestens die amtlich bekannt gemachten Leistungsanforderungen für Datenaufzeichnungsgeräte in der Inlandfahrt vom 09. April 2003 (VkB1. 2003 Seite 567) erfüllen, entsprechend.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1](#)
› [Abschnitt B](#)

Abschnitt B - Ergänzende Anforderungen zu § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes

B.I Amtliche Vermessung

1. Mitwirkung des Eigentümers

1.1

Der Eigentümer des Schiffes hat den mit der Vermessung beauftragten Personen die Durchführung ihres Auftrages zu ermöglichen, die benötigten Hilfsmittel bereit zu stellen, die benötigten Unterlagen vorzulegen und Auskünfte zu erteilen. Das Schiff ist, soweit für die Vermessung erforderlich, in leerem, von Ballast und Ladung freien Zustand, nötigenfalls auf Land oder im Dock, bereit zu stellen. Schiffsbehälter und Laderäume müssen leer, gereinigt und gasfrei sein. Auf Verlangen ist eine amtliche Bescheinigung über die Gasfreiheit vorzulegen.

1.2

Der Eigentümer ist verpflichtet, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu einem Schiff, für das ein Messbrief oder eine Messbescheinigung ausgestellt worden ist, unverzüglich

a. jede Veränderung der Abmessungen, des Fassungsvermögens oder der Nutzung einzelner vermessener Räume, der zugelassenen Anzahl der Fahrgäste, des erteilten Freibords oder des zugelassenen Tiefgangs sowie

b. einen Wechsel der Flagge

anzuzeigen.

2. Erneuerung von Schiffsmessbriefen

Hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vor Erteilung einer Genehmigung nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes einen Schiffsmessbrief ausgestellt, so ist dieser innerhalb von drei Monaten, nachdem das Recht zur Führung der Bundesflagge wieder ausgeübt werden darf, zu erneuern, sofern er nicht durch eine wesentliche Veränderung im Sinne der Nummer 1.2 ungültig geworden ist.

3. Liegeplatz im Ausland

Hält sich das Schiff im Ausland auf, so zieht das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eine andere geeignete Stelle im Ausland hinzu oder bedient sich der Hilfe des Germanischen Lloyds, wenn dies zur Kostenersparnis vertretbar ist.

B.II Tagebücher

1. Seetagebücher

1.1

Seetagebücher sind das Schiffstagebuch und das Maschinentagebuch, bei Binnenschiffen wahlweise das Bordbuch und das Fahrtenbuch.

1.2

Als Nebenbücher können geführt werden

a. als Bestandteil des Schiffstagebuches das Brückenbuch,

b. als Bestandteil des Maschinentagebuches das Peilbuch und das Manöverbuch.

1.3

Die Seetagebücher sind an Bord mitzuführen. Eine Eintragungspflicht wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, durch Eintragung in das Schiffstagebuch erfüllt.

2. Maschinentagebuch

2.1

Für die Führung des Maschinentagebuchs ist neben dem Schiffsführer der Leiter der Maschinenanlage verantwortlich. Die Genannten können diese Aufgabe auf den wachhabenden nautischen oder technischen Offizier oder auf ein anderes geeignetes Besatzungsmitglied übertragen.

2.2

Dem Maschinentagebuch ist eine Beschreibung der Maschinenanlage beizufügen. Sie ist nach jedem Umbau der Maschinenanlage, der Dampfkesselanlage oder wesentlicher Anlageteile zu berichtigen.

2.3

Ein Maschinentagebuch braucht nicht geführt zu werden, wenn die Maschinenanlage des Schiffes nicht mit einem technischen Schiffsoffizier, der in dieser Eigenschaft angemustert worden ist, besetzt ist und keine Dampfkesselanlage im Sinne der Richtlinie für den Bau und die Ausrüstung von Schiffsdampfkesselanlagen unter deutscher Flagge vom 13. März 2002 (VkBl. 2002 Seite 313, Anlagenband B 8129), in der jeweils geltenden Fassung, betrieben wird.

3. Form der Bücher

3.1

Seetagebücher sind auf ein Schiff auszustellen, dessen Name und Unterscheidungssignal in dem Buch bezeichnet werden.

3.2

Das Schiffstagebuch und das Maschinentagebuch müssen für jeden Kalendertag in Spalten eingeteilte, mit fortlaufenden Seitenzahlen versehene Seiten und in ausreichender Anzahl Leerseiten enthalten. Die Spalten sollen mit einer Überschrift auch in englischer Sprache versehen sein.

3.3

Maßnahmen und Tatsachen, die im Schiffsbetrieb, insbesondere bei Revierfahrten, häufig wiederkehren, können in Nebenbücher eingetragen werden. Im Schiffstagebuch und im Maschinentagebuch ist auf der ersten Seite einzutragen, welche Nebenbücher geführt werden.

3.4

In Seetagebüchern einzutragende Tatbestände können ganz oder teilweise mit anderen Datenträgern erfasst werden. Die Datenträger bedürfen bei vorgeschriebenen Seetagebüchern zur Sicherstellung der Gleichwertigkeit mit Seetagebüchern der Zulassung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr oder durch die von ihm bestimmte Stelle. Sie müssen die aufgezeichneten Daten, die für sich allein verständlich sein müssen, jederzeit lesbar wiedergeben können und ein nachträgliches Verändern oder Löschen der Aufzeichnungen erkennbar machen.

4. Eintragungen

4.1

Die Seetagebücher sind in deutscher Sprache oder in der an Bord verwendeten Arbeitssprache zu führen. Nicht allgemein gebräuchliche Abkürzungen oder Symbole sind zu erklären.

4.2

Die Eintragungen in die Seetagebücher sind nach der Bordzeit vorzunehmen.

4.3

Das Radieren und Unkenntlichmachen von Eintragungen in Seetagebüchern, das Entfernen von Seiten aus diesen Büchern sowie die Veränderung automatischer Aufzeichnungen sind nicht zulässig. Wird eine Eintragung gestrichen, muss das Gestrichene lesbar bleiben. Streichungen oder Zusätze sind mit Datum und Unterschrift zu bescheinigen.

4.4

Eintragungen in die Seetagebücher sind von den für die Eintragung Verantwortlichen zu unterschreiben. Eintragungen von Dritten auf Grund besonderer Rechtsvorschriften sind von diesen unter Angabe ihrer Befugnis zu unterschreiben.

5. **Auswertung der Tagebücher**

Der Schiffseigentümer hat durch Aufzeichnungen nachzuweisen, dass und wann er in regelmäßigen Abständen, - hinsichtlich der Eintragungen, die keine frühzeitigen Maßnahmen erforderlich machen, sofern nicht anders bestimmt mindestens alle zwölf Monate -, den vollständigen aktuellen Inhalt der Tagebücher zur Kenntnis genommen hat.

6. **Aufbewahrung**

Seetagebücher sind, soweit nicht anders bestimmt, ab dem Tag der letzten Eintragung für die Dauer von drei Jahren aufzubewahren. Dies gilt auch bei einem Verkauf des Schiffes vor Ablauf dieser Frist.

7. **Veröffentlichung der eintragungspflichtigen Vorgänge**

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr oder in seinem Auftrag die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation veröffentlicht im Verkehrsblatt eine Liste der Einzelvorgänge, die nach den internationalen Regelungen oder sonstigen Rechtsvorschriften ausdrücklich im Seetagebuch eingetragen werden müssen.

8. **Sondervorschriften für nicht eintragungspflichtige Schiffe**

Auch auf Schiffen unter der Bundesflagge, die nicht im Schiffsregister eingetragen werden müssen, gelten für die Anwendung des § 6 Absatz 3 des Schiffssicherheitsgesetzes die Regeln guter Seemannschaft. Von den vorstehenden Bestimmungen dieses Abschnitts gelten nur die Nummern 3.1, 3.3 Satz 1 und Nummern 4 bis 6, und zwar mit folgenden Maßgaben:

8.1

Ein auf den Namen des Schiffes ausgestellter Aufzeichnungsträger gilt als Schiffstagebuch, wenn der Schiffsführer ihn mit dem Wort "Logbuch-Aufzeichnungen" oder einer entsprechenden Benennung gekennzeichnet hat.

8.2

Vorbehaltlich anderer besonderer Vorschriften genügt es, wenn Dritte den erforderlichen Inhalt zusammenhängend ohne weiteres dem an Bord mitgeführten Schiffstagebuch entnehmen können.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1](#)
› [Abschnitt C](#)

Abschnitt C - Vorschriften neben den allgemein anerkannten völkerrechtlichen Regeln und Normen für Schiffe unter der Bundesflagge

C.I SOLAS sowie den Internationalen Code für Brand-Sicherheitssysteme (FSS-Code)

C.I.1 (Vgl. Kapitel II-1, II-2 und III der Anlage zu SOLAS)

Schiffe mit frühem Baujahr

1. Soweit nicht das SOLAS-Übereinkommen oder das Stockholm-Übereinkommen von 1996 ([BGBl. 1997 II Seite 540](#)) oder diese Verordnung ausdrücklich Regelungen für den Umbau vorhandener Schiffe vorsehen, brauchen Schiffe, deren Kiel vor dem Inkrafttreten der 1981 beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 (01. September 1984) gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, nicht den Anforderungen der Kapitel II-1, II-2 und III der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen zu entsprechen, wenn dies einen Umbau erfordern würde.
2. In diesem Fall müssen
 - a. Schiffe, deren Kiel in der Zeit vom 25. Mai 1980 bis zum 31. August 1984 gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem SOLAS-Übereinkommen sowie aus der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. August 1984 ([BGBl. I Seite 1089](#)) ergeben;
 - b. Schiffe, deren Kiel vor dem 25. Mai 1980 gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem Internationalen Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See - Anlage A zum Gesetz vom 06. Mai 1965 ([BGBl. 1965 II Seite 465](#)), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 12. Juli 1974 ([BGBl. 1974 II Seite 1009](#)), - sowie aus der Schiffssicherheitsverordnung vom 09. Oktober 1972 ([BGBl. I Seite 1933](#)), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 08. November 1979 ([BGBl. I Seite 1912](#)), ergeben.

C.I.2 (Vgl. Kapitel II-2 der Anlage zu SOLAS sowie den Internationalen Code für Brand-Sicherheitssysteme (FSS-Code))

Brandschutzausrüstung (vgl. Regel II-2/10.10.1)

Jede persönliche Ausrüstung ist durch ein Brecheisen zu ergänzen. Für Notfälle ist sicherzustellen, dass mindestens eine tragbare elektrische Bohrmaschine (Mindestbohrdurchmesser in Stahl 10 Millimeter) oder eine Winkelschleifmaschine (Trennscheibe) vorhanden ist. Das Anschlusskabel einer Bohrmaschine oder Winkelschleifmaschine muss mindestens 10 Meter lang sein.

C.I.3 (Vgl. Kapitel III, IV und V der Anlage zu SOLAS: Schiffsausrüstung)

1. **Ausrüstung nach Anhang A.2 der Richtlinie 96/98/EG**
2. **Antragsprinzip**

Für Zulassungen, Genehmigungen, Prüfungen und Regulierungen ist ein Antrag erforderlich.

3. **Rettungsmittel**

3.1

(Regel III/32.3.2) Frachtschiffe, die mit offenen Rettungsbooten ausgerüstet sind oder eine Ausrüstung nach Regel III/31.1.3 mitführen, müssen mindestens einen Überlebensanzug für jede an Bord befindliche Person mitführen. Frachtschiffe, die mit vollständig geschlossenen Rettungsbooten ausgerüstet sind, müssen für jedes an Bord befindliche Rettungsboot mindestens drei Überlebensanzüge mitführen.

3.2

(Regel III/32.3.3) Frachtschiffe, die mit Rettungsflößen und Bereitschaftsbooten nach Regel III/31.1.3 ausgerüstet sind, müssen mindestens einen Überlebensanzug für jede an Bord befindliche Person mitführen. Dies gilt nicht für Frachtschiffe, die ständig in einem warmen Klima eingesetzt sind, in dem nach Auffassung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation Überlebensanzüge unnötig sind.

4. **Alarmanlagen**

4.1

(Regel III/6.4.2 in Verbindung mit Absatz 7.2.1 des LSA-Codes) Zusätzlich zu dem Signal zum Sammeln bei den Sammelplätzen muss mit dem Generalalarmsystem das Signal zum Verlassen des Schiffes, bestehend aus einem fortlaufend gegebenen kurzen und langen Ton, gegeben werden können.

4.2

Schiffe, deren Kiel nach dem 01. Januar 1988 gelegt worden ist, müssen mit einer fest eingebauten Wachalarmanlage ausgerüstet sein.

5. **Schiffsdatenschreiber**

5.1

(Regel V/18.8) Auf Schiffen eingebaute ausrüstungspflichtige und zulassungspflichtige Schiffsdatenschreiber-Systeme sind einschließlich sämtlicher Sensoren einer jährlichen Leistungsprüfung zu unterziehen. Die Prüfung ist von einer vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anerkannten Prüf- oder Kundendiensteinrichtung durchführen zu lassen.

5.2

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann auf Antrag Prüfungen durch nicht zugelassene Stellen im Ausland anerkennen. Dem Antrag sind die von der Prüfstelle angefertigten Protokolle und Prüfbescheinigungen oder -zeugnisse beizufügen.

C.I.4 Zu Kapitel V der Anlage zu SOLAS

1. **Einzelheiten der Einhaltung für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 BRZ**

1.1

Für Schiffe - ausgenommen Sportboote - mit einer Bruttoreumzahl unter 150 gelten die Regeln V/15, 17, 18, 20 bis 26 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommens in der jeweils gültigen Fassung, es sei denn, dass deren Anwendung in einer Richtlinie nach § 6 Absatz 1 dieser Verordnung oder in einem der in Abschnitt D der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union ausgeschlossen oder beschränkt wird. Regel V/19 gilt uneingeschränkt.

1.2

Für Sportboote mit einer Bruttoreumzahl unter 150 gilt:

Auf große Sportboote im Sinne des § 2 Nummer 2 der See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I Seite 3457) ist Regel V/18 nur anzuwenden, soweit ihre Anwendung in dieser Verordnung oder in einem der in Abschnitt D der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union vorgesehen ist.

Für kleine Sportboote im Sinne des § 2 Nummer 3 der See-Sportbootverordnung gilt dies für die Anwendung der Regeln V/17, 18 und 19.

2. **Anforderungen an die Navigationsausrüstung von Sportbooten**

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. Die Navigationsausrüstung nach Nummer 2.1.1 muss mindestens den Anforderungen an einen ordnungsgemäß kompensierten Kompass genügen, der nach dem Internationalen Rettungsmittel-(LSA)-Code (BAnz. Nummer 118a vom 01. Juli 1998) für Rettungs- und Bereitschaftsboote geeignet ist. Ist ein Sportboot mit einem Gerät des weltweiten Automatischen Schiffsidifizierungssystem (AIS) ausgerüstet, obwohl es nicht der Ausrüstungspflicht nach Regel V/19 Absatz 2.4 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen unterliegt, muss das Gerät auf der Grundlage eines Konformitätsbewertungsverfahrens nach Maßgabe der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 161 vom 25. Juni 2009, Seite 1) zugelassen sein oder über eine Zulassung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie verfügen. Entsprechende Zulassungsvoraussetzungen werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie erlassen und im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

3. **Amtliche nautische Veröffentlichungen** (Regel 2 Absatz 2, Regel 19 Absatz 2.1.4, Regel 27)

Bei Schiffen, die nicht Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sind, müssen hinsichtlich der Seekarten, Seebücher und anderen nautischen Veröffentlichungen jeweils die neuesten amtlichen Ausgaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie in digitaler oder gedruckter Form oder eine entsprechende Ausgabe eines hydrographischen Dienstes eines anderen Staates oder der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation mitgeführt werden. Neueste Ausgaben der amtlichen Seekarten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sind die in dem in den Nachrichten für Seefahrer veröffentlichten Verzeichnis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgeführten digitalen und gedruckten Seekarten, für die in den Nachrichten für Seefahrer Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht und die in dem Zeitpunkt, in dem sie in Verkehr gebracht werden, mittels eines Aufdrucks oder einer elektronischen Signatur als auf den neuesten Stand berichtigt ausgewiesen sind. Amtliche Seebücher des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sind die in dem Verzeichnis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgeführten gedruckten und digitalen Bücher, für die in den Nachrichten für Seefahrer Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht, wie Seehandbücher mit den Bestandteilen Revierfunkdienst und Naturverhältnisse, Leuchtfeuerverzeichnisse, das Handbuch Nautischer Funkdienst, Gezeitentafeln, das Handbuch für Brücke und Kartenhaus, die IMO-Standardredewendungen, das International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR-Manual), Volume III, der Vessel Traffic Service Guide, das Handbuch Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und ferner sonstige vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr als solche bestimmte Bücher.

4. **Magnet-Regelkompass und Magnet-Steuerkompass**

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

C.I.5 Zu Kapitel VI der Anlage zu SOLAS

Güter in Containern, Landfahrzeugen und Ladungseinheiten dürfen zur Beförderung auf Seeschiffen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur übergeben werden, wenn den Beförderungspapieren eine Ladungsbescheinigung beigelegt ist, in der neben den richtigen und vollständigen Angaben über Art, Gewicht und Eigenschaften der Ladung gemäß Regel 2 bescheinigt wird, dass die Ladung entsprechend den IMO/ILO/UNECE-Richtlinie für das Packen von Beförderungseinheiten (CTUs) (CTU-Packrichtlinien) (VkBl. 1999 Seite 164 und Anlagenband B 8087) gepackt und gesichert ist, und wenn die Ladungsbescheinigung dem Schiffsführer vor dem Auslaufen übergeben worden ist.

C.I.6 (Zu Kapitel IX der Anlage zu SOLAS)

1. **Internationale Richtlinien für die Verwaltung**

Die Verwaltung legt bei ihrer Tätigkeit im Sinne des Kapitels IX die durch Entschliebung A.1071(28) der IMO beschlossenen Richtlinien (VkBl. 2014 Seite 468) zugrunde.

2. **Durchführung der Prüfungen (Audits)**

2.1

Der Antragsteller kann eine Organisation, die nach der in Abschnitt D Nummer 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 2009/15/EG in Verbindung mit Verordnung (EG) Nummer 391/2009 anerkannt ist, mit der Durchführung

der vorgeschriebenen Prüfungen beauftragen, wenn zwischen ihr und der Verwaltung ein Auftragsverhältnis geregelt ist. Die Organisation führt diese Prüfung nach Unterrichtung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation eigenständig und in eigener Verantwortung durch.

2.2

Die Prüfungen für die in Kapitel IX Regel 2.1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und Artikel 3 der Verordnung (EG) Nummer 336/2006 des Rates vom 15. Februar 2006 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nummer 3051/95 des Rates (ABl. EU Nummer L 64 Seite 1) genannten Schiffe sowie der dazugehörigen Unternehmen werden in Absprache mit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, die sich an ihnen beteiligen kann, durchgeführt.

3. Auftragsverhältnis mit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

3.1

Auf das Auftragsverhältnis sind die Vorschriften der in Nummer 2.1 genannten Richtlinie und des Teils B der Anlage 2 über Auftragsverhältnisse bei der Schiffsbesichtigung entsprechend anzuwenden.

3.2

Um das Auftragsverhältnis mit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu regeln, muss die anerkannte Organisation auch folgende Sicherheitsvoraussetzungen erfüllen:

- a. Sie entspricht den Richtlinien der Entschließung A.913(22) der IMO in der jeweils geltenden Fassung.
- b. Sie unterhält im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eine örtliche Vertretung.

4. Besondere Anforderungen an Unternehmen, die Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreiben:

Die Anforderungen nach Kapitel IX der Anlage zu SOLAS umfassen auch die Anforderungen, denen die Unternehmen im Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30. November 2017, Seite 61) in ihrer jeweiligen Fassung im Rahmen der Überprüfungen und Besichtigungen seitens des Aufnahmestaats auf Grund dieser Richtlinie zu genügen haben.

C.I.7 (Zu Kapitel XI-1 der Anlage zu SOLAS)

Schiffsidentifikationsnummer

(Regel XI-1.3) Das Schiff erhält die Schiffsidentifikationsnummer im Zusammenhang mit der vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vorgenommenen Erteilung der Vermessungsbescheinigungen.

C.II Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966

Schiffe mit frühem Baujahr

Vorhandene Schiffe im Sinne des Artikels 2 Nummer 7 des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 (BGBl. 1969 II Seite 249; 1977 II Seite 164; 1994 II Seite 2457 sowie Anlageband zum BGBl. Teil II Nummer 44 vom 27. September 1994, Seite 2) müssen, wenn sie die Anforderungen für neue Schiffe nicht voll erfüllen, den entsprechenden geringeren Anforderungen für neue Schiffe in der Auslandsfahrt nach Anhang I der Verordnung über den Freibord der Kauffahrteischiffe in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9512-1, veröffentlichten bereinigten Fassung genügen. Bei größeren Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sind die Regeln der Anlage I des Übereinkommens von 1966 für das ganze Schiff zu erfüllen.

C.III Kapitel VIII ("Wachdienst") der Anlage zum STCW-Übereinkommen

Durchführung von Erprobungen

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation kann auf Antrag im Einzelfall Erprobungen im Sinne der Regel I/13 der Anlage zum STCW-Übereinkommen zulassen und nach positivem Abschluss der Erprobung die zum Betrieb erforderlichen Genehmigungen erteilen.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1](#)
› [Abschnitt D](#)

Abschnitt D - Besondere Anforderungen für den Betrieb von Schiffen unter ausländischer Flagge

D.I Anforderungen in Bezug auf Schiffe, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind

1. Allgemein anerkannte internationale Vorschriften

Der Eigentümer eines in einem deutschen Schiffsregister eingetragenen Kauffahrteischiffes, der Deutscher mit Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes im Sinne des § 1 des Flaggenrechtsgesetzes ist, darf dieses Schiff in der Seefahrt unter ausländischer Flagge nur betreiben, wenn

- a. der Flaggenstaat Vertragspartei der in Abschnitt A Ziffer I bis III und VI der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz in der jeweils geltenden Fassung aufgeführten im Völkerrecht allgemein anerkannten internationalen Übereinkommen ist und
- b. das Schiff mit Wirkung mindestens für den Zeitraum dieses Betriebes von einer Klassifikationsgesellschaft besichtigt wird, die nach Maßgabe der Verordnung ([EG](#)) Nummer 391/2009 in der jeweils geltenden Fassung anerkannt ist.

2. Allgemein anerkannte internationale Verfahren der Seesicherheit

Der Eigentümer eines in der Seefahrt unter ausländischer Flagge betriebenen Schiffes, das im deutschen Schiffsregister eingetragen ist, stellt sicher, dass der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse, die das Schiff betreffen, unverzüglich in gleichem Umfang und in gleicher Weise gemeldet werden, wie dies nach § 7 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27. Juli 1993 ([BGBl. I](#) Seite 1417) in der jeweils geltenden Fassung für Schiffe unter der Bundesflagge vorgesehen ist.

D.II Anforderungen in Bezug auf bestimmte im Linienverkehr betriebene Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

Für den Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von oder nach einem deutschen Hafen unter ausländischer Flagge eingesetzt werden,

- a. muss der Betreiber gegenüber der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation unwiderruflich seine Einwilligung erklären, dass alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die nach dem Gemeinschaftsrecht ein begründetes Interesse hieran haben, die Untersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See gemäß dem [IMO](#)-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See leiten, an dieser in vollem Umfang teilnehmen oder hierbei mitarbeiten können und dass ihnen Zugang zu den aus dem Schiffsdatenschreiber ihrer an diesem Unfall oder Vorkommnis beteiligten Fahrgastschiffe oder Fahrzeuge gewonnenen Daten gewährt wird;
- b. muss der Eigentümer die Anforderungen der Textziffer D.I.2 entsprechend einhalten.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1](#)
[> Abschnitt E](#)

Abschnitt E - Verweisung auf technische Regelwerke

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

Stand: 03. Oktober 2002

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1](#) › [Anhang](#)

Anhang zu Anlage 1 (Wattfahrt)

§ 1 Anwendungsbereich

§ 2 Begriffsbestimmungen

§ 3 Besichtigung und Zeugniserteilung

§ 4 Fahrtbeschränkung

§ 5 Sicherheitsstandard

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1](#) › [Anhang](#)
› § 1

§ 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 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) ([ABl.](#) L 163 vom 25.06.2009, Seite 1), die durch die Delegierte Verordnung ([EU](#)) 2022/1180 ([ABl.](#) L 184 vom 11.07.2022, Seite 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, soweit nicht in diesem Anhang etwas Abweichendes vorgesehen ist.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1](#) › [Anhang](#)
› § 2

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Anhangs ist

1. Neues Fahrgastschiff:

ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem 01. 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1](#) [> Anhang](#)
[> § 3](#)

§ 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1](#) [> Anhang](#)
[> § 4](#)

§ 4 Fahrtbeschränkung

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

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

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

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1](#) › [Anhang](#)
› § 5

§ 5 Sicherheitsstandard

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

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

Zu Anhang I

Zu Abschnitt 1

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

Zu Kapitel II-1 - Bauart der Schiffe

Zu Teil B - Intakstabilität, Unterteilung und Leckstabilität

Zu Teil B-1

Am oder nach dem 01. Januar 2009 gebaute Schiffe - Option der Anwendung der Entschließung MSC.216(82)

Für Schiffe der Klassen B, C und D, deren Kiel am oder nach dem 01. 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 Entschließung MSC.216(82) festgelegten Form

Zu Teil B-2

vor dem 01. Januar 2009 gebaute Schiffe

Zu 1 - Bestimmung der Intakstabilität (Stabilität des unbeschädigten Schiffes)

Für Fahrgastschiffe ab einer Länge von 15 m gilt:

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

1. Statische Kriterien

- a. Die Fläche unter der Hebelarmkurve bis 15° darf nicht kleiner sein als 0,070 mrad, wenn der maximale Hebelarm bei 15° liegt, und die Fläche darf nicht kleiner sein als 0,055 mrad bis 30°, wenn der maximale Hebelarm bei 30° oder einem größeren Winkel liegt. Liegt der maximale Hebelarm zwischen 15° und 30°, so ist die geforderte Fläche $A_{\phi_{max}}$ in mrad bis zum Winkel, bei dem der maximale Hebelarm auftritt, nach folgender Formel durch lineare Interpolation zu ermitteln:
 $A_{\phi_{max}} = 0,055 + 0,001 (30^\circ - \phi_{max}^{1})$ mrad
- b. Die Fläche unter der Hebelarmkurve zwischen den Winkeln 30° und 40° oder zwischen 30° und $\phi_f^{2)}$ 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 zusammendrängenden Fahrgäste ist mit 4 Personen/m² anzunehmen.

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

- g. Bei der Fahrt im Drehkreis und unter Einwirkung des unter Buchstabe f berechneten Fahrgastmomentes darf das Schiff nicht mehr als 12° krängen. Das Zentrifugalmoment im Drehkreis ist nach folgender Formel zu berechnen:
 $M_{DR} = 0,02 (V_0^2/L_{WL}) * D * (KG' - T/2)$

mit

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

2. Windkriterium

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

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

mit

h_{KW}	krängender Hebelarm infolge seitlichen Winddruckes bei einem Neigungswinkel ϕ [m]
A	Überwasserlateralfäche [m ²]

D	Displacement [t]
l_w	Abstand des Schwerpunktes der Fläche A von der Basis [m]
T	Tiefgang auf halber Schiffslänge [m]
φ	jeweiliger Neigungswinkel [°]

c. Für Schiffe über 12 m Breite ist nachzuweisen, dass bei dynamischer Einwirkung des Winddruckes rechteckige Fenster oder andere ungeschützte Öffnungen nicht eintauchen.

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

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 Hebelarmkurven sind mit freiem Trimm und freier Tiefertauchung zu berechnen. Das Gewicht eines Fahrgastes ist mit 0,075 t anzunehmen, und das Handgepäck pro Fahrgast ist mit 0,005 t anzusetzen. Bei Schiffen im Fahrverkehr ist außerdem pro Person 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 Zwei-Abteilungsstatus. Die unter Kapitel II-1 Teil A Absatz 1.8 definierte Tauchgrenze muss mindestens 100 **mm** unterhalb Oberkante Schottendeck an der Seite des Schiffes verlaufen.

8.4.7

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

8.4.8

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

Zu 10 - Doppelböden

Zusätzlich gelten folgende Regeln:

10.9

Fahrgastschiffe mit weniger als 50 m Länge und einem Unterteilungsfaktor von 1,0 sind von dem Einbau eines Doppelbodens befreit, wenn die Berechnung der Endschwimmlage in jedem Leckfall mindestens eine Tauchgrenze von 114 mm (1,5 x 76 mm) nachweist. Fahrgastschiffe mit einem Unterteilungsfaktor von höchstens 0,5 sind von dem Einbau eines Doppelbodens befreit.

10.10

Fahrgastschiffe mit einer Länge von 50 m oder mehr müssen mit einem Doppelboden versehen sein, wenn der Abteilungsfaktor

größer als 0,5 ist. Der Doppelboden muss sich bei Schiffen mit achtern angeordnetem Maschinenraum mindestens vom Maschinenraumfrontschott bis an das Vorpiekschott erstrecken oder möglichst nahe herangeführt werden.

10.11

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

Zu 13 - Öffnungen in wasserdichten Schotten

Zu 13.5.4

Zusätzlich gilt folgende Regel:

Bei Anwendung der Regel 8.4.5 gilt:

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

Zu 13.7.1.2.2

Zusätzlich gilt folgende Regel:

Bei Anwendung der Regel 8.4.5 gilt:

Die Tür muss sich oberhalb des Doppelbodens und außerhalb des Leckbereichs von 1,00 m befinden.

Zu 13.9.3

Zusätzlich gelten folgende Regeln:

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

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

Zu 17-1.1.1

Zusätzlich gilt folgende Regel:

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

Zu Teil C - Maschinenanlagen

Zu 3 - Lenzpumpenanlagen

Zu 3.2.9

Zusätzlich gilt folgende Regel:

Bei Anwendung der Regel B/8.4.5

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 Ausnahmen 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) (VkBli. 2011 Seite 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 Minuten 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 - Intakstabilität, 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 anderes 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.

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

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

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#)

Anlage 1a - Schiffsbezogener Sicherheitsstandard in den übrigen Fällen

Teil 1 Sicherheitsanforderungen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen

Teil 1a Sicherheitsanforderungen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen im Hafengebiet der Insel Helgoland

Teil 2 Sicherheitsanforderungen für Binnenschiffe, die in dem Bereich nach § 9 Absatz 5 verkehren

Teil 3 Sicherheitsanforderungen an den Bau und die Ausrüstung von Traditionsschiffen

Teil 4 Sicherheitsanforderungen an Sportboote

Teil 5 Sicherheitsanforderungen an Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m

Teil 6 Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe

Teil 7 Anforderungen an den Freibord

Teil 8 Sicherheitsanforderungen an Schiffsdampfkessel

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a Teil 1

Teil 1 - Sicherheitsanforderungen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen

1 Anwendungsbereich

2 Begriffsbestimmungen

3 Grundsätzliche Sicherheitsanforderungen

4 Besichtigung und Zeugniserteilung

5 Fahrerlaubnis in besonderen Fällen

6 Fahrtbeschränkungen

7 Zulässige Fahrgastzahl

8 Freibord

9 Unterteilung und Stabilität

10 Maschinen und elektrische Anlagen

11 Brandschutz

12 Zeugnismuster

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1](#)
› 1

1 Anwendungsbereich

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.

1.2
Soweit nicht die Bestimmungen des Anhangs der Richtlinie 2009/45/EG anzuwenden sind, gilt dieser Teil ferner für vorhandene Schiffe der Klassen C und D nach Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2009/45/EG.

1.3
Dieser Teil gilt nicht für

- a. Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger;
- b. Binnenschiffe, mit einer technischen Zulassung für Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang 1 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 06. Dezember 2009 ([BGBl. I Seite 2450](#)) in der jeweils geltenden Fassung im Verkehr auf diesen Wasserstraßen;
- c. Sportboote, sofern sie
 - aa. nicht über eine Besatzung verfügen oder verfügen sollen oder
 - bb. zu gewerbsmäßigen Zwecken mehr als zwölf Fahrgäste befördern.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 1 2

2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Teils ist

2.1

Fahrgastschiff:

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

2.2

Neues Fahrgastschiff:

ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem 01. 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;

2.3

Vorhandenes Fahrgastschiff:

ein Schiff, das kein neues Schiff ist;

2.4

Fahrgast:

jede Person mit Ausnahme

- a. des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt, beschäftigt oder sonst tätig sind, und
- b. von Kindern unter einem Jahr;

2.5

Inlandfahrt:

eine Fahrt in Seegebieten von einem deutschen Hafen zu demselben oder einem anderen deutschen Hafen;

2.6

Richtlinie 2009/45/EG:

Richtlinie 2009/45/EG des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25. Juni 2009, Seite 1) in der jeweils geltenden Fassung:

2.7

Schiffssicherheitsgesetz:

Schiffssicherheitsgesetz vom 09. September 1998 (BGBl. I Seite 2860) in der jeweils geltenden Fassung;

2.8

SOLAS-Übereinkommen:

Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Protokollen von 1978 und 1988 (BGBl. 1979 II Seite 141; 1980 II Seite 525; 1983 II Seite 784; 1994 II Seite 2458, Anlageband) in der jeweils geltenden Fassung;

2.9

Freibord-Übereinkommen:

Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 mit Anlage und Protokoll von 1988 (LL 66, BGBl. 1969 II Seite 249; 1977 II Seite 164; 1994 II Seite 2457, Anlageband) in der jeweils geltenden Fassung;

2.10

Code über Intakstabilität:

EnschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intakstabilität von 2008 (VkBBl. 2009, Seite 724) in der jeweils geltenden Fassung;

2.11

Bäderboot:

ein Fahrgastschiff, das vor dem 01. Januar 2000 als Bäderboot zugelassen war, das mehr als 12, aber nicht mehr als 50 Fahrgäste befördert oder für nicht mehr als 50 Fahrgäste zugelassen ist und im Bäderverkehr eingesetzt wird;

2.12

Sportanglerfahrzeug:

ein Fahrgastschiff, das vor dem 01. Januar 2009 als Sportanglerfahrzeug zugelassen war, das mehr als 12, aber nicht mehr als 50 Fahrgäste befördert oder für nicht mehr als 50 Fahrgäste zugelassen ist und auf dem Angelsport gegen Entgelt ausgeübt wird;

2.13:

Sommermonate:

die Zeit vom 01. April bis 31. Oktober;

2.14

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 vom Hindenburgdamm bis zur dänischen Grenze;

2.15

Berufsgenossenschaft:

die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1](#)
› 3

3 Grundsätzliche Sicherheitsanforderungen

3.1

Die Richtlinie 2009/45/EG gilt für Fahrgastschiffe nach Regel 1.1 dieses Teils entsprechend, soweit nicht in den folgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

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

3.2

Vorbehaltlich der nachfolgenden Vorschriften müssen vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D mit Ausnahme von Sportanglerfahrzeugen und Bäderbooten in allem, was nicht unter die besonderen Anforderungen für die Klassen C und D nach der Richtlinie 2009/45/EG fällt, die Anforderungen der Kapitel II-1 und II-2 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen erfüllen. Soweit darin ausdrücklich Regelungen für den Umbau vorhandener Schiffe vorgesehen sind, müssen abweichend von Satz 1 mindestens die Anforderungen der Kapitel II-1 und II-2 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen in der in der nach Maßgabe der 6. SOLAS-Änderungsverordnung vom 20. September 1994 (BGBl. II Seite 2458) geänderten Fassung eingehalten werden.

3.3

Dem Verantwortlichen im Sinne des § 2 Absatz 2 ist bei der Anwendung der in Betracht kommenden Bestimmungen dieses Teils freigestellt, im Rahmen seiner Verpflichtungen nach § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes nachzuweisen, dass er den sicheren Betrieb des Schiffes hinsichtlich der dem Flaggenstaat überlassenen Anforderungen auch abweichend von diesem Teil in gleichwertiger Weise sicherstellt.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 1 4

4 Besichtigung und Zeugniserteilung

4.1

Die Berufsgenossenschaft erteilt ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe, wenn eine Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat. Das Zeugnis muss an Bord der Schiffe mitgeführt werden.

4.2

Für die zu erteilenden Schiffssicherheitszeugnisse gelten folgende Anforderungen:

- a. das Fahrgastschiff muss nach Maßgabe des Artikels 12 der Richtlinie 2009/45/EG besichtigt werden;
- b. das Zeugnis trägt die Bezeichnung "Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe";
- c. das Zeugnis muss den Anforderungen nach Artikel 13 der Richtlinie 2009/45/EG entsprechen;
- d. im Falle eines Bäderbootes wird das Zeugnis nur für die Sommermonate ausgestellt;
- e. im Falle eines Bäderbootes oder eines Sportanglerfahrzeuges kann das Zeugnis nicht erneuert werden, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als ein Jahr vergangen ist.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 1 5

5 Fahrerlaubnis in besonderen Fällen

5.1

Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag im Einzelfall für ein Schiff, für das ein Schiffssicherheitszeugnis für einen anderen Zweck als die Fahrgastschifffahrt ausgestellt ist, für eine Reise oder mehrere Reisen aus besonderem Anlass eine Fahrerlaubnis als Fahrgastschiff erteilen, soweit sichergestellt ist, dass die Sicherheit der Fahrgäste jederzeit gewährleistet ist. Es obliegt dem Antragsteller nachzuweisen, dass der sichere Betrieb des Schiffes auch abweichend von den Anforderungen dieses Teils in anderer Weise sichergestellt wird und das Sicherheitsniveau dieses Teils insgesamt nicht gesenkt wird.

5.2

In der Fahrerlaubnis sind unter Angabe des Zeitpunktes und der Dauer jeder einzelnen Reise mindestens die erforderliche zusätzliche Ausrüstung, insbesondere mit Rettungsmitteln, und die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste vorzuschreiben. Ferner kann die Fahrerlaubnis mit den für die Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebes erforderlichen Nebenbestimmungen, im Falle von Auflagen auch nachträglich, verbunden werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

> [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 1](#)
> 6

6 Fahrtbeschränkungen

6.1

Bäderboote dürfen nur während der Sommermonate fahren. Die Fahrt darf nicht länger als 2 Stunden dauern und der Abstand von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser nicht mehr als 4 Seemeilen betragen. Die Berufsgenossenschaft kann für einzelne Schiffe in sinngemäßer Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG andere Abstände von der Küstenlinie festlegen.

6.2

Sportanglerfahrzeuge dürfen einen Abstand von 10 Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser nicht überschreiten.

6.3

Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge dürfen nur zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang, in jedem Fall aber zwischen 08:00 Uhr und 17:00 Uhr, fahren.

6.4

Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge dürfen die Fahrt nicht antreten

- a. bei Sturm (8 Beaufort oder mehr) oder Sturmwarnung,
- b. bei auflandigem Starkwind (6 und 7 Beaufort) oder
- c. bei Nebel mit einer Sichtweite

aa.

von weniger als 500 m oder

bb.

zwischen 500 und 1 000 m, wenn kein auf der Grundlage 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 (ABl. L 257 vom 28. August 2014, Seite 146) in der jeweils geltenden Fassung, zugelassenes und einwandfrei arbeitendes Radargerät vorhanden oder außer dem Schiffsführer keine weitere fachkundige Person zur Bedienung des Radargerätes an Bord ist.

Bei ablandigem Starkwind darf der Bereich der windgeschützten Küste nicht verlassen werden. Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge, die sich außerhalb der windgeschützten Küste aufhalten, müssen bei aufkommendem Starkwind oder bei Sturm- oder Starkwindwarnungen unverzüglich Landschutz aufsuchen, bei aufkommendem Sturm muss unverzüglich der nächste Hafen angelaufen werden.

6.5

Maßgeblich für die Entscheidung des Schiffsführers eines Bäderbootes oder eines Sportanglerfahrzeuges, eine geplante Fahrt zu unterlassen oder eine schon begonnene Fahrt entsprechend den Vorschriften dieses Teils zu ändern, sind die von einem amtlichen Wetterdienst herausgegebenen Starkwind- und Sturmwarnungen.

Stand: 07. März 2020

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 1 7

7 Zulässige Fahrgastzahl

7.1

Die Berufsgenossenschaft setzt die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste fest, dabei sind insbesondere die nachgewiesenen Stabilitätswerte, Flucht- und Rettungswege und die Decksflächen der seefest eingedeckten Räume auf und unter Deck, die für die Unterbringung von Fahrgästen geeignet sind, zu berücksichtigen.

7.2

Bei Fahrzeugen in der Wattfahrt müssen für die Sommermonate auch die zur Unterbringung von Fahrgästen geeigneten freien Decksflächen berücksichtigt werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 1](#)
> **8**

8 Freibord

8.1

Für alle Fahrgastschiffe ist ein wirksamer wetterdichter Verschlusszustand Voraussetzung für die Erteilung des Freibordes.

8.2

Für vorhandene Fahrgastschiffe gilt Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2009/45/[EG](#) entsprechend, soweit nicht nachfolgend geringere Anforderungen geregelt sind.

8.3

Für vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D und neue Fahrgastschiffe der Klassen C und D unter 24 [m](#) Länge gilt:

8.3.1 Mindestfreibord

Die Mindestbughöhe kann um höchstens 50 % vermindert werden, wenn die Anforderungen der Intakt- und Leckstabilität eingehalten werden.

8.3.2 Lüfter

Die Süllhöhe von Lüftern kann im Bereich 1 auf 760 [mm](#) und im Bereich 2 auf 450 mm reduziert werden. Auf wetterdichte Verschlüsse für Lüfter kann verzichtet werden, wenn die nachfolgenden Anforderungen erfüllt werden und sich diese Lüfter nicht in einem Frontschott oder an der Seite von Aufbauten befinden. Die Mindest-Süllhöhen für Lüfter ohne Verschluss-Einrichtungen wie Maschinenraumzu- und Ablüfter sowie Zu- und Ablüfter für Notdieselmotoren können auf 2 500 mm im Bereich 1 und 900 mm im Bereich 2 reduziert werden.

8.3.3 Türen

Die Süllhöhe von Türen, die zu Räumen mit zu schützenden Öffnungen in den Schiffskörper führen, kann im Bereich 1 auf 380 mm und im Bereich 2 auf 100 mm reduziert werden.

8.3.4 Fenster

Im Bereich des ersten Aufbaudecks können anstelle von Bullaugen im Sinne der Regel 23 Absatz 2 der Anlage 1 zum Freibord-Übereinkommen Fenster nach Maßgabe der Regel 23 Absatz 3 der Anlage 1 zum Freibord-Übereinkommen zugelassen werden, wenn für jedes dieser Fenster jeweils eine Seeschlagblende mit Befestigungsmaterial in der direkten Umgebung der Fenster vorgesehen ist. Sofern die Fenster aus Sicherheitsverbundglas bestehen, dessen Festigkeitswert der umgebenden Schiffsstruktur entspricht, kann auf Seeschlagblenden verzichtet werden. Fahrzeuge, deren Aufbauten oder Deckshäuser in die Pantokarenen eingerechnet sind, müssen auch in diesem Bereich wirksam wetterdicht verschlossen sein.

8.3.5 Virtuelle Schottendecks und versenkte Salons

Fahrzeuge mit virtuellem Schottendeck und versenktem Salon dürfen ausschließlich in der Wattfahrt eingesetzt werden. Ein virtuelles Schottendeck ist ein gedachtes, aber nicht vorhandenes Deck, welches bei der Leckrechnung an Stelle eines tatsächlich vorhandenen Schottendecks angenommen und berücksichtigt wird. Ein versenkter Salon ist ein Fahrgastraum, der bei Fahrgastschiffen mit virtuellem Schottendeck im Bereich des tatsächlich fehlenden wasserdichten Decks angeordnet ist und bei dem sich die Begrenzung (Boden) des Fahrgastraums unterhalb sowie die obere Begrenzung (Decke) des Fahrgastraums oberhalb des virtuellen Schottendecks befindet.

8.3.6 Wasserpforten

Der Wasserpfortenquerschnitt nach Regel 24 der Anlage 1 zum Freibord-Übereinkommen kann um höchstens 50 % vermindert

werden.

8.4

Für Sportanglerfahrzeuge und Bäderboote kann die Berufsgenossenschaft weitergehende Ausnahmen zulassen.

Stand: 07. März 2020

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 1 9

9 Unterteilung und Stabilität

9.1

Vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D und alle Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m müssen vorbehaltlich der nachfolgenden Vorschriften hinsichtlich der Stabilität des unbeschädigten Schiffes die Anforderungen des Codes über die Intakstabilität erfüllen.

9.2

Vorhandene genehmigte Stabilitätsunterlagen bleiben weiter gültig, soweit sich an den Voraussetzungen für ihre Genehmigung nichts geändert hat.

9.2.1

Wird eine Änderung des Leerschiffsgewichtes, des Längenschwerpunktes, oder des Höhengschwerpunktes festgestellt, müssen weiterhin mindestens die bis dahin für dieses Schiff geltenden Intakt- und Leckstabilitätskriterien eingehalten werden.

9.2.2

Werden Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art vorgenommen, ist Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e der Richtlinie 2009/45/EG anzuwenden. Als solche gilt im Zusammenhang mit der Unterteilung und Stabilität jegliche Veränderung in der Bauart, die das Ausmaß der Unterteilung des Schiffes berührt oder die Hydrostatik des Schiffes beeinflusst.

9.3

Für vorhandene Fahrgastschiffe in der Wattfahrt gilt:

9.3.1

Bei flachgehenden, breiten Schiffen kann die Berufsgenossenschaft abweichend von Kapitel 2 Regel 2.2.3 des Codes über die Intakstabilität eine Verminderung des Neigungswinkels, bei dem der größte aufrichtende Hebelarm auftritt, zulassen.

9.3.2

Die Nachrüstung eines Doppelbodens ist nicht erforderlich.

9.4

Für Fahrgastschiffe der Klassen C und D, die unter herabgesetzten Einsatz- und Wetterbedingungen fahren, kann die Berufsgenossenschaft beim Nachweis des Wetterkriteriums reduzierte Windlasten zulassen. Das Wetterkriterium muss nicht erfüllt werden, wenn

9.4.1

der Umfang der Hebelarmkurve mindestens 60° beträgt oder

9.4.2

der Stabilitätsumfang zwischen 50 und 60° liegt und der bei 30° Neigung erforderliche aufrichtende Hebelarm so vergrößert ist, dass für je 1° Stabilitätsumfang unter 60° zusätzlich 0,01 m zu dem erforderlichen Mindesthebelarm vorhanden ist.

9.5

Für vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen C und D gelten die Bestimmungen der Regel 8 des Kapitels II-1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen in der durch Entschließung MSC.12(56) geänderten Fassung nicht. Regel 8-2 des Kapitels II-1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen in der durch Konferenzdokument vom 29. November 1995 (BGBI. 1995 II Seite 934) eingefügten Fassung ist nicht anzuwenden.

9.6

Bei Fahrzeugen mit hinten liegender Maschine kann ein bis zum Freiborddeck oder bis zu einer oberhalb der Tiefladelinie gelegenen wasserdichten Plattform reichendes Hinterpieckschott (Stopfbuchenschott) das hintere Maschinenraumschott ersetzen.

9.7

Bei Bäderbooten und Sportanglerfahrzeugen sind der Berufsgenossenschaft die Stabilitätsunterlagen zur Prüfung vorzulegen. Hierzu gehören die Hebelarmkurven der statischen Stabilität für die wichtigsten Betriebszustände sowie die Auswertungsunterlagen des Krängungsversuches. Ein Nachweis der Schwimmfähigkeit im Leckfall ist nicht erforderlich.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1](#)

10

10 Maschinen und elektrische Anlagen

10.1 Verbindung zwischen Kommandobrücke und Maschinenraum

Für die Übermittlung von Maschinenkommandos von der Brücke zu der Stelle im Maschinenraum, von der aus die Drehzahl und die Schubrichtung der Propeller gesteuert werden, muss mindestens ein Telegraph oder eine Kommunikationsanlage vorhanden sein. Die Kommunikationsanlage kann aus einem gespeisten Telefon oder einem Drahtlos-Telefon mit fest montierter Ladestation bestehen.

10.2 Ruderanlage

Fahrgastschiffe müssen mit einer Hauptruderanlage und einer Hilfsruederanlage ausgerüstet sein, wobei die Hilfsruederanlage unabhängig vom Ruderschaftdurchmesser einen handhydraulischen Antrieb haben kann.

10.3 Hauptstromquellen

Auf jedem Fahrgastschiff müssen zur Aufrechterhaltung der elektrischen Energieversorgung des Antriebes und der notwendigen Hilfseinrichtungen mindestens zwei Hauptgeneratoren vorhanden sein, wobei einer der Generatoren auch ein Wellengenerator oder eine am Antriebsmotor angehängte Lichtmaschine sein kann.

10.4 Notstromquellen

Sofern die Notstromquelle eine Akkumulatorenbatterie ist, muss ein Betrieb aller Notverbraucher einschließlich der Notbeleuchtung von mindestens 6 Stunden sichergestellt sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1](#)

11

11 Brandschutz

Für vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D, die ausschließlich Tagesfahrten durchführen, kann die Nachrüstung einer Feuerlöschanlage für Unterkunfts- und Wirtschaftsräume, Treppenschächte und Gänge in erleichterter Form durch eine nicht selbsttätig auslösende Anlage oder mobile Brandbekämpfungseinheiten, die strategisch günstig in Brandabschnitten platziert werden und aktiv durch die Besatzungen zum Einsatz kommen können, vorgenommen werden. Feuerlöschanlagen sind so auszulegen, dass eine gleichwertige Sicherheit gegenüber dem festen Einbau einer Sprinkleranlage erfüllt wird.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 1](#)
> 12

12 Zeugnismuster

Das Muster des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe und der Fahrerlaubnis in besonderen Fällen werden nach dieser Verordnung im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Stand: 07. März 2020

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › Teil 1a

Teil 1a - Sicherheitsanforderungen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen im Hafengebiet der Insel Helgoland

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen

Kapitel 2 Fahrgastschiffe

Kapitel 3 Börteboote

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 1](#)

Kapitel 1 - Allgemeine Bestimmungen

1. Anwendungsbereich
 2. Begriffsbestimmungen
 3. Sicherheitsanforderungen
 4. Besichtigung und Zeugniserteilung
-

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 1](#) › 1.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 1](#) › 2.

2. Begriffsbestimmungen

2.1 Im Sinne dieses Teils ist:

2.1.1 Fahrgastschiff:

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

2.1.2 Fahrgast:

jede Person mit Ausnahme

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

b. von Kindern unter einem Jahr;

2.1.3 Hafengebiet der Insel Helgoland:

die Wasserfläche zwischen der Hauptinsel Helgoland und der Düne, nördlich begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten 54° 11,38' N 007° 53' E (Helgoland Mole Nord-Ost) und 54° 11,36' N 007° 54' E (Dünendamm-West) und südlich begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten 54° 10,24' N 007° 54' E (Helgoland Südmole) und 54° 10,84' N 007° 55' E (Düne Mole Süd-Ost);

2.1.4 Börteboot:

ein traditionelles offenes Fischerboot in Helgoländer Bauweise, das als Fahrgastschiff im Anlandungsdienst auf der Helgoländer Reede und im Personenverkehr im Hafengebiet der Insel Helgoland eingesetzt wird;

2.1.5 Neues Fahrgastschiff:

ein Fahrgastschiff, dessen Kiel am oder nach 30. November 2024 gelegt wurde;

2.1.6 Vorhandenes Fahrgastschiff:

ein Fahrgastschiff, das kein neues Fahrgastschiff ist;

2.1.7 Anerkannte Organisation:

eine nach der Verordnung (EG) Nummer 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 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 Seite 141, 142; 1980 II Seite 525; 1983 II Seite 784; 1994 II Seite 2458, Anlageband zum BGBl. II Nummer 44 vom 27. September 1994 Seite 43) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.2 **Code über Intakstabilität:**

Entschließung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intakstabilität von 2008 (VkBl. 2009, Seite 724) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.3 **HSC-Code:**

Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, Entschließung MSC.97(73)), angenommen am 05. Dezember 2000 (VkBl. 2002, Seite 449) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.4 **Schiffsausrüstungsverordnung:**

Schiffsausrüstungsverordnung vom 01. Oktober 2008 (BGBl. I Seite 1913), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 03. März 2020 (BGBl. I Seite 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 28.05.2009, Seite 47), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.07.2019, Seite 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.6 **Richtlinie 2009/45/EG:**

Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.06.2009, Seite 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1180 (ABl. L 184 vom 11.07.2022, Seite 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.7 **Verordnung (EG) Nummer 391/2009:**

Verordnung (EG) Nummer 391 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.05.2009, Seite 11; L 74 vom 22.03.2010, Seite 1), die durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.07.2019, Seite 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.8 **DIN ISO 12216:**

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

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 1](#) › 3.

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 EW-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 potenziellen 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 1](#) › 4.

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 1 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#)

Kapitel 2 - Fahrgastschiffe

1. Anwendungsbereich und grundsätzliche Sicherheitsanforderungen
2. Auftrieb, Stabilität und Unterteilung
3. Festigkeitsverbände
4. Fahrgasträume und Fluchtwege
5. Kurs- und Steuereinrichtungen
6. Ankern, Schleppen und Festmachen
7. Brandschutz
8. Rettungsmittel und -vorrichtungen
9. Maschinenanlagen
10. Hilfsanlagen
11. Fernsteuerungen, Alarm- und Sicherheitseinrichtungen
12. Elektrische Anlagen
13. Bordgestützte Navigationsausrüstung und Schiffsdatenschreiber
14. Funkausrüstung
15. Gestaltung des Fahrstandraums
16. Stabilisierungsanlagen
17. Handhabung, Beherrschbarkeit und Leistungsanforderungen
18. Betriebsvorschriften
19. Anforderungen an Besichtigung und Wartung

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 1.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 2.

2. Auftrieb, Stabilität und Unterteilung

2.1 Allgemeines

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

2.2 Süllhöhen und Verschlüsse

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

2.3 Intakstabilität

2.3.1

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

2.3.2

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

2.3.3

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

2.4 Leckstabilität

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

a. Seitenlecks mit 1-Abteilungsstatus:

Lecklänge $0,375 \cdot \nabla^{1/3}$, Eindringtiefe $0,2 \cdot \nabla^{1/3}$, volle vertikale Höhe des Schiffes;

b. Bodenlecks mit 1-Abteilungsstatus:

Lecklänge $0,375 \cdot \nabla^{1/3}$, Eindringtiefe normal zur Außenhaut $0,2 \cdot \nabla^{1/3}$, 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.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 3.

3. Festigkeitsverbände

Kapitel 3 des HSC-Code ist ohne Abweichung anzuwenden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 4.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [5.](#)

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 6.

6. Ankern, Schleppen und Festmachen

Kapitel 6 des HSC-Code ist ohne Abweichung anzuwenden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [7.](#)

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 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [8.](#)

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 9.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [10](#).

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, gelentzt werden kann.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [11.](#)

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [12.](#)

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.

12.4

Regel 12.7.1 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 13.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [14.](#)

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

Es ist eine frei aufschwimmbare Satelliten-Notfunkbake ([EPIRB](#)) mit integralem globalem Navigationssatellitensystem ([GNSS](#)) in einer Selbstausrüstungseinrichtung zu installieren.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 1b.

15. Gestaltung des Fahrstandraums

15.1

Mit Ausnahme der Regel 15.7 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › 16.

16. Stabilisierungsanlagen

Kapitel 16 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [17.](#)

17. Handhabung, Beherrschbarkeit und Leistungsanforderungen

Kapitel 17 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [18](#).

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 Notfalleinweisungen

Notfalleinweisungen in deutscher und englischer Sprache müssen in den für Fahrgäste zugänglichen Bereichen angezeigt werden. Die Notfalleinweisungen 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 2](#) › [19](#).

19. Anforderungen an Besichtigung und Wartung

Kapitel 19 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#)

Kapitel 3 - Börteboote

1. Anwendung
2. Bauart und Bauweise
3. Ruderanlage, Manövrierfähigkeit
4. Maschinenanlage
5. Lenzeinrichtungen
6. Elektrische Anlagen
7. Ausrüstung
8. Brandschutz
9. Wartung und Instandhaltung

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#) › 1.

1. Anwendung

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

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#) › [2.](#)

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 Ankerleine 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#) › 3.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#) › 4.

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 $\frac{l}{h}$ für einen Motor mit 50 kW auszugehen. Bei stärkerer Motorleistung 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 versehentliche Beschädigungen und Berühren zu schützen.

4.5

Die Leistung des Antriebsmotors soll auch bei widrigen Umweltbedingungen Rumpfgeschwindigkeit ermöglichen.

4.6

Auf neuen Schiffen sind Füllstandsanzeiger 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#) › 5.

5. Lenzleinrichtungen

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 $2,0 \text{ m}^3/\text{Std.}$ betragen. Die Energieversorgung der elektrischen Bilgenpumpen muss so ausgelegt sein, dass ein paralleler Betrieb der Pumpen für mindestens zwei Stunden gewährleistet ist. Die Anschlüsse und Schalter sind wassergeschützt auszuführen.

5.2

Eine der beiden kraftbetriebenen Pumpen kann durch eine manuelle Handlenzpumpe mit gleicher Förderleistung wie die elektrische Lenzpumpe ersetzt werden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1a](#) [> Teil 1a](#)
[> Kapitel 3](#) [> 6.](#)

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#) › 7.

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 Nachtrittungslicht, 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 Fenster, sowie
- d. zwei Bootshaken.

7.1

Anstelle der Ausrüstung mit Feststoffrettungswesten für jeden Fahrgast können die Duchten mit Antriebskörpern 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.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#) › 8.

8. Brandschutz

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

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 1a](#)
› [Kapitel 3](#) › [9.](#)

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

> [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 2](#)

Teil 2 - Sicherheitsanforderungen für Binnenschiffe, die in dem Bereich nach § 9 Absatz 5 verkehren

1. Binnenschiffe, die keine Fahrgäste und sonstige nicht zur Besatzung zählende Personen an Bord haben - ausgenommen Öl-, Gas- und Chemikalienschiffe - dürfen das Gebiet seewärts der Grenzen der Binnenwasserstraßen Jade und Weser bis zur Verbindungslinie Schillighörn über das Haus der Vogelschutzwarte der Insel Alte Mellum zum Kirchturm Cappel nur mit einer gültigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach § 6 oder § 7 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung ([BinSchUO](#)), jeweils mit einem zusätzlichen Gemeinschaftszeugnis für Zone 2-See oder Zone 1, befahren.

2. Sie müssen dabei zusätzlich folgende Anforderungen erfüllen:

2.1

Die Fahrten dürfen nur im Sommerhalbjahr und nur während des Zeitraumes in dem die Fahrinne ausgetonnt ist, in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, bei guter Sicht (mindestens 1 000 m), ruhiger Wetterlage (höchstens Windstärke 5 Beaufort), ruhiger See (höchstens Seegang 3) und keiner Gewitterneigung unter Beachtung der Wettervorhersagen des Deutschen Wetterdienstes durchgeführt werden.

2.2

Die Fahrtdauer zwischen Häfen darf in der Regel 10 Stunden nicht überschreiten.

2.3

Das Fahrzeug ist mit einem zugelassenen aufblasbaren Rettungsfloß mit einer Kapazität für alle an Bord befindlichen Personen auszurüsten, für alle an Bord befindlichen Personen sind zugelassene Rettungswesten vorzusehen, die für die Küstenfahrt vorgeschriebenen, zugelassenen Schiffsnotsignale sind mitzuführen. Die Zulassung muss jeweils entsprechend 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 ([ABl.](#) L 257 vom 28. August 2014, Seite 146) in der jeweils geltenden Fassung erfolgt sein.

2.4

Auf Binnenschiffen mit einer Länge bis 45 **m** muss zusätzlich ein vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassener und regulierter Kompass an Bord sein.

2.5

Die letzte Bodenbesichtigung darf nicht länger als 2 Jahre zurückliegen.

2.6

Binnenschiffe dürfen Containerladung nur dann in dem bezeichneten Gebiet transportieren, wenn sie Anhang II Kapitel 22 der BinSchUO erfüllen; unbeschadet dessen dürfen nur gesicherte Container transportiert werden.

2.7

Die Erfüllung der vorgenannten Anforderungen ist durch eine zusätzliche Bescheinigung, die von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ausgestellt wird, nachzuweisen.

2.8

Binnenschiffe können das bezeichnete Seegebiet mit Besatzungen nach den Bestimmungen der BinSchUO befahren, wenn der Schiffsführer das nach § 29 der Seeleute-Befähigungsverordnung für das Schiff erforderliche nautische Patent zum Kapitän besitzt.

2.9

Das **Muster der Bescheinigung für Binnenschiffe** (PDF, intern) nach § 9 Absatz 5 dieser Verordnung wird nach dieser Verordnung im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Stand: 07. März 2020

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

**BESCHEINIGUNG FÜR BINNENSCHIFFE NACH
 REGEL 2.9 DES TEILS 2 DER ANLAGE 1A DER
 SCHIFFSSICHERHEITSVERORDNUNG**



Bundesrepublik Deutschland

Anla zum (*) **Nr.**

1. Name des Fahrzeugs	2. Art des Fahrzeugs	3. Einheitliche europäische Schiffsnummer
--------------------------------	-------------------------------	--

4. Das vorstehend beschriebene Fahrzeug ist aufgrund
 des (*)
 Nr. vom gültig bis zum
 und einer Untersuchung
 von am
 zur Fahrt
 in einem Bereich seewärts der Grenzen der Binnenwasserstraßen Jade und Weser zwischen

- der Verbindungslinie vom Schillighörn zum Kirchturm Langwarden und
- der Verbindungslinie vom Kirchturm Langwarden zum Kirchturm Cappel und
- der Verbindungslinie vom Kirchturm Cappel über das Haus der Vogelschutzwarte der Insel Alte Mellum zum Schillighörn

mit den unter Nummer 6 angegebenen Einschränkungen für tauglich befunden worden.

Diese Bescheinigung für Binnenschiffe nach Regel 2.9 des Teils 2 der Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung ist nur in Verbindung mit einer gültigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung für das Befahren der Zonen 1 und/oder 2 gültig (**).

5. Die Gültigkeit dieser Bescheinigung für Binnenschiffe nach Regel 2.9 des Teils 2 der Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung erlischt am

..... (Ort) (Datum)	Untersuchungskommission
Siegel	 (Unterschrift)

(*) Zugrundliegende Fahrtauglichkeitsbescheinigung.

(**) Nichtzutreffendes streichen.

Anlage zum (*) Nr.

6. Anhang zur Bescheinigung für Binnenschiffe nach Regel 2.9 des Teils 2 der Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung

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

Diese Seite wurde ausgestellt (**) / ersetzt (**),

.....,

(Ort)

(Datum)

Untersuchungskommission

Siegel

.....
(Unterschrift)

(*) Zugrundliegende Fahrtauglichkeitsbescheinigung.

(**) Nichtzutreffendes streichen.

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a Teil 3

Teil 3 - Sicherheitsanforderungen an den Bau und die Ausrüstung von Traditionsschiffen

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen

Kapitel 2 Bauweise der Traditionsschiffe - Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Kapitel 3 Brandschutz

Kapitel 4 Rettungsmittel

Kapitel 5 Funkausrüstung

Kapitel 6 Navigationsausrüstung

Kapitel 7 Organisation von Sicherheitsmaßnahmen

Kapitel 8 Meeresumweltschutz

Kapitel 9 Medizinische Versorgung

Kapitel 10 Registrierung der an Bord befindlichen Personen

Kapitel 11 Zusätzliche Anforderungen an Segelschulungsschiffe

Kapitel 12 Muster der Zeugnisse

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 1

Kapitel 1 - Allgemeine Bestimmungen

1. Geltungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Bau und Ausrüstung
4. Meeresumweltschutz
5. Betriebsvorschriften
6. Verfahren
7. Sachverständige
8. Besichtigung
9. Geltungsdauer und Gültigkeit des Sicherheitszeugnisses
10. Verantwortlichkeit und Verhaltenspflichten
11. Wartung und Instandhaltung
12. Schiffsbesetzung
13. Übergangsregelungen

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

> [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 3](#)
> [Kapitel 1](#) > 1.

1. Geltungsbereich

1.1

Dieser Teil gilt für Traditionsschiffe bis zu einer Länge von 55 **m**.

1.2

Für Traditionsschiffe von mehr als 55 m Länge gilt:

- a. Teil 1, wenn sie mehr als zwölf Fahrgäste befördern,
- b. Teil 6, wenn sie nicht mehr als zwölf Fahrgäste befördern, und
- c. jeweils Teil 7.

1.3

Dieser Teil gilt nicht für

- a. Binnenschiffe mit einer technischen Zulassung für Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchung vom 21. September 2018 ([BGBl. I](#) Seite 1398) in der jeweils geltenden Fassung im Verkehr auf diesen Wasserstraßen,
- b. Sportboote im Sinne der See-Sportbootverordnung,
- c. Fahrgastschiffe, für die die Richtlinie 2009/45/[EG](#) gilt.

Stand: 07. März 2020

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1a](#) [> Teil 3](#)
[> Kapitel 1](#) [> 2.](#)

2. Begriffsbestimmungen

2.1

Im Sinne dieses Teils ist

2.1.1

Traditionsschiff:

Ein historisches Wasserfahrzeug, an dessen Präsentation in Fahrt ein öffentliches Interesse besteht;

2.1.2

Historisches Wasserfahrzeug:

Ein hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebautes Schiff, das aufgrund seiner Bauart, seiner Konstruktion, seines ehemaligen Nutzungszwecks und seiner Seltenheit erhaltenswert ist und das im Wesentlichen dem Originalzustand zum Zeitpunkt seines Baus oder zu einem späteren für das Schiff während seiner wirtschaftlichen Nutzungsperiode historisch bedeutsamen Bauzustand entspricht;

2.1.2.1

als historisches Wasserfahrzeug kann auch ein Schiff anerkannt werden, das die Anforderungen der Regel 2.1.2 nur deshalb nicht erfüllt, weil die Kombination von Rumpfform, Antrieb und Aufbauten nicht originaltreu ist, aber dessen Gesamterscheinung einem Vorläufertyp entspricht, den es in dieser Bauweise nachweislich in der Vergangenheit gegeben hat (**Rückbau**);

2.1.2.2

einem historischen Wasserfahrzeug kann im Einzelfall ein Schiff gleichgestellt werden, als

- a. Einzelnachbildung eines dokumentierten, individuellen historischen Vorbildes (**Nachbau**), oder
- b. Segelschiff von wenigstens 24 m Länge, das sich durch Größe, Takelage, komplexen Schiffsbetrieb sowie seine Besatzungsstärke in besonderer Weise für eine fundierte Ausbildung in traditioneller Seemannschaft eignet (**Segelschulungsschiff**);

2.1.3

Neubau:

Ein Nachbau eines historischen Wasserfahrzeugs, dessen Kiel am oder nach dem 14. März 2018 gelegt wurde;

2.1.4

Vorhandenes Traditionsschiff:

Ein Traditionsschiff, für das am 30. September 2012 oder am 14. März 2018 ein Sicherheitszeugnis nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe erteilt war;

2.1.5

Länge:

Die Vermessungslänge nach Maßgabe des Artikels 2 Absatz 8 des Londoner Schiffsvermessungsübereinkommens oder für Traditionsschiffe mit weniger als 24 m Vermessungslänge die Rumpflänge L_H nach DIN EN ISO 8666, Ausgabe Dezember 2016;

2.1.6

Betreiber:

Der Eigentümer des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat;

2.1.7

Berufsgenossenschaft:

Die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;

2.1.8

Anerkannte Organisation:

Eine nach der Verordnung (EG) Nummer 391/2009 anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist;

2.1.9

Anerkannter Schiffsbaustandard:

die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation;

2.1.10

Stand der medizinischen Erkenntnisse:

Der nach § 108 Absatz 2 Satz 1 des Seearbeitsgesetzes im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger jeweils zuletzt bekannt gemachte Stand der medizinischen Anforderungen in der Seeschifffahrt;

2.1.11

IMO:

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation;

2.1.12

Küstennahe Seegewässer:

die Gewässer im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 2 Sportseeschifferscheinverordnung;

2.2

Soweit dieser Teil auf bestimmte Vorschriften verweist, bedeutet

2.2.1

Schiffssicherheitsgesetz:

Schiffssicherheitsgesetz vom 09. September 1998 (BGBl. I Seite 2860), das durch Artikel 4 des Gesetzes vom 04. Juni 2013 (BGBl. I Seite 1471) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.2

Sportseeschifferscheinverordnung:

Sportseeschifferscheinverordnung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. I Seite 2061), die zuletzt durch Artikel 4 Absatz 132 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I Seite 3154) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.3

SOLAS-Übereinkommen:

Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II Seite 141, 142), das zuletzt durch die Entschlüsseungen MSC.269(85) vom 04. Dezember 2008 und MSC.282(86) vom 05. Juni 2009 (BGBl. 2011 II Seite 506, 507, 518) geändert worden ist, sowie Protokoll von 1988 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1994 II Seite 2458, Anlageband), das zuletzt durch die Entschleßung MSC.283(86) vom 05. Juni 2009 (BGBl. 2011 II Seite 506, 523) geändert worden ist, in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung;

2.2.4

MARPOL-Übereinkommen:

Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und Protokoll von 1978 zu

diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II Seite 2, 4, 24; 1996 II Seite 399, Anlageband; 2003 II Seite 130, 132, 136), zuletzt geändert durch die Entschlüsse MEPC.200(62) und MEPC.201(62) vom 15. Juli 2011 (BGBl. 2012 II Seite 1194, 1195, 1206), in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung;

2.2.5

Londoner Schiffsvermessungsübereinkommen:

Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 vom 23. Juni 1969 (BGBl. 1975 II Seite 67);

2.2.6

Binnenschiffsuntersuchungsordnung:

Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I Seite 1398) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.7

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. Mai 2009, Seite 47) in der jeweils geltenden und anzuwendenden Fassung;

2.2.8

Richtlinie 2009/45/EG:

Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung), (ABl. L 163 vom 25. Juni 2009, Seite 1), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2016/844 der Kommission vom 27. Mai 2016 (ABl. L 141 vom 28. Mai 2016, Seite 51) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.9

Internationaler Rettungsmittel-(LSA-)Code:

Der vom Schiffssicherheitsausschuss der IMO mit EntschlieÙung MSC.48(66) angenommene Internationale Rettungsmittel-(LSA-)Code, angenommen am 04. Juni 1996 (BAnz. Nummer 118a vom 01. Juli 1998) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.10

Internationaler Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code):

Der vom Schiffssicherheitsausschuss der IMO mit EntschlieÙung MSC.98(73) angenommene Internationale Code für Brandsicherheitssysteme, angenommen am 05. Dezember 2000 (VkBl. 2002 Seite 449, Anlageband B 8129) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.11

Code über Intakstabilität:

Die EntschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intakstabilität von 2008 (VkBl. 2009 Seite 724) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.12

SPS-Code:

Code über die Sicherheit von Spezialschiffen:

- a. für Schiffe, die vor dem 01. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind:
Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (EntschlieÙung A.534(13)), angenommen am 17. November 1983 (VkBl. 1993 Seite 671), geändert durch MSC/Rundschreiben 739 vom 28. Juni 1996 (VkBl. 1996 Seite 636) in der jeweils geltenden Fassung;
- b. für Schiffe, die am oder nach dem 01. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind:
Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (EntschlieÙung MSC.266(84)), angenommen am 13. Mai 2008 (VkBl. 2009 Seite 84), zuletzt geändert durch Rundschreiben (MSC.183(79), VkBl. 2009 Seite 272) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.13

Maritime-Medizin-Verordnung:

Verordnung über maritime medizinische Anforderungen auf Kauffahrteischiffen vom 14. August 2014 (BGBl. I Seite 1383) in der

jeweils geltenden Fassung;

2.2.14

Betriebssicherheitsverordnung:

Betriebssicherheitsverordnung vom 03. Februar 2015 (BGBl. I Seite 49) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.15

Schiffsausrüstungsverordnung:

Schiffsausrüstungsverordnung vom 01. Oktober 2008 (BGBl. I Seite 1913), die zuletzt durch Artikel 3 und 4 der Verordnung vom 23. Januar 2015 (BGBl. I Seite 78) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.16

See-Umweltverhaltensverordnung:

Verordnung über das umweltgerechte Verhalten in der Seeschifffahrt vom 13. August 2014 (BGBl. I Seite 1371) in der jeweils geltenden Fassung;

2.2.17

Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe:

Richtlinie nach § 6 Absatz 1 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen einschließlich der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe unterliegen (Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe) vom 03. Februar 2000 (VkBli. 2000 Dokument Nummer B 8135), zuletzt geändert am 12. März 2003 (VkBli. 2003 Seite 205) in der bis zum 14. März 2018 geltenden Fassung.

2.3

DIN-, DIN EN- und DIN EN ISO-Normen, auf die in diesem Teil verwiesen wird, sind bei der Beuth-Verlag GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert und hinterlegt.

Stand: 07. März 2020

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 3.

3. Bau und Ausrüstung

3.1

Ein Traditionsschiff muss den technischen Anforderungen der Kapitel 1 bis 6 entsprechen.

3.2

Kann im Einzelfall eine der Anforderungen nach Regel 3.1 nicht erfüllt werden, kann die Berufsgenossenschaft gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmittel und Maßnahmen festlegen.

3.3

Bei denkmalgeschützten Schiffen und historischen Wasserfahrzeugen im Sinne der Regel 2.1.2 kann die Berufsgenossenschaft Ausnahmen von den technischen Anforderungen nach den Kapiteln 1 bis 6 zulassen.

3.4

Soweit die Kapitel 1 bis 6 keine besonderen Anforderungen an Bauausführungen, Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstung, Werkstoffe, deren Einbau und den Betrieb enthalten, sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten.

3.5

Die nach Kapitel 1 bis 6 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, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ([BSH](#)) zugelassen sein oder den Anforderungen einer anerkannten Organisation genügen.

3.6

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, ist als gleichwertig anerkannt.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 4.

4. Meeresumweltschutz

Die Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens und der See-Umweltverhaltensverordnung sind für Traditionsschiffe unmittelbar anzuwenden und im Zweifel vorrangig gegenüber den ergänzenden Bestimmungen des Kapitels 8.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 5.

5. Betriebsvorschriften

5.1

Der Betrieb eines Traditionsschiffes muss ideellen Zwecken, insbesondere der Vermittlung historischer Schiffsbetriebstechnik und traditioneller Seemannschaft dienen.

5.2

Eine erwerbswirtschaftliche Nutzung ist nicht zulässig. Entgelte dürfen nur erhoben werden, wenn sie ausschließlich für den Erhalt und Betrieb des Traditionsschiffes verwendet werden. Als Entgelt gelten auch mittelbare wirtschaftliche Vorteile, die durch den Betrieb eines Traditionsschiffes erzielt werden. Anschaffungskosten für das Traditionsschiff dürfen nicht aus Einnahmen durch den Schiffsbetrieb erwirtschaftet werden. Ausgenommen sind als gemeinnützig anerkannte Körperschaften unter den Voraussetzungen, dass die Körperschaft nach ihrer Satzung durch den Schiffsbetrieb den wesentlichen Zweck, die maritimen Traditionen zu erhalten, selbst verfolgt, und dass das Traditionsschiff in uneingeschränktem Eigentum der Körperschaft steht.

5.3

Einträge dürfen nicht als Gewinn ausgeschüttet, im materiellen Interesse des Betreibers verwendet oder auf andere Weise dem ideellen Zweck entzogen werden.

5.4

Die Beförderung von Ladung mit einem Traditionsschiff zu Anschauungszwecken ist zulässig, sofern die Ladung gesichert ist sowie die Stabilität des Traditionsschiffes und die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen gewährleistet sind.

5.5

Für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs gilt Kapitel 7.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 6.

6. Verfahren

6.1

Die Berufsgenossenschaft erteilt auf Antrag ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe, wenn

- a. das Schiff ein historisches Wasserfahrzeug ist,
- b. an seiner Präsentation in Fahrt ein öffentliches Interesse besteht,
- c. zu erwarten ist, dass der Betrieb nach dem nach Nummer 6.3 Buchstabe b vorzulegenden Nutzungskonzept und nach dem nach Nummer 6.3 Buchstabe c vorzulegenden Prüfbericht die in Regel 5 genannten Anforderungen erfüllt, und
- d. die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieser Verordnung ergeben hat.

6.2

Wird ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe für einen Rückbau, einen Nachbau oder ein Segelschulungsschiff beantragt, gilt Regel 6.1 mit der Maßgabe, dass die Berufsgenossenschaft nach pflichtgemäßem Ermessen entscheidet.

6.3

Dem Antrag sind beizufügen:

- a. Angaben zur Schiffsgeschichte mit beweiskräftigen Belegen für die Authentizität und Identität des Schiffes, z. B. in Form von Fotografien, Zeichnungen oder sonstigen relevanten Materialien;
- b. ein Nutzungskonzept, aus dem sich ergibt, in welcher Weise das Schiff zur Vermittlung historischer Schiffsbetriebstechnik und traditioneller Seemannschaft eingesetzt wird;
- c. ein Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters aus dem hervorgeht, dass die vorgesehene Mittelverwendung den Anforderungen der Regel 5 entspricht. Grundlage der Prüfung sind die letzten drei Wirtschaftsjahre vor der Antragstellung. Bei Erstanträgen ist das erwartete Ergebnis zum Ende der ersten drei Geschäftsjahre maßgeblich;
- d. ein Gutachten eines Sachverständigen zum Nachweis der Voraussetzungen für die Anerkennung als historisches Wasserfahrzeug, wenn die nach Buchstabe a vorgelegten Unterlagen unzureichend sind oder ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe für einen Rückbau oder einen Nachbau beantragt wird.

Bei Erneuerungsanträgen sind die Unterlagen nach Buchstabe a und d, die bereits vorgelegen haben, nicht erneut vorzulegen. Die Historizität des Traditionsschiffes ist nur erneut zu prüfen, soweit

- a. neue Erkenntnisse zur Beurteilung der Historizität vorliegen oder
 - b. sich die tatsächlichen oder die rechtlichen Verhältnisse geändert haben.
-

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1a](#) [> Teil 3](#)
[> Kapitel 1](#) [> 7.](#)

7. Sachverständige

7.1

Sachverständige sind:

- a. natürliche Personen oder Bedienstete öffentlich-rechtlicher Körperschaften, die nach den Bestimmungen dieses Teils durch die Berufsgenossenschaft anerkannt sind,
- b. Bedienstete der Berufsgenossenschaft, sofern die Voraussetzungen für die Anerkennung als Sachverständige erfüllt sind,
- c. Bedienstete der Denkmalschutzbehörden der Länder, sofern die Voraussetzungen für die Anerkennung als Sachverständige erfüllt sind.

7.2

Als Sachverständiger kann anerkannt werden, wer persönlich und fachlich geeignet ist und die Gewähr bietet, dass er seine Tätigkeit als Gutachter unabhängig und frei von Weisungen ausübt.

7.3

Ein Bewerber um die Anerkennung als Sachverständiger

a. muss

aa.

über ein abgeschlossenes Hochschulstudium der Geschichtswissenschaften, vorzugsweise mit dem Schwerpunkt Technikgeschichte, und Forschungserfahrung in der deutschen und europäischen Schiffahrtsgeschichte verfügen, oder

bb.

in gleichwertiger Weise vertiefte, in qualifizierten Lehrgängen oder auf andere Weise erworbene Spezialkenntnisse und Erfahrungen nachweisen

und

- b. muss über die für die Aufgabenwahrnehmung notwendigen Rechts- und Verwaltungskennnisse verfügen.

7.4

Die Anerkennung kann mit einem Vorbehalt des Widerrufs, einer Befristung, mit Bedingungen, Auflagen und dem Vorbehalt von Auflagen versehen werden. Sie kann insbesondere widerrufen werden, wenn der Sachverständige die Anforderungen nach Regel 7.2 nicht mehr erfüllt oder wiederholt Mängel bei der Prüftätigkeit festgestellt wurden.

7.5

Die Anerkennung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die antragstellende Person die erforderliche Zuverlässigkeit nicht besitzt, insbesondere wenn sie keine Unabhängigkeit gewährleisten kann.

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 8.

8. Besichtigung

8.1

Traditionsschiffe unterliegen den nachfolgend bezeichneten Besichtigungen durch Besichtiger der Berufsgenossenschaft:

- a. einer erstmaligen Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes als Traditionsschiff;
- 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 des Sicherheitszeugnisses.

8.2

Der Antragsteller kann mit der Besichtigung nach Regel 8.1 ganz oder teilweise auch eine anerkannte Organisation beauftragen. Die Besichtigung darf bei Antragstellung nicht länger als drei Monate zurückliegen.

8.3

Die Berufsgenossenschaft kann unbeschadet des Verfahrens nach Regel 8.2 weitere Nachweise zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung verlangen und eigene Feststellungen treffen oder Besichtigungen durchführen.

8.4

Im Rahmen der erstmaligen Besichtigung und bei jeder Erneuerungsbesichtigung ist eine Überprüfung der Außenhaut und der Schiffsverbände auf dem Trockenen durchzuführen.

8.5

Die Takelage ist bei allen Besichtigungen nach Regel 8.1 auf ordnungsgemäßen Zustand und Funktion zu prüfen. Der Teil des 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.

8.6

Zur Berücksichtigung besonderer Umstände kann die Berufsgenossenschaft kürzere Fristen und weitere Zwischenprüfungen festlegen.

8.7

Nach einer Besichtigung dürfen an den baulichen Anordnungen, der Maschinenanlage, den Ausrüstungsgegenständen und den sonstigen Gegenständen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden.

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 9.

9. Geltungsdauer und Gültigkeit des Sicherheitszeugnisses

9.1

Das Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe wird für die Dauer von höchstens fünf Jahren erteilt. Die Laufzeit beginnt am letzten Tag der erstmaligen Besichtigung oder der Erneuerungsbesichtigung.

9.2

Über die Erteilung eines Zeugnisses nach Regel 9.1 kann vorläufig entschieden werden, wenn

- a. zur Feststellung der Voraussetzungen voraussichtlich längere Zeit erforderlich ist,
- b. nach Regel 8 fällige Besichtigungen abgeschlossen sind,
- c. nach dem Ergebnis dieser Besichtigung 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 Sicherheitszeugnisses nach Satz 1 darf sechs Monate nicht überschreiten.

9.3

Das Sicherheitszeugnis wird ungültig, wenn

- a. die vorgeschriebenen Besichtigungen nicht innerhalb der in Regel 8.1, 8.4 und 8.6 festgelegten Zeitabschnitte abgeschlossen werden, oder
- b. nach der Besichtigung Veränderungen am Traditionsschiff, der Ausrüstung oder sonstigen Einrichtungen vorgenommen werden, die Gegenstand der Besichtigung waren.

9.4

Das Sicherheitszeugnis ruht, wenn das Traditionsschiff von einem Unfall betroffen ist oder ein Fehler entdeckt wird, der die Sicherheit des Traditionsschiffes oder die Leistungsfähigkeit oder Vollständigkeit seiner Rettungsmittel oder sonstigen Ausrüstungen beeinträchtigt. Die Berufsgenossenschaft entscheidet auf Antrag über das Wiederaufleben des Sicherheitszeugnisses.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 10.

10. Verantwortlichkeit und Verhaltenspflichten

10.1

Der Betreiber ist für die Einhaltung der Rechte und Pflichten nach dieser Verordnung verantwortlich. Dies gilt auch dann, wenn eine andere Organisation oder Person bestimmte Aufgaben und Pflichten im Auftrag des Betreibers erfüllt. § 9 des Schiffssicherheitsgesetzes bleibt unberührt.

10.2

Wird das Traditionsschiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Sicherheit des Traditionsschiffes oder die Leistungsfähigkeit oder Vollständigkeit seiner Rettungsmittel oder sonstigen Ausrüstung beeinträchtigt, so hat der Schiffsführer oder Betreiber des Traditionsschiffes unverzüglich die Berufsgenossenschaft zu unterrichten und die Untersuchungen zu veranlassen, um festzustellen, ob eine Besichtigung erforderlich ist. Das Sicherheitszeugnis ruht, bis die Berufsgenossenschaft in Kenntnis gesetzt wurde und alle von der Berufsgenossenschaft angeordneten Maßnahmen zur Wiederherstellung eines sicheren Zustandes getroffen wurden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 11.

11. Wartung und Instandhaltung

11.1

Der Zustand des Traditionsschiffes und seiner Ausrüstung muss so erhalten werden, dass er den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht, damit sichergestellt wird, dass das Traditionsschiff in jeder Hinsicht stets ohne Gefahr für sich oder die an Bord befindlichen Personen in See gehen kann.

11.2

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

- a. Die Ruderanlage ist in regelmäßigen Abständen auf ihren Zustand hin zu kontrollieren. Die Notsteuervorrichtung ist regelmäßig zu erproben.
- b. Im Falle eines Segelschiffes ist der Zustand der Takelage, insbesondere Masten, Spieren, stehendes und laufendes Gut regelmäßig zu überprüfen.
- c. Seeventile, Schraubenwellendurchführungen und Lenzeinrichtungen müssen regelmäßig überprüft werden.
- d. Haupt- und Hilfsmaschinen sind nach Herstellerangaben zu warten und zu überholen.

11.3

Dampfkesselanlagen sind regelmäßig durch eine nach Teil 8 anerkannten Sachverständigen zu überprüfen. Der Sachverständige hat eine von ihm unterzeichnete Bescheinigung auszustellen und dem Betreiber zu übergeben, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist. Der Betreiber hat der Berufsgenossenschaft hiervon eine Kopie zu übermitteln.

11.4

Flüssiggasanlagen und Gasmelder müssen

- a. vor der ersten Inbetriebnahme,
- b. vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung oder
- c. in regelmäßigen Intervallen von zwei Jahren

durch einen von der Berufsgenossenschaft anerkannten Sachverständigen geprüft werden. Regel 11.3 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

11.5

Aufblasbare Rettungsflöße müssen in Abständen von höchstens zwölf Monaten gewartet werden. Die Berufsgenossenschaft kann das Wartungsintervall auf 17 Monate verlängern, wenn das Traditionsschiff nicht ganzjährig betrieben wird und der Antragsteller nachweist, dass die Rettungsflöße in der übrigen Zeit frostfrei und trocken an Land gelagert werden.

11.6

Die medizinische Ausstattung nach Kapitel 9 ist unter Mitwirkung einer öffentlichen Apotheke regelmäßig zu kontrollieren und zu ergänzen. Eine Kontrolle muss mindestens alle zwölf Monate erfolgen. Über die Durchführung sind stets aktuelle Nachweise zu führen und mindestens fünf Jahre ab dem Tag der Ausstellung an Bord aufzubewahren.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 1 12.

12. Schiffsbesetzung

12.1

Der Betreiber hat das Traditionsschiff nach Maßgabe des § 11 der Sportseeschifferscheinverordnung zu besetzen. Er hat unbeschadet seiner Verpflichtung nach Satz 1 dafür zu sorgen, dass

- a. das Traditionsschiff entsprechend dem nach Regel 12.3 ausgestellten Schiffsbesatzungszeugnis besetzt ist,
- b. Anordnungen der Berufsgenossenschaft zur Einhaltung der Schiffsbesatzungsvorschriften befolgt werden und
- c. das Schiffsbesatzungszeugnis an Bord mitgeführt wird.

12.2

Segelschulungsschiffe müssen nach Maßgabe des Kapitels 11 zusätzlich über ausreichend qualifizierte Besatzung verfügen, um eine fundierte Ausbildung in traditioneller Seemannschaft sicherzustellen.

12.3

Die Berufsgenossenschaft erteilt ein Schiffsbesatzungszeugnis, wenn die Voraussetzungen der Regeln 12.1 und 12.2 erfüllt sind. Das Schiffsbesatzungszeugnis wird für die Dauer von fünf Jahren erteilt.

12.4

Der Betreiber ist verpflichtet, Änderungen der für die Erteilung des Schiffsbesatzungszeugnisses maßgeblichen Voraussetzungen der Berufsgenossenschaft unverzüglich anzuzeigen und ein den geänderten Voraussetzungen entsprechendes Schiffsbesatzungszeugnis zu beantragen.

12.5

Als Besatzungsmitglied, das nach dem Schiffsbesatzungszeugnis zur sicheren Mindestbesatzung gehört, darf nur eingesetzt werden, wer für die von ihm zu verrichtende Tätigkeit auf See gesundheitlich tauglich ist. Gesundheitlich tauglich ist, wer nach seinem Gesundheitszustand für die Tätigkeit an Bord von Schiffen geeignet und hinreichend widerstandsfähig ist und den zur Erhaltung der Schiffssicherheit gestellten besonderen Anforderungen seines Dienstzweiges genügt. Abschnitt 2 und die Anlagen 1 und 2 der Maritime-Medizin-Verordnung gelten entsprechend.

12.6

Nach Maßgabe des Kapitels 9 müssen Besatzungsmitglieder durch die Teilnahme an Lehrgängen nach Kapitel 9 Regel 2.3 und 2.4 nachweisen, dass sie über Kenntnisse und praktische Fähigkeiten verfügen, die eine angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord gewährleisten.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› [Kapitel 1](#) › 13.

13. Übergangsregelungen

13.1

Zeugnisse, Bescheinigungen und Prüflisten, die bis zum 14. März 2018 ausgestellt worden sind, bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit wirksam. Bis dahin sind die Anforderungen der Sicherheitsrichtlinien für Traditionsschiffe weiterhin einzuhalten.

13.2

Die Voraussetzungen der Regel 5.1 und der Regel 6.1 Buchstabe a und b gelten für vorhandene Traditionsschiffe als erfüllt. Der Bestandsschutz beschränkt sich auf die bisher zugelassenen Nutzungen. Er erlischt durch eine Nutzungsänderung oder in Fällen, in denen die Abmessungen des Traditionsschiffes wesentlich geändert wurden oder wesentliche Änderungen am äußeren Erscheinungsbild des Traditionsschiffes vorgenommen worden sind.

13.3

Traditionsschiffe, die nach dem 14. März 2018 erstmalig einen Erneuerungsantrag stellen, müssen die Anforderungen der Kapitel 2 bis 11 hinsichtlich

- a. der Ausrüstung und des Betriebssicherheitssystems innerhalb eines Jahres und
- b. hinsichtlich der baulichen Anforderungen bis zur nächsten Zwischenbesichtigung

erfüllen.

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.

13.4

Die Anforderungen nach Kapitel 3 Regel 13.1 sind spätestens fünf Jahre nach dem 14. März 2018 zu erfüllen, soweit sie die Ausrüstung mit Pressluftatmern betreffen.

13.5

Die Anforderungen nach Regel 12.5, 12.6 und Kapitel 11 Regel 3 sind spätestens fünf Jahre nach dem 14. März 2018 zu erfüllen.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 2

Kapitel 2 - Bauweise der Traditionsschiffe - Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Abschnitt 1 Bauweise und Unterteilung

Abschnitt 2 Stabilität

Abschnitt 3 Maschinenanlagen

Abschnitt 4 Elektrische Anlagen

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 Abschnitt 1

Abschnitt 1 - Bauweise und Unterteilung

1. Allgemeines
2. Freibord
3. Verschlusszustand
4. Süllhöhen
5. Rumpfdurchbrüche
6. Wasserpforten
7. Reling oder Schanzkleid
8. Wasserdichte Unterteilung
9. Schiffsverbände
10. Anker und Schleppleine
11. Ruderanlage
12. Takelage

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 1.

1. Allgemeines

Traditionsschiffe 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.

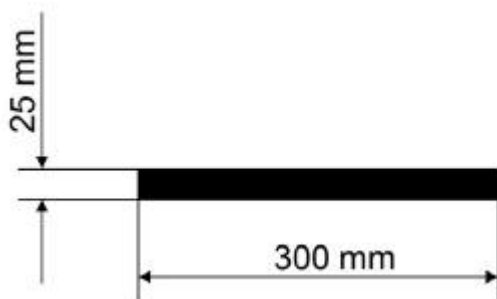
Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 2.

2. Freibord

Traditionsschiffe erhalten eine Freibordmarke nach Festsetzung des Mindestfreibords. Die Freibordmarke besteht aus dem Deckstrich und einem waagerechten Strich für den Freibord mit folgenden Maßen:



Diese Freibordmarke ist mittschiffs an beiden Schiffsseiten anzubringen. Der Freibord ist anhand der Stabilitätsunterlagen zu bestimmen. Er darf jedoch nicht weniger als 5 v. H. der Schiffsbreite, und nicht weniger als 0,20 m betragen. Der Freibord wird in das Sicherheitszeugnis eingetragen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 3.

3. Verschlusszustand

Der Rumpf einschließlich Deck und Aufbau sowie alle anderen Teile müssen eine wasserdichte Einheit bilden. Alle Öffnungen innerhalb dieser Einheit müssen sofort verschließbar sein. Schwert- und Kielkästen dürfen nicht nach innen hin offen sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 4.

4. Süllhöhen

Hauptniedergänge in Cockpits müssen, wenn sie unter die Hauptdecksebene reichen, bis zur Hauptdecksebene abgedichtet werden können. Deckshäuser und sonstige Einstiege oder Niedergänge sowie Luken auf der Hauptdecksebene müssen eine ausreichende Süllhöhe haben; dabei können auch Steckschotte zum Einsatz kommen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 5.

5. Rumpfdurchbrüche

Rumpfdurchbrüche unterhalb der Wasserlinie sind mit Seeverschlüssen oder Ventilen zu versehen. Dies gilt nicht für aus technischen oder nautischen Gründen erforderliche Durchbrüche, insbesondere für Loggewellen, Fahrtmessanlagen und Echolote; in diesen Fällen sind Vorrichtungen zum Schließen dieser Öffnungen vorzuhalten. Decksspeigatte müssen, wenn sie unter die Hauptdecksebene führen, mit Rückschlagventilen und sanitäre Ausgüsse darüber hinaus mit Absperrmöglichkeiten ausgestattet sein.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 6.

6. Wasserpforten

Sofern das Traditionsschiff über ein geschlossenes Schanzkleid verfügt, sind Wasserpforten vorzusehen. Die Berechnung erfolgt nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 7.

7. Reling oder Schanzkleid

Die Reling oder das Schanzkleid müssen mindestens eine Höhe von 100 cm haben. Eine Reling muss mit mindestens zwei Durchzügen oder Längsträgern ausgestattet sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 8.

8. Wasserdichte Unterteilung

8.1

Traditionsschiffe müssen durch Schotten unterteilt werden, die bis zum Freiborddeck ausgeführt sein müssen.

8.2

Es soll mindestens ein Kollisionsschott zwischen 0,05 und 0,10 der Traditionsschiffslänge (Kapitel 1 Regel 2.1.5) gerechnet ab dem vorderen Lot vorhanden sein.

8.3

Für Traditionsschiffe ab einer Länge von 25 m ist außerdem ein Achterpiekschott erforderlich, welches sich in ausreichendem Abstand vor dem Ruderkoker befindet.

8.4

Neubauten müssen zusätzlich mit einem vorderen und achteren Maschinenraumschott ausgestattet sein. Bei Traditionsschiffen mit hinten liegender Maschine kann das Achterpiekschott das hintere Maschinenraumschott ersetzen.

8.5

Traditionsschiffe, die außerhalb küstennaher Seegewässer fahren, müssen durch wasserdichte Schotten so unterteilt sein, dass beim Volllaufen einer Abteilung das Freiborddeck nicht unter Wasser kommt.

8.6

Die Regel 8.3 gilt nicht für Traditionsschiffe, die ohne Schotten konstruiert worden sind, sofern keine wesentlichen Umbauten an ihnen vorgenommen wurden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 9.

9. Schiffsverbände

9.1

Schiffsverbände müssen in Ausführung und Dimensionierung anerkannten Schiffbaustandard unter Berücksichtigung der Historie entsprechen. Bei Reparaturen und Neubauten muss das verwendete Material dem allgemein anerkannten Stand der Technik entsprechen.

9.2

Dopplungen der Außenhaut sind nur nach dem anerkannten Schiffbaustandard zulässig.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 3](#)
[> Kapitel 2](#) > [Abschnitt 1](#) > 10.

10. Anker und Schleppleine

Traditionsschiffe sind mit zwei Bugankern auszurüsten, wovon ein Anker als Reserveanker vorgesehen werden kann.

10.1

Für Traditionsschiffe bis 24 **m** ist das Mindestgewicht der Anker sowie Länge und Durchmesser der Ketten nach der folgenden Tabelle zu bestimmen:

Länge (m) von	Länge (m) bis	Stockloser Anker Gewicht pro Anker (kg)	Steg-Ankerketten Gesamtlänge (m)	Steg-Ankerketten Durchmesser d_1 (mm)
0	< 15	50	114	13
≥ 15	< 20	75	136	14
≥ 20	< 24	100	165	16

d_1 = Kettendurchmesser in Gütegrad K 1 (Normalgüte)

10.2

Für Traditionsschiffe ab 24 m ist das Gewicht der Anker sowie Länge und Durchmesser der Ketten nach der folgenden Tabelle anhand der Ausrüstungsleitzahl **Z** zu bestimmen, die wie folgt berechnet wird:

$$Z = D^{2/3} + 2hB + A_{\text{Rigg}} + 0,1A$$

D	=	Displacement (t) bei Seewasser
h	=	Höhe von der Wasserlinie bis zum obersten Deckshaus (Unterkante)
B	=	Breite des Schiffes gemessen über die Außenspannten
A_{Rigg}	=	Windangriffsfläche des Riggs (m ²)
A_{Rigg}	=	durchschnittlicher Durchmesser x Länge der Masten + Durchmesser x totale Länge des stehenden Guts (gilt nur für Segelschiffe)
A	=	Lateralfläche (seitliche Windangriffsfläche) des Traditionsschiffes über der Wasserlinie (m ²)

Ausrüstungsleitzahl Z von	Ausrüstungsleitzahl Z bis	Stockloser Anker Gewicht pro Anker (kg)	Steg- Ankerketten Gesamtlänge (m)	Steg- Ankerketten Durchmesser (mm) d_1	Steg- Ankerketten Durchmesser (mm) d_2
0	50	100	165	12	---
50	70	120	192,5	12,5	---
70	90	180	220	14	12,5

Ausrüstungsleitzahl Z von	Ausrüstungsleitzahl Z bis	Stockloser Anker Gewicht pro Anker (kg)	Steg- Ankerketten Gesamtlänge (m)	Steg- Ankerketten Durchmesser (mm) d ₁	Steg- Ankerketten Durchmesser (mm) d ₂
90	110	240	220	16	14
110	130	300	247,5	17,5	16
130	150	360	247,5	19	17,5
150	175	420	275	20,5	17,5
175	205	480	275	22	19
205	240	570	302,5	24	20,5
240	280	660	302,5	26	22
280	320	780	330	28	24
320	360	900	357,5	30	26
360	400	1 020	357,5	32	28
400	450	1 140	385	34	30

d1 = Kettendurchmesser in Gütegrad K 1 (Normalgüte)

d2 = Kettendurchmesser in Gütegrad K 2 (höherfeste Güte)

10.3

Bei folgenden Ankern kann das nach der Tabelle ermittelte Ankergewicht reduziert werden:

Ankerbezeichnung	Reduzierung
Stockanker	10 %
Patent-Anker	25 %
Pflug (CQR)-Anker	25 %

Die in den Regeln 10.1 und 10.2 genannten Steg-Ankerketten können durch andere, hinsichtlich Masse und Mindestbruchkraft gleichwertige Ketten ersetzt werden. Traditionsschiffe bis 15 m können statt einer Kette eine Ankerleine mit der gleichen Bruchfestigkeit verwenden. Sie muss dann jedoch das 1,5-fache der angegebenen Kettenlänge betragen und einen ausreichenden Kettenvorlauf besitzen.

10.4

Traditionsschiffe sind mit einer Schleppleine auszurüsten.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 11.

11. Ruderanlage

Traditionsschiffe, die mit einer kraftbetriebenen Hauptruderanlage ausgerüstet sind, müssen über eine Hilfsrunderanlage verfügen. Die Hilfsrunderanlage muss stark genug und in der Lage sein, das Traditionsschiff bei einer für die Steuerfähigkeit ausreichenden Geschwindigkeit steuern zu können; sie muss im Notfall schnell in Betrieb gesetzt werden können. Bei Rudern mit Kraftantrieb muss die Ruderanlage am Hauptruderstand angezeigt werden. Bei Traditionsschiffen mit einer mechanischen Hauptruderanlage müssen eine Notpinne und die zu ihrer Bedienung erforderlichen Steuertaljen vorgehalten werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 1 12.

12. Takelage

Das verwendete Material und die Materialstärken der Takelage (Masten, Spieren, stehendes und laufendes Gut) müssen anerkanntem Schiffbaustandard entsprechen. Wird die Takelage zu Umschlagzwecken genutzt, ist die maximal zulässige Tragfähigkeit zu ermitteln und zu berücksichtigen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 Abschnitt 2

Abschnitt 2 - Stabilität

13. Stabilitätshandbuch

14. Stabilitätskriterien

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 2 13.

13. Stabilitätshandbuch

Traditionsschiffe müssen ein Stabilitätshandbuch nach dem Code über Instaktstabilität haben.

13.1

Das Stabilitätshandbuch muss mindestens enthalten:

- a. eine allgemeine Beschreibung des Traditionsschiffes,
- b. eine Anleitung für den Gebrauch des Stabilitätshandbuchs,
- c. Generalpläne, die Angaben über wasserdichte Abteilungen, Verschlüsse, Lüftungsöffnungen, Einströmwinkel, den festen Ballast und das Freibord enthalten,
- d. bei Segelschiffen zusätzlich einen Segelplan,
- e. hydrostatische Kurven oder Tabellen und Pantokarenen, die für freien Trimm berechnet sind, für die unter normalen Betriebsbedingungen zu erwartenden Bereiche von Verdrängung und Trimm,
- f. einen Tankplan und eine Tabelle, in der alle Tanks verzeichnet sind, mit Volumen, Inhalt, Schwerpunkt und dem Moment freier Oberflächen,
- g. eine Auswertung des durchgeführten Krängungsversuchs mit Ermittlung des Leerschiffsgewichts und den Gewichtsschwerpunkten (VCG, LCG, TCG),
- h. Stabilitätsberechnungen für mindestens folgende Betriebszustände:
 - aa. Schiff leer, betriebsklar,
 - bb. Reiseanfang, Schiff voll ausgerüstet und besetzt, Tankfüllung 98 %,
 - cc. Reiseende, Schiff wie oben, Tankfüllung 10 %,
 - dd. weitere Ladefälle, sofern diese deutlich von den oben genannten abweichen,
- i. bei Segelschiffen zusätzlich:
 - aa. Fahren unter Standardbesegelung,

bb.

Fahren unter Sturmbesegehung,

cc.

Fahren vor Topp und Takel,

j. Anweisungen für den Kapitän.

13.2

Die vollständigen Stabilitätsunterlagen müssen durch eine anerkannte Organisation geprüft und mit einem Prüfvermerk versehen werden.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [> Schifffahrtsrecht](#) > [> Seeschifffahrtsrecht](#) > [> SchSV](#) > [> Anlagen](#) > [> Anlage 1a](#) > [> Teil 3](#)
[> Kapitel 2](#) > [> Abschnitt 2](#) 14.

14. Stabilitätskriterien

Bei der Beurteilung der Stabilität sind die Kriterien des Codes über Intakstabilität einzuhalten, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist.

14.1

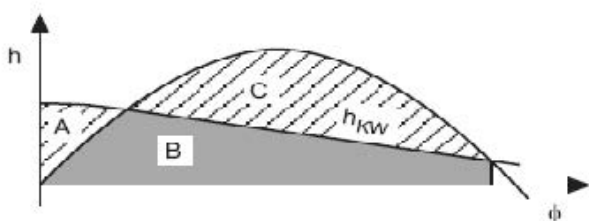
Für maschinengetriebene Traditionsschiffe gilt:

- Die metazentrische Anfangshöhe muss mindesten 0,35 m betragen.
- Der Neigungswinkel durch das Personenmoment darf 10° nicht überschreiten. Das Personenmoment ist durch zusammengedrückte Personen auf einer Schiffsseite (4 Personen je 80 kg/m^2) für die an Bord befindlichen Personen zu berechnen.
- Der Neigungswinkel im Drehkreis und unter Einwirkung des Personenmomentes darf 12° nicht überschreiten.
- Der statische Neigungswinkel durch Winddruck darf 12° nicht überschreiten.

14.2

Für Segelschiffe gilt zusätzlich:

- Die metazentrische Anfangshöhe muss mindestens 0,60 m betragen.
- Der aufrichtende Hebelarm muss im Maximum der Hebelarmkurve mindestens 0,30 m betragen.
- Der statische Neigungswinkel unter Segeln darf 20° nicht überschreiten. Falls bei einem geringeren Winkel Seite Deck zu Wasser geht, darf dieser Winkel nicht überschritten werden. Ein Plan der Segelführung ist vorzulegen, der in Abhängigkeit von der Windstärke beschreibt, wie die Einhaltung dieses Kriteriums gesichert werden kann.
- Bei gestrichenen Segeln muss ein seitlicher Winddruck entsprechend 12 Beaufort ertragen werden können.
- Verschließbare Öffnungen, durch die der Schiffskörper geflutet werden kann, dürfen nicht bei einem Krängungswinkel zu Wasser gehen, der kleiner ist als 35° .
- Die Flächen B und C der Hebelarmkurve müssen bei der zu berechnenden Kurve der krängenden Hebelarme infolge seitlichen Winddrucks immer größer oder gleich der 1,4-fachen Fläche von A und B sein:



h_{KW} = Kurve der krängenden Hebelarme infolge seitlichen Winddrucks

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 Abschnitt 3

Abschnitt 3 - Maschinenanlagen

- 15. Haupt- und Hilfsmaschinen
- 16. Maschinenbauliche Einrichtungen
- 17. Wellenanlage, Ruderanlage, Propeller und Seeventile
- 18. Überwachungsbedürftige Anlagen

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 3 15.

15. Haupt- und Hilfsmaschinen

Die folgenden Bestimmungen beziehen sich auf Verbrennungskraftanlagen.

15.1 Kühlwassersystem

Wassergekühlte Hauptantriebsmotoren sollen, wenn bauartbedingt zulässig, mit zwei Kühlwasserpumpen versehen sein, die zweite Pumpe kann auch eine kraftbetriebene Reservepumpe sein, die über eine Schlauchverbindung angeschlossen wird. Bei Kielrohrkühlung sind im Frischwasserkühlsystem Absperrschieber an der Innenseite der Bordwand vorzusehen.

15.2 Schmierölsystem

Hauptantriebsmotoren sollen mit umschaltbaren Schmieröl-Doppelfiltern ausgerüstet sein. Bei Motoren, deren Schmierölversorgung aus der Motorölwanne erfolgt, können auch Einfachfilter vorgesehen werden. Sie müssen dann mit einem dem Filter nachgeschalteten Druckalarm ausgerüstet sein. Für Hilfsmotoren genügen Einfachfilter mit nachgeschaltetem Druckalarm.

15.3 Brennstoffsystem

15.3.1

Freistehende Brennstofftanks müssen aus Stahlblech bestehen, sicher befestigt und in Leckölwannen aufgestellt sein, die durch Rohrleitungen mit Lecköltanks verbunden sein müssen.

15.3.2

Zur Brennstoffübernahme müssen fest verlegte Füllrohre vorhanden sein, die vom freien Deck von oben durch die Tankdecke bis zum Boden des Brennstofftanks führen. Für Brennstofftanks, die drucklos befüllt werden, kann auf Füllrohre bis zum Boden des Brennstofftanks verzichtet werden.

15.3.3

Austrittsleitungen müssen unmittelbar an den Brennstofftanks mit Schnellschlussventilen versehen sein, die von einer außerhalb des jeweiligen Raumes liegenden sicheren Stelle geschlossen werden können. Diese Stelle ist auffällig zu kennzeichnen. Dies gilt nicht für Tanks, die direkt am Motor angebaut sind.

15.3.4

Brennstofftanks müssen mit Luftrohren ausgestattet sein, die auf dem freien Deck enden, gegen Eindringen von Wasser oder Schmutz geschützt sind und insgesamt einen freien Mindestquerschnitt vom 1,25-fachen des freien Füllrohr-Querschnitts haben. Bei kleinen Tanks bis 50 l Inhalt reicht eine Luftausgleichsöffnung, die gegen Eindringen von Wasser oder Schmutz geschützt ist. Bei ausschließlich drucklos zu befüllenden Tanks reicht eine Luftausgleichsöffnung. Der Luftausgleich muss auch bei Krängung möglich sein.

15.3.5

Vorrichtungen zum Entwässern und vollständigen Entleeren von Brennstofftanks müssen mit selbstschließenden Absperrvorrichtungen versehen sein.

15.3.6

Brennstofftanks müssen mit einer geeigneten Peileinrichtung versehen sein. Peilgläser müssen gegen Beschädigungen geschützt sowie am unteren und oberen Ende mittels Selbstschlusseinrichtungen absperrbar sein. Das Material der Peilgläser muss bei normalen Umgebungstemperaturen formfest bleiben.

15.3.7

Brennstoffleitungen müssen aus Stahlrohren bestehen, Schlauchleitungen dürfen nur in begrenztem Umfang verwendet werden (bis 500 mm Länge) und müssen flammenbeständig und baumustergeprüft sein.

15.3.8

Brennstoffvorfilter sind als umschaltbare Doppelfilter mit Wasserabscheider auszuführen. Sind bauartbedingt Einfachfilter nachgeschaltet, muss deren Filterfeinheit gröber sein als die der umschaltbaren Vorfilter. Für nicht betriebsgewichtige Hilfsmaschinen genügen Einfachfilter. Filter dürfen nicht über Schwungrädern oder in der Nähe von Abgasleitungen angebracht sein.

15.4 Anlasssystem und Startvorrichtung

15.4.1

Sind an Bord Hauptantriebs- und Hilfsdieselmotoren vorhanden und werden diese elektrisch gestartet, so muss die Kapazität der Starterbatterie ausreichend sein, um bei 20° C mindestens sechs aufeinanderfolgende Starts des Hauptantriebsmotors zu gewährleisten. Traditionsschiffe müssen mindestens über eine Starterbatterie und eine Verbraucherbatterie verfügen. Die Schaltung soll möglichst so erfolgen, dass auch die Verbraucherbatterie zum Starten des Motors benutzt werden kann, umgekehrt jedoch die Starterbatterie nicht an den Verbraucherstromkreislauf angeschlossen werden kann.

15.4.2

Erfolgt der Anlassvorgang mit Druckluft, so sind zwei Anlassluftbehälter und zwei Anlassluftkompressoren vorzusehen. Davon kann einer ein handbedienbarer Kompressor sein.

15.5 Abgasleitungen

Bei einer nassen Abgasleitung muss sichergestellt sein, dass kein Seewasser in die Antriebsmotoren gelangen kann.

15.6 Seilzüge/Bowdenzüge

Seilzüge zur Betätigung von Hauptmotor, Wendegetriebe und Verstellpropeller sind so auszuführen, dass die Umlenkungen über Rollen von 80 mm Durchmesser erfolgen und die Seilaugen mit drei Seilklemmen zu sichern sind. Bowdenzüge sind als Gleit- und Kugelzüge auszuführen.

15.7 Überwachungseinrichtungen

Am Steuerstand müssen mindestens für Schmieröl und Kühlwasser Kontrollanzeigen sowie dazugehörige optische und akustische Alarmer installiert sein oder wahrgenommen werden können. Auch der optische und akustische Signalgeber des Bilgenalarms muss am Steuerstand oder im Ruderhaus installiert sein oder wahrgenommen werden können.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 3](#)
[> Kapitel 2](#) > [Abschnitt 3](#) > **16.**

16. Maschinenbauliche Einrichtungen

16.1 Lenzsystem und Bilgenalarme

16.1.1

Traditionsschiffe müssen mit zwei Lenzpumpen ausgerüstet sein. Eine Lenzpumpe muss kraftbetrieben und kann an den Hauptantriebsmotor angehängt sein. Die zweite Lenzpumpe muss von der Hauptantriebsanlage unabhängig und kann eine Handlenzpumpe sein.

16.1.2

Auf Traditionsschiffen unter 15 m Länge ist eine Handlenzpumpe mit einem Fördervolumen von mindestens 5 m³/h ausreichend.

16.1.3

Die kraftbetriebenen Lenzpumpen und die Handlenzpumpen müssen aus allen Abteilungen des Traditionsschiffes - mit Ausnahme der Vorpiek - lenzen können.

16.1.4

Transportable motorbetriebene Lenzpumpen können die festeingebauten kraftbetriebenen Lenzpumpen und Handlenzpumpen nicht ersetzen.

16.1.5

Kraftbetriebene Lenzpumpen müssen folgendes Fördervolumen haben:

Länge des Schiffes	Mindest-Fördervolumen einer kraftbetriebenen Lenzpumpe
> 15 m	8 m ³ /h
> 20 m	12 m ³ /h
> 40 m	15 m ³ /h

16.1.6

In kombinierten Lenz-/Seewassersystemen sind nachstehende Armaturen (z. B. Rückschlagventile, Unterlaufhähne) einzubauen:

- a. auf der Druckseite der Pumpe ein Rückschlagventil oder die Austrittsleitung im Bogen hochgeführt und der Austritt ausreichend hoch über der Wasserlinie endend,
- b. auf der Saugseite der Pumpe zwei Rückschlagventile oder ein Unterlaufhahn und ein Rückschlagventil oder ein L-Hahn (kein T-Hahn) und ein Rückschlagventil.

16.1.7

Bei einem vom Seewassersystem getrennten Lenzsystem reicht auf der Saugseite ein Rückschlagventil aus; auf der Druckseite der Pumpen sind die Armaturen wie bei einem kombinierten Lenz-/Seewassersystem auszuführen.

16.1.8

In Lenz- und Seewassersystemen müssen fest verlegte Leitungen nach anerkanntem Schiffbaustandard verwendet werden.

16.1.9

Niveau-Bilgenalarms müssen in allen wasserdichten Abteilungen des Traditionsschiffes mit Ausnahme der Vorpiek vorhanden sein.

16.2 Belüftung von Maschinenräumen

16.2.1

Maschinenräume müssen ausreichend be- und entlüftet werden können.

16.2.2

Lüfteröffnungen von Maschinenräumen sind mit von außen verschließbaren Brandklappen oder Seeschlagblenden zu versehen.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 3 17.

17. Wellenanlage, Ruderanlage, Propeller und Seeventile

Wellenanlage, Ruderanlage, Propeller und Seeventile müssen anerkanntem Schiffbaustandard entsprechen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 3 18.

18. Überwachungsbedürftige Anlagen

18.1

Für überwachungsbedürftige Anlagen gilt Abschnitt 3 sowie § 19 Absatz 2 und 5 der Betriebssicherheitsverordnung entsprechend.

18.2 Dampfkesselanlagen

Dampfkesselanlagen, die nicht den Bestimmungen des Teils 8 unterliegen, müssen grundsätzlich so gebaut und ausgerüstet sein, dass die Sicherheit des Schiffsbetriebs gewährleistet ist.

18.3 Druckbehälter

18.3.1

Druckbehälter, die nicht der Richtlinie 2014/29/[EU](#) unterliegen, müssen so angeordnet und ausgeführt sein, dass sie den zu erwartenden mechanischen, thermischen und chemischen Beanspruchungen genügen.

18.3.2

Absperrbare Druckbehälter müssen mit einem absperrbaren Manometer mit einem Messbereich bis zum Prüfdruck sowie einer roten Marke für den zulässigen Betriebsdruck ausgerüstet sein.

18.3.3

Druckbehälter müssen mit einer nicht absperrbaren Sicherheitseinrichtung ausgerüstet sein, die ein Überschreiten des zulässigen Betriebsdrucks um mehr als 10 % verhindert.

18.3.4

Druckbehälter müssen so ausgeführt sein, dass die gefahrlos drucklos gemacht und entleert werden können. Kann Kondenswasser entstehen, muss der Behälter mit einer Entwässerungsmöglichkeit versehen sein.

18.4 Flüssiggasanlagen

Flüssiggasanlagen müssen den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die Übereinstimmung mit diesen Regeln ist durch einen anerkannten Sachverständigen (nach Kapitel 1 Regel 11.7) zu bescheinigen. In geschlossenen Räumen dürfen Flüssiggasanlagen nur betrieben werden, wenn sie mit geeigneten Warneinrichtungen für gesundheitsgefährdende Konzentration von Kohlenmonoxid sowie für explosionsfähige Gas-Luftgemische ausgestattet sein.

18.5 Öfen und Herde

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 Abschnitt 4

Abschnitt 4 - Elektrische Anlagen

- 19. Allgemeines
- 20. Elektrische Betriebsmittel
- 21. Betriebsbedingungen
- 22. Systeme von Niederspannungsanlagen
- 23. Kabel und Leitungen
- 24. Installation
- 25. Schalttafeln und -schränke
- 26. Sicherungen und Schalter
- 27. Mindestschutzarten
- 28. Akkumulatoren
- 29. Motor- und Verbraucherbatterie
- 30. Ersatzstromquelle
- 31. Hilfsbatterien
- 32. Prinzipschaltplan

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 19.

19. Allgemeines

Elektrische Anlagen dürfen nur als Niederspannungsanlagen, die den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen, ausgeführt werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 20.

20. Elektrische Betriebsmittel

Kabel müssen schwer entflammbar, selbst verlöschend und widerstandsfähig gegen Wasser und Öl sein. Einzelkabel und -leitungen gelten als schwer entflammbar, wenn sie die Prüfanforderungen hinsichtlich der Flammausbreitung nach DIN EN 60332-1-1, Ausgabe Juni 2005, erfüllen. Kabel- und Leitungsbündel gelten als bündelbrandsicher, wenn sie als Einzelkabel schwer entflammbar sind und, im Bündel verlegt, die Prüfanforderungen hinsichtlich der Flammausbreitung nach DIN EN 60332-1-3, Ausgabe Juni 2005, Kategorie A/F, erfüllen. Sofern die vorhandene Installation den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht, müssen schwer entflammbare Kabel erst bei Neuinstallation verwendet werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 21.

21. Betriebsbedingungen

Elektrische Einrichtungen müssen so gekapselt oder eingebaut sein, dass sie nicht durch Wasser, Feuchtigkeit, Brennstoff und Öle aller Art beschädigt werden können. Sie müssen geeignet sein für eine Umgebungstemperatur von bis zu 45 °C und einer Schlagseite bis zu 30°.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 22.

22. Systeme von Niederspannungsanlagen

Folgende Verteilungssysteme sind zugelassen:

22.1

Für Gleichstrom und 1-Phasen-Wechselstrom:

- a. 2-Leiter, von denen der eine geerdet ist (L1/N/PE);
- b. 1-Leiter und Schiffskörperrückleitung, nur für örtlich begrenzte Anlagen (wie Startanlagen eines Verbrennungsmotors (L1/PEN));
- c. 2-Leiter isoliert vom Schiffskörper (L1/L2/PE).

22.2

Für Drehstrom (3-Phasen-Wechselstrom):

- a. 4-Leiter mit geerdetem Sternpunkt ohne Schiffskörperrückleitung (L1/L2/L3/N/PE) = (TN-S-Netz) oder (TT-Netz);
- b. 3-Leiter isoliert vom Schiffskörper (L1/L2/L3/PE) = (IT-Netz);
- c. 3-Leiter mit geerdetem Sternpunkt und Schiffskörperrückleitung, jedoch nicht für Entstromkreise (L1/L2/L3/PEN).

22.3

Die Berufsgenossenschaft kann die Verwendung anderer Verteilungssysteme zulassen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 23.

23. Kabel und Leitungen

Kabel und Leitungen dürfen nicht höher belastet und gesichert werden als nach der Leiterzahl und dem Leitungsquerschnitt zulässig. Der Schiffsrumpf darf nicht als Leiter benutzt werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 24.

24. Installation

24.1

Kabelführungen innerhalb von Raumisolierungen sind nur zulässig, wenn sie den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Kabel sind vor Wärmeeinwirkung und mechanischer Beschädigung zu schützen.

24.2

Bei Kabelbögen sind die zulässigen Biegeradien zu berücksichtigen.

24.3

Kabelbündel sollen nicht mehr als 6 Kabel in flacher Anordnung oder Gruppen von je drei Kabeln enthalten.

24.4

Die Kabelbahnen oder Kabelwege sollen aus korrosionsgeschützten, metallischen Werkstoffen hergestellt sein. Kabel und Leitungen müssen mit korrosionsgeschützten, schwer entflammaren Schellen oder Bandagen befestigt werden. Ausgenommen sind Kabel, die in Rohren oder Kabelkanälen verlegt sind. Werden Kabel hängend mit Kunststoffschellen oder -bändern befestigt, so müssen in Maschinenräumen und in Fluchtwegen Metallbefestigungen in Abständen von nicht mehr als 1 m vorgenommen werden. Kabelführende metallische Rohre und Kabelkanäle müssen geerdet sein. Nichtmetallische Kabelrohre und -kanäle müssen schwer entflammbar sein.

24.5

Schott- und Decksdurchführungen müssen wasserdicht sein und der entsprechenden Brandklasse entsprechen.

24.6

Steckdosen und sonstige elektrische Betriebsmittel unter zu öffnenden Bullaugen und Fenstern sind nicht zugelassen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 25.

25. Schalttafeln und -schränke

Schalttafeln und -schränke müssen so beschaffen sein, dass sie das Auswechseln von Sicherungen und das Bedienen von Rückstelleinrichtungen von außen zulassen. Die Gehäuse müssen aus Metall oder einem schwer entflammaren Werkstoff bestehen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 26.

26. Sicherungen und Schalter

Zum Abschalten der Bordnetz Batterien ist ein Hauptschalter vorzusehen. Jeder Generator ist gegen Kurzschluss und Überlast zu schützen. Alle Stromkreise müssen an der Hauptschalttafel spannungslos gemacht werden können. Betriebswichtige Verbraucher sind grundsätzlich einzeln abzusichern und einzeln zu schalten. Positionslaternen oder sonstige Navigationslichter müssen mindestens als getrennte Gruppe abgesichert und schaltbar sein. Verbraucher mit einem Nennstrom über 16 A müssen über einen getrennten Stromkreis eingespeist und abgesichert werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1a](#) [> Teil 3](#)
[> Kapitel 2](#) [> Abschnitt 4](#) **27.**

27. Mindestschutzarten

Die Mindestschutzarten der elektrischen Geräte müssen der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

Aufstellungsort	Mindestschutzart
Motoren-, Betriebs- und Kontrollräume	IP 23
Unter Deck, Wohnräume, Kajüten	IP 20
Kombüsen, sanitäre Räume	IP 44
Geschlossener Steuerstand	IP 23
Freies Deck, offene Steuerstände	IP 55
Geräte, die überflutet werden können	IP 56
Lüfterschächte zum offenen Deck	IP 44
Akkuräume, -schränke, -kästen	IP 44

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 28.

28. Akkumulatoren

Akkumulatoren sind in gut be- und entlüfteten Kästen, Schränken oder Räumen aufzustellen, die der Wartung gut zugänglich sind. Sie müssen so beschaffen sein, dass ein Verrutschen und ein Auslaufen des Elektrolyts bis 40° Neigung verhindert wird. Bei Akkumulatoren mit einer Ladeleistung über 2 kW sind die Behälter oder Räume zum freien Deck hin zu be- und entlüften.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 29.

29. Motor- und Verbraucherbatterie

Entsprechend der notwendigen Kapazitäten müssen mindestens eine Motor- und eine Verbraucherbatterie vorhanden sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 30.

30. Ersatzstromquelle

Traditionsschiffe müssen mit einer Ersatzstromquelle ausgerüstet sein, die sich außerhalb des Maschinenraums befinden muss. Diese Ersatzstromquelle muss mindestens sechs Stunden lang den Betrieb der vorgeschriebenen Funkanlage sicherstellen können.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 31.

31. Hilfsbatterien

Traditionsschiffe außerhalb küstennaher Seegewässer müssen zusätzlich mit mindestens einer Hilfsbatterie oder einer Ersatzstromquelle ausgestattet sein, die mindestens sechs Stunden lang die Navigationslichter und die Notbeleuchtung in Unterkünften und Maschinenraum mit Strom versorgt.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 2 › Abschnitt 4 32.

32. Prinzipschaltplan

Für jedes Traditionsschiff muss bei der Berufsgenossenschaft ein Prinzipschaltplan der elektrischen Anlagen eingereicht werden, der die grundsätzlichen Schaltungen der Energieerzeugung-, -speicherung und -verteilung zeigt, mit Leistungsanlagen für Generatoren, Akkumulatoren, Verbraucher einschließlich deren Absicherung.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 3

Kapitel 3 - Brandschutz

1. Begriffsbestimmungen
2. Bauausführung
3. Maschinenräume
4. Vorkehrungen für Brennstoffe, Schmieröle und sonstige entzündbare Flüssigkeiten
5. Fluchtwege
6. Lüftungssysteme
7. Räume mit besonderen Gefahren
8. Ehemalige Laderäume
9. Wasser-Feuerlöschanlage
10. Feuermeldeanlage und Generalalarmanlage
11. Feuerlöscher
12. Besondere Vorschriften für Traditionsschiffe, die aus Holz gebaut sind
13. Brandschutzausrüstung
14. Sicherheitspläne und Verschlusspläne
15. Sicherheitsrolle

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 1.

1. Begriffsbestimmungen

1.1

Die nachfolgenden Vorschriften verwenden die gleichen Begriffe, wie sie im SOLAS-Übereinkommen aufgeführt sind, jedoch mit folgenden Ausnahmen:

- a. Räume, welche die Hauptantriebsanlage enthalten, sind als "Hauptmaschinenräume" bezeichnet.
- b. Alle anderen Räume, die maschinelle Anlagen enthalten, sind als "Hilfsmaschinenräume" bezeichnet.

1.2

Sind Maschinenräume und Kesselräume nicht vollständig voneinander getrennt so sind sie als zusammenhängender Maschinen- und Kesselraum anzusehen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 2.

2. Bauausführung

2.1 Allgemeines

2.1.1

Bei der Anwendung der folgenden Regelungen sind die Erhaltung des historischen Charakters des Traditionsschiffes sowie die Bauart und besondere betriebliche Einrichtungen zu berücksichtigen.

2.1.2

Bei Neubauten gilt anstelle der Vorschriften dieses Kapitels das Kapitel 6 des SPS-Codes entsprechend.

2.1.3

Regel 2.1.2 gilt nicht für Traditionsschiffe, die aus Holz gebaut sind.

2.2 Treppen

Treppen sollen unabhängig vom verwendeten Werkstoff eine Stahlunterkonstruktion besitzen. Treppen im Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich, die durch mehrere Decks führen (Treppenhäuser), müssen eingeschachtet sein und in allen Decks mit selbst schließenden Türen versehen sein. Die Einschachtung soll aus Stahl bestehen; besteht sie aus Holz, muss sie soweit wie möglich von außen mit nicht brennbarem Material isoliert sein.

2.3 Türen

Türen, die zu Treppenhäusern führen oder die zu Treppen führende Gänge abschließen oder die sich in Gangschotten in mit nicht brennbaren Schotten unterteilten Unterkunfts- und Wirtschaftsbereichen befinden, müssen mindestens aus nicht brennbarem Werkstoff bestehen.

2.3.2

Türen zu Maschinenräumen müssen hinsichtlich Werkstoff und Dicke dem Schott entsprechen, in das sie eingebaut sind; sie müssen selbstschließend und ausreichend gasdicht sein.

2.3.3

Selbstschließende Türen dürfen nicht mit Feststellhaken versehen sein. Es können jedoch Feststelleinrichtungen mit einer betriebssicheren Fernauslösevorrichtung verwendet werden.

2.4 Reparaturen, Änderungen und Umbauten

2.4.1

Bei Reparaturen, Änderungen und Umbauten sind die brennbaren Flächen aller Schotte, Verkleidungen, Treppen, Unterkonstruktionen durch zugelassene Werkstoffe oder durch andere gleichwertige Maßnahmen nicht brennbar oder schwer entflammbar zu machen.

2.4.2

Bei Reparaturen, Änderungen und Umbauten dürfen nur schwer entflammbare und zugelassene Anstrichmittel und Beschichtungsmaterialien für freiliegende Innenflächen von Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen verwendet werden. Dies gilt nicht für bewegliches Inventar. Es dürfen nur schwer entflammbare und zugelassene unterste Decksbeläge in den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen eingebaut werden, wenn sich unter diesen Räumen andere begehbare Räume, Maschinen- oder Hilfsmaschinenräume befinden.

2.4.3

Bei Reparaturen, Änderungen und Umbauten dürfen nur zugelassene nicht brennbare Isolierungen verwendet werden. Schwer entflammbare Isolierungen können zugelassen werden, wenn der Isolierstoff mit nicht brennbaren Werkstoffen abgedeckt ist. Die Oberfläche der Isolierung in Maschinenräumen muss undurchlässig für Öl und Öldämpfe sein.

2.4.4

Bei Reparaturen, Änderungen und Umbauten dürfen nur zugelassene schwer entflammbare Furniere, Beschichtungsmaterialien und ähnliche Stoffe auf Schotten, Verkleidungen und Decken in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen aufgebracht werden. Sie dürfen nicht dicker als 1,5 mm sein. Dies gilt nicht für bewegliches Inventar.

2.4.5

Bei Reparaturen, Änderungen und Umbauten müssen hinter Decken, Täfelungen oder Verkleidungen befindliche Hohlräume durch gut dichtende, nicht brennbare Luftzugsperrn unterteilt sein, deren Abstand 14 mm nicht überschreiten darf. In senkrechter Richtung müssen diese Hohlräume einschließlich derjenigen hinter den Wandverkleidungen der Treppen, Schächte usw. in Höhe jeden Decks geschlossen sein.

2.4.6

Bei Reparaturen, Änderungen und Umbauten müssen Schächte, insbesondere für elektrische Kabel, so gebaut werden, dass ein Brand nicht von einem Deck oder einer Abteilung aus außerhalb von diesen liegende Räume übergreifen kann.

2.5 Heizkörper

2.5.1

Über Öfen, Herden oder in deren unmittelbarer Nähe dürfen keine Haken oder andere Einrichtungen zum Aufhängen von Kleidungsstücken oder Ablegen von Gegenständen angebracht sein.

2.5.2

Die Nutzung von tragbaren Heizsystemen während der Fahrt ist nicht zulässig.

2.6 Inventar

2.6.1

Papierkörbe müssen aus nicht brennbarem Werkstoff bestehen und so gebaut sein, dass bei einer Brandentstehung eine Sauerstoffzufuhr in ausreichender Weise verhindert wird.

2.6.2

Schränke und andere Behälter für brennbare Reinigungsmittel, Betriebsmittel und Arbeitskleidung müssen nicht brennbar oder mit Stahlblech ausgeschlagen sein.

2.6.3

Sind Vorhänge, Gardinen und sonstige Textilien vorhanden, müssen sie mindestens aus schwer entflammbarem Werkstoff bestehen.

2.7 Kochstellen

Der Bereich um und über Kochstellen muss gegen Flammen- und Wärmeeinwirkung geschützt sein.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 3](#)
 > Kapitel 3 3.

3. Maschinenräume

3.1 Allgemeines

Maschinenräume müssen von allen Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie der Brücke getrennt sein. In Haupt- und Hilfsmaschinenräumen sind Decks und Decken, Quer- und Längsschotte, wenn sie aus brennbaren Werkstoffen bestehen, so zu isolieren und zu schützen, dass im Brandfall mindestens die Schutzwirkung eines schaumschichtbildenden Anstrichs erreicht wird. Bei Neubauten, Reparaturen und Umbauten sind im Bereich des Maschinenraumes zugelassene Werkstoffe zu verwenden, die nicht brennbar oder mindestens schwer entflammbar sind. Bei Verbrennungskraftmaschinen kann anstelle dieser Schutzmaßnahmen eine Einkapselung der Maschine, bestehend aus nicht brennbaren, isolierten oder isolierend wirkenden Platten vorgesehen sein.

3.2 Feuerlöschanlagen

In Hauptmaschinenräumen, in denen sich Verbrennungskraftmaschinen befinden, muss eine fest eingebaute geeignete Feuerlöschanlage vorhanden sein. Eine fest eingebaute Feuerlöschanlage kann eines der folgenden Systeme sein:

- a. ein fest eingebautes Gas- oder Schaum-Feuerlöschsystem, das den Vorschriften des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme entspricht;
- b. eine Aerosol-Anlage.

Bei kleinen, unzugänglichen Maschinenräumen oder eingekapselten Verbrennungsmotoren muss ein Feuerlöschdurchlass in der Zugangstür oder ein oder mehrere Feuerlöschdurchlässe in der Umschottung mit daneben angeordneten tragbaren Feuerlöschern vorhanden sein. Die Anzahl der Feuerlöscher richtet sich nach der effektiven Gesamtleistung (Regel 3.3.1).

3.3 Feuerlöscher

3.3.1

In Maschinenräumen müssen mindestens folgende tragbare Schaum- oder Pulverlöscher vorhanden sein:

Effektive Gesamtleistung	Anzahl Feuerlöscher
unter 100 kW	1
von 100 kW bis unter 500 kW	2
von 500 kW bis 1 000 kW	3
und je angefangene weitere 1 000 kW	1 zusätzlicher Feuerlöscher

Die Feuerlöscher sind so anzuordnen, dass man von jedem Punkt des Raumes auf einem Weg von nicht mehr als 10 m einen Feuerlöscher erreichen kann.

3.3.2

In Maschinenräumen, in denen sich Dampfturbinen oder Dampfmaschinen befinden, müssen mindestens zwei Feuerlöscher vorhanden sein, von denen mindestens einer ein Pulverlöscher mit 12 kg Inhalt sein muss.

3.3.3

In jedem Raum mit kohle- oder ölgefeuerten Kesseln oder Ölaufbereitungsanlagen muss mindestens ein fahrbarer Pulver- oder Schaumlöscher mit 50 l Inhalt vorhanden sein. Dieser Feuerlöscher muss mit einem Schlauch auf einer Trommel versehen sein, mit dem jeder Teil des Raums erreicht werden kann. Bei Heizkesseln mit weniger als 100 kW Leistung genügt ein Pulverlöscher mit 12 kg Inhalt. In der Nähe des Kesselbedienungsstands müssen mindestens zwei tragbare Schaum- oder Pulverlöscher vorhanden sein. An jedem Kesselbedienungsstand muss ein Behälter mit Sand oder einem anderen geeigneten Trockenstoff vorgehalten werden. Stattdessen kann auch ein zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorgesehen sein.

3.3.4

Sind in Maschinenräumen Hilfskessel von untergeordneter Bedeutung oder Heizungskessel aufgestellt, so muss mindestens ein tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein.

3.4 Öffnungen in Maschinenräumen

3.4.1

Alle Öffnungen in Maschinenräumen und alle Öffnungen in Schornsteinen müssen mit geeigneten Verschlusseinrichtungen versehen sein.

3.4.2

Es müssen Einrichtungen vorhanden sein, die sich außerhalb der betreffenden Räume, für die sie vorgesehen sind, befinden und die Folgendes ermöglichen:

- a. Das Öffnen und Schließen von Oberlichtern, das Schließen von Öffnungen in Schornsteinen und das Schließen von Lüfterbrandklappen,
- b. das Schließen von Türen,
- c. das Abstellen von Lüftern, Druck- und Saugzuggebläsen, Brennstoff-Förderpumpen und -tanks, Brennstoff-Betriebspumpen, Schmieröl-Betriebspumpen, Ölseparatoren, Ölfeuerungen und anderen, ähnlichen Pumpen.

3.4.3

Glasscheiben in Oberlichtern müssen wenigstens aus Drahtglas bestehen. Oberlichter für Maschinenräume dürfen entweder keine Glasscheiben enthalten oder müssen zusätzlich Stahlblenden haben.

3.4.4

In den Begrenzungen von Maschinenräumen dürfen keine Fenster eingebaut sein. Dies gilt nicht für Sichtfenster in Kontrollräumen, die innerhalb des Maschinenraumes angeordnet sind.

3.5 Abgas- und Dampfsysteme

Bauteile von Abgas- und Dampfsystemen müssen vollständig isoliert sein; die Isolierung muss nicht brennbar sein. Im Bereich des Motors muss die Isolierung vollständig mit einer Stahlblechverkleidung versehen sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 4.

4. Vorkehrungen für Brennstoffe, Schmieröle und sonstige entzündbare Flüssigkeiten

4.1 Feste Brennstoffe

Kohlebunker müssen Zugänge oder andere Öffnungen haben, über die die Wasserstrahlen aus der Wasser-Feuerlöschanlage in die Bunker eingeleitet werden können.

4.2 Flüssige Brennstoffe

4.2.1 Flammpunkt

Es darf kein flüssiger Brennstoff mit einem Flammpunkt unter 43 °C verwendet werden. Benzin für den Betrieb von Außenbordmotoren darf nur in einem besonderen Raum, kleinem Store oder Verschlag auf dem freien Deck gelagert werden, die möglichst weit von den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, den Kontrollstationen und Maschinenräumen entfernt und gut belüftet sind.

4.2.2 Brennstoffsystem

4.2.2.1

Alle Teile des Brennstoffsystems müssen so angeordnet und zugänglich sein, dass eine Sichtkontrolle auf Brennstoffleckagen leicht erfolgen kann.

4.2.2.2

Unter Stellen, bei denen betriebsmäßig mit Austreten von Brennstoff zu rechnen ist, insbesondere unter Brennstofffiltern, sind Leckwannen anzuordnen.

4.2.2.3

Durch geeignete Maßnahmen, wie Leitbleche, ist sicherzustellen, dass über- oder auslaufender Brennstoff nicht auf erhitzte Flächen gelangen kann.

4.2.2.4

Im Brennstoffsystem oder den Brennstofftanks darf kein Überdruck entstehen. Etwaige Überdruckventile und Luft- oder Überlaufleitungen dürfen Brennstoff nur an einem sicheren Ort austreten lassen.

4.2.3

Flüssiger Brennstoff darf nicht in Vorpiektanks gelagert werden.

4.3 Schmieröle

Bei der Lagerung, Verteilung und Verwendung von Öl, das in Schmiersystemen verwendet wird, sind die Regelungen für flüssigen Brennstoff entsprechend anzuwenden. Durchflussschaugläser in Schmiersystemen müssen eine ausreichende Widerstandsfähigkeit gegen Feuer haben.

4.4 Sonstige entzündbare Flüssigkeiten

Bei sonstigen entzündbaren Ölen und Flüssigkeiten sind in Abhängigkeit von ihrem Gefährdungspotenzial die Regeln für flüssige Brennstoffe anzuwenden.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 5.

5. Fluchtwege

5.1 Begriffsbestimmungen

Fluchtwege können sein:

- a. Treppen,
- b. Leitern (nicht brennbarer Werkstoff),
- c. Türen zu freien Decks,
- d. Türen zu anderen Räumen, von denen aus das freie Deck sicher erreicht werden kann,
- e. Schächte mit Steigeisen,
- f. kleine Luken, Notausstiege oder schnell zu öffnende Fenster von Räumen, in denen sich normalerweise nur wenige Personen aufhalten.

Aufzüge gelten nicht als Fluchtwege.

5.2 Beschaffenheit

5.2.1

Die lichte Weite der Schachtausgänge, kleinen Luken und Notausstiege soll möglichst 600 x 600 mm, sie muss jedoch mindestens 400 x 400 mm betragen.

5.2.2

Die Durchstiegsöffnungen von zu öffnenden Fenstern müssen mindestens folgende Abmessungen haben:

Runde Fenster - 385 mm Durchmesser,

rechteckige Fenster - 0,15 m² Fläche,

wobei keine der Kantenlängen 350 mm unterschreiten darf.¹⁾ Nur mit einem Schlüssel zu öffnende Fenster gelten als Festfenster.

5.2.3

Türen, Luken, Klappen und sonstige Verschlüsse von Fluchtwegen müssen von beiden Seiten zu öffnen sein.

5.3 Unterkunfts- und Wirtschaftsräume

In allen Decks, in denen sich Unterkunfts- und Wirtschaftsräume befinden, müssen mindestens zwei so weit wie möglich voneinander entfernt liegende Fluchtwege aus allen größeren Räumen oder Raumgruppen vorhanden sein. Tote Gänge dürfen nicht länger sein als 7 m. Auf einen der Fluchtwege kann verzichtet werden, wenn die Beschaffenheit und Lage eines Raumes und die Anzahl der darin normalerweise befindlichen Personen dies gestattet.

5.4 Kontroll- und Funkstationen

5.4.1

Kontrollstationen (z.B. Brücke), ausgenommen kleine Räume, müssen ebenfalls zwei Fluchtwege haben, die möglichst weit auseinander liegen.

5.4.2

Hat eine Funkstation keinen unmittelbaren Zugang zum freien Deck, so muss sie zwei Ausgänge haben, von denen einer ein zu öffnendes Schiffsfenster sein kann.

5.5 Hauptmaschinenräume

5.5.1

Hauptmaschinenräume müssen wenigstens zwei soweit wie möglich voneinander entfernt liegende Fluchtwege haben. Sind diese Fluchtwege Leitern oder Leitergruppen, so muss wenigstens eine mit einem stählernen Schacht umkleidet und unmittelbar vom Flurboden aus oder über eine kurze Treppe durch eine selbst schließende stählerne Tür zugänglich sein.

5.5.2

Anstelle einer eingeschachteten Leiter kann auch ein Schacht mit Steigeisen vorgesehen sein, der am unteren Ende ebenfalls eine stählerne selbst schließende Tür hat. Die Fluchtwege müssen bis zu einer Stelle außerhalb des Maschinenraumes führen, von der aus das freie Deck sicher erreicht werden kann.

5.5.3

Bei kleinen Hauptmaschinenräumen und Hilfsmaschinenräumen kann unter Berücksichtigung der Beschaffenheit und Lage auf einen Fluchtweg verzichtet werden.

5.6 Kennzeichnung

Die Fluchtwege sind, soweit erforderlich, zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung soll, soweit nötig, die Fluchtrichtung angeben. Dies gilt auch für Fluchtwege wie Fenster, kleine Luken, Notausstiege und Schächte.

¹⁾ Es wird auf folgende DIN ISO-Normen verwiesen:

DIN ISO 1751, Ausgabe Dezember 2015: Schiffbau und Meerestechnik; Runde Schiffsfenster,

DIN ISO 3903, Ausgabe Dezember 2015: Schiffbau und Meerestechnik; Rechteckige Schiffsfenster

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 6.

6. Lüftungssysteme

6.1 Werkstoffe

Alle Teile der Lüftungssysteme müssen aus nicht brennbarem Werkstoff bestehen. Sind Lüftungskanäle aus brennbaren Werkstoffen gebaut, so müssen sie beiderseitig von Schottendurchführungen unterhalb von Deckdurchführungen und in brandgefährdeten Bereichen ausreichend isoliert sein. Bei Neubauten, Reparaturen oder Umbauten müssen nicht brennbare Werkstoffe verwendet werden.

6.2 Hauptbrandabschnitte

Sind größere Traditionsschiffe in Hauptbrandabschnitte unterteilt, so müssen Lüftungskanäle, die durch Decks oder durch Schotte führen, die senkrechte Hauptbrandabschnitte abschließen, im Bereich der Decks oder Schotte mit Brandklappen ausgerüstet sein. Die Brandklappen können entfallen, sofern der Kanal nur auf einer Schottseite Lüftungsöffnungen aufweist und auf der anderen Seite dem Schott entsprechend isoliert ist. Brandklappen müssen von jeder Seite bedient werden können und anzeigen, ob sie geschlossen oder geöffnet sind. Die Bedienungseinrichtungen der Brandklappen müssen auffällig gekennzeichnet sein.

6.3 Schott- und Decksdurchführungen

Führen die Lüftungskanäle mit einem freien Querschnitt von mehr als $0,02 \text{ m}^2$ durch Schotte oder Decks und sind sie im Bereich der Durchbruchstelle nicht aus Stahl oder nur aus dünnem Blech, so müssen sie mit einem Stahlstützen versehen oder mit einer Stahlblechmanschette umkleidet sein; bei Schotten muss die Länge des Stützens bzw. der Manschette nach Möglichkeit in 450 mm auf jeder Seite des Schottes aufgeteilt sein. Bei isolierten Schotten oder Decks muss der Stützen bzw. die Manschette ebenfalls eine Brandschutzisolierung erhalten, die der Isolierung des Schottes oder des Decks entspricht.

6.4 Abzüge von Küchenherden

Die Abzüge der Küchenherde müssen aus Stahl gebaut sein, Vorrichtungen zum Abstellen des Ablüfters von der Küche aus haben, mit einem leicht herausnehmbaren Fettfilter ausgerüstet sein und eine Brandklappe haben, die am unteren Ende des Kanals angebracht ist.

6.5 Abzüge und Lüftungskanäle in bestimmten Räumen

6.5.1

Abzüge, die durch Unterkunftsräume oder Räume, die brennbare Werkstoffe enthalten, geführt sind, müssen mit einer Isolierung versehen sein.

6.5.2

Lüftungssysteme für Maschinenräume müssen von den Systemen für andere Räume betrieblich unabhängig und räumlich getrennt sein.

6.5.3

Lüftungskanäle für Hauptmaschinenräume oder Küchen dürfen nicht durch Unterkunftsräume, Wirtschaftsräume oder Kontrollstationen führen, sofern sie nicht aus Stahl bestehen, mit selbsttätigen Brandklappen an den Hauptmaschinenräumen und Küchen von den anderen Räumen trennenden Schotten ausgerüstet und auf einer Länge von mindestens 2 m auf jeder Seite der Schotte mit einer Isolierung versehen sind.

6.5.4

Lüftungskanäle für Unterkunftsräume, Wirtschaftsräume oder Kontrollstationen dürfen nicht durch Hauptmaschinenräume oder Küchen führen, sofern sie nicht Regel 6.5.3 entsprechen.

6.6 Verschluss- und Abschaltvorrichtungen

6.6.1

Die Hauptein- und -austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme müssen von außerhalb der belüfteten Räume geschlossen werden können. Die Verschlussvorrichtungen müssen aus Stahl bestehen; Bedienungselemente müssen leicht zugänglich sowie gut sichtbar und dauerhaft gekennzeichnet sein und angeben, ob der Verschluss geöffnet oder geschlossen ist.

6.6.2

Lüfter mit Kraftantrieb müssen auch von einer leicht zugänglichen Stelle außerhalb der belüfteten Räume aus abgestellt werden können.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 7.

7. Räume mit besonderen Gefahren

7.1

Backskisten, Stores oder Verschläge für die Lagerung von entzündbaren Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 °C, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen dürfen nur auf dem freien Deck angeordnet und mit einer ausreichenden Lüftung im oberen und unteren Bereich versehen sein.

7.2

Räume, in denen leicht entzündbare Stoffe, entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 °C, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen gelagert werden, dürfen nur oberhalb des obersten durchlaufenden Decks angeordnet sein und nur einen unmittelbaren Zugang vom freien Deck aus haben. Die Schotte und Decks angrenzender Räume müssen gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen beleuchtet und mit einer ausreichenden Lüftung versehen sein, die von anderen Lüftungssystemen getrennt sind. Die Lüftung ist im Decken- und Bodenbereich vorzusehen. Die Ein- und Austrittsöffnungen der Lüfter sind in sicheren Bereichen anzuordnen und mit einem Schutz aus engmaschiger Drahtgaze auszustatten. Die elektrische Installation muss explosionsgeschützt sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 8.

8. Ehemalige Laderäume

8.1

Ehemalige Laderäume sind entsprechend ihrer jeweiligen Nutzung zu behandeln.

8.2

Laderäume, die nicht mehr als solche genutzt werden, jedoch für Ausstellungen, als Gesellschaftsräume oder andere ähnliche Zwecke verwendet werden, sind wie Unterkunftsräume zu behandeln.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 3](#)
 > Kapitel 3 9.

9. Wasser-Feuerlöschanlage

9.1 Feuerlöschpumpen

9.1.1

Es muss wenigstens eine maschinell angetriebene, vom Hauptantrieb unabhängige Feuerlöschpumpe vorhanden sein.

9.1.2

Ist die Feuerlöschpumpe im Hauptmaschinenraum fest eingebaut, so muss eine weitere maschinell angetriebene Pumpe zur Lieferung von Löschwasser außerhalb dieses Raumes vorhanden sein ("Notfeuerlöschpumpe"). Der Antrieb dieser Pumpe muss vom Hauptmaschinenraum unabhängig sein. Eine geeignete Tragkraftspritze kann hierfür verwendet werden.

9.1.3

Sanitär-, Ballast-, Lenz- oder allgemeine Betriebspumpen können als Feuerlöschpumpe verwendet werden. Pumpen, die ständig oder gelegentlich der Ölförderung dienen, gelten nicht als Feuerlöschpumpen und dürfen keine Verbindung zum Feuerlöschsystem haben.

9.1.4

Feuerlöschpumpen sind auf der Druckseite mit einem absperzbaren Rückschlagventil zu versehen.

9.2 Volumendurchfluss

9.2.1

Die Feuerlöschpumpe muss wenigstens einen Volumendurchfluss (Q) haben von

$$Q = \frac{3,8 \cdot d_H^2}{1000} [m^3/h]$$

d_H	=	theoretischer Lenzleitungsdurchmesser in mm
d_H	=	$1,68 \cdot \sqrt{(B + H) \cdot L} + 25 [mm]$
L	=	Länge zwischen den Loten in m
B	=	Breite auf Spanten in m
H	=	Seitenhöhe bis Hauptdeck in m

Der gesamte Volumendurchfluss braucht nicht größer als $60 \frac{m^3}{h}$ zu sein, muss jedoch mindestens $10 \frac{m^3}{h}$ betragen. Werden Feuerlöschpumpen mit unterschiedlichem Volumendurchfluss eingebaut, darf keine Pumpe weniger als 80 % des erforderlichen Gesamtvolumendurchflusses, geteilt durch die Anzahl der Pumpen, liefern.

9.2.2

Eine fest eingebaute Feuerlöschleitung muss einen inneren Durchmesser von wenigstens 80 % des theoretischen Lenzleitungsdurchmessers d_H (siehe Regel 9.2.1) haben.

9.2.3

Wenn die kleinste Feuerlöschpumpe die nach Regel 9.2.1 ermittelte Wassermenge abgibt, muss bei Anschluss von zwei Strahlrohren an zwei beliebigen benachbarten Anschlussstutzen ein Mindestdruck von $0,27 \text{ N/mm}^2$ (ca. 2,7 bar) am Anschlussstutzen gehalten werden.

9.3 Anschlussstutzen und Feuerlöschschläuche

9.3.1

Anzahl und Verteilung der Anschlussstutzen muss derart sein, dass jede normalerweise zugängliche Stelle des Traditionsschiffes mit einem Wasserstrahl unter Verwendung nur einer Schlauchlänge und mit einem zweiten Wasserstrahl unter Verwendung von zwei gekuppelten Schlauchlängen erreicht werden kann.

9.3.2

Anschlussstutzen sind mit einem Absperrventil und genormten Kupplungen (z. B. Storzkupplungen) zu versehen. Hitzeempfindliche Werkstoffe dürfen für Feuerlöschleitungen und Anschlussstutzen nicht verwendet werden. Für jeden Anschlussstutzen ist ein Feuerlöschschlauch mit Strahlrohr und Kupplungsschlüssel mitzuführen; ein Reserveschlauch ist zusätzlich vorzuhalten.

9.3.3

Die Feuerlöschschläuche dürfen eine Länge von 15 m und in Maschinenräumen von 10 m nicht überschreiten. Jeder Feuerlöschschlauch ist mit einem Strahlrohr und einem Kupplungsschlüssel (ausgenommen Schlauchhaspel) zu versehen und sichtbar in der Nähe der Anschlussstutzen aufzubewahren. Werden die Schläuche in Kästen oder Schränken aufbewahrt, so dürfen die Türen dazu nicht abschließbar und müssen auffällig gekennzeichnet sein.

9.3.4

Als Strahlrohre sind Mehrzweckstrahlrohre mit Voll-, Sprühstrahl, Mannschutzbrause und Absperrung und einem Mundstück von 9 mm Durchmesser zu verwenden. Es dürfen nur genormte Kupplungen (z. B. Storzkupplungen) für Schläuche und Strahlrohre verwendet werden.

9.3.5

In Hauptmaschinenräumen muss mindestens ein Anschlussstutzen vorgesehen sein. In kleinen Maschinenräumen kann dieser Anschlussstutzen entfallen.

9.3.6

Innerhalb des Unterkunfts- und Wirtschaftsbereichs sind die Feuerlöschschläuche mit den zugehörigen Strahlrohren an die vorgesehenen Anschlussstutzen ständig anzuschließen.

9.3.7

Traditionsschiffe mit einer Bruttoraumzahl von 500 und mehr müssen wenigstens einen internationalen Landanschluss, mit dem Löschwasser von außerhalb in das Löschesystem des Traditionsschiffes gespeist werden kann, mitführen. Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, damit dieser Anschluss auf jeder Seite des Traditionsschiffes verwendet werden kann.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 10.

10. Feuermeldeanlage und Generalalarmanlage

10.1 Feuermeldeanlage

10.1.1

Traditionsschiffe müssen mit einem fest eingebauten Feuermelde- und Anzeigesystem zugelassenen Typs ausgestattet sein, das dem Internationalen Code für Brandsicherheitssysteme (FSS Code) entspricht. Bei Traditionsschiffen bis 15 m Länge genügen Rauchmelder nach DIN 14676, Ausgabe September 2012. Stellt im Einzelfall der Einbau einer zugelassenen Brandmeldeanlage eine bezogen auf die Räumlichkeiten und die Besonderheiten der Stromversorgung unzumutbare Härte dar, kann die Berufsgenossenschaft auch alternative Brandmeldelanlagen zulassen, die für den Betrieb auf See geeignet sind.

10.1.2

Außer in Räumen mit beschränkter Höhe und wo ihre Verwendung besonders zweckmäßig ist, sind Anzeigesysteme, bei denen nur Wärmemelder verwendet werden, nicht gestattet. Die Anzahl der verwendeten Melder ist von der Raumgröße sowie der Anordnung brandgefährdeter Anlagenteile abhängig.

10.1.3

Die Feuermeldeanlage muss Unterkunfts-, Wirtschafts-, Kontroll- und Maschinenräume umfassen. In Räumen mit keinem oder nur geringem Brandrisiko, wie Leer- oder Sanitäräumen sind Feuermelder nicht erforderlich. Das Wirksamwerden eines selbsttätigen oder eines handbetätigten Feuermelders muss in der Kontrolltafel und den Anzeigegeräten ein optisches und akustisches Feueralarmsignal auslösen. Die Kontrolltafel muss sich auf der Kommandobrücke oder an anderer zentraler Stelle und im Hauptmaschinenraum befinden, soweit er ständig besetzt ist.

10.1.4

Sind Alarmsignale innerhalb von 2 min nicht beachtet worden, so muss selbsttätig ein akustischer Alarm in allen Unterkunftsräumen für die Besatzung, Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen ausgelöst werden. Dieses Alarmsystem braucht nicht Teil des Feueranzeigesystems zu sein.

10.2 Generalalarmanlage

Auf Traditionsschiffen ab einer Länge von 30 m und auf Traditionsschiffen mit ständig besetztem Maschinenraum muss eine Generalalarmanlage installiert sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 3](#)
 > Kapitel 3 11.

11. Feuerlöscher

11.1 Zugelassene Löschmittel

Die Feuerlöscher müssen für die möglichen Brandklassen A, B oder C geeignet sein. Wasserlöscher dürfen nicht verwendet werden. Pulverlöscher und Kohlendioxydlöscher müssen mindestens je 6 kg Inhalt, und Schaumlöscher mindestens 12 l Inhalt haben.

11.2 Reservefüllungen

Benutzte oder teilweise entleerte Feuerlöscher müssen unverzüglich nachgefüllt werden. Traditionsschiffe außerhalb der Fahrt in den küstennahen Seegewässern müssen folgende Ersatzfüllungen und Ersatztreibmittel mitführen:

- a. 50 % für die ersten Feuerlöscher,
- b. 25 % für die verbleibenden Feuerlöscher,

jedoch nicht mehr als 30 Reservefüllungen. Eine Anweisung für das Nachfüllen sowie eine erforderliche Spannvorrichtung und Werkzeuge müssen sich an Bord befinden. Zum Nachfüllen dürfen nur für den jeweiligen Feuerlöscher zugelassene Ersatzfüllungen verwendet werden. Für Feuerlöscher, die an Bord nicht nachgefüllt werden können, ist eine den Ersatzfüllungen entsprechende Anzahl von Reservelöschern mitzuführen.

11.3 Aufstellung und Kennzeichnung

Feuerlöscher sollen an gut sichtbaren und schnell erreichbaren Stellen, die auffallend und dauerhaft gekennzeichnet sind, einsatzbereit untergebracht und so angeordnet sein, dass sie durch Witterungseinflüsse, Vibrationen oder andere äußere Einwirkungen in ihrer Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden. Mindestens ein für einen bestimmten Raum vorgesehener Feuerlöscher muss in der Nähe des Zugangs zu diesem Raum angeordnet sein. Tragbare Feuerlöscher müssen plombiert sein.

11.4 Prüfung

Feuerlöscher sind mindestens alle zwei Jahre von einem Beauftragten des Herstellers oder einem von der Verwaltung anerkannten Sachverständigen zu prüfen. Über die Prüfung ist eine Bescheinigung, aus der das Datum der Prüfung oder eine Prüfplakette, auf der das Jahr und der Monat der Prüfung ersichtlich ist, am Feuerlöscher anzubringen.

11.5 Anzahl

Art und Anzahl der Feuerlöscher sind entsprechend nachfolgender Tabelle vorzusehen:

Räume	Feuerlöscher Art	Anzahl
Maschinen-, Kessel- und Heizräume	siehe Regel 3.3	siehe Regel 3.3

Räume	Feuerlöscher Art	Anzahl
Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich	ABC-Pulver Schaum	mindestens 2
Küche	ABC-Pulver Öl- und Fettbrandlöscher	1
Pantry mit Kocheinrichtungen	ABC-Pulver Öl- und Fettbrandlöscher	1
Raum mit Ölheizöfen	ABC-Pulver Schaum BC-Pulver	1
Kontrollstation für elektrische Geräte	ABC-Pulver Kohlendioxid	1
Kontrollstation für elektronische Geräte	Kohlendioxid	1
Raum für entzündbare Stoffe und Flüssigkeiten sowie Farben	ABC-Pulver Kohlendioxid	1
Raum, Store oder Verschlag für Acetylen und Sauerstoff	ABC-Pulver Kohlendioxid	1
Raum mit Abfallverbrennungsanlage	ABC-Pulver	1

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 12.

12. Besondere Vorschriften für Traditionsschiffe, die aus Holz gebaut sind

12.1

Neubauten müssen zusätzlich zu der nach Regel 3.2 vorgeschriebenen Feuerlöschanlage mindestens über eine weitere fest installierte Feuerlöschanlage im Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich verfügen.

12.2

Für Traditionsschiffe, die unter die Regel 12.1 fallen und ausschließlich Tagesfahrten durchführen, kann die Ausrüstung mit einer nicht selbsttätig auslösenden Anlage oder mobilen Brandbekämpfungseinheiten, die strategisch günstig in Brandabschnitten platziert werden und aktiv durch die Besatzungen zum Einsatz kommen können, zugelassen werden.

12.3

Auf Traditionsschiffen, die aus Holz gebaut sind, muss im Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich eine ausreichende Anzahl tragbarer Schaumlöcher vorhanden sein, die so anzuordnen sind, dass man von jedem Punkt des Bereiches auf einem Weg von nicht mehr als 10 m einen Feuerlöscher erreicht und dass in jedem solchen Bereich mindestens zwei derartige Feuerlöscher vorhanden sind.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 13.

13. Brandschutzausrüstung

13.1

Traditionsschiffe, die für den Einsatz außerhalb küstennaher Seegewässer bestimmt sind, müssen zwei Brandschutzausrüstungen nach Regel 13.2 mitführen. Für jede Brandschutzausrüstung muss eine Person an Bord sein, die eine qualifizierte Ausbildung für das Tragen von Pressluftatmern absolviert hat. Alle übrigen Traditionsschiffe ab einer Länge von 30 m müssen zwei Brandschutzausrüstungen nach Regel 13.2 mitführen, die anstatt mit Pressluftatmern mit Fluchttretern ausgestattet sind. Die Aufbewahrungsorte sind so zu wählen, dass sie im Brandfall möglichst lange erreichbar sind.

13.2

Eine Brandschutzausrüstung besteht aus:

- a. einem Hitzeschutzponcho,
- b. einer Feuerwehrschutzanzugshose (flammenhemmend),
- c. Stiefeln und Handschuhen aus einem elektrisch nicht leitenden Werkstoff,
- d. einem festen Helm,
- e. einer elektrischen Sicherheitslampe,
- f. einer Axt mit hochspannungsisiertem Griff,
- g. einem Brecheisen,
- h. einem Pressluftatmer, bei dem das Volumen der in den Druckgasflaschen enthaltenen Luft mindestens 1 200 l beträgt, und
- i. einer feuerfesten Rettungsleine.

13.3

Die Ausrüstungen sind leicht zugänglich und einsatzbereit aufzubewahren. Die Stellen für die Aufbewahrung der Brandschutzausrüstungen sind dauerhaft und gut sichtbar zu kennzeichnen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 14.

14. Sicherheitspläne und Verschlusspläne

14.1

Auf Traditionsschiffen sind zur Unterrichtung der verantwortlichen Personen an Bord ständig Sicherheitspläne entsprechend DIN ISO 17631, Ausgabe September 2007, offen auszulegen.

14.2

Als Ergänzung zu dem Sicherheitsplan für den Brandschutz ist ein Verschlussplan aufzustellen, in dem die Verschlusselemente des Sicherheitsplans für den Brandschutz zusammengefasst sind. Ein Verschlussplan kann auch wie eine Checkliste aufgestellt sein.

14.3

Die Pläne müssen am zentralen Sammelplatz und auf der Brücke verfügbar sein für:

- a. Wohnbereiche mit angrenzenden Räumen,
- b. Maschinenbereich mit angrenzenden Räumen und
- c. sonstigen Räume.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 3 15.

15. Sicherheitsrolle

15.1

Eine Sicherheitsrolle ist an mehreren Stellen des Traditionsschiffes, insbesondere in den Räumen der Besatzung und auf der Brücke, deutlich sichtbar aufzuhängen.

15.2

Die Sicherheitsrolle muss für jede verantwortliche Person an Bord verständliche Anweisungen enthalten, die bei drohendem Untergang des Traditionsschiffes und im Brandfall zu befolgen sind. Sie muss mindestens Informationen enthalten über

- a. die Art der Alarmierung im Notfall,
- b. die Sammelplätze,
- c. die im Notfall zu treffenden unerlässlichen Maßnahmen und
- d. das Anlegen der Rettungswesten.

15.3

Ausgewählte Personen sind möglichst entsprechend ihrer Eignung einzuteilen als

- a. Einsatzleiter,
- b. Brandabwehrgruppe,
- c. Verschluss/Rettungsgruppe.

Die Anzahl der Gruppen hängt von der Traditionsschiffsgröße und der an Bord befindlichen geeigneten Personen ab. Die Personen der Verschlussgruppe können nach Herstellung des Verschlusszustands des Traditionsschiffes als Rettungsgruppe eingesetzt werden.

15.4

Die Zuweisung der Funktionen nach der Sicherheitsrolle und die Unterrichtung aller Personen sind in geeigneter Weise zu dokumentieren, insbesondere im Logbuch oder Tagebuch.

15.5

Die in der Sicherheitsrolle benannten Personen sollen ihrem vorgesehenen Einsatz entsprechend vom Schiffsführer oder einer von ihm benannten Person unterwiesen werden. Bei einer Übung müssen die benannten Personen nachweisen, dass sie die nach der Sicherheitsrolle ihnen übertragenen Aufgaben und Pflichten erfüllen können und mit den Sicherheits- und Brandschutzeinrichtungen sowie der Brandschutzausrüstung vertraut sind. Diese Übungen müssen regelmäßig durchgeführt und dokumentiert werden.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 4

Kapitel 4 - Rettungsmittel

1. Allgemeines
2. Rettungsflöße
3. Bergung, Bereitschaftsboot
4. Rettungsringe, Rettungsbojen
5. Rettungswesten, Arbeitssicherheitswesten, Überlebens- und Wetterschutzanzüge, Wärmehilfsmittel
6. Notsignale

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 4 1.

1. Allgemeines

Abweichend vom Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Code können auch solche Rettungsmittel mitgeführt werden, die einer der nachfolgenden Normen entsprechen: [DIN EN 12402-2](#), Ausgabe Dezember 2006; [DIN EN ISO 12402-3](#), Ausgabe Dezember 2006; [DIN EN ISO 12402-4](#), Ausgabe Dezember 2006; [DIN EN ISO 12402-5](#), Ausgabe Dezember 2006; [DIN EN ISO 12402-6](#), Ausgabe Dezember 2006.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 4 2.

2. Rettungsflöße

2.1

Traditionsschiffe müssen aufblasbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen aller an Bord befindlichen Personen mitführen.

2.2

Können Rettungsflöße nicht schnell zum Aussetzen von der einen Seite des Traditionsschiffes zu anderen befördert werden, so sind zusätzliche Rettungsflöße mitzuführen, so dass das vorhandene Gesamtfassungsvermögen ausreicht, um 200 v. H. aller an Bord befindlichen Personen aufzunehmen.

2.3

Die Rettungsflöße sind so zu lagern, dass sie frei aufschwimmen können. Zurrungen sind mit Wasserdruckauslösern zu versehen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 4 3.

3. Bergung, Bereitschaftsboot

3.1

Traditionsschiffe müssen mit einer geeigneten Bergeeinrichtung (z. B. Bergebrook, Bergeseegel oder Ähnliches) und einer geeigneten Außenbordleiter ausgerüstet sein.

3.2

Traditionsschiffe müssen über ein ausreichend motorisiertes Bereitschaftsboot verfügen, das schnell und einfach zu Wasser gelassen werden kann. Starre Boote müssen mit Auftriebskörpern versehen sein, so dass sie in vollgeschlagenem Zustand nicht sinken und auf ebenem Kiel schwimmen. Schlauchboote müssen in mehrere Kammern unterteilt sein, die unabhängig voneinander aufzublasen sind. Bei Verwendung von Außenbordmotoren müssen separate Tanks gezurrt werden. Bei Traditionsschiffen, die außerhalb küstennaher Seegewässer verkehren, muss das Bereitschaftsboot den Ausrüstungsvorschriften in Regel 5.1.2 des Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Codes entsprechen. Es muss in der Lage sein, mindestens drei Personen sowie eine Person liegend bei einer Geschwindigkeit von mindestens 5 Knoten zu transportieren. Die Kraftstoffversorgung muss ausreichend sein, das Boot für mindestens drei Stunden unter den vorgenannten Bedingungen zu betreiben. Es muss ferner in der Lage sein, alle an Bord vorgesehenen Rettungsflöße auf Position zu halten.

3.3

Die Berufsgenossenschaft kann von der Pflicht zum Mitführen eines Bereitschaftsbootes befreien, wenn das Traditionsschiff aufgrund seiner baulichen Beschaffenheit und seiner Manövriereigenschaften geeignet ist, eine Person direkt aus dem Wasser zu bergen und die Rettung von der Brücke beobachtet werden kann.

3.4

Für das Bereitschaftsboot muss eine feste Aussetzvorrichtung vorhanden sein. Die Verwaltung kann von diesem Erfordernis befreien, wenn das Bereitschaftsboot von zwei Personen mit einfacher Handhabung zu Wasser gebracht werden kann.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

> [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 3](#)
> Kapitel 4 4.

4. Rettungsringe, Rettungsbojen

4.1

Es muss folgende Mindestanzahl an Rettungsringen vorhanden sein:

Länge des Schiffes	Zahl der Rettungsringe
$\leq 15 \text{ m}$	2
$> 15 \text{ m} < 40 \text{ m}$	4
$\geq 40 \text{ m}$	6

4.2

Eine Hälfte aller vorgeschriebenen Rettungsringe muss mit einem selbstzündenden Licht ausgestattet sein. Die andere Hälfte der vorgeschriebenen Rettungsringe muss mit einer 30 m langen schwimmfähigen Leine ausgestattet sein.

4.3

Rettungsringe sind so zu verteilen, dass die auf beiden Seiten des Traditionsschiffes und soweit möglich auf allen offenen Decks entlang der Seite des Traditionsschiffes ohne weiteres verfügbar sind. Mindestens ein Rettungsring soll sich in der Nähe des Hecks befinden.

4.4

Rettungsringe sind so aufzubewahren, dass sie schnell losgeworfen werden können.

4.5

Traditionsschiffe sind mit einer Rettungsboje in der Nähe des Rudergängers klar für den sofortigen Gebrauch auszustatten; ausgerüstet mit Trillerpfeife, selbstzündendem Licht, Treibanker und einer Stange mit Flagge. Auf Traditionsschiffen mit einer mittschiffs angeordneten Brücke können Rettungsbojen in der Brückennock angeordnet werden. Auf Segelschulschiffen sind zwei Rettungsbojen vorzusehen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 4 5.

5. Rettungswesten, Arbeitssicherheitswesten, Überlebens- und Wetterschutzanzüge, Wärmehilfsmittel

5.1

Für jede an Bord befindliche Person ist eine ohnmachtsichere Rettungsweste vorzusehen. Sofern Kinder mitfahren, muss für jedes Kind eine Kinderrettungsweste vorhanden sein.

5.2

Für mindestens 5 % aller an Bord befindlichen Personen sind zusätzlich Reserverettungswesten mitzuführen.

5.3

Die Rettungswesten müssen an Bord so verteilt sein, dass sie ohne weiteres zugänglich sind; ihr Aufbewahrungsort muss deutlich gekennzeichnet sein.

5.4

In den Wintermonaten (Oktober bis April) ist für jede Person ein Wärmeschutzhilfsmittel nach Abschnitt 2.5 des Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Codes mitzuführen. Für Traditionsschiffe, die für die Fahrt außerhalb küstennaher Seegewässer zugelassen sind, gilt Satz 1 auch außerhalb der Wintermonate. Segelschulungsschiffe müssen mindestens zehn Überlebensanzüge nach Abschnitt 2.3 des Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Codes für Ausbildungszwecke an Bord mitführen.

5.5

Für die Besatzung des Bereitschaftsbootes sind Überlebens- oder Wetterschutzanzüge nach Abschnitt 2.3 oder 2.4 des Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Codes an Bord mitzuführen.

5.6

Für jedes Mitglied der Wache an Deck und für jede Person, die nicht zur Deckswache gehört und die Tätigkeiten ausübt, bei denen ein über Bord fallen nicht auszuschließen ist, ist eine aufblasbare Arbeitssicherheitsweste vorzusehen.

5.7

Für jede Person, die zur Besatzung eines Bereitschaftsbootes gehört, und deren Überlebensanzug nicht den Anforderungen der Ziffer 2.3.1.5 des Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Codes entspricht, ist eine aufblasbare Arbeitssicherheitsweste vorzuhalten.

5.8

Für alle Personen, die im Mast, Rigg und im Vorgeschirr arbeiten, sind Sicherheitsgurte vorzusehen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 4 6.

6. Notsignale

6.1

Traditionsschiffe müssen folgende Notsignale mitführen:

- a. 12 Fallschirm-Leuchtraketen,
- b. 4 rote Handfackeln,
- c. 2 orange Rauchsignale,
- d. 1 Rettungssignaltafel.

6.2

Traditionsschiffe, die außerhalb küstennaher Seegewässer fahren, müssen zusätzlich 12 Fallschirm-Leuchtraketen mitführen.

6.3

Die Notsignale müssen in wasserdichten Behältern verstaut sein. Der Aufbewahrungsort muss entsprechend gekennzeichnet sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 5

Kapitel 5 - Funkausrüstung

1. Für die Ausrüstung mit funktechnischen Rettungsmitteln und -vorrichtungen, den Funkverkehr sowie die Funkausrüstung sind die für Frachtschiffe geltenden Anforderungen der Kapitel III und IV der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen einzuhalten.
2. Vorhandene Ausrüstung mit funktechnischen Rettungsmitteln und -vorrichtungen sowie Funkausrüstung darf weiter verwendet werden, auch wenn sie der Schiffsausrüstungsverordnung nicht entspricht.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 6

Kapitel 6 - Navigationsausrüstung

1. Allgemeines

2. Navigationsausrüstung

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 6 1.

1. Allgemeines

1.1

Die allgemeinen Anforderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens gelten unmittelbar mit Ausnahme der Regeln 15 und 17 bis 26.

1.2

Vorhandene Ausrüstung darf weiter verwendet werden, auch wenn sie der Schiffsausrüstungsverordnung nicht entspricht.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 6 2.

2. Navigationsausrüstung

2.1

Traditionsschiffe müssen folgende Ausrüstung mitführen:

- a. einen ordnungsgemäß kompensierten Magnetkompass, dessen Deviationstabelle nicht älter als zwei Jahre ist,
- b. eine Peilvorrichtung für terrestrische Ortsbestimmung,
- c. amtliche Seekarten und nautische Veröffentlichungen für das zu befahrende Seegebiet,
- d. einen GPS-Empfänger,
- e. eine Echolotanlage,
- f. ein Handlot,
- g. ein Tagsignalscheinwerfer,
- h. mehrere wasserdichte Taschenlampen,
- i. Signalflaggen und Signalhandbuch,
- j. ein Fernglas, das für den gehörigen Ausguck geeignet ist,
- k. ein Barometer oder einen Barograph,
- l. einen Radarreflektor für Traditionsschiffe, die aus Holz gebaut sind und deren Länge nicht mehr als 24 m beträgt.

2.2

Traditionsschiffe, die mehr als zwölf Personen befördern, müssen mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS) der Klasse A ausgerüstet sein.

2.3

Das Nautische Jahrbuch und die IMO-Standard-Redewendungen müssen nicht mitgeführt werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 7

Kapitel 7 - Organisation von Sicherheitsmaßnahmen

1. Betriebssicherheitssystem
2. Prüfung
3. Zeugnisse

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 7 1.

1. Betriebssicherheitssystem

Auf einem Traditionsschiff muss ein dokumentiertes System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (Betriebssicherheitssystem) vorhanden sein. Das System ist auf Grundlage des von der Berufsgenossenschaft herausgegebenen Leitfadens für die Umsetzung von Betriebssicherheitssystemen an Bord von Traditionsschiffen ([VkBfL](#), 2016 Seite 533) zu erstellen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

➤ [ELWIS](#) ➤ [Schifffahrtsrecht](#) ➤ [Seeschifffahrtsrecht](#) ➤ [SchSV](#) ➤ [Anlagen](#) ➤ [Anlage 1a](#) ➤ [Teil 3](#)
➤ Kapitel 7 2.

2. Prüfung

2.1

Das Betriebssicherheitssystem ist bei der Berufsgenossenschaft zur Prüfung einzureichen.

2.2

Die Überprüfung der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes erfolgt während der Erst-, Zwischen- und Erneuerungsbesichtigung zum Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe.

2.3

Die erfolgreich durchgeführte Überprüfung der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs wird mit dem Eintrag im Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe bestätigt.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 7 3.

3. Zeugnisse

Der Betreiber kann bei der Verwaltung ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ([DOC](#)) sowie ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ([SMC](#)) beantragen. Die hierfür notwendigen Überprüfungen werden durch Auditoren der Verwaltung durchgeführt.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 8

Kapitel 8 - Meeresumweltschutz

1. Abwassersammeltank
2. Einbau von Abwasserbehandlungs- und Abwasseraufbereitungsanlagen

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 3](#)
[> Kapitel 8](#) 1.

1. Abwassersammeltank

1.1 Kapazität von Sammel tanks für Abwasser

1.1.1

Das Volumen von Abwassersammeltanks muss der Kapazität zwischen zwei Abgabeterminen, mindestens aber der von zwei Tagen entsprechen.

1.1.2

Das Volumen der Sammel tanks für Abwasser berechnet sich nach folgender Formel:

$$V_s = V_{pt} \cdot P \cdot X$$

V _s	=	Volumen des Sammel tanks
V _{pt}	=	20 l pro Person und Tag
P	=	Anzahl der Personen an Bord
X	=	Angabe nach x Tagen (x = 1, 2, 3)

1.1.3

Bei Verwendung von Vakuum-WC-Anlagen kann der Wert V_{pt} 8 l pro Person und Tag zugrunde gelegt werden.

1.2 Ausführung der Sammel tanks für Abwasser

Sammel tanks müssen aus Werkstoffen gebaut oder mit Werkstoffen verkleidet sein, die korrosionsbeständig gegen Abwasser sind. Der Sammel tank muss mit ausreichend großen Öffnungen für die Entleerung, Reinigung und Wartung sowie Einrichtungen zum Spülen ausgerüstet sein. Es ist eine geeignete Pumpe zur Abgabe des Abwassers an Auffanganlagen an Land und eine Abgabelleitung vorzusehen. Die Abgabekupplung sollte in einer Nische angeordnet sein. Anstelle des Abflussanschlusses nach Anlage IV Regel 11 des MARPOL-Übereinkommens kann sie mit einem anderen geeigneten Anschluss ausgestattet sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 8 2.

2. Einbau von Abwasserbehandlungs- und Abwasseraufbereitungsanlagen

Sofern Abwasserbehandlungs- und Abwasseraufbereitungsanlagen an Bord eingebaut sind, müssen sie über eine Typenzulassung verfügen. Nach dem Einbau hat eine Besichtigung durch die Berufsgenossenschaft oder eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft zu erfolgen. Auf Antrag werden entsprechende MARPOL-Zeugnisse ausgestellt.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 9

Kapitel 9 - Medizinische Versorgung

1. Medizinische Ausstattung

2. Verantwortliche Personen

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 9 1.

1. Medizinische Ausstattung

1.1

Traditionsschiffe sind mit einer angemessenen medizinischen Ausstattung auszurüsten, die die Anforderungen des Schiffstyps, des Fahrtgebietes sowie die Art, die Dauer, das Ziel der Reise und die Anzahl der Personen an Bord berücksichtigt. Der Umfang und die Aufbewahrung der medizinischen Ausstattung richten sich nach dem Stand der medizinischen Erkenntnisse.

1.2

Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag im Einzelfall Ausnahmen von den Anforderungen des Standes der medizinischen Erkenntnisse bewilligen, soweit dies mit dem Stand der medizinischen Erkenntnisse vereinbar ist und die medizinische Behandlung und Versorgung der Personen an Bord nicht gefährdet wird.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1a](#) [> Teil 3](#)
[> Kapitel 9](#) [> 2.](#)

2. Verantwortliche Personen

2.1

Der Betreiber hat dafür zu sorgen, dass auf jeder Reise mindestens eine für die Durchführung der medizinischen Betreuung verantwortliche Person an Bord ist.

2.2

Für Traditionsschiffe mit mehr als 80 Personen an Bord müssen mindestens zwei für die medizinische Betreuung verantwortliche Personen an Bord sein.

2.3

Die für die medizinische Betreuung verantwortlichen Personen müssen mindestens über die Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten verfügen, die Gegenstand des medizinischen Wiederholungslehrgangs nach § 15 Absatz 2 der Maritime-Medizin-Verordnung sind (kleiner Lehrgang).

2.4

Auf Traditionsschiffen, die außerhalb küstennaher Seegewässer fahren, muss wenigstens eine der für die medizinische Betreuung verantwortlichen Personen den Lehrgang nach § 15 Absatz 1 der Maritime-Medizin-Verordnung (großer Lehrgang), absolviert haben.

2.5

Die Kenntnisse und Fähigkeiten müssen in regelmäßigen Abständen, zumindest alle fünf Jahre, aufgefrischt werden.

2.6

Eine Approbation als Arzt ersetzt die Teilnahme am Lehrgang nach Regel 2.3 und 2.4. Eine Ausbildung als Rettungssanitäter, Rettungsassistent oder Notfallsanitäter ersetzt die Teilnahme am Lehrgang nach Regel 2.3.

Stand: 01. Januar 2019

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 10

Kapitel 10 - Registrierung der an Bord befindlichen Personen

1. Alle Personen an Bord eines Traditionsschiffes sind vor dem Auslaufen aus einem Hafen zu zählen.
2. Bei Traditionsschiffen, die eine Fahrt von mehr als 20 Seemeilen ab ihrem Ausgangsort unternehmen, sind zur leichten Suche und Rettung sowie zur effizienten Organisation der weiteren Abwicklung nach einem Unfall folgende Angaben zu registrieren:
 - a. Familienname,
 - b. Vornamen oder deren Anfangsbuchstaben,
 - c. Geschlecht,
 - d. Altersgruppe (Erwachsener, Kind, Kleinkind), der die Person angehört, oder Alter oder Geburtsjahr,
 - e. Einzelheiten zu Personen, die im Notfall besondere Betreuung oder Hilfe benötigen (auf Wunsch).
3. Diese Angaben sind vor der Abfahrt zu erheben und an eine geeignete Stelle an Land zu übermitteln, die für die Aufbewahrung und in einem Notfall oder zur Abwicklung nach einem Unfall für die Weiterleitung dieser Angaben verantwortlich ist. Die Daten dürfen nur zu den in Regel 4 genannten Zwecken verwendet werden.
4. Der Eigentümer oder der Betreiber eines Traditionsschiffes hat dafür Sorge zu tragen, dass die Angaben in einem Notfall oder für die Abwicklung nach einem Unfall der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger oder in anderen SAR Bereichen den dort zuständigen Such- und Rettungsdiensten verfügbar gemacht werden.
5. Sämtliche erhobenen und gespeicherten Daten sind zu löschen, sobald die jeweilige Fahrt beendet ist.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
Kapitel 11

Kapitel 11 - Zusätzliche Anforderungen an Segelschulungsschiffe

1. Eignung als Segelschulungsschiff
2. Trainingshandbuch
3. Sicherheitsausbildung

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 11 1.

1. Eignung als Segelschulungsschiff

Die Betreiber eines Segelschulungsschiffes müssen zusätzlich zu den Anforderungen dieser Verordnung in schriftlicher Form nachweisen, dass sich die Art ihres Schiffes, sein Betrieb und seine Besatzung in besonderer Weise dazu eignet, eine fundierte Ausbildung in traditioneller Seemannschaft durchzuführen und nautisch-technische Grundkenntnisse zu vermitteln.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› Kapitel 11 2.

2. Trainingshandbuch

Mit Antragstellung ist ein Trainingshandbuch bei der Berufsgenossenschaft zur Genehmigung einzureichen. Das Handbuch muss mindestens zu folgenden Bereichen Angaben enthalten:

- a. Anzahl und Funktion der Personen, die die Ausbildung an Bord sicherstellen,
- b. die Anforderungen an die Qualifikation dieser Personen,
- c. Sicherheitseinweisung der Auszubildenden oder Trainees vor der Abfahrt,
- d. Trainingsinhalt in den Bereichen Navigation, Seemannschaft, Technik und Sicherheit.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 3](#)
› [Kapitel 11](#) › 3.

3. Sicherheitsausbildung

3.1
Mindestens eine Person an Bord, die mit der Ausbildung der **Trainees** im Bereich Sicherheit befasst ist, muss über entsprechende Nachweise einer Ausbildung nach STCW 95 Regel A-VI/1, A-VI/2 und A-VI/3 verfügen. Die Ausbildung kann ganz oder teilweise durch den Nachweis einer von der Berufsgenossenschaft für den Bereich der Traditionsschiffahrt zugelassenen Ausbildung im Sinne der Regel 3.2 ersetzt werden. Es ist zulässig, dass mehrere Personen über einzelne Nachweise verfügen, sofern die eben genannten Ausbildungen nachgewiesen werden.

3.2
Die Berufsgenossenschaft darf Ausbildungen im Sinne der Regel 3.1 Satz 2 zulassen, wenn sie inhaltlich und dem Umfang nach den Ausbildungen des STCW gemäß Regel 3.1 entsprechen. Inhalt und Umfang der Lehrgänge dürfen reduziert werden, soweit diese sich auf den Betrieb, die Ausrüstung oder Technik erstrecken, die für Traditionsschiffe nicht vorgesehen ist. Der Ausbildungsnachweis wird befristet auf fünf Jahre erteilt. Die Zulassung der Lehrgangsanbieter ist höchstens für zwei Jahre zu erteilen.

Stand: 06. Februar 2025

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1a](#) [> Teil 3](#)
[> Kapitel 12](#)

Kapitel 12 - Muster der Zeugnisse

Die Muster eines Sicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe, eines vorläufigen Sicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe und eines Schiffsbesatzungszeugnisses für Traditionsschiffe werden nach dieser Verordnung im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Stand: 07. März 2020

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a Teil 4

Teil 4 - Sicherheitsanforderungen an Sportboote

(Ohne Inhalt)

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a Teil 5

Teil 5 - Sicherheitsanforderungen an Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m

1. Anwendungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Grundsatz
4. Besichtigungen und Zeugniserteilung
5. Fahrtbeschränkungen
6. Freibord, Unterteilung und Stabilität
7. Maschinen und elektrische Anlagen
8. Brandschutz
9. Rettungsmittel
10. Funkausrüstung
- 11.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 5 1.

1. Anwendungsbereich

1.1

Dieser Teil gilt für Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m, die die Bundesflagge führen.

1.2

Dieser Teil konkretisiert die Anforderungen an die Schiffssicherheit von Fischereifahrzeugen unter 24 m Länge im Sinne der §§ 3 und 7 bis 9 des Schiffssicherheitsgesetzes und dient als Grundlage für Schiffssicherheitszeugnisse im Sinne des § 9 Absatz 3 Nummer 2 dieser Verordnung.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 5](#)
> [2.](#)

2. Begriffsbestimmungen

Es werden die Begriffsbestimmungen des Übereinkommens von Kapstadt von 2012 zur Durchführung des Torremolinos-Protokolls von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (Kapstadt-Übereinkommen, BGBl. 2016 II Seite 175, 176) angewendet, sofern nicht nachfolgend etwas anderes bestimmt ist.

Im Sinne dieses Teils bezeichnet der Ausdruck:

- a. Fischereifahrzeug:
ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres oder für deren anderweitige Gewinnung und Verarbeitung verwendet wird,
- b. gedecktes Fischereifahrzeug:
ein Fischereifahrzeug mit einem durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie liegt,
- c. offenes oder teilgedecktes Fischereifahrzeug:
ein Fischereifahrzeug, das kein gedecktes Fischereifahrzeug ist und bei dem überkommendes Wasser in die Bilge gelangen kann,
- d. Berufsgenossenschaft:
die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

Stand: 07. März 2020

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 5 3.

3. Grundsatz

3.1

Soweit nicht in den folgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist, gelten für Fahrzeuge nach Regel 1 unabhängig vom Kiellegungsdatum die Bestimmungen des Kapstadt-Übereinkommens, mit Ausnahme des Kapitels I Regeln 3(4), 4(2), 12, 13, 14 und Kapitel IX Regel 3(3) der Anlage.

3.2

Die vorgeschriebene Ausrüstung in den Bereichen Brandschutz, Rettungsmittel, Funk und Navigation muss nach 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 (Schiffsausrüstungsrichtlinie) (ABl. L 257 vom 28. August 2014, Seite 146), in der jeweils geltenden Fassung zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Ausrüstung, die nicht der Richtlinie 2014/90/EU unterliegt, muss durch die Berufsgenossenschaft oder eine nach der Verordnung (EG) Nummer 391/2009 anerkannte Organisation, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der 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 (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, Seite 47), in der jeweils geltenden Fassung begründet worden ist, zugelassen sein.

3.3

Vorgesehene Ausrüstung, die in einem anderen Mitgliedsstaat 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

Auf Fischereifahrzeugen mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 finden die Regeln V/15, 17, 20 bis 26 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen, BGBl. 1998 II Seite 2579; 2001 II Seite 58) keine Anwendung. Regel 18 ist nicht anwendbar auf Fahrzeuge mit einer Länge kleiner als 15 m.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 5 4.

4. Besichtigung und Zeugniserteilung

4.1

Fischereifahrzeuge müssen den Anforderungen dieses Teils entsprechen. Wenn die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat, erteilt die Berufsgenossenschaft ein Sicherheitszeugnis für Fischereifahrzeuge mit den erforderlichen Nebenbestimmungen für die Dauer von höchstens fünf Jahren, gerechnet von dem letzten Tag der Besichtigung.

4.2

Eine Zwischenbesichtigung ist zwischen dem zweiten und dem dritten Jahresdatum durchzuführen, wenn das Zeugnis für einen Zeitraum von mehr als drei Jahren ausgestellt ist.

4.3

Die Funkausrüstung nach Regel 10 unterliegt einer jährlichen Besichtigung.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 5 5.

5. Fahrtbeschränkungen

Das Fischereifahrzeug muss eine für den beantragten Fahrtbereich ausreichende bauliche Beschaffenheit aufweisen und ordnungsgemäß ausgerüstet sein. Abhängig von der nachgewiesenen baulichen Beschaffenheit kann die Berufsgenossenschaft den Fahrtbereich beschränken.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 5](#)
[> 6.](#)

6. Freibord, Unterteilung und Stabilität

6.1
 Der Schiffstyp, der Werkstoff und die Festigkeit des Schiffskörpers müssen den Anforderungen des vorgesehenen Einsatzes und Fahrtgebietes genügen und den allgemein anerkannten Regeln der Schiffbautechnik entsprechen. Türen, Mannlöcher, Lüftungskanäle oder andere Öffnungen im Kollisionsschott unterhalb des Arbeitsdecks bedürfen der Genehmigung durch die Berufsgenossenschaft.

6.2
 Lade-, Fischraum-, Ausrüstungs- und Einsteigluker auf dem Wetterdeck müssen eine Süllhöhe von mindestens 0,80 m haben. Bei Luken bis zu einem freien Querschnitt von 1,00 m x 1,00 m ist eine Süllhöhe von 0,60 m ausreichend. Bei Ausrüstungsluker außerhalb des Verkehrsbereiches kann die Berufsgenossenschaft Abweichungen von dieser Süllhöhe genehmigen. Die Unterkanten der Lukensülle müssen abgerundet sein. Der Einbau von Glatteckluket bedarf der Genehmigung der Berufsgenossenschaft.

6.3
 Türen, die unmittelbar vom Wetterdeck in den Haupt- oder Hilfsmaschinenraum führen, sind unzulässig.

6.4
 Abweichend von Kapitel III Regel 2 in Verbindung mit Regel 1 und 7 des Kapstadt-Übereinkommens können für gedeckte Fischereifahrzeuge folgende Stabilitätskriterien angewendet werden:

Aufrichtender Hebelarm bei 30° Neigung	≥ 0,20 m
Anfangsstabilität, korrigiert für freie Oberflächen (GM')	≥ 0,35 m
Fläche unter der Hebelarmkurve bis 30° Neigung	≥ 0,055 m x Radiant
Fläche unter der Hebelarmkurve bis 40° Neigung	≥ 0,090 m x Radiant
Fläche unter der Hebelarmkurve zwischen 30 und 40° Neigung	≥ 0,030 m x Radiant
Stabilitätsumfang	≥ 60°

Die Hebelarmkurven sind mit einem um den Einfluss freier Oberflächen erhöhten Gewichtsschwerpunkt über den Kiel (KG') zu berechnen und darzustellen. Bei Fischereifahrzeugen mit vollständigem Aufbau kann die Anfangsstabilität GM' kleiner sein als 0,35 m. Sie darf jedoch 0,15 m nicht unterschreiten. Als wichtige Betriebszustände gelten:

1. Auslaufen zu den Fanggründen mit vollständiger Ausrüstung an Brennstoff, Vorräten, Eis, Fanggeräten usw.;
2. Verlassen der Fanggründe mit voller Fangladung und 50 v. H. an Vorräten, Brennstoff usw.;
3. Ankunft im Zielhafen mit voller Fangladung und 10 v. H. an Vorräten, Brennstoff usw. und
4. Ankunft im Zielhafen mit 20 v. H. der vollständigen Fangladung und 10 v. H. an Vorräten, Brennstoff usw. (Fehlreise);
5. ungünstigere Betriebszustände, falls diese auftreten.

Dabei sollen folgende Faktoren berücksichtigt werden:

1. Berücksichtigung des Gewichts der nassen Fischnetze, Taljen usw.;
2. Berücksichtigung des etwa zu erwartenden Eisansatzes;
3. homogene Verteilung des Fanges im Fischraum, sofern dies praktisch durchführbar ist;
4. Fang an Deck unter den oben genannten Betriebszuständen;
5. Wasserballast, falls Tanks hierfür vorgesehen sind;
6. Berücksichtigung des Einflusses freier Oberflächen von Flüssigkeiten und ggf. von Fisch.

6.5
Die Leerschiffsdaten als Grundlage der Stabilität des Fahrzeugs sind alle zehn Jahre durch einen Krängungsversuch zu überprüfen. Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag von dem Erfordernis der Durchführung eines erneuten Krängungsversuchs absehen, wenn

- a. der letzte Krängungsversuch nicht länger als zehn Jahre zurückliegt und
- b. der Antragssteller glaubhaft macht, dass seit dem letzten Krängungsversuch keine die Stabilität verändernden Maßnahmen am Fahrzeug vorgenommen wurden.

6.6
Für Fischereifahrzeuge, die mit doppeltem Fanggeschirr fischen, ist ein aufrichtender Hebelarm bei 30° Neigung von mindestens 0,25 m nachzuweisen, falls keine automatisch wirkenden Einrichtungen zum schnellen Lösen des verhakten Fanggeschirrs vorhanden sind.

6.7
Bei offenen oder teilgedeckten Fischereifahrzeugen beträgt der Mindest-Freibord 6 v. H. der Länge über alles oder 40 v. H. der Seitenhöhe, gemessen von der Oberkante der Sponung bis zur Oberkante des Dollbord an seiner niedrigsten Stelle über der Wasserlinie. Liegt die Oberkante einer Bunn oder die Unterkante einer anderen Öffnung im Schiffskörper, durch die Wasser in das Fahrzeug eindringen kann, tiefer über der Wasserlinie als die tiefste Stelle des Dollbords, ist die Seitenhöhe bis zur Oberkante des Sülls der Bunn oder bis zur Unterkante der tiefsten Öffnung zu messen.

6.8
Bei gedeckten Fischereifahrzeugen beträgt der Mindestfreibord grundsätzlich 5 v. H. der Schiffsbreite, jedoch mindestens 0,20 m; sofern für diese Schwimmlage eine ausreichende Schiffskörperfestigkeit sowie die Einhaltung der Stabilitätskriterien nach 6.4 nachgewiesen wurden. Machen die Stabilität oder die Festigkeit des Schiffskörpers oder andere Bedingungen einen größeren Freibord erforderlich, so ist dieser maßgeblich.

6.9
Der Mindestfreibord wird im Sicherheitszeugnis für Fischereifahrzeuge vermerkt. Er ist an beiden Fahrzeugseiten auf halber Schiffslänge durch eine Lademarke in Kontrastfarbe zum Rumpf zu markieren.

6.10
Die erforderlichen Mindestabmessungen für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge betragen:

Länge über alles 3,60 m

Breite 1,60 m

Seitenhöhe 0,60 m.

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 5 7.

7. Maschinen und elektrische Anlagen

7.1

Eine fest installierte Verständigungseinrichtung zwischen Maschinenraum und Ruderhaus wird nicht gefordert.

7.2

Eingebaute Hauptantriebsmotoren müssen Dieselmotoren sein. Benzinmotoren sind nur als Außenbordmotoren zulässig.

7.3.1

Das Bilgesystem von gedeckten Fischereifahrzeugen ist so auszuführen, dass jede Sektion des Schiffes mit einem leicht zu reinigenden Lenzfilter ausgestattet ist.

7.3.2

Das Bilgesystem von ungedeckten Fischereifahrzeugen ist mit einer Handlenzpumpe auszurüsten.

7.3.3

Alle gedeckten Fahrzeuge sind mit einer Handlenzpumpe, sowie Fahrzeuge mit fest eingebautem Motor mit einer maschinell angetriebenen Pumpe auszurüsten. Das Lenzsystem ist so auszuführen, dass kein Seewasser in die Hauptbilge gelangen kann.

7.3.4

Fahrzeuge mit einer Länge unter 6 m müssen mit einer Handlenzpumpe mit einer Kapazität von mindestens 70 l/min ausgerüstet sein. Fahrzeuge mit einer Länge von über 6 m mit einer Handlenzpumpe mit einer Kapazität von 70 l/min sowie einer maschinell angetriebenen Pumpe von 70 l/min.

7.4

Bei Fischereifahrzeugen mit 18 m Länge genügt ein am Hauptmotor angehängter Generator als Hauptstromquelle.

7.5

Die Vorrichtungen zum Betätigen von Absperreinrichtungen in Hauptseekühlwassereintrittsleitungen müssen oberhalb der Flurplatten angeordnet sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 5](#)

8. Brandschutz

8.1

Ein von der Berufsgenossenschaft genehmigter Brandschutz- und Sicherheitsplan muss in einem wasserdichten Behälter an Bord mitgeführt werden. Bei Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 12 m kann die Berufsgenossenschaft auf der Grundlage einer Risikobewertung auf diesen Plan verzichten.

8.2

Auf der Grundlage einer Risikobewertung kann die Berufsgenossenschaft auf einen zweiten Fluchtweg verzichten. Bei Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 12 m, deren Maschinenraum nur über eine Leiter zu erreichen ist, ist, sofern möglich, eine Mannschutzbrause am Fuß der Leiter vorzusehen.

8.3

Bei Fischereifahrzeugen von weniger als 12 m Länge mit zwei oder weniger Personen an Bord kann die Berufsgenossenschaft auf die Brandschutzausrüstungen verzichten. Bei gedeckten oder teilgedeckten Fischereifahrzeugen von weniger als 12 m Länge mit mehr als zwei Personen an Bord kann die Berufsgenossenschaft auf der Grundlage einer Risikobewertung die Anzahl der Brandschutzausrüstungen verringern.

8.4

Bei offenen und teilgedeckten Fischereifahrzeugen kann die Berufsgenossenschaft auf der Grundlage einer Risikobewertung nur einen zugelassenen Feuerlöscher von mindestens 6 kg Pulver oder 9 l Schaum zum Löschen eines Maschinenbrandes fordern.

8.5

Bei Fahrzeugen mit geschlossenem Maschinenraum ist eine Feuerlöschanlage erforderlich. Bei Maschinenräumen von weniger als 4 m³ genügt ein zugelassener 5-kg-CO₂-Feuerlöscher, der außerhalb des Maschinenraums dauerhaft angebracht ist und von dem eine feste Löschmittelleitung zum Maschinenraum führt.

8.6

Bei Fischereifahrzeugen von mehr als 18 m Länge ist mindestens eine von der Hauptmaschine unabhängige Feuerlöschpumpe vorzusehen, die es erlaubt, einen Wasserstrahl mit einem Mindestdruck von 0,25 N/mm² und einem Volumendurchfluss von

$$Q = (0,15 \sqrt{L(B+D)} + 2,25) m^3 / h$$

an jede Stelle des Fahrzeugs abzugeben.

8.7

Auf Feuermelde- und Feueranzeigesysteme bei Fischereifahrzeugen unter 18 m Länge kann die Berufsgenossenschaft auf der Grundlage einer Risikobewertung verzichten.

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 5 9.

9. Rettungsmittel

9.1 Ausrüstungen mit Rettungsflößen

9.1.1

Fischereifahrzeuge von bis zu 24 m Länge müssen mindestens ein Rettungsfloß mit einem Gesamtaufnahmevermögen für alle an Bord befindlichen Personen mitführen.

9.1.2

Für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von bis zu 12 m Länge können aufblasbare Rettungsflöße des Typs I, die nicht nach der Richtlinie 2014/90/EU (Schiffsausrüstungsrichtlinie) zertifiziert sind, mit einem Gesamtfassungsvermögen für alle an Bord befindlichen Personen als gleichwertiger Ersatz akzeptiert werden. Diese Flöße müssen mindestens ein Gesamtaufnahmevermögen für vier Personen haben und sind jährlich durch eine zugelassene Wartungsstation nach dem Handbuch des Herstellers zu warten.

9.1.3

Die Aufstellung der Rettungsflöße darf die Sicht von der Brücke über den gesamten Horizont nicht behindern.

9.1.4

Fischereifahrzeuge, die unter sehr eingeschränkten Seegangsverhältnissen eingesetzt werden, können von der Ausrüstungspflicht mit Rettungsflößen befreit werden.

9.2

Die Anzahl der Rettungsringe darf abhängig von der Anzahl der Personen an Bord auf der Grundlage einer Risikobewertung verringert werden.

9.3

Für jede an Bord befindliche Person muss zusätzlich zur vorgeschriebenen Rettungsweste eine Arbeitssicherheitsweste mitgeführt werden.

9.4

Für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge darf die Berufsgenossenschaft eine abweichende Sicherheitsausrüstung festlegen.

9.5

Auf die Mitführung eines Leinenwurfgerätes darf verzichtet werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 5](#)
10.

10. Funkausrüstung

10.1.1

Alle Fischereifahrzeuge müssen folgende funktechnische Rettungsmittel führen:

- a. UKW-Handsprechfunkgerät für die Verwendung im mobilen Seefunkdienst,
- b. Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) mit integriertem GPS-Empfänger.

Für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge kann die Berufsgenossenschaft eine von Satz 1 abweichende Ausrüstung genehmigen.

10.1.2

Fischereifahrzeuge ab einer Länge von 15 m müssen zusätzlich einen Radartransponder als funktechnisches Rettungsmittel mitführen.

10.2.1

Fischereifahrzeuge müssen ab einer Länge von 15 m mit einer GMDSS-UKW-Seefunkanlage nach der Richtlinie 2014/90/EU (Schiffsausrüstungsrichtlinie) ausgerüstet sein.

10.2.2

Fahrzeuge mit einer Länge zwischen 8 und 15 m müssen mindestens mit einer nach den Bestimmungen der Richtlinie 99/5/EG (RTTE-Richtlinie) in Verkehr gebrachten GMDSS-UKW-Seefunkanlage mit DSC-D ausgerüstet sein, die so ausgelegt ist, dass unter den in einem Notfall herrschenden Bedingungen alle betrieblichen Anforderungen des GMDSS erfüllt sind.

10.2.3

Bei Überschreitung des Bedeckungsbereiches von UKW-Küstenfunkstellen muss auf Fischereifahrzeugen eine GMDSS-Grenzwellenseefunkanlage mit DSC oder eine GMDSS-Satellitenfunkanlage mitgeführt werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 5](#)
> [11.](#)

11.

Das Muster eines Sicherheitszeugnisses für Fischereifahrzeuge wird nach dieser Verordnung im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Stand: 07. März 2020

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)

Teil 6 - Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen

Kapitel 2 Frachtschiffe

Kapitel 3 Kleinfahrzeuge

Kapitel 4 Sonderfahrzeuge

Kapitel 5 Offshore-Servicefahrzeuge

Kapitel 6 Zeugnismuster

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 1](#)

Kapitel 1 - Allgemeine Bestimmungen

1. Anwendungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Sicherheitsanforderungen
4. Besichtigung und Zeugniserteilung
5. Nachweise
6. Bestehende Rechte
7. Nebenbestimmungen

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 1](#) › 1.

1. Anwendungsbereich

1.1

Dieser Teil gilt für:

1. Frachtschiffe in der Inlandfahrt, unabhängig von der Bruttoreaumzahl;
2. Frachtschiffe in der Auslandsfahrt, 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 Seite 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 Erholungszwecke 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 bis zu einer Länge unter 3,60 m;
9. die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i bis iv der Richtlinie 2013/53/EU genannten Wasserfahrzeuge;
10. Sportausbildungsfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 8 m.

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

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 1](#) › 2.

2. Begriffsbestimmungen

2.1 Im Sinne dieses Teils ist

1. **Frachtschiff:**

ein Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;

2. **Fahrgastschiff:**

Ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist;

3. **Fahrgast:**

jede Person mit Ausnahme

- a. des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord des Schiffes für dessen Belange angestellt, beschäftigt oder sonst tätig sind, und
- b. von Kindern unter einem Jahr;

4. **Kleinfahrzeug:**

ein Frachtschiff mit einer Länge unter 24 m;

5. **Sonderfahrzeug:**

ein Frachtschiff, einschließlich eines Kleinfahrzeuges, für einen besonderen Einsatzzweck, unterteilt in

a. **Schlepper:**

ein Frachtschiff, das zum Ziehen und Schieben von Wasserfahrzeugen, schwimmenden Arbeitsgeräten und anderen schwimmenden Objekten gebaut und bestimmt ist;

b. **Behördenfahrzeug:**

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

c. **Wasserfahrzeug ohne eigenen Antrieb:**

ein Frachtschiff, das gebaut ist, um von anderen Fahrzeugen gezogen oder geschoben zu werden, insbesondere Schuten oder Pontons;

d. **Schwimmendes Arbeitsgerät:**

ein Frachtschiff, das so gebaut ist, dass es nur ein bestimmtes Arbeitsgerät aufnehmen kann und keine anderweitige Lademöglichkeit aufweist, insbesondere Bagger, Schwimmkrane, Rammen, Hebefahrzeuge, Bohr- und Hubinseln und Produktionsplattformen;

e. **Errichterschiff:**

ein Frachtschiff, das zum Transport und zur Errichtung von Bauwerken auf See gebaut und bestimmt ist;

6. **Spezialschiff:**

ein Frachtschiff mit mechanischem Antrieb, das aufgrund seiner Funktion mehr als zwölf Personen Spezialpersonal im Sinne des SPS-Codes befördert;

7. **Offshore-Versorger:**

ein Frachtschiff, das hauptsächlich für die Beförderung von Vorräten, Material und Ausrüstung zu meerestechnischen Einrichtungen (Offshore-Anlagen) eingesetzt wird und das so entworfen ist, dass sich der Aufbau mit den Unterkünften und der Brücke im vorderen Bereich des Schiffes und ein dem Wetter ausgesetztes Ladedeck für die Handhabung oder Behandlung von Ladung auf See im hinteren Teil befinden;

8. **Offshore-Servicefahrzeug:**

ein Frachtschiff oder ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das dazu eingesetzt wird, Offshore-Servicepersonal zu befördern, das nicht an Bord arbeitet, wobei die Zahl der Personen an Bord einschließlich der Besatzung nicht mehr als 60 und die Zahl der Fahrgäste, die nicht Offshore-Servicepersonal sind, nicht mehr als zwölf betragen darf;

9. **Offshore-Servicepersonal:**

Personen, die zum Zweck von Offshore-Serviceleistungen, die an Bord anderer Schiffe oder Offshore-Einrichtungen ausgeübt werden, an Bord befördert oder untergebracht werden;

10. **Sicherheitsschulung:**

eine Schulung in Bezug auf Sicherheitsverfahren, die Bedienung der persönlichen Schutzausrüstung und der Schutzausrüstung eines Schiffes auf der Grundlage der vom Schiffssicherheitsausschuss der IMO- mit der Entschließung MSC.418(97) angenommenen vorläufigen Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt, angenommen 16. Februar 2017 (VkBl. 2017, Seite 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-Bohrplatten (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 01. 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) Nummer 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 dem staatlichen Benennungsverfahren berechnete 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 werden kann;

26. **Teilgedecktes Schiff:**

Ein Fahrzeug mit einem nicht durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie liegt; auf dem Wetterdeck können Aufbauten oder Deckshäuser angeordnet sein;

27. **Offenes Schiff:**

Ein Schiff, das kein gedecktes oder teilgedecktes Fahrzeug ist;

28. **Beiboot:**

Ein Wasserfahrzeug, das vom Mutterschiff mitgeführt wird und nur im Einsatzfall zum Verrichten von Arbeiten in unmittelbarer Nähe des Mutterschiffs mit eigenem Antrieb fortbewegt wird.

29. **Sportausbildungsfahrzeug:**

Ein Kleinfahrzeug, das für die Ausbildung zum Führen von Sportbooten auf Grundlage eines schriftlichen Lehrprogramms eingesetzt wird, insbesondere zum Erwerb des Sportbootführerscheins nach der Sportbootführerscheinverordnung oder eines Befähigungsnachweises nach der Sportseeschifferscheinverordnung.

30. **Rumpflänge:**

Rumpflänge LH nach DIN EN ISO 8666:2021-04.

2.2 Soweit dieser Teil auf bestimmte Vorschriften verweist, bedeutet

1. **SOLAS-Übereinkommen:**

Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Protokollen von 1978 und 1988 (BGBl. 1979 II Seite 141; 1980 II Seite 525; 1983 II Seite 784; 1994 II Seite 2458, Anlageband zum BGBl. II Nummer 44 vom 27. September 1994 Seite 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 Seite 249; 1977 II Seite 164; 1994 II Seite 2457, Anlageband) in der jeweils geltenden Fassung;

3. **Londoner Schiffsvermessungsübereinkommen:**

Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen vom 23. Juni 1969 (BGBl. 1975 II Seite 67) in der jeweils geltenden Fassung;

4. **SPS-Code:**

Code über die Sicherheit von Spezialschiffen

- a. für Schiffe, die vor dem 01. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind:
Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (EntschlieÙung A.534(13)), angenommen am 17. November 1983 (VkB. 1993 Seite 671), in der jeweils geltenden Fassung;
- b. für Schiffe, die am oder nach dem 01. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind:
Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (EntschlieÙung MSC.266(84)), angenommen am 13. Mai 2008 (VkB. 2009 Seite 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 01. Januar 2012 erfolgt ist und die sich am 01. 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 Nummer 121a) angenommen am 19. Oktober 1989, in der jeweils geltenden Fassung;
- b. für Plattformen, deren Kiellegung am oder nach dem 01. 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 A.1023(26)), angenommen am 02. Dezember 2009 (VkB. 2011 Seite 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 01. Januar 2002 gebaut worden sind:
Internationaler Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Code 1994, EntschlieÙung MSC.36(63)), angenommen am 20. Mai 1994 (BAnz. Nummer 21a vom 31. Januar 1996), in der jeweils geltenden Fassung;
- b. für Schiffe, die am oder nach dem 01. Januar 2002 gebaut worden sind:
Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, EntschlieÙung MSC.97(73)), angenommen am 05. Dezember 2000 (VkB. 2002 Seite 449), in der jeweils geltenden Fassung;

7. **LSA-Code:**

Internationaler Rettungsmittel-Code (EntschlieÙung MSC.48(66)), angenommen am 04. Juni 1996 (BAnz. Nummer 118a vom 01. Juli 1998), in der jeweils geltenden Fassung;

8. **Code über Intaktstabilität:**

Die EntschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intaktstabilität von 2008 (VkB. 2009 Seite 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 01. Dezember 2006 (VkB. 2010 Seite 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 28.05.2009, Seite 47), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (**ABl.** L 198 vom 25.07.2019, Seite 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

11. **Verordnung (EG) Nummer 391/2009:**

Verordnung (EG) Nummer 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 28.05.2009, Seite 11; L 74 vom 22.03.2010, Seite 1), die durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (**ABl.** L 198 vom 25.07.2019, Seite 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

12. **Richtlinie 2014/90/EU:**

Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur

Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (Schiffsausrüstungsrichtlinie) (ABl. L 257 vom 28.08.2014, Seite 146; L 146 vom 11.06.2018, Seite 8), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2021/1206 (ABl. L 261 vom 22.07.2021, Seite 45) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

13. **Richtlinie 2013/53/EU:**

Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, Seite 90; L 297 vom 13.11.2015, Seite 9);

14. **RO-Code:**

Code für anerkannte Organisationen im Sinne des SOLAS-Übereinkommens Kapitel XI-1, Regel 1 (MSC.349(92) und **MEPC.237;(65)**), angenommen am 17. Mai 2013 (VkB. 2014 Seite 942), in der jeweils geltenden Fassung;

15. **Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder:**

Zehnte Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz vom 29. November 2016 (BGBl. I Seite 2668), die durch Artikel 24 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I Seite 3146) geändert worden ist;

16. **See-Sportbootverordnung:**

See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I Seite 3457), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 03. März 2020 (BGBl. I Seite 412) geändert worden ist;

17. **DIN-, DIN EN- und DIN EN ISO-Normen:**

Allgemein geltende nationale oder internationale technische Vorschriften.

2.3 Im Übrigen werden die im SOLAS-Übereinkommen festgelegten Begriffsbestimmungen angewendet.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 1](#) › 3.

3. Sicherheitsanforderungen

3.1

Frachtschiffe müssen den Anforderungen des Kapitels 2 dieses Teils entsprechen.

3.2

Für Kleinfahrzeuge gelten die Anforderungen des Kapitels 2, soweit nicht in Kapitel 3 etwas anderes bestimmt ist.

3.3

Für Sonderfahrzeuge sind ergänzend die Vorschriften des Kapitels 4 anzuwenden.

3.4

Für Errichterschiffe kann die Berufsgenossenschaft ergänzend die Vorschriften des SPS-Codes und des MODU-Codes 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-Codes 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 Kapitels 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 Kapitels 2.

3.8

Für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten die Anforderungen des HSC-Codes, 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 Mutterschiffs 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.

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 1](#) › 4.

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-Codes. 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 Besichtigung 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 überprüfen. 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-Codes und eine Genehmigung zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach Regel 1.9 des HSC-Codes.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 1](#) › 5.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 1](#) › 6.

6. Bestehende Rechte

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

6.2
Wird ein Zeugnis im Sinne der Regel 6.1 erneuert, müssen die Anforderungen der Regel 3 nicht erfüllt werden, soweit das Schiff den für das abgelaufene Zeugnis geltenden Vorschriften und technischen Regeln weiterhin entspricht. Dies gilt nicht, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als ein Jahr vergangen ist oder soweit in diesem Teil etwas anderes bestimmt ist.

6.3
Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sowie Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, die neu beschafft werden, müssen den Anforderungen der Regel 3 entsprechen. Bei größeren Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen ist Regel 3 für das ganze Schiff anzuwenden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 1](#) › 7.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 2](#)

Kapitel 2 - Frachtschiffe

1. Grundsätze
2. Maschinen und elektrische Anlagen
3. Brandschutz
4. Ausrüstung mit Rettungsmitteln
5. Unterteilung und Stabilität
6. Beförderung von Ladung

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 2](#) › 1.

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 folgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

1.2
Können die Anforderungen einer nach der 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 Schiffgröße 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 ERW-Abkommens ist, rechtmäßig hergestellt oder in Verkehr gebracht wurde, wird als gleichwertig anerkannt.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 2](#) › 2.

2. Maschinen und elektrische Anlagen

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

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 2](#) › 3.

3. Brandschutz

3.1

Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300, mit Ausnahme von Tankschiffen, darf die nach Kapitel II-2 Regel 10 **SOLAS** 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/m^2 je Minute an jede Stelle des Schiffes gegeben werden kann.

3.2

Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300 müssen so viele Feuerlöschanschlusstutzen vorhanden und so verteilt sein, dass mit einem von einer einzigen Schlauchlänge gespeisten Wasserstrahl jede Stelle des Schiffes erreicht werden kann. In Maschinenräumen ist kein Anschlusstutzen und kein internationaler Landanschluss nach Kapitel II-2 Regel 10.2.1.7 des SOLAS-Übereinkommens erforderlich.

3.3

Jedes Frachtschiff mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 muss mindestens je drei Feuerlöschschläuche, Mehrzweck-Strahlrohre und Kupplungsschlüssel mitführen. Die einzelne Schlauchlänge darf 15 m , in Maschinenräumen 10 m nicht überschreiten. Als Schlauch- und Strahlrohrkupplungen sind nur genormte 52-mm -Storz-Anschlüsse zu verwenden.

4.3

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 Brandklasse 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.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 2](#) › 4.

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 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-Code 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 Schiffseite ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Code unter einer Aussetzvorrichtung.

4.4

Bei Schiffen im Sinne der Regeln 4.1 bis 4.3 müssen für jede Person an Bord eine Rettungsweste mit Leuchte, bei Schiffen mit einer Länge von 50 m oder mehr müssen außerdem sechs Rettungsringe, bei Schiffen mit weniger als 50 m Länge mindestens vier Rettungsringe vorhanden sein; zwei Rettungsringe sind mit selbstzündenden Lichtern, zwei weitere mit je einer schwimmfähigen Rettungsleine von 30 m Länge zu versehen.

4.5

Wenn sich das Deck, von dem aus die im Wasser befindlichen Rettungsflöße bei leichtestem Betriebszustand auf See bestiegen werden können, mehr als 4,50 m über der Wasseroberfläche befindet, sind anstelle der in den Regeln 4.1 bis 4.3 vorgeschriebenen Rettungsflöße bemannt aussetzbare Rettungsflöße mit Aussetzvorrichtungen vorzusehen, die aber so aufzustellen sind, dass sie frei aufschwimmen und abgeworfen werden können.

4.6

Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, jedoch weniger als 500 in der Waffahrt, müssen mit mindestens einem automatisch aufblasbaren Rettungsfloß mit einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen und einem Bereitschaftsboot unter Aussetzvorrichtung oder einem von der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft zugelassenen motorisierten Boot ausgerüstet sein. Es kann auf die Ausrüstung mit einem solchen Boot verzichtet werden, wenn eine alternative Vorrichtung zur Fremddrettung an Bord vorhanden ist und die Rundumsicht von der Position des Schiffsführers eine direkte Ansteuerung von Personen im Wasser zulässt. Im übrigen gilt Regel 4.4.

4.7

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

4.8

Ein Leinenwurfgerät braucht nicht mitgeführt zu werden.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 2](#) › 5.

5. Unterteilung und Stabilität

5.1
Vorhandene genehmigte Stabilitätsunterlagen bleiben weiter gültig, soweit sich an den Voraussetzungen für deren Genehmigung nichts geändert hat.

5.2
Wird eine Änderung des Leerschiffsgewichtes, des Längenschwerpunktes oder des Höhenschwerpunktes von der Berufsgenossenschaft festgestellt und liegt die Veränderung außerhalb der durch den Code für Intakstabilität vorgegebenen Grenzen, so muss ein neuer Krängungsversuch durchgeführt werden. Das Stabilitätsbuch ist entsprechend des neuen Schwerpunktes zu korrigieren.

5.3
Werden Umbauten vorgenommen, die die Hydrostatik des Schiffes beeinflussen, sind neue Stabilitätsunterlagen auf der Grundlage neuer Leerschiffsdaten und der neuen Hydrostatik zu erstellen. Es sind die zum Zeitpunkt des Umbaus gültigen Intakt- und Leckstabilitätskriterien einzuhalten.

5.4
Werden für ein Schiff neue Stabilitätsunterlagen nach dem Code über Intakstabilität erstellt, darf der Krängungsversuch zur Ermittlung der Leerschiffsdaten nicht länger als fünf Jahre zurückliegen.

5.5
Für die Nutzung von Hebezeugen auf See sind die Anforderungen für "Schiffe im Hebebetrieb" aus Teil B Regel 2.9 des Code über Intakstabilität einzuhalten. Können diese Anforderungen nicht eingehalten werden, so kann die Berufsgenossenschaft die Anwendung entsprechender Regeln der anerkannten Organisation, deren Überwachung das Schiff unterliegt, genehmigen.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 2](#) › [6.](#)

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); VkBl. 1993 Seite 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 Nummer 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#)

Kapitel 3 - Kleinfahrzeuge

1. Anwendungsbereich
2. Grundsätzliche Sicherheitsanforderungen
3. Bauart und Bauweise
4. Unterteilung, Stabilität
5. Freibord
6. Brandschutz
7. Maschinenbauliche Einrichtungen
8. Rettungsmittel
9. Sonstige Ausrüstung
10. Fahrtbereich und Fahrtbeschränkungen
11. Abweichende Regelung und Ausnahmen
12. Übergangsregelungen

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › 1.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › 2.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › 3.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › 4.

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 (GMo), korrigiert um den Effekt der freien Oberfläche von Flüssigkeit enthaltenen Tanks, darf nicht weniger als 0,35 m betragen.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › 5.

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. Maschinenraumbelüfter müssen mit geeigneten Vorrichtungen ausgestattet sein, die ein ungehindertes Eindringen von Wasser verhindern. Ungedeckte Bereiche müssen selbstlenzend sein oder über eine vergleichbare Lenzmöglichkeit verfügen. Teil 7 ist auf diese Fahrzeuge nicht anzuwenden.

5.2

Regel 5.1 gilt bei Vorliegen der Regeln 2.1 und 2.2 als erfüllt, soweit nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist.

5.3

Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe b müssen Seeventile und Außenhautdurchbrüche mindestens die Anforderungen nach **DIN EN ISO 9093:2021-05** erfüllen, die je nach Fahrgebiet und Einsatzart mit Bedingungen oder Auflagen verbunden werden können. Kugelhähne, die im Rahmen einer Besichtigung nach Kapitel 1 Regel 4.2 nicht überprüft werden können, dürfen hierbei nicht älter als fünf Jahre sein. Grundsätzlich sind Seeventile und Außenhautdurchbrüche aus nichtmetallischen Werkstoffen so weit wie baulich möglich zu vermeiden. Nicht am Rumpf verschließbare Außenhautdurchbrüche sind unzulässig.

5.4

Bullaugen und Fenster auf Kleinfahrzeugen müssen mit einer Mindestsüllhöhe von 610 **mm** über der Entwurfswasserlinie angeordnet werden. Alle Fenster und Bullaugen müssen den höchsten zu erwartenden Wellen- und Windbedingungen im geplanten Einsatzgebiet des Fahrzeugs widerstehen können.

5.5

Für Luken, die nicht aus Metall gefertigt sind und die vom Wetterdeck zu Räumen unterhalb führen, müssen tragbare Blenden vorgesehen werden, die im Fall des Bruchs schnell installiert werden können und das Eindringen von nicht unerheblichen Wassermengen verhindern.

5.6

Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe a muss die Relling mindestens 100 **cm** hoch sein, bei Segelfahrzeugen mindestens 60 cm. Durchzüge sollten 30 cm voneinander entfernt sein. Losnehmbare Durchzüge sollten aus nichtrostendem Drahtseil sein.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › [6.](#)

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	CO₂ 5 kg	Löschdecke	Feuerlöschanlage (CO₂/Aerosol)
Aufbauten L > 12 m	3 (1 je 30 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 6](#)
[> Kapitel 3](#) > [7.](#)

7. Maschinenbauliche Einrichtungen

7.1

Hinsichtlich der einzelnen Komponenten der maschinenbaulichen Einrichtungen ist die Regel 2.1 zu beachten. Dies gilt insbesondere für

- a. Hauptantriebs- und Hilfsmotoren einschließlich ihrer Starteinrichtungen, Verschlussvorrichtungen sowie für Öffnung, Anordnung und Querschnitt der Zuluftleitung und Fortluftöffnung,
- b. Lenzsysteme und kombinierte Lenz-/Seewassersysteme einschließlich Alarmeinrichtungen in geschlossenen Maschinenräumen,
- c. Brennstoffsysteme und Brennstofftanks, Brennstoffleitungen aus Stahlrohren und in begrenztem Umfang eingesetzte Schläuche,
- d. Steuerung und Antriebsanlagen,
- e. Propellerwellen und Getriebe,

7.2

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

7.3

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

7.4

Die in Kleinfahrzeugen verbauten Akkumulatoren müssen wartungsfrei sein.

7.5

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

	3,60 m ≤ L < 8 m	8 m ≤ L < 12 m	12 m ≤ L < 24 m
Kraftgetriebene Lenzpumpe	---	1	1
Handlenzpumpe	1	1	1
Kapazität	5 m³/h	8 m ³ /h	12 m ³ /h

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

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

7.6

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

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 6](#)
[> Kapitel 3](#) > [8.](#)

8. Rettungsmittel

8.1

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

Ausrüstung / Länge	3,60 m ≤ L < 8 m	8 m ≤ L < 12 m	12 m ≤ L < 24 m
Rettungsfloß mit Kapazität für alle an Bord befindlichen Personen	---	X	X
Eintauchanzug für jedes Besatzungsmitglied	---	X	X
Rettungsweste für jede an Bord befindliche Person	X	X	X
Arbeitssicherheitsweste für jedes Besatzungsmitglied	X	X	X
Wärmeschutzhilfsmittel bei Fahrten von November bis März	2	4	8
Rettungsring	1	2	4
a. davon Rettungsring mit selbstzündendem 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 12402-1:2021-04 mit einem Mindestauftrieb von 150 N 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.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › [9.](#)

9. Sonstige Ausrüstung

9.1 Funk

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

9.2

Die Anbringung der Positionslaternen und die erforderliche Schallsignalanlage müssen den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln) entsprechen.

9.3

Das Fahrzeug muss mit [AIS-SART](#) oder Radar-SART und [GPS](#)-Empfänger ausgerüstet sein sowie mit automatischem Schiffsidentifizierungssystem (AIS) der Klasse A oder B, im Fall der gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung der Klasse A.

9.4

Die Navigationsausrüstung muss den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 der Anlage 1 entsprechen:

- a. bei Fahrzeugen ab einer Länge von 15 m muss die Ausrüstung den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 Nummer 1.1 und Nummer 3 der Anlage 1 entsprechen.
- b. Bei Fahrzeugen mit einer Länge kleiner 15 m muss die Ausrüstung den Anforderungen des Abschnitt C.I.4 Nummer 1.2 und Nummer 2 der Anlage 1 entsprechen.
- c. Bei Fahrzeugen mit einer Länge unter 6 m kann die Berufsgenossenschaft in Abhängigkeit ihrer Größe und baulichen Möglichkeiten von Teilen der Ausrüstungspflicht Abweichungen zulassen.

9.5

Segelfahrzeuge mit 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.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 6](#)
[> Kapitel 3](#) > [10.](#)

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 3.1 Buchstabe b gilt ein maximaler Fahrtbereich entsprechend nachfolgender Tabelle:

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

10.4

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

10.5

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

- a. wenn Eisbildung oder bestehendes Eis im Fahrtgebiet vorhergesagt 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › 11.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 3](#) › [12.](#)

12. Übergangsregelungen

12.1

Für Kleinfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 8 **m**, die vor dem 30. November 2024 erstmalig in Betrieb genommen worden sind, gilt die Zeugnispflicht und die Pflicht zur Vorführung nach § 9 Absatz 4 ab dem 01. Juni 2025, wenn das Fahrzeug zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung verwendet wird, für alle anderen Fahrzeuge ab dem 01. Juni 2026. Die Regeln 10,5, 10.6, 10.7 und 10.8 bleiben unberührt.

12.2

Die Gültigkeit von Zeugnissen, die vor dem 30. November 2024 nach § 14 der See-Sportbootverordnung ausgestellt worden sind, bleibt unberührt. Die Erneuerung eines Zeugnisses nach Satz 1 ist zulässig, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2033. Bis dahin bestimmen sich die Sicherheitsanforderungen nach der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52 der Schiffssicherheitsverordnung 1997 (Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge) vom 25. August 1997 ([VkB1](#), Seite 572).

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 4](#)

Kapitel 4 - Sonderfahrzeuge

1. Bauart und Bauweise
2. Schlepper
3. Behördenfahrzeuge
4. Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb
5. Schwimmende Arbeitsgeräte

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 4](#) › 1.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 4](#) › 2.

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 einen 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 Einstiegspforte ist auf jeder Seite in der Verschanzung vorzusehen, damit bei "Mensch-über-Bord" Hilfe geleistet werden kann.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 4](#) › 3.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 4](#) › 4.

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-Funktion 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 Absatzes 19.2.1.7 ausgenommen. Kapitel II-1, II-2, III, IV, VI 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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 5](#)

Kapitel 5 - Offshore-Servicefahrzeuge

1. Offshore-Servicefahrzeuge müssen so gebaut und instandgehalten werden, dass sie hinreichend 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 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:

- a. 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.
- b. Bei Fahrtantritt müssen für alle Besatzungsmitglieder, Offshore-Servicepersonal und Spezialpersonal an Bord Eintauchanzüge vorhanden sein.
- c. Offene, beidseitig verwendbare Rettungsflöße nach Anlage 11 des HSC-Code 2000 dürfen nicht eingesetzt werden.

3.7

Die vorgeschriebene Ausrüstung in den Bereichen Brandschutz, Rettungsmittel, Verhütung der Meeresverschmutzung, Funk und Navigation muss nach der Richtlinie 2014/90/EU zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Die vorgeschriebene Ausrüstung sowie freiwillige und zusätzliche Ausrüstung nach SOLAS Kapitel V Regel 18.7, die nicht der Richtlinie 2014/90/EU unterliegt, muss durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder eine andere benannte Stelle zugelassen sein.

3.8

Offshore-Servicefahrzeuge mit einer Länge von weniger als 30 m, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, sind befreit von der Ausrüstungspflicht mit einer Schallsignalempfangsanlage gemäß HSC-Code 2000.

3.9

Wird ein Zeugnis für ein vorhandenes Offshore-Servicefahrzeug erneuert, das nach seiner Bauart ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug ist, müssen die Anforderungen der Regel 3 nicht erfüllt werden, soweit das Schiff den für das abgelaufene Zeugnis geltenden Vorschriften und technischen Regeln weiterhin entspricht. Dies gilt nicht, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als ein Jahr vergangen ist.

4. Der Bereich, der beim Übersteigen von Offshore-Servicepersonal zum und vom Offshore-Bauwerk gegen dessen Bauteile gedrückt wird, muss so beschaffen und geschützt sein, dass die auftretenden Belastungen ertragen und Kontaktschäden vermieden werden. Es sind die Anforderungen der anerkannten Organisation einzuhalten, deren Überwachung das Schiff nach Regel 1 unterliegt.
5. Offshore-Servicepersonal muss eine Sicherheitsschulung entsprechend der einschlägigen Industriestandards absolviert haben und nach seearbeitsrechtlichen Vorschriften seediensstauglich sein.

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 6](#)
› [Kapitel 6](#)

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 7](#)

Teil 7 - Anforderungen an den Freibord

1. Anwendungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Anforderungen an den Freibord
4. Besondere Regeln für Fahrgastschiffe und Offshore-Servicefahrzeuge
5. Mindestfreibord und Freibordmarke
6. Befreiungen und gleichwertiger Ersatz
7. Bestehende Rechte
8. Besichtigung und Zeugniserteilung
9. Zeugnismuster

Anhang Freibordanforderungen und Ausführungen von Verschlüssen bezogen auf die Schiffslänge "L"

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 7](#)
› 1.

1. Anwendungsbereich

1.1

Dieser Teil gilt für:

1. Frachtschiffe und Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt unabhängig von der Länge;
2. Frachtschiffe und Fahrgastschiffe in der Auslandfahrt, soweit das Freibord-Übereinkommen keine Anwendung findet.

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](#) Seite 1398) in der jeweils geltenden Fassung im Verkehr auf den Wasserstraßen;
3. Sportboote im Sinne der See-Sportbootverordnung;
4. Kleinfahrzeuge
5. Traditionsschiffe, die Teil 3 unterliegen;
6. Fischereifahrzeuge.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 7](#)
› 2.

2. Begriffsbestimmungen

2.1

Im Sinne dieses Teils ist

1. **Fahrgastschiff:**

ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen zugelassen ist;

2. **Frachtschiff:**

ein Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;

3. **Hochgeschwindigkeitsfahrzeug:**

ein Fahrzeug, das eine Höchstgeschwindigkeit in m/s-- pro Sekunde erreicht, die gleich oder größer ist als

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

hierbei ist:

∇ = Volumen der Verdrängung entsprechend der Konstruktionswasserlinie (m^3)

mit Ausnahme von Fahrzeugen, deren Rumpf im Nicht-Verdrängungszustand durch aerodynamische Kräfte, die durch den Bodeneffekt erzeugt werden, vollständig über die Wasseroberfläche gehalten werden;

4. **Schwimmbagger:**

ein bemanntes Schiff mit Eigenantrieb, das zum Laden von Baggergut auf See geeignet und mit Bodenklappen ausgestattet oder aufklappbar ist;

5. **Kleinfahrzeug:**

ein Frachtschiff mit einer Länge unter 24 m;

6. **Arbeitsboot:**

ein offenes oder teilgedecktes Fahrzeug zum Transport-, Rettungs-, Berge- und Arbeitseinsatz und ähnlichen Einsatzzwecken in begrenztem Umfang und auf kurzen Strecken in Küstennähe oder als Beiboot in Sichtweite des Mutterschiffs;

7. **Neues Schiff:**

ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem 01. 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;

8. **Vorhandenes Schiff:**

ein Schiff, das kein neues Schiff ist;

9. **Inlandfahrt:**

eine Fahrt in Seegebieten von einem deutschen Hafen zu demselben oder einem anderen deutschen Hafen;

10. Auslandsfahrt:

die Fahrt in Seegebieten von einem deutschen Hafen zu einem Hafen außerhalb Deutschlands oder umgekehrt;

11. Küstennähe:

eine Entfernung von nicht mehr als 5 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von der Küstenlinie;

12. Freibord-Übereinkommen:

Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 mit Anlage und Protokoll von 1988 (LL 66, BGBI. 1969 II Seite 249; 1977 II Seite 164; 1994 II Seite 2457, Anlageband) in der jeweils geltenden Fassung;

13. Schwimmbaggerrichtlinie:

Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Erteilung verminderter Freiborde für Schwimmbagger DR-68 (VkBl. 2013 Seite 1198) in der jeweils geltenden Fassung;

14. Richtlinie 2009/45/EG:

Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25. Juni 2009, Seite 1) in der jeweils geltenden Fassung;

15. HSC-Code:

Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen

a. für Schiffe, die vor dem 01. Januar 2002 gebaut worden sind:

Internationaler Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Code 1994, Entschl. MSC.36(63)), angenommen am 20. Mai 1994 (BAnz. Nummer 21a vom 31. Januar 1996);

b. für Schiffe, die am oder nach dem 01. Januar 2002 gebaut worden sind:

Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, Entschl. MSC.97(73)), angenommen am 05. Dezember 2000 (VkBl. 2002 Seite 449);

16. See-Sportbootverordnung:

Verordnung über die Inbetriebnahme von Sportbooten und Wassermotorrädern sowie deren Vermietung und gewerbsmäßige Nutzung im Küstenbereich (See-Sportbootverordnung) vom 29. August 2002 (BGBl. I Seite 3457) in der jeweils geltenden Fassung;

17. Berufsgenossenschaft:

Die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;

18. Anerkannte Organisation:

Eine nach der 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. Mai 2009, Seite 47), in der jeweils geltenden und anzuwendenden Fassung, anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist.

2.2

Im übrigen werden die im Freibord-Übereinkommen festgelegten Begriffsbestimmungen angewendet.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 7](#)
› 3.

3. Anforderungen an den Freibord

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.

3.2

Artikel 10 und die Anlagen I und II des Freibord-Übereinkommens gelten für Frachtschiffe und Fahrgastschiffe nach Regel 1.1 dieses Teils entsprechend, soweit nicht in den nachfolgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

3.3

Für Schiffe mit einer Freibordlänge von weniger als 24 m gelten für Süllhöhen von Verschlüssen, die zu Räumen unterhalb des Wetterdecks (Freiborddecks) führen und für die Ausführung von Geländern, Fenstern, sülllosen Montageöffnungen und Glattdeckkluken die Anforderungen des Anhangs zu diesem Teil.

3.4

Für Frachtschiffe in der Inlandfahrt kann die Mindestbughöhe um höchstens 50 % reduziert werden.

3.5

Für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten abweichend von Regel 3.1 bis 3.3 die Anforderungen des HSC-Codes.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 7](#)
› 4.

4. Besondere Regeln für Fahrgastschiffe und Offshore-Servicefahrzeuge

4.1

Für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt gehen die Regelungen der Richtlinie 2009/45/EG und des Teils 1 entgegenstehenden Bestimmungen dieses Teils vor.

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.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 7](#)
› 5.

5. Mindestfreibord und Freibordmarke

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.

5.3

Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag für Schwimmbagger und andere Frachtschiffe, die Baggergut befördern, einen Baggerfreibord unter den Voraussetzungen der Schwimmbaggerrichtlinien erteilen.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 7](#)
› 6.

6. Befreiungen und gleichwertiger Ersatz

6.1
Die Berufsgenossenschaft kann ein Schiff, das neuartige Merkmale aufweist, von Bestimmungen dieses Teils befreien, deren Anwendung die Erprobung und Entwicklung dieser Neuerungen und ihren Einbau auf Schiffen ernstlich behindern könnte. Diese Schiffe müssen jedoch den Sicherheitsvorschriften entsprechen, die nach Ansicht der Berufsgenossenschaft im Hinblick auf den vorgesehenen Dienst des Schiffes angemessen sind und die Gesamtsicherheit des Schiffes gewährleisten.

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 von nächstgelegenen Land entfernen oder nur unter eingeschränkten Wetter- und Seegangsverhältnissen betrieben werden, von der Befolgung dieser Vorschriften befreien.

6.3
Die Berufsgenossenschaft kann gestatten, dass auf einem Schiff andere Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte eingebaut werden oder dass eine andere Vorkehrung getroffen wird, als in diesem Teil vorgeschrieben, wenn sie durch Erprobungen oder auf andere Weise davon überzeugt ist, dass die betreffenden Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder die betreffende Vorkehrung mindestens ebenso wirksam sind, wie die in diesem Teil vorgeschriebenen.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a › Teil 7 7.

7. Bestehende Rechte

7.1

Für vorhandene Schiffe kann die Berufsgenossenschaft abweichend von Regel 3 Bestandsschutz gewähren, soweit diese Schiffe den bisher für sie geltenden Vorschriften und technischen Regeln entsprechen. Ein auf dieser Grundlage erteiltes Freibordzeugnis kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden, wenn der Zweck dieses Teils es erforderlich macht.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 7](#)

8.

8. Besichtigung und Zeugniserteilung

8.1

Frachtschiffe und Fahrgastschiffe sind nach Artikel 14 des Freibord-Übereinkommens zu besichtigen.

8.2

Der Antragsteller kann mit der Besichtigung nach Regel 8.1 auch eine anerkannte Organisation beauftragen.

8.3

Nach einer Besichtigung dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, der allgemeinen Anordnung, den Werkstoffen oder den Materialstärken, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden.

8.4

Wenn die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat, erteilt die Berufsgenossenschaft ein Nationales Freibordzeugnis nach dem Muster der Regel 9. Artikel 16 und 19 des Freibord-Übereinkommens gelten entsprechend.

8.5

Für Fahrzeuge mit einer Freibordlänge unter 18 m und für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die am oder nach dem 01. Januar 2002 gebaut worden sind, wird kein Freibordzeugnis erteilt. Der Freibord ist in das Sicherheitszeugnis einzutragen.

8.6

Besichtigungs- und Zeugnispflichten aus anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

8.7

Zeugnisse und Bescheinigungen, die bis zum 30. September 2015 auf Grundlage der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. September 1997 (BGBl. I Seite 2217), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 19. Juni 1998 (BGBl. I Seite 1431) erteilt worden sind, bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit wirksam.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 7](#)
> [9.](#)

9. Zeugnismuster

Das Muster des Nationalen Freibordzeugnisses wird nach dieser Verordnung im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Stand: 07. März 2020

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 7](#)
[> Anhang](#)

Anhang - Freibordanforderungen und Ausführungen von Verschlüssen bezogen auf die Schiffslänge "L"

Süllhöhen von wetterdichten Öffnungen, die zu Räumen unterhalb des Wetterdecks führen.

Schiffsöffnung	Schiffslänge: $L < 12 \text{ m}$ Bereich 1 ^a	Schiffslänge: $12 \text{ m} \leq L < 18 \text{ m}$ Bereich 1 ^a	Schiffslänge: $12 \text{ m} \leq L < 18 \text{ m}$ Bereich 2 ^b	Schiffslänge: $18 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$ Bereich 1 ^a	Schiffslänge: $18 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$ Bereich 2 ^b
Türen (Regel ^e 12, 17, 18)	300 mm	400 mm	230 mm	500 mm	300 mm
Luken (Regel ^e 14-1)	300 mm	400 mm	230 mm	500 mm	300 mm
Notausstiege	300 mm	400 mm	230 mm	500 mm	300 mm
Luft- und Peilrohre (Regel ^e 20)	760 mm	760 mm	450 mm	760 mm	450 mm
verschießbare Lüfter (Regel ^e 17, 18)	760 mm	800 mm	550 mm	850 mm	650 mm
Lüfter die während des Betriebes nicht verschlossen werden dürfen (Maschinenraumlüfter, Regel ^e 19(3))	900 mm	2 100 mm	1 100 mm	3 300 mm	1 700 mm

Geländer (Regel^e 24, 25, 26, 27)

Die Mindesthöhe der Geländer muss 1 000 mm betragen. Es müssen mindestens 3 Durchzüge vorhanden sein.

Geländer müssen gemäß Freibordkonvention ausgeführt sein (z. B. DIN 81 702).

Mindestfreibord

Der Freibord muss mindestens 200 mm betragen, sofern sich aus der Einhaltung der Stabilitätskriterien kein größerer Wert ergibt.

Der Freibord ist gemäß der internationalen Freibordkonvention (ICLL 1977/88) in der jeweils geltenden Fassung zu ermitteln.

Mindestbughöhe (Regel^e 39)

Die Mindestbughöhe ist gemäß den Anforderungen der internationalen Freibordkonvention (ICLL 1966/88) zu ermitteln. Im Bereich der nationalen Fahrt kann die erforderliche Bughöhe um maximal 50 % reduziert werden.

Fenster (Regel^e 23)

Die Fenster müssen in metallischen Rahmen gefasst sein und die Fenstergläser müssen aus Sicherheitsglas bestehen (z. B. DIN ISO 3903, 21005). Fenster mit Gummi-Klemmprofilen sind nicht zulässig.

Bullaugen (Regel^e 23)

Unterhalb des Freiborddecks dürfen lediglich Bullaugen mit einem maximalen Durchmesser von 250 mm angeordnet sein. Die Bullaugen müssen mit fest angebrachten Seeschlagblenden ausgerüstet sein. Der Abstand zur Wasserlinie darf in keinem Betriebszustand 300 mm unterschreiten.

Für die Anordnungen und Ausführungen (z. B. DIN ISO 1751) der Bullaugen sind die Vorschriften der internationalen Freibordkonvention (ICLL 1966/88) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Sülllose Montageöffnungen und Glatdeckluken

Sülllose Montageöffnungen und Glatdeckluken müssen wasserdicht verschlossen werden können (z. B. engstehend verschraubt, Bolzenabstand ca. 10 x Bolzendurchmesser). Die Luken und Montageöffnungen müssen die gleiche Festigkeit aufweisen wie die umgebende Schiffsstruktur. Die Wasserdichtigkeit der geschlossenen Luken muss nachgewiesen werden. Für den geöffneten Zustand ist eine Absturzsicherung vorzusehen (z. B. DIN 81 705). Die Luken sind auf See stets geschlossen zu halten und entsprechend zu beschriften.

Mannlöcher

Mannlöcher müssen wasserdicht verschlossen werden können (z. B. DIN 83 402/DIN 83 412, oder es muss der Nachweis eines gleichwertigen Sicherheitsstandes durch den Hersteller mit entsprechenden Zertifikaten vorliegen).

^a Bereich 1:

Auf dem Wetterdeck (Freiborddeck) und auf dem 1. Aufbaudeck bis zu einem Abstand von 25 % der Schiffslänge vom vorderen Lot.

^b Bereich 2:

Auf dem 1. Aufbaudeck (mindestens 1 800 mm über Bereich 1) und auf dem 2. Aufbaudeck bis zu einem Abstand von 25 % der Schiffslänge vom vorderen Lot.

^c Regel:

Entsprechende Regel des Internationalen Freibord-Übereinkommens.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › SchSV › Anlagen › Anlage 1a Teil 8

Teil 8 - Sicherheitsanforderungen an Schiffsdampfkessel

Kapitel 1 Konstruktion und Fertigung von Schiffsdampfkesselanlagen

Kapitel 2 Ausrüstung für Anlagen mit Dampferzeugern

Kapitel 3 Ausrüstung für Anlagen mit Heißwassererzeugern

Kapitel 4 Aufstellung von Schiffsdampfkesselanlagen

Kapitel 5 Ölfeuerungsanlagen für Schiffsdampfkessel

Kapitel 6 Anforderungen an die Qualität von Speise- und Kesselwasser

Kapitel 7 Ausrüstung von Ölschlammverbrennungsanlagen an Dampfkesselanlagen

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
Kapitel 1

Kapitel 1 - Konstruktion und Fertigung von Schiffsdampfkesselanlagen

1. Allgemeines
2. Erstdruckprüfung von Großwasserraumkesseln

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 1 1.

1. Allgemeines

Schiffsdampfkesselanlagen mit Dampferzeugern oder Heißwassererzeugern sind, einschließlich der zugehörigen Peripherie, gemäß den Vorschriften einer durch Deutschland anerkannten Klassifikationsgesellschaft zu entwerfen, zu konstruieren, herzustellen und zu prüfen. Bezüglich der Ausrüstung der Schiffsdampfkesselanlagen gelten die Kapitel dieses Teils ergänzend zu den Vorschriften einer durch Deutschland anerkannten Klassifikationsgesellschaft.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 1 2.

2. Erstdruckprüfung von Großwasserraumkesseln

Großwasserraumkessel sind bei der Erstdruckprüfung, abweichend von den Vorschriften einer durch Deutschland anerkannten Klassifikationsgesellschaft, einem so hohen Prüfdruck zu unterziehen, dass die zulässigen Spannungen für den inneren Überdruck und der zulässige äußere Überdruck für Zylinderschalen und Rohre bei keinem Bauteil überschritten und die zulässige Spannung bei innerem Überdruck oder der zulässige äußere Überdruck bei mindestens einem Bauteil näherungsweise erreicht wird. Die zulässigen Spannungen sind mit der Mindeststreckgrenze bei 20 °C und den folgenden Sicherheitsbeiwerten für den Prüfdruck zu berechnen:

- a. Walz- und Schmiedestähle 1,05
- b. Stahlguss 1,33
- c. Gusseisen mit Kugelgraphit 2,2
- d. Gusseisen mit Lamellengraphit 5,0 (nur bei Bauteilen ohne Ausschnitte)

Bei der Berechnung gegen elastisches Einbeulen ist unabhängig vom Werkstoff ein Sicherheitsbeiwert beim Prüfzustand von 2,2 einzusetzen. Der Sicherheitsbeiwert gegen elastisches Einbeulen beim Prüfzustand darf auf 1,8 abgemindert werden, wenn die Verformung während der stufenweisen Erhöhung des Prüfdruckes beobachtet wird und die jeweils gemessene Unrundheit den Wert 3 % nicht überschreitet. Der rechnerische Nachweis ist unter Verwendung der ausgeführten Wandstärke im Rahmen der Vorprüfung zu erbringen. Es ist sicherzustellen, dass bei dem erhöhten Prüfdruck keine unzulässigen Undichtheiten auftreten.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
Kapitel 2

Kapitel 2 - Ausrüstung für Anlagen mit Dampferzeugern

1. Geltungsbereich
 2. Begriffsbestimmungen
 3. Speisepumpen
 4. Umwälzpumpen
 5. Speiseeinrichtungen
 6. Absperr- und Entleerungseinrichtungen
 7. Niedrigster Wasserstand
 8. Wasserstand- und Strömungsanzeigeeinrichtungen
 9. Druck- und Temperaturanzeigeräte
 10. Anforderungen an Begrenzungseinrichtungen
 11. Regelung der Wasserzufuhr und Sicherheitseinrichtungen gegen Wassermangel
 12. Regelung der Temperatur und Sicherheitseinrichtung gegen Temperaturüberschreitung
 13. Sicherheitseinrichtung gegen Drucküberschreitung
 14. Überwachung des Speisewassers
 15. Kennzeichnung
 16. Reinigungs- und Besichtigungsöffnungen
 17. Sonderbestimmungen
-

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 1.

1. Geltungsbereich

Dieses Kapitel gilt für die Ausrüstung von Schiffsdampfkesselanlagen mit Dampferzeugern. Dieses sind solche Anlagen, in denen Wasserdampf von höherem als dem atmosphärischen Druck zum Zwecke der Verwendung des Wasserdampfes außerhalb dieser Anlagen erzeugt wird. Für die Ausrüstung von Anlagen mit Heißwassererzeugern gilt Kapitel 3 - Ausrüstung von Anlagen mit Heißwassererzeugern. Bei Entnahme von Heißwasser aus Dampferzeugern gilt Kapitel 3 zusätzlich. Für die Aufstellung gilt Kapitel 4 - Aufstellung von Schiffsdampfkesselanlagen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 2.

2. Begriffsbestimmungen

2.1

Durchlauf-Dampferzeuger ohne oder mit Abscheidebehälter sind Wasserrohr-Dampferzeuger, bei denen der Durchlauf des Wassers von der Speisepumpe bewirkt und das Wasser bei einmaligem Durchlauf ganz oder größtenteils verdampft wird.

2.2

Umlauf-Dampferzeuger sind Wasserrohr-Dampferzeuger, in denen das zu verdampfende Wasser aufgrund des Dichteunterschiedes zwischen Wasser und Wasser-Dampfgemisch (Naturumlauf) oder durch Pumpen (Zwangumlauf) umgewälzt wird.

2.3

Großwasserraum-Dampferzeuger sind Flammrohr-, Rauchrohr- oder Flammrohr-Rauchrohr-Dampferzeuger, bei denen flammen- oder rauchgasführende Rohre durch einen ganz oder teilweise mit dem zu verdampfenden Wasser gefüllten Raum geführt sind.

2.4

Abhitze-Dampferzeuger sind Dampferzeuger, in denen überschüssige Wärme ausgenutzt wird, die nicht zum Zwecke der Beheizung des Dampferzeugers erzeugt worden ist.

2.5

Überhitzer sind Bauteile, in denen Dampf über die zu dem jeweiligen Druck gehörende Sattdampf Temperatur erhitzt wird. Zwischenüberhitzer sind Überhitzer, in denen teilweise entspannter Dampf erneut überhitzt wird.

2.6

Zulässiger Betriebsüberdruck ist der höchste Dampfüberdruck, mit dem der Dampferzeuger nach der Genehmigung betrieben werden darf. Dieser Druck ist im Dampfraum des Dampferzeugers gegebenenfalls vor Eintritt des Dampfes in den Überhitzer, bei Durchlauf-Dampferzeugern am Austritt aus dem Dampferzeuger, zu messen.

2.7

Wandungen von Dampferzeugern¹⁾ sind die Wandungen der Dampf- und der Wasserräume, die zwischen den Absperrreinrichtungen des Dampferzeugers in den Eintritts-, Austritts- und Ablassleitungen liegen. Die Gehäuse von Absperrreinrichtungen und Umwälzpumpen gehören zu den Wandungen²⁾.

2.8

Eine zulässige Dampferzeugung ist der höchste im Dauerbetrieb erzeugbare Dampfmassenstrom, mit dem der Dampferzeuger nach der Genehmigung bei vorgesehennem Dampfzustand betrieben werden darf.

2.9

Regler sind Einrichtungen, die den Angleich der zu regelnden Größe (z. B. Wasserstand, Druck, Temperatur) an einen vorgegebenen Sollwert bewirken.

2.10

Begrenzer sind Einrichtungen, die bei Über- oder Unterschreiten eines festgesetzten Grenzwertes die Beheizung des Dampferzeugers abschalten und verriegeln.

2.11

Für Fahrtüchtigkeit und Sicherheit des Schiffes erforderliche Dampferzeuger gewährleisten mittelbar oder unmittelbar Vortrieb und Manövrierfähigkeit des Schiffes. Für Fahrtüchtigkeit und Sicherheit nicht erforderliche Dampferzeuger dienen z. B. der Beheizung von Ladung, dem Betrieb von Küchen und Wäschereien oder der Beheizung und Klimatisierung von Wohnräumen.

2.12

Der höchste Feuerzug (HF) ist der Punkt auf der wasserberührten Seite der Heizfläche, der der Flammenstrahlung ausgesetzt ist oder der durch Gase, deren Temperatur bei höchster Dauerleistung 400 °C übersteigt, beheizt wird. Der höchste Feuerzug von Wasserrohrkesseln mit oberer Dampftrommel ist die Oberkante der höchstgelegenen Fallrohre. Die Bestimmungen über den höchsten Feuerzug finden keine Anwendung auf Steigrohre von Wasserrohrkesseln bis 102 mm äußeren Durchmesser, Durchlaufkessel, Überhitzer sowie Feuerzüge und abgasbeheizte Kesselteile, in denen eine Rauch- bzw. Abgastemperatur von 400 °C bei höchster Dauerleistung nicht überschritten wird.

¹⁾ Dazu gehören auch die Wandungen nicht absperbarer Vorverdampfer.

²⁾ Umwälzpumpen, die saug- und druckseitig vom Dampfkessel und/oder Überhitzer absperbar sind und die nicht betriebsmäßig, d. h. nicht zur Aufrechterhaltung des normalen Kesselbetriebes benötigt werden, sind nicht als Kesselteil (Kesselwandung), sondern als Teil der Dampfkesselanlage anzusehen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 3.

3. Speisepumpen*)

3.1

Dampfkesselanlagen mit Dampferzeugern, die für die Fahrtüchtigkeit und Sicherheit des Schiffes erforderlich sind, müssen mindestens zwei Speisepumpen haben.

3.2

In Schiffsdampfkesselanlagen, die nicht für die Fahrtüchtigkeit und Sicherheit des Schiffes erforderlich sind, genügt eine Speisepumpe.

3.3

Die Förderleistung einer Speisepumpe muss dem 1,25-fachen der zulässigen Dampferzeugung aller angeschlossenen Dampferzeuger der Anlage entsprechen. Für Dampfkesselanlagen mit ölgefeuerten und abgasbeheizten Dampferzeugern oder kombinierten ölgefeuerten/abgasbeheizten Dampferzeugern genügt als Förderleistung einer Speisepumpe das 1,0-fache der zulässigen Dampferzeugung aller Dampferzeuger der Anlage. Bei Durchlauf-Dampferzeugern genügt das 1,0-fache der zulässigen Dampferzeugung als Förderleistung einer Speisepumpe. Wird Kesselwasser in größeren Mengen als 5 % der zulässigen Dampferzeugung dauernd abgeschieden, so ist die Förderleistung der Speisepumpe um den 5 % übersteigenden Betrag zu erhöhen.

3.4

Die Speisepumpe muss imstande sein, sowohl die unter Abschnitt 3.3 geforderten Speisewassermengen beim zulässigen Betriebsüberdruck als auch die der zulässigen Dampferzeugung (siehe Abschnitt 2.8) entsprechende Speisewassermenge beim 1,1-fachen des zulässigen Betriebsüberdruckes in den Dampferzeuger zu fördern. Ist nachgewiesen, dass die Sicherheitseinrichtungen gegen Drucküberschreitung (siehe Abschnitt 13) in der Lage sind, den erzeugten Dampf bei einer geringeren Überschreitung des zulässigen Betriebsüberdruckes als 10 % abzuführen, so kann mit einem entsprechend niedrigeren Faktor als 1,1 gerechnet werden.

3.5

Sind nach Abschnitt 3.3 mindestens zwei Speisepumpen erforderlich, so gilt folgendes:

3.5.1

Bei Ausfall der Speisepumpe mit der größten Förderleistung müssen die verbleibenden Speisepumpen den Forderungen der Abschnitte 3.3 und 3.4 genügen.

3.5.2

Es müssen zwei voneinander unabhängige Energiequellen zur Verfügung stehen. Die Speisepumpen sind so an die Energiequellen anzuschließen, dass bei Ausfall einer Energiequelle die noch betriebsbereiten Speisepumpen den Forderungen der Abschnitte 3.3 und 3.4 genügen. Bei elektrischem Antrieb genügt eine auf die Sammelschienen umschaltbare Zuleitung je Antriebsvorrichtung der Speisepumpen. Dampfbetrieb aller Speisepumpen aus nur einem Dampfnetz ist zulässig.

3.6

Bei Dampferzeugern, die Dampf in ein geschlossenes Heizungs- und/oder Kühlsystem liefern und denen das Kondensat mit Pumpen wieder zugeführt wird, werden die Kondensatpumpen, sofern sie den Anforderungen an Speiseeinrichtungen entsprechen, den Speiseeinrichtungen zugerechnet.

3.7

Sind bei einer Speisepumpe die Saugseite und die Druckseite einschließlich der Absperrung für einen unterschiedlichen Druck ausgelegt oder befinden sich auf der Druckseite keine zwei Absperrarmaturen mit Zwischenentlüftung, so muss zwischen der saugseitigen und druckseitigen Absperrung der Speisepumpe ein Manometer und ein Entlastungsventil mit einer Nennweite \geq DN 25 angeschlossen sein. Beim Schließvorgang der saugseitigen Absperrarmatur muss der Druckverlauf innerhalb des Pumpenraumes für das Bedienungspersonal am Bedienungsort der saugseitigen Absperrarmatur eindeutig erkennbar sein. Ferner ist an der Stelle der saugseitigen Absperrarmaturen ein Schild, das auf mögliche Gefahren hinweist, anzubringen und eine Betriebsanweisung auszulegen, die die Bedienung des Saugschiebers eindeutig regelt.

3.8

Speisepumpen sind zu kennzeichnen mit:

3.8.1

Name und Firmensitz des Herstellers,

3.8.2

Förderstrom in kg/h oder in t/h ,

3.8.3

zulässige Speisewassertemperatur in $^{\circ}\text{C}$,

3.8.4

zugehörige Druckerhöhung in bar,

3.8.5

zulässiger Pumpenüberdruck in bar.

^{*)} Hierunter werden auch Dampfstrahlpumpen (Injektoren) verstanden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 4.

4. Umwälzpumpen

4.1

Zwangumlauf-Dampferzeuger, die für die Fahrtüchtigkeit und Sicherheit des Schiffes erforderlich sind, müssen mit mindestens zwei Umwälzpumpen ausgerüstet sein. Für mehrere Zwangumlauf-Dampferzeuger einer Dampfkesselanlage genügt eine gemeinsame Reserveumwälzpumpe, wenn sie auf jeden Dampferzeuger geschaltet werden kann.

4.2

Für Zwangumlauf-Dampferzeuger, die nicht für die Fahrtüchtigkeit und Sicherheit des Schiffes erforderlich sind, genügt eine Umwälzpumpe.

4.3

Bei Ausfall einer Umwälzpumpe und bei Unterschreitung der erforderlichen Mindestdurchflussmenge im Umwälzsystem muss eine Alarmierung erfolgen.

4.4

Für die Energiequellen und die Kennzeichnung der Umwälzpumpen gelten die Regeln 3.5.2 und 3.8 entsprechend.

4.5

Die Gehäuse der Umwälzpumpen sind aus zähen Werkstoffen zu fertigen. Die Verwendung von Grauguss ist nicht zulässig.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 5.

5. Speiseeinrichtungen

5.1

In jeder zum Dampferzeuger führenden Speiseleitung müssen eine Sicherung gegen ein Rückströmen und eine Absperrereinrichtung eingebaut sein. Werden Absperrereinrichtungen und Sicherungen gegen Rückströmen nicht in unmittelbarer Verbindung eingebaut, so muss für das dazwischenliegende Rohrleitungsstück die Möglichkeit einer Druckentlastung gegeben sein. Durchlauf-Dampferzeuger, bei denen bei Ausfall der Speisung die Beheizung selbsttätig abgeschaltet wird, benötigen keine Absperrereinrichtungen und keine Sicherung gegen Rückströmen, wenn die Speisepumpe auf nur einen Dampferzeuger wirkt.

5.2

Die Speiseleitung muss an den Dampferzeuger so angeschlossen werden, dass dieser sich bei undichter Rückströmsicherung nicht tiefer als 50 mm über den höchsten Feuerzug (HF) entleeren kann. Diese Forderung ist nicht anzuwenden auf Dampferzeuger nach Abschnitt 7.5

5.3

Speisepumpen müssen von gemeinschaftlichen Saug- oder Druckleitungen absperrbar sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 6.

6. Absperr- und Entleerungseinrichtungen

6.1

Jeder Dampferzeuger muss Einrichtungen haben, durch die er von allen angeschlossenen Leitungen abgesperrt werden kann. Die Einrichtungen sollen möglichst nahe am Dampferzeuger angebracht sein. Bei Dampfkesselanlagen, bei denen jeweils nur ein Dampferzeuger mit nur einer Turbine durch eine Rohrleitung verbunden ist (Blockschaltung), kann auf die Absperrereinrichtung unmittelbar am Dampferzeuger verzichtet werden. Es genügen die zur Turbine gehörenden Absperrereinrichtungen^{*)}. Absperrschieber oder Gruppen von hintereinander geschalteten Absperrschiebern, in deren Gehäuse bzw. zwischen denen sich im geschlossenen Zustand Kondensat ansammeln kann, müssen gegen Überschreiten des zulässigen Druckes abgesichert sein.

6.2

Wenn mehrere Dampferzeuger mit unterschiedlichen, zulässigen Betriebsüberdrücken ihren Dampf in gemeinschaftliche Leitungen abgeben, muss sichergestellt sein, dass in keinem der Dampferzeuger sein zulässiger Betriebsüberdruck überschritten werden kann.

6.3

Dampferzeuger, bei Wasserrohr-Dampferzeugern mindestens Trommeln und Sammler, müssen mit Einrichtungen versehen sein, durch die sie entleert werden können. Die Entleerungseinrichtungen und deren Stutzen müssen gegen die Einwirkungen der Heizgase geschützt sein. Selbstschließende Abschlämmeinrichtungen müssen in der geschlossenen Stellung verriegelbar sein, sofern nicht eine weitere Absperrereinrichtung in die Leitung eingebaut ist. Entleerungsleitungen müssen gefahrlos ausmünden.

6.4

Bleiben bei einer Dampfkesselanlage mit mehreren durch gemeinsame Leitungen verbundenen Dampferzeugern beim Befahren der Dampferzeuger die Absperrereinrichtungen in den Dampf-, Speise- und Entleerungsleitungen mit diesen Leitungen unlösbar verbunden, so müssen zur Sicherung jeweils zwei in der geschlossenen Stellung verriegelbare und gegen unzulässige Betätigung absicherbare Absperrereinrichtungen mit einer dazwischenliegenden Entlüftungseinrichtung eingebaut sein.

^{*)} In diesem Falle gilt die Rohrleitung als Teil des Dampferzeugers. Wasserdruckprüfungen müssen durchgeführt werden können.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 7.

7. Niedrigster Wasserstand

7.1

Für jeden Dampferzeuger muss ein niedrigster Wasserstand festgelegt sein, der durch eine an der Kesselwandung angebrachte Strichmarke und die Buchstaben LW (Low Water) kenntlich gemacht ist.

7.2

Der niedrigste Wasserstand (LW) muss mindestens 150 mm über dem höchsten Feuerzug des Dampferzeugers festgesetzt sein.

7.3

Die vorgeschriebenen Mindestabstände für die Höhenlage des niedrigsten Wasserstandes müssen auch dann noch gewahrt sein, wenn sich der Schiffskörper um 4° nach jeder Seite neigt.

7.4

Bei Wasserrohr-Dampferzeugern muss der niedrigste Wasserstand (LW) mindestens 150 mm über den höchsten Anschlüssen der Fallrohre (Oberkanten) an den Kesseltrommeln festgesetzt sein.

7.5

Der Abschnitt 7.2 ist nicht anzuwenden bei:

7.5.1

Wasserrohr-Dampferzeugern mit Naturumlauf, deren beheizte Teile nur aus Rohren bis 102 mm äußerem Durchmesser und den sie verbindenden Sammlern bestehen, wobei in den beheizten Sammlern eine gleichmäßige Verteilung des Kesselwassers auf parallel geschaltete beheizte Rohre erfolgen muss,

7.5.2

beheizten Rohren von Zwangumlauf-Dampferzeugern, soweit die Rohre keinen größeren äußeren Durchmesser als 102 mm besitzen,

7.5.3

beheizten Rohren von Vorverdampfern und Überhitzern,

7.5.4

solchen Feuerzügen, in denen die Rauchgastemperatur 400 °C nicht übersteigt,

7.5.5

Durchlauf-Dampferzeuger.

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 8.

8. Wasserstand- und Strömungsanzeigeeinrichtungen

8.1

Jeder Dampferzeuger mit eigenem Dampfraum ist mit zwei Wasserstandanzeigern auszurüsten, an denen der Wasserstand unmittelbar erkennbar ist. Die zusätzliche Anordnung von Fernwasserstandanzeigern oder indirekt anzeigenden Geräten ist zulässig. Die Lage des Wasserstands muss vom Bedienstand des Dampferzeugers aus erkennbar sein. Die Wasserstandanzeiger sind so anzuordnen, dass der Wasserstand auch bei den im Schiffsbetrieb vorkommenden Bewegungen und Schräglagen erkennbar bleibt.

8.2

Die Verbindungsrohre zwischen Dampferzeuger und Wasserstand-Anzeigeeinrichtungen müssen mindestens 20 mm lichte Weite haben. Werden Wasserstand-Anzeigeeinrichtungen über gemeinsame Verbindungsleitungen angeschlossen oder sind die wasserseitigen Verbindungsrohre länger als 1 000 mm, so müssen die wasserseitigen Verbindungsrohre mindestens 40 mm lichte Weite haben. Die dampfseitigen Verbindungsrohre müssen so ausgeführt sein, dass sich kein Kondensat ansammeln kann. Wasserseitige Verbindungsrohre dürfen kein Gefälle zur Wasserstand-Anzeigeeinrichtung haben.

8.3

Wasserstand- und Strömungsanzeigeeinrichtungen müssen vom Dampferzeuger absperrbar und ausblasbar sein. Bei Verwendung von Hähnen muss die Durchgangsrichtung zu erkennen sein.

8.4

Die untere Grenze des Anzeigebereiches eines direkt anzeigenden Wasserstandanzeigers muss mindestens 30 mm über dem höchsten Feuerzug (HF) und mindestens 30 mm unter dem niedrigsten Wasserstand (LW) festgelegt sein. Dabei darf der niedrigste Wasserstand nicht über der Mitte des Anzeigebereiches liegen.

8.5

An jedem Wasserstandanzeiger muss der niedrigste Wasserstand (LW) entsprechend der Höhe der Strichmarke nach Abschnitt 7.1 mit den Buchstaben LW dauerhaft und deutlich gekennzeichnet sein.

8.6

Zylindrische Wasserstandgläser sind nicht zulässig.

8.7

Die Ausblaseleitungen an Wasserstand-Anzeigeeinrichtungen müssen unfallsicher ausmünden. Der Ausblasvorgang muss eindeutig erkennbar sein.

8.8

Durchlauf-Dampferzeuger müssen anstelle der Wasserstand-Anzeigeeinrichtungen mit mindestens zwei voneinander unabhängigen Warnanlagen versehen sein, die auf beginnenden Wassermangel aufmerksam machen. Die Warnanlagen müssen getrennte Geber haben. Anstelle einer Warnanlage ist eine selbsttätig wirkende Einrichtung zur Unterbrechung der Beheizung zulässig. Die Bauart der Einrichtungen muss die Überprüfung ihrer Funktionsfähigkeit bei allen Betriebszuständen ermöglichen.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 9.

9. Druck- und Temperaturanzeigeräte

9.1

Jeder Dampferzeuger muss mindestens ein Manometer mit unmittelbarer Verbindung zum Dampfraum haben. Die Verbindungsleitung muss mindestens 8 mm lichte Weite haben, zum Ausblasen eingerichtet sein und ist so zu verlegen, dass das Manometer gegen Eindringen von Kondensat geschützt ist. Das Manometer muss gegen Hitze geschützt angebracht sein.

9.2

Zusätzlich ist an mindestens einer weiteren geeigneten Stelle eine Druckanzeige vorzusehen, deren Geber unabhängig von dem unter Abschnitt 9.1 genannten Manometer ist.

9.3

Der Dampfdruck muss vom Bedienstand des Dampferzeugers aus gut ablesbar und in bar angezeigt werden. Der Anzeigebereich des Manometers muss 50 % über dem zulässigen Betriebsüberdruck liegen.

9.4

Der zulässige Betriebsüberdruck ist am Manometer und am Anzeigerät durch eine unveränderliche, gut sichtbare rote Strichmarke zu kennzeichnen.

9.5

An die Manometerverbindungsleitung zum Dampfraum muss ein Prüfmanometer anschließbar sein.

9.6

Hinter Überhitzern müssen Temperaturanzeigeräte eingebaut sein. Sie müssen auch hinter den einzelnen Überhitzerstufen und vor und hinter Kühlern vorhanden sein, wenn dies für die Beurteilung des Zeitstandverhaltens der verwendeten Werkstoffe notwendig ist.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 10.

10. Anforderungen an Begrenzungseinrichtungen

10.1

Begrenzer müssen die Anforderungen der DIN EN 12952-11 bzw. DIN EN 12953-9 erfüllen. Die Eignung für den Schiffeinsatz ist durch die Erfüllung der Prüfanforderungen einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachzuweisen. Die Bauart der Begrenzer muss eine Funktionsprüfung jederzeit ermöglichen. Alarmer und Begrenzer müssen voneinander und von den Regeleinrichtungen unabhängig arbeitende Geräte sein. Sicherheitsstromkreise und ggf. diesen zugeordnete Hilfsstromkreise müssen der DIN EN 50156-1 entsprechen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 11.

11. Regelung der Wasserzufuhr und Sicherheitseinrichtung gegen Wassermangel

11.1

Dampferzeuger mit einem nach Abschnitt 7. festgesetzten niedrigsten Wasserstand müssen mit zwei Wasserstandbegrenzern ausgerüstet sein, die bei Unterschreitung des niedrigsten Wasserstandes die Beheizung abschalten und verriegeln.

11.2

Die Verbindungsleitungen außenliegender Wasserstandregler und Wasserstandbegrenzer müssen Abschnitt 8.2 entsprechen. Die Absperrrichtungen in den Verbindungsleitungen von Begrenzern dürfen nur in der geöffneten Stellung einen Betrieb der Beheizung ermöglichen (Verblockung). Die Bauart der Einrichtungen muss ihre Funktionsprüfung bei allen Betriebszuständen ermöglichen. Bei Verwendung von Schwimmerwasserstandbegrenzern müssen das Speisewasser und das Kesselwasser den Anforderungen des Kapitels 6 für einen zulässigen Betriebsüberdruck ≥ 68 bar entsprechen.

11.3

Zwangsumlauf-Dampferzeuger müssen neben den Wasserstandbegrenzern nach Abschnitt 11.1 zusätzlich mit Geräten zur Strömungsüberwachung (Strömungsbegrenzer oder Temperaturbegrenzer) ausgerüstet sein, die bei unzulässiger Verminderung der Strömung die Beheizung abschalten und verriegeln.

11.4

Bei Durchlauf-Dampferzeugern müssen Speisewasser und Brennstoffzufuhr selbsttätig und im Verbund geregelt werden. Als Wassermangelsicherung sind anstelle der Wasserstandbegrenzer zwei andere Sicherheitseinrichtungen vorzusehen, die eine unzulässige Erwärmung der Kesselwandungen verhindern, insbesondere durch z. B. Temperaturbegrenzer.

11.5

Es ist eine selbsttätig wirkende Einrichtung vorzusehen, die bei Überschreiten eines vom Kesselhersteller anzugebenden und im Sichtbereich der Wasserstandanzeige liegenden höchsten Wasserstandes die weitere Einspeisung unterbricht. Die genannte Einrichtung braucht kein zusätzliches Gerät zu sein. Gleichzeitig muss die Beheizung abgeschaltet werden, wenn durch die unterbrochene Speisung Nachschaltheizflächen gefährdet sind.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 12.

12. Regelung der Temperatur und Sicherheitseinrichtung gegen Temperaturüberschreitung

12.1

Die Heißdampftemperatur muss selbsttätig geregelt werden, es sein denn, die Berechnungstemperatur der Kesselwandung liegt höher als die maximal erreichbare Temperatur.

12.2

Wenn ein Regler nach Abschnitt 12.1 erforderlich ist, muss zusätzlich ein Begrenzer vorhanden sein, der die Beheizung bei Überschreiten der zulässigen Temperatur abschaltet und verriegelt (Temperaturbegrenzer). Anstelle des Begrenzers genügt ein schreibendes Temperaturmessgerät, wenn alle heißdampf führenden Kesselteile mit Langzeitfestigkeitswerten berechnet worden sind.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 13.

13. Sicherheitseinrichtung gegen Drucküberschreitung

13.1 Sicherheitsventile

13.1.1

Jeder Dampfkessel muss mit mindestens zwei Sicherheitsventilen gegen Drucküberschreitung ausgerüstet sein.

13.1.2

Sicherheitsventile müssen so bemessen und eingestellt sein, dass der Massenstrom, der der zulässigen Dampferzeugung entspricht, abgeführt werden kann, ohne dass dabei der zulässige Betriebsüberdruck um mehr als 10 % überschritten wird. Bei mehreren Sicherheitsventilen muss der Gesamtquerschnitt aller Sicherheitsventile dieser Anforderung entsprechen. Mindestens ein Sicherheitsventil muss bei Überschreiten des zulässigen Betriebsüberdruckes ansprechen.

13.1.3

Die Sicherheitsventile müssen hinsichtlich Beschaffenheit und Einbau für den Schiffseinsatz geeignet sein. Die Eignung ist durch die Erfüllung der Prüfanforderungen einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachzuweisen. Sicherheitseinrichtungen mit gewichtsbelasteten Sicherheitsventilen sind nicht zulässig.

13.1.4

Bei Durchlauf-Dampferzeugern sind die Sicherheitsventile am Kesselende anzubringen.

13.1.5

Bei allen nicht unter Abschnitt 13.1.4 fallenden Dampferzeugern sind die Sicherheitsventile am Satttdampfteil anzubringen.

13.1.6

Abweichend von Abschnitt 13.1.5 ist bei unabsperzbaren Überhitzern Folgendes zu beachten:

13.1.6.1

Sicherheitsventile für mindestens 25 % der erforderlichen Abblasemenge müssen am Überhitzeraustritt angebracht sein, sofern nicht eine Überschreitung der zulässigen Wandtemperatur des Überhitzers durch eine andere Einrichtung verhindert wird.

13.1.6.2

Sicherheitsventile für mindestens 25 % der erforderlichen Abblasemenge müssen am Satttdampfteil angebracht sein. Darauf kann verzichtet werden, wenn die Leistung der am Überhitzeraustritt angebrachten Sicherheitsventile der gesamten abzuführenden Dampfmenge entspricht und die Steuereinrichtung mindestens einen Impuls vom Satttdampfteil erhält.

13.1.7

Absperzbare Überhitzer müssen mit einem eigenen Sicherheitsventil am Überhitzeraustritt ausgerüstet sein. Das Sicherheitsventil ist für mindestens 25 % der erforderlichen Abblasemenge auszulegen. Sofern eine Überschreitung der

zulässigen Wandtemperatur durch eine geeignete Einrichtung verhindert wird, genügt ein Sicherheitsventil, das Druckaufbau und Volumenänderung des Dampfes bei abgesperrtem Überhitzer zuverlässig abführen kann. Die Anforderung von Abschnitt 13.1.5 bleibt hiervon unberührt.

13.2 Druckregler und Druckbegrenzer gegen Drucküberschreitung

13.2.1

Der Dampfdruck jedes ölgefeuerten Dampferzeugers muss selbsttätig durch Beeinflussung der Wärmezufuhr geregelt werden.

13.2.2

Zusätzlich ist bei ölgefeuerten Dampferzeugern ein Druckbegrenzer vorzusehen, der beim Ansprechen die Ölfeuerung abschaltet und verriegelt.

13.2.3

Für Abhitzedampferzeuger siehe unter Abschnitt 17.1.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 14.

14. Überwachung des Speisewassers

14.1

Sofern die Möglichkeit eines den Dampferzeugers gefährdenden Einbruchs von Öl oder Fett in den Dampf- und Wasserkreislauf besteht, ist eine selbsttätige kontinuierliche Überwachung des Speisewassers erforderlich. Bei einem Zweikreissystem kann die Überwachungseinrichtung auf Öl- bzw. Fetteinbruch entfallen. Die Speisewasserüberwachung kann ersetzt werden durch die Überwachung ölverdächtigen Kondensats. Beim Ansprechen des Ölüberwachungsgerätes hat eine Alarmierung zu erfolgen. Die Speisung des Dampfkessels mit ölhaltigem Kondensat ist selbsttätig zu unterbinden.

14.2

Sofern die Möglichkeit eines den Dampferzeuger gefährdenden Einbruchs von sonstigen Fremdstoffen wie Säuren, Laugen, Seewasser usw. in den Dampf- und Wasserkreislauf besteht, ist eine selbsttätige kontinuierliche Überwachung des Speisewassers erforderlich. Die Überwachungseinrichtung muss bei Fremdstoffeinbruch eine Alarmierung auslösen. Bei einem Zweikreissystem kann die Überwachungseinrichtung auf Fremdstoffeinbruch entfallen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 15.

15. Kennzeichnung

15.1

An jedem Dampferzeuger müssen auf einem Schild dauerhaft angegeben sein:

15.1.1

Name und Firmensitz des Herstellers,

15.1.2

zulässiger Betriebsüberdruck in bar,

15.1.3

zulässige Dampferzeugung in t/h bzw. kg/h,

15.1.4

Herstellernummer und Herstelljahr³⁾,

15.1.5

die zulässige Heißdampftherperatur in °C, soweit der Dampferzeuger mit einem nicht absperbaren Überhitzer versehen ist.

15.2

Das Schild muss dauerhaft am größten Kesselteil oder Kesselgerüst so befestigt sein, dass es auch nach der Ummantelung sichtbar bleibt.

15.3

Für vorgeschriebene Stempelungen müssen im Bereich des Schildes die erforderlichen Flächen vorhanden sein.

³⁾ Das Jahr, in dem die erste Wasserdruckprüfung durchgeführt worden ist.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 16.

16. Reinigungs- und Besichtigungsöffnungen

16.1

Dampferzeuger sind mit Öffnungen zu versehen, durch die der Innenraum gereinigt und besichtigt werden kann. Kesselkörper mit einem lichten Durchmesser von mehr als 1 200 mm und solche von mehr als 800 mm Durchmesser und 2 000 mm Länge sind so einzurichten, dass sie befahren werden können. Einbauten müssen so gestaltet sein, dass sie die Besichtigung der Kesselwandungen nicht verhindern; sie müssen ausgebaut werden können. Die Feuerzüge müssen für die Besichtigung und Reinigung ausreichend zugänglich sein oder leicht zugänglich gemacht werden können.

16.2

Für die Größe der Öffnungen an wasser- oder dampfführenden Räumen von Dampfkesseln gilt Folgendes:

16.2.1

Mannlöcher sollen 320 x 420 mm weit oder 420 mm im lichten Durchmesser sein. Die Stutzen- oder Ringhöhe darf 300 mm, bei konischer Ausführung 350 mm, nicht übersteigen. Die Öffnungen von Mannlöchern dürfen aus konstruktiven Gründen bis auf 300 x 400 mm lichte Weite oder 400 mm lichten Durchmesser ermäßigt werden. Für die Stutzen- oder Ringhöhe dürfen in diesen Fällen Höchstmaße von 150 mm, bei konischer Ausführung 175 mm, nicht überschritten werden.

16.2.2

Kopflöcher müssen mindestens 220 x 320 mm weit oder 320 mm im lichten Durchmesser sein. Die Stutzen- oder Ringhöhe darf 100 mm, bei konischer Ausführung 120 mm, nicht übersteigen.

16.2.3

Handlöcher müssen 100 x 150 mm weit oder 120 mm im lichten Durchmesser sein. Die Stutzen- oder Ringhöhe darf 65 mm, bei konischer Ausführung 95 mm, nicht übersteigen.

16.3

Für die Größe der Öffnungen an nicht wasser- oder nicht dampfführenden Räumen von Dampfkesselanlagen, die befahren werden müssen, gilt Folgendes:

16.3.1

Einsteigöffnungen für das Befahren unter Verwendung von Hilfsgeräten und persönlicher Schutzausrüstung müssen mindestens einen lichten Durchmesser von 600 mm haben. Die Mindestabmessung der Einsteigöffnungen darf aus konstruktiven Gründen bis auf einen lichten Durchmesser von 500 mm ermäßigt werden. Für die Stutzen- und Ringhöhe darf in diesen Fällen das Höchstmaß von 250 mm nicht überschritten werden.

16.3.2

Befahröffnungen für das Befahren ohne Verwendung von Hilfsgeräten und persönlicher Schutzausrüstung müssen mindestens eine lichte Weite von 320 x 420 mm haben. Die Mindestabmessung der Befahröffnungen darf aus konstruktiven Gründen bis auf 300 x 400 mm lichte Weite ermäßigt werden. Für die Stutzen- und Ringhöhe darf in diesen Fällen das Höchstmaß von 150 mm, bei konischer Ausführung 175 mm, nicht überschritten werden.

16.4

Verschlussdeckel und Bügel müssen aus zähem Werkstoff hergestellt sein. Sofern nicht Metaldichtungen verwendet werden, müssen die Verschlussdeckel so ausgeführt sein, dass die Dichtung nicht herausgedrückt werden kann. Bei Einsatz von Weichstoffdichtungen sowie kombinierten Weichstoff-Metall-Dichtungen muss das Verschlussystem, bestehend aus Verschlusssteilen und Dichtung, für den Verwendungszweck geeignet sein. Geprüfte Dichtungen dürfen auch in betriebsbewährte Verschlusssteile eingesetzt werden.

16.5

Für Packungen und Dichtungen dürfen nur für den Verwendungszweck zugelassene Materialien verwendet werden.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 2 17.

17. Sonderbestimmungen

17.1

Abhitzedampferzeuger

17.1.1

Für Dampferzeuger, die mit Abhitze beheizt werden, deren Temperatur nicht höher als 400 °C ist, gelten nicht die Abschnitte 5.2, 7 und 11.

17.1.2

Der Dampfdruck jedes abgasbeheizten Dampferzeugers muss selbsttätig geregelt werden.

17.1.3

Für den Abhitzedampferzeuger ist ein Druckschalter vorzusehen, der rechtzeitig vor Erreichen des zulässigen Betriebsüberdruckes einen Alarm auslöst.

17.1.4

Für Dampferzeuger, die mit Abhitze beheizt werden, deren Temperatur höher als 400 °C ist, und die über einen niedrigsten Wasserstand verfügen, sind zwei Wasserstandsschalter vorzusehen, die bei Unterschreiten des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes einen Alarm auslösen und zum Reduzieren der Leistung der Maschine, die den Abhitzedampferzeuger beheizt, auffordern. Bei Zwangsdurchlaufkesseln, die mit Abhitze beheizt werden, deren Temperatur höher als 400 °C ist, sind zwei Strömungsschalter vorzusehen, die bei einer Verminderung der Strömung unter das zulässige Maß einen Alarm auslösen und zum Reduzieren der Leistung der Maschine, die den Abhitzedampferzeuger beheizt, auffordern.

17.2

Dampferzeuger, bei denen der Wasserinhalt bis zum niedrigsten Wasserstand (LW) 150 l, der zulässige Betriebsüberdruck 10 bar und das Produkt aus Wasserinhalt in l und zulässigem Betriebsüberdruck in bar die Zahl 500 nicht überschreiten.

17.2.1

Eine zweite Speisepumpe (Abschnitt 3.1) ist nicht erforderlich. Mehrere dieser Dampferzeuger können mit einer gemeinsamen Speisepumpe betrieben werden.

17.2.2

Die zweite Wasserstand-Anzeigeeinrichtung (Abschnitt 8.1) bzw. die zweite Warneinrichtung bei Durchlauf-Dampferzeugern (Abschnitt 8.8) ist nicht erforderlich.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
Kapitel 3

Kapitel 3 - Ausrüstung für Anlagen mit Heißwassererzeugern

1. Geltungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Allgemeine Anforderungen
4. Druckhalteeinrichtungen und Ausdehnungsraum
5. Speiseeinrichtungen, Speiseleitungen und Sicherungen gegen rückströmendes Speisewasser
6. Umwälzpumpen
7. Absperr- und Entleerungseinrichtungen
8. Niedrigster Wasserstand und Einführung der Vor- und Rücklaufleitung
9. Wasserstandsanzeigeeinrichtungen und Strömungsbegrenzer
10. Druck- und Temperaturanzeigergeräte
11. Anforderungen an Begrenzungseinrichtungen
12. Regelung der Wasserzufuhr und Sicherheitseinrichtung gegen Wassermangel und zu hohen Wasserstand
13. Regelung der Temperatur und Sicherheitseinrichtungen gegen Temperaturüberschreitung
14. Sicherheitseinrichtungen gegen Drucküber- und Druckunterschreitung
15. Überwachung des Kreislaufwassers
16. Kennzeichnung
17. Reinigungs- und Besichtigungsöffnungen
18. Parallelbetrieb

19. Sonderbestimmungen

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 1.

1. Geltungsbereich

Dieses Kapitel gilt für die Ausrüstung von Schiffsdampfkesselanlagen mit Heißwassererzeugern. Diese sind solche Anlagen, in denen Heißwasser von einer höheren Temperatur als der dem atmosphärischen Druck entsprechenden Siedetemperatur zum Zwecke der Verwendung des Heißwassers außerhalb dieser Anlagen erzeugt wird. Für die Ausrüstung von Dampferzeugern gilt Kapitel 2 - Ausrüstung für Anlagen mit Dampferzeugern. Bei Entnahme von Dampf aus Heißwassererzeugern gilt Kapitel 2 zusätzlich. Für die Aufstellung gilt das Kapitel 4 - Aufstellung von Schiffsdampfkesselanlagen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 2.

2. Begriffsbestimmungen

2.1

Dampfkesselanlagen mit Heißwassererzeugern werden im Folgenden Heißwassererzeugungsanlagen genannt.

2.2

Die Heißwassererzeugungsanlage umfasst Heißwassererzeuger, Druckausdehnungsgefäße, Druckhalteeinrichtungen, Hauptverteiler und -sammler, Vorwärmer (auch wenn sie nicht im Rauchgasstrom liegen), Mischeinrichtungen, Umwälzpumpen, einschließlich der diese Anlageteile verbindenden Rohrleitungen, und den an diesen und zwischen diesen Teilen angeordneten Armaturen. Alle vorstehend aufgeführten Teile gehören zur Heißwassererzeugungsanlage, auch wenn sie außerhalb des Kesselaufstellungsraumes liegen.

2.3

Zwangslauf-Heißwassererzeuger sind Heißwassererzeuger, bei denen der Wasserumlauf im Erhitzer bei Stillstand der Umwälzpumpen nicht ausreicht, um ein erhebliches Überschreiten der zulässigen Betriebstemperatur zu verhindern.

2.4

Ausdehnungstrommeln, Druckausdehnungsgefäße und Auffangbehälter sind Behälter, welche die temperaturbedingten Volumenänderungen des Wassers aufnehmen.

2.4.1

Ausdehnungstrommeln sind Bestandteil des Heißwassererzeugers und daher von diesem nicht absperrbar.

2.4.2

Druckausdehnungsgefäße sind vom Heißwassererzeuger absperrbar. In ihrem Innern herrscht während des Betriebes ein Druck, der mindestens dem der Heißwassertemperatur zugeordneten Sättigungsdruck entspricht.

2.4.3

Auffangbehälter sind vom Heißwassererzeuger absperrbar. Sie können drucklos oder mit geringerem Druck als dem der Heißwassertemperatur zugeordneten Sättigungsdruck betrieben werden. Liegt der Betriebsüberdruck über 1 bar und ist das Druckliterprodukt größer als 2 000 bar l, sind sie wie Druckausdehnungsgefäße zu behandeln.

2.5

Druckhalteeinrichtung ist der Teil der Heißwassererzeugungsanlage, mit dem der erforderliche Druck erzeugt wird. Bei der Eigendruckhaltung entsteht der Druck im Dampf- und Wasserraum des Heißwassererzeugers oder Ausdehnungsgefäßes. Er entspricht dem der Vorlaufemperatur zugeordneten Sättigungsdruck. Bei der Fremddruckhaltung wird der erforderliche Druck unabhängig von der Temperatur des Heißwassers erzeugt.

2.6

Zulässiger Betriebsüberdruck ist der höchste Druck, mit dem der Heißwassererzeuger betrieben werden darf. Der zulässige Betriebsüberdruck wird am höchsten Punkt des Heißwassererzeugers gemessen. Bei Ermittlung des Produktes aus Wasserinhalt und zulässigem Betriebsüberdruck kann statt des zulässigen Betriebsüberdruckes der der zulässigen Vorlaufemperatur entsprechende Sättigungsdruck eingesetzt werden.

2.7

Zulässige Vorlauftemperatur ist die höchste Temperatur, mit der der Heißwassererzeuger betrieben werden darf. Die zulässige Vorlauftemperatur wird am Vorlaufabgang des Heißwassererzeugers gemessen.

2.8

Wandungen von Heißwassererzeugern sind die Wandungen der Dampf- und Wasserräume, die zwischen den Absperrreinrichtungen des Heißwassererzeugers in den Eintritts-, Austritts-, Druckhalte-, Überström- und Ablassleitungen liegen. Die Gehäuse der Absperrreinrichtungen gehören zu den Wandungen.

2.9

Zulässige Wärmeleistung ist die höchste im Dauerbetrieb erzeugbare Wärmeleistung, mit der der Heißwassererzeuger nach der Genehmigung oder der Bauartzulassung betrieben werden darf.

2.10

Für Fahrtüchtigkeit und Sicherheit des Schiffes erforderliche Heißwassererzeugungsanlagen gewährleisten mittelbar oder unmittelbar Vortrieb und Manövrierfähigkeit des Schiffes. Für Fahrtüchtigkeit und Sicherheit nicht erforderliche Heißwassererzeuger dienen z.B. der Beheizung von Ladung, dem Betrieb von Küchen und Wäschereien oder der Beheizung und Klimatisierung von Wohnräumen.

2.11

Regler sind Einrichtungen, die den Angleich der zu regelnden Größe, insbesondere Temperatur, Druck, Wasserstand, an einen vorgegebenen Sollwert bewirken.

2.12

Begrenzer sind Einrichtungen, die bei Über- oder Unterschreiten eines festgesetzten Grenzwertes die Beheizung des Heißwassererzeugers und ggf. die Umwälzpumpen abschalten und verriegeln.

2.13

Der höchste Feuerzug (HF) ist der Punkt auf der wasserberührten Seite der Heizfläche, die der Flammenstrahlung ausgesetzt ist oder die durch Gase, deren Temperatur bei höchster Dauerleistung 400 °C übersteigt, beheizt wird. Der höchste Feuerzug von Wasserrohrkesseln mit oberer Dampftrömmel ist die Oberkante der höchstgelegenen Fallrohre. Die Bestimmungen über den höchsten Feuerzug finden keine Anwendung auf Steigrohre von Wasserrohrkesseln bis 102 mm äußeren Durchmesser, Zwangsdurchlauf-Heißwassererzeuger, Überhitzer sowie Feuerzüge und abgasbeheizte Kesselteile, in denen eine Rauch- bzw. Abgastemperatur von 400 °C bei höchster Dauerleistung nicht überschritten wird.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 3.

3. Allgemeine Anforderungen

3.1

Das erhitzte Wasser ist in einem geschlossenen Kreislauf zu verwenden. Falls eine Dampfentnahme vorgesehen ist, sind die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen im Einzelfall mit dem Sachverständigen zu vereinbaren. Auch im Falle einer Dampfentnahme muss die Druckhaltung bei jedem Betriebszustand gewährleistet sein.

3.2

Werden mehrere Heißwassererzeuger mit unterschiedlichen zulässigen Betriebsüberdrücken und/oder zulässigen Vorlauftemperaturen in einer gemeinsamen Anlage zusammengeschaltet, so muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt sein, dass alle Heißwassererzeuger mit dem geringsten zulässigen Druck oder der geringsten Temperatur betrieben werden.

3.3

Wasserrohrkessel mit hochliegender Ausdehnungstrommel dürfen nicht mit Naturumlauf über Sicherheitsvor- und Sicherheitsrücklaufleitungen verwendet werden, es sei denn, Rückströmen von Rücklaufwasser über die Sicherheitsrücklaufleitung in die Ausdehnungstrommel ist ausgeschlossen. Das Rückströmen darf weder durch Querschnittsverengungen noch durch mechanische Hilfsmittel, wie Sicherungen gegen Rückströmen, verhindert werden.

3.4

Werden Wärmeverbraucher höher als der betrieblich im Heißwassererzeuger einzuhaltende Wasserstand angeordnet, müssen durch geeignete Maßnahmen während des Betriebes Verdampfung und im Störfall gefährliche Zustände, die Rückwirkungen auf die Sicherheit der Dampfkesselanlage haben können, in diesem Netzteil verhindert werden, insbesondere durch Vorlauftemperaturregelung.

3.5

Es muss nachgewiesen sein, dass der Dampfdruck in der Ausdehnungstrommel dazu ausreicht, gefährliche Dampfbildung in der Heißwassererzeugungsanlage und im Netz zu vermeiden.

3.6

Schwerkraft-Heißwassererzeugungsanlagen sind für die Installation an Bord von Seeschiffen nicht zulässig.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 4.

4. Druckhalteeinrichtungen und Ausdehnungsraum

4.1

Druckhalteeinrichtungen müssen so beschaffen sein, das eine sicherheitstechnisch bedenkliche Dampfentwicklung in der Heißwassererzeugungsanlage vermieden wird.

4.2

Jede Heißwassererzeugungsanlage muss einen ausreichenden Ausdehnungsraum haben, um die temperaturbedingten Änderungen im Wasservolumen der Heißwassererzeugungsanlage und der Wärmeverbraucheranlage aufnehmen zu können. Sofern nicht die Ausdehnungstrommel mit Heißwassererzeuger als Ausdehnungsraum dient, muss ein besonderes Druckausdehnungsgefäß oder ein besonderer Auffangbehälter verwendet werden. Sie müssen einschließlich ihrer Anschlussleitungen gegen Einfrieren geschützt sein.

4.3

Sind bei Eigendruckhaltung Wärmeverbraucher so hoch angeordnet oder so beschaffen^{*)}, dass durch ihren Betrieb gefährliche Rückwirkungen auf die Heißwassererzeugungsanlage nicht ausgeschlossen werden können, so sind die erforderlichen Maßnahmen, z. B. Ergänzung der Betriebsvorschriften, mit dem Sachverständigen zu vereinbaren.

4.4

Auffangbehälter - auch offene - sind für den auftretenden Betriebsüberdruck, mindestens jedoch für einen Überdruck von 2 bar, zu bemessen.

^{*)} Entsprechende Angaben sind vom Antragsteller zu machen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 5.

5. Speiseeinrichtungen, Speiseleitungen und Sicherungen gegen rückströmendes Speisewasser

5.1

Jede Heißwassererzeugungsanlage muss mit mindestens einer Speiseeinrichtung ausgerüstet sein.

5.2

Auf die Speiseeinrichtung kann verzichtet werden, wenn die Druckhaltepumpe den Anforderungen des Abschnitts 5.4 entspricht.

5.3

Handpumpen sind als Speiseeinrichtung im Fall 5.4 zulässig, wenn der zulässige Betriebsüberdruck des Heißwassererzeugers 10 bar nicht übersteigt und die Wärmeleistung nicht mehr als 500 kW beträgt.

5.4

Der Förderstrom der Speiseeinrichtung in kg/h je Stunde muss mindestens das 0,2-fache der der Wärmeleistung entsprechenden Dampferzeugung betragen.

5.5

Die Speiseeinrichtungen müssen imstande sein, die geforderte Speisewassermenge beim 1,1-fachen des zulässigen Betriebsüberdruckes in den Heißwassererzeuger zu fördern.

5.6

In jeder zum Heißwassererzeuger führenden Speiseleitung müssen eine Sicherung gegen Rückströmen und eine Absperrereinrichtung eingebaut sein. Werden Absperrereinrichtung und Sicherung gegen Rückströmen nicht in unmittelbarer Verbindung eingebaut, so muss für das dazwischen liegende Rohrleitungsstück die Möglichkeit einer Druckentlastung gegeben sein.

5.7

Die Speiseleitung muss an den Heißwassererzeuger, ausgenommen bei Zwangsdurchlauf-Heißwassererzeugern, so angeschlossen werden, dass dieser sich bei undichter Rückströmsicherung nicht tiefer als 50 mm über den höchsten Feuerzug (HF) entleeren kann.

5.8

Speiseeinrichtungen müssen von gemeinschaftlichen Saug- oder Druckleitungen absperrbar sein.

5.9

Sind bei einer Speisepumpe die Saugseite und die Druckseite einschließlich der Absperrung für einen unterschiedlichen Druck ausgelegt oder befinden sich auf der Druckseite keine zwei Absperrarmaturen mit Zwischenentlüftung, so muss zwischen der saugseitigen und druckseitigen Absperrung der Speisepumpe ein Manometer angeschlossen sein. Beim Schließvorgang der

saugseitigen Absperrarmatur muss der Druckverlauf innerhalb des Pumpenraumes für das Bedienungspersonal am Bedienungsort der saugseitigen Absperrarmatur eindeutig erkennbar sein. Es muss zusätzlich zu dem Manometer ein Entlastungsventil mit einer Nennweite $\geq \underline{\text{DN}} 25$ angeschlossen sein.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 6.

6. Umwälzpumpen

6.1

Heißwassererzeugungsanlagen müssen mit mindestens zwei Umwälzpumpen ausgerüstet sein. Für mehrere Heißwassererzeuger einer Heißwassererzeugungsanlage genügt eine gemeinsame Reserveumwälzpumpe, wenn sie auf jeden Heißwassererzeuger geschaltet werden kann.

6.2

Für nicht schiffsbetriebswichtige Heißwassererzeuger genügt eine Umwälzpumpe, wenn

- a. bei Ausfall der Energiequelle für die Umwälzpumpe auch die Beheizung ausfällt und keine gefährlichen Betriebszustände eintreten können oder
- b. der Heißwassererzeuger nur mit Gasen beheizt wird, deren Temperatur 400 °C nicht übersteigt, oder
- c. wenn die Brenner bei Verminderung der Strömung unter das vorgesehene Maß durch eine zuverlässige Einrichtung selbsttätig abgestellt werden, oder
- d. mehrere Heißwassererzeuger einer Heißwassererzeugungsanlage eine oder mehrere gemeinsame Reserveumwälzpumpen haben. In diesem Falle muss jedoch bei Ausfall der für den Normalbetrieb vorgesehenen Antriebsquelle gewährleistet sein, dass durch eine zweite Antriebsquelle eine für die Kühlung der Heißwassererzeuger ausreichende Anzahl von Umwälzpumpen in Betrieb gehalten werden kann.

6.3

Bei Ausfall einer Umwälzpumpe und bei Unterschreiten der erforderlichen Mindestdurchflussmenge muss eine Alarmierung erfolgen.

6.4

Umwälzpumpen, die nicht absperrenbar oder die für den Betrieb erforderlich sind, sind Teil des Heißwassererzeugers. Die Gehäuse der Umwälzpumpen sind aus zähen Werkstoffen zu fertigen. Die Verwendung von Grauguss ist nicht zulässig.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 7.

7. Absperr- und Entleerungseinrichtungen

7.1

Jeder Heißwassererzeuger muss Einrichtungen haben, durch die er von allen angeschlossenen Leitungen abgesperrt werden kann. Die Einrichtungen sollen möglichst nahe am Heißwassererzeuger angebracht sein.

7.2

Heißwassererzeuger, bei Wasserrohr-Heißwassererzeugern mindestens Trommeln und Sammler, müssen mit Einrichtungen versehen sein, durch die sie entleert werden können. Sofern Wasserrohr-Heißwassererzeuger über einen unteren Sammler entleert werden können, genügt eine Einrichtung an diesem Sammler. Die Entleerungseinrichtungen und deren Stutzen müssen gegen die Einwirkung der Heizgase geschützt sein. Selbstschließende Abschlämmeinrichtungen müssen in der geschlossenen Stellung verriegelbar sein, sofern nicht eine weitere Absperrrichtung in die Leitung eingebaut ist. Entleerungsleitungen müssen gefahrlos ausmünden. Die Entleerungsleitungen, ggf. die Sammelleitung, müssen für jeden Heißwassererzeuger getrennt bis zum Entspannungsraum geführt werden.

7.3

Automatische Einrichtungen, durch die der Wasserstand unter LW abgesenkt werden könnte, dürfen nicht verwendet werden.

7.4

Bleiben bei einer Heißwassererzeugungsanlage mit mehreren durch gemeinsame Leitungen verbundenen Heißwassererzeugern beim Befahren der Heißwassererzeuger die Absperrrichtungen in den Heißwasser- und Speiseleitungen mit diesen Leitungen unlösbar verbunden, so müssen zur Sicherung jeweils zwei in der geschlossenen Stellung verriegelbare und gegen unzulässige Betätigung absicherbare Absperrrichtungen mit einer dazwischen liegenden Entlüftungseinrichtung eingebaut sein.

7.5

Die Ausblaseleitungen von Wasserstandanzeigeeinrichtungen, Wasserstandreglern, Wasserstandbegrenzern und Füllprobierrichtungen müssen unfallsicher ausmünden. Der Ausblasevorgang muss eindeutig erkennbar sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 8.

8. Niedrigster Wasserstand und Einführung der Vor- und Rücklaufleitung

8.1

Für jede Heißwassererzeugungsanlage, ausgenommen Anlagen mit Membranausdehnungsgefäß, muss ein niedrigster Wasserstand festgelegt sein, der am Heißwassererzeuger, Ausdehnungsgefäß oder Auffangbehälter durch eine an der Wandung angebrachte Strichmarke mit den Buchstaben LW (Low Water) kenntlich gemacht wird.

8.2

Der niedrigste Wasserstand (LW) muss bei Heißwassererzeugern mindestens 150 mm über dem Höchsten Feuerzug (HF) festgesetzt sein.

8.3

Die vorgeschriebenen Mindestabstände für die Höhenlage der Wasserstandmarke müssen auch dann noch gewahrt sein, wenn sich der Schiffskörper um 4° nach jeder Seite neigt.

8.4

Der niedrigste Wasserstand (LW) in Druckausdehnungsgefäßen und Auffangbehältern muss mindestens 50 mm über der Mündung des Entnahmerohres, gemessen über dem höchsten Punkt, von dem aus eine Entnahme stattfinden kann, liegen.

8.5

Vorlaufleitungen im Inneren von Heißwassererzeugern, die mit einem Dampfraum betrieben werden, sind so einzurichten, dass sie mindestens 50 mm über dem höchsten Feuerzug und mindestens 50 mm unter dem niedrigsten Wasserstand ausmünden. Bei waagrecht in den Heißwassererzeugern geführten Heißwasserleitungen sind die genannten Abstände vom höchsten und tiefsten Punkt der Einströmöffnung aus zu messen.

8.6

Bei Heißwassererzeugern, die ohne Dampfraum betrieben werden, muss die Vorlaufleitung von der höchsten Stelle des Heißwassererzeugers abgehen.

8.7

In die zum Heißwassererzeuger führende Heißwasserrücklaufleitung ist eine Rückströmsicherung, insbesondere ein Rückschlagventil oder eine Rückschlagklappe, einzubauen. Hiervon kann abgesehen werden, wenn die Rücklaufleitung mindestens 50 mm über dem höchsten Feuerzug mündet.

8.8

Bei Feuerzügen, in denen die Rauchgastemperatur bei größter Wärmeleistung 400 °C nicht übersteigt, entfallen die Festlegungen der Abschnitte 8.2, 8.5 und 8.7 bezüglich des Abstandes zwischen dem höchsten Feuerzug und dem niedrigsten Wasserstand.

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 9.

9. Wasserstandanzeigeeinrichtungen und Strömungsbegrenzer

9.1

Jeder Heißwassererzeuger mit eigenem Dampfraum ist mit zwei Wasserstandanzeigern auszurüsten, an denen der Wasserstand unmittelbar erkennbar ist. Die zusätzliche Anordnung von Fernwasserstandanzeigen oder indirekt anzeigenden Geräten ist zulässig. Die Lage des Wasserstands muss vom Bedienstand des Dampferzeugers aus erkennbar sein. Die Wasserstandanzeiger sind so anzuordnen, dass der Wasserstand auch bei den im Schiffsbetrieb vorkommenden Bewegungen und Schräglagen erkennbar bleibt.

9.2

Jeder Heißwassererzeuger, der nicht mit einem Dampfraum betrieben wird, muss an oder in unmittelbarer Nähe seiner höchsten Stelle mit einer Füllprobiereinrichtung ausgerüstet sein. Zusätzlich muss eine Wasserstandanzeigeeinrichtung vorhanden sein. Bezüglich der Erkennbarkeit gilt Abschnitt 9.1.

9.3

Jedes Druckausdehnungsgefäß und jeder Auffangbehälter muss mit mindestens einer Wasserstandanzeigeeinrichtung versehen sein. Das Unterschreiten des im Betrieb einzuhaltenden Wasserstandes muss durch eine Alarmierung angezeigt werden.

9.4

Wasserstandanzeigeeinrichtungen müssen vom Heißwassererzeuger absperrbar und ausblasbar sein. Bei Verwendung von Hähnen muss die Durchgangsrichtung zu erkennen sein.

9.5

Die untere Grenze des Anzeigebereiches einer Wasserstandanzeigeeinrichtung muss mindestens 30 mm über dem höchsten Feuerzug (HF) und mindestens 30 mm unter dem niedrigsten Wasserstand (LW) festgelegt sein. Dabei darf der niedrigste Wasserstand nicht über der Mitte des Anzeigebereiches liegen.

9.6

An jeder Wasserstandanzeigeeinrichtung muss der niedrigste Wasserstand (LW) entsprechend der Höhe der Strichmarke nach Abschnitt 8.1 mit den Buchstaben LW dauerhaft und deutlich gekennzeichnet sein.

9.7

Zylindrische Wasserstandgläser sind nicht zulässig.

9.8

An Zwangsdurchlauf-Heißwassererzeugern muss anstelle der Wasserstandanzeigeeinrichtungen ein Strömungsbegrenzer vorhanden sein. Zusätzlich ist eine Füllprobiereinrichtung an der höchsten Stelle des Heißwassererzeugers vorzusehen.

9.9

Die Verbindungsrohre zwischen Heißwassererzeuger und Wasserstandanzeigeeinrichtungen müssen mindestens 20 mm lichte Weite haben. Werden Wasserstandanzeigeeinrichtungen über gemeinsame Verbindungsleitungen angeschlossen oder sind die wasserseitigen Verbindungsrohre länger als 750 mm, so müssen die wasserseitigen Verbindungsrohre mindestens 40 mm

lichte Weite haben. Dampfführende Verbindungsrohre müssen so ausgeführt sein, dass sich kein Kondensat ansammeln kann. Wasserseitige Verbindungsrohre dürfen kein Gefälle zu Wasserstandanzeigeeinrichtungen haben. Wasserstandanzeigeeinrichtungen müssen entweder am Heißwassererzeuger oder am Vorlauf angeordnet sein.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 10.

10. Druck- und Temperaturanzeigeräte

10.1

Jeder Heißwassererzeuger muss mindestens ein Manometer mit unmittelbarer Verbindung zum Dampf- oder Wasserraum haben. Die Verbindungsleitung muss mindestens 8 mm lichte Weite haben, zum Ausblasen eingerichtet sein und ist so zu verlegen, dass das Manometer gegen das Eindringen von Wasser geschützt ist.

10.2

Zusätzlich ist an mindestens einer weiteren geeigneten Stelle eine Druckanzeige vorzusehen, deren Geber unabhängig von dem unter 10.1 genannten Manometer ist.

10.3

Das Manometer muss den Überdruck in bar anzeigen. Der Anzeigebereich muss den Prüfdruck mit erfassen. Der zulässige Betriebsüberdruck ist am Manometer und am Anzeigegerät durch eine unveränderliche, gut sichtbare rote Strichmarke zu kennzeichnen. Das Manometer muss gegen Hitze geschützt angebracht sein. Der Dampfdruck muss vom Bedienstand des Heißwassererzeugers aus gut ablesbar sein.

10.4

An der Manometerverbindungsleitung muss ein Prüfmanometer anschließbar sein.

10.5

In die Vor- und in die Rücklaufleitung eines jeden Heißwassererzeugers ist je eine Temperaturanzeigeeinrichtung so einzubauen, dass sie die tatsächliche Aus- und Eintrittstemperatur erfasst. Außerdem ist in jede von einem Druckausdehnungsgefäß abgehende Vorlaufleitung oder in eine ggf. vorhandene Sammelvorlaufleitung je eine weitere Temperaturanzeigeeinrichtung einzubauen. Die zulässige Temperatur ist auf den Anzeigegeräten zu kennzeichnen. Falls dem Vorlaufwasser Rücklaufwasser beigemischt wird, ist nach der Mischstelle eine Temperaturanzeigeeinrichtung vorzusehen. In die zu einem Druckausdehnungsgefäß führende Sicherheitsleitung ist ein Thermometer einzubauen, wenn die Temperatur im Druckausdehnungsgefäß einen festgelegten Wert, der niedriger ist als der Wert der zulässigen Vorlauftemperatur, nicht übersteigen darf. Sofern der heißwassererzeugende Teil mit der Ausdehnungstrommel über eine oder mehrere Leitungen verbunden ist, dass ein ausreichender Wasserumlauf nicht stattfinden kann, muss die zulässige Vorlauftemperatur im heißwassererzeugenden Teil nahe seiner höchsten Stelle gemessen werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 11.

11. Anforderungen an Begrenzungseinrichtungen

Begrenzer müssen die Anforderungen der DIN EN 12952-11 oder DIN EN 12953-9 erfüllen. Die Eignung für den Schiffseinsatz ist durch die Erfüllung der Prüfanforderungen einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachzuweisen. Die Bauart der Begrenzer muss eine Funktionsprüfung jederzeit ermöglichen. Alarme und Begrenzer müssen voneinander und von den Regeleinrichtungen unabhängig arbeitende Geräte sein. Sicherheitsstromkreise und ggf. diesen zugeordnete Hilfsstromkreise müssen der DIN EN 50156-1 entsprechen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 12.

12. Regelung der Wasserzufuhr und Sicherheitseinrichtung gegen Wassermangel und zu hohen Wasserstand

12.1

Wenn wegen der Änderung des Wasservolumens der Anlage ein zeitweises Ablassen oder Einspeisen von Wasser notwendig ist, muss der Wasserstand durch einen zuverlässigen Regler geregelt werden (Wasserstandregler).

12.2

Wenn wegen der Änderung des Wasservolumens der Anlage ein zeitweises Ablassen oder Einspeisen von Wasser notwendig ist, muss bei Über- oder Unterschreiten des betrieblich einzuhaltenden Wasserstandbereiches eine Alarmierung erfolgen.

12.3

Die Verbindungsleitungen außenliegender Wasserstandregler und Wasserstandbegrenzer müssen dem Abschnitt 9.9 entsprechen. Absperrrichtungen in den Verbindungsleitungen von Begrenzern dürfen nur in der geöffneten Stellung einen Betrieb der Beheizung ermöglichen (Verblockung). Die Bauart der Einrichtungen muss ihre Funktionsprüfungen bei allen Betriebszuständen ermöglichen. Ein gemeinsamer Anschluss mit Wasserstandanzeigeeinrichtungen ist zulässig, wenn die Verbindung den Anforderungen für den gemeinsamen Anschluss von zwei Wasserstandanzeigeeinrichtungen entspricht. Das Unterbrechen (Verblocken) der Beheizung durch das Betätigen der Absperrvorrichtungen in den Verbindungsleitungen darf durch ein Zeitglied um längstens 5 min verzögert werden. Bei Zwangsdurchlauf-Heißwassererzeugern sind die Wasserstandbegrenzer durch die Einrichtungen nach Abschnitt 9.8 zu ersetzen.

12.4

Bei Heißwassererzeugern mit Dampfraum ohne Ausdehnungstrommel müssen zwei zuverlässige Sicherheitseinrichtungen vorhanden sein, die spätestens bei Unterschreiten des festgelegten niedrigsten Wasserstandes die Beheizung und die Umwälzpumpen abschalten und verriegeln (Wasserstandbegrenzer).

12.5

Bei Heißwassererzeugern mit Dampfraum in der Ausdehnungstrommel müssen zwei zuverlässige Sicherheitseinrichtungen vorhanden sein, die spätestens bei Unterschreiten des festgelegten niedrigsten Wasserstandes die Beheizung und die Umwälzpumpen abschalten und verriegeln (Wasserstandbegrenzer). Ist nur eine Verbindungsleitung zur Ausdehnungstrommel vorhanden, so ist eine weitere zuverlässige Sicherheitseinrichtung so anzuordnen, dass sie spätestens beim Absinken des Wasserstandes auf 100 mm über dem höchsten Feuerzug (HF) anspricht.

12.6

Bei Heißwassererzeugern ohne Dampfraum mit Druckausdehnungsgefäß (Eigendruckhaltung) müssen am Druckausdehnungsgefäß zwei zuverlässige Sicherheitseinrichtungen vorhanden sein, die spätestens bei Unterschreiten des festgelegten niedrigsten Wasserstandes die Beheizung und die Umwälzpumpen abschalten und verriegeln (Wasserstandbegrenzer).

12.7

Bei Heißwassererzeugern mit Fremddruckhaltung ist an den Heißwassererzeugern, den Ausdehnungsgefäßen und an drucklos oder mit Überdruck betriebenen Auffangbehältern, aus denen die Druckhalteeinrichtungen das notwendige Wasser zum Nachspeisen bzw. zur Druckhaltung entnehmen, jeweils eine zuverlässige Sicherheitseinrichtung vorzusehen, die bei Unterschreiten eines festgelegten niedrigsten Wasserstandes die Beheizung und die Umwälzpumpen abschaltet und verriegelt

(Wasserstandbegrenzer). Bei Membran-Ausdehnungsgefäßen kann auf den Einbau eines Wasserstandbegrenzers und der nach Abschnitt 9.1 geforderten Wasserstandanzeigeeinrichtung verzichtet werden, wenn ein Mindestdruckbegrenzer am Membran-Ausdehnungsgefäß oder ein Mindestdruckbegrenzer nach Abschnitt 14.3.1 so eingestellt werden kann, dass dieser bei Unterschreiten des niedrigsten Wasserstandes im Membran-Ausdehnungsgefäß anspricht. Außerdem muss eine Prüfmöglichkeit vorhanden sein, mit der die bestimmungsgemäße Gasfüllung im Membran-Ausdehnungsgefäß überprüft werden kann.

12.8

Bei Heißwassererzeugern mit Naturumlauf, bei denen - bei Abstellen oder Ausfall der Umwälzpumpe und voller Beheizung - durch Sicherheitstemperaturbegrenzer und durch Wasserstandbegrenzer die Beheizung nicht so rechtzeitig abgeschaltet wird, dass ein unzulässiges Ausdampfen verhindert werden kann, ist ein Wasserstandbegrenzer durch einen Strömungsbegrenzer zu ersetzen.

12.9

Bei Zwangslauf-Heißwassererzeugern muss ein Wasserstandbegrenzer durch eine zuverlässige Sicherheitseinrichtung ersetzt werden, die die Beheizung bei Verringerung der Wasserströmung unter einen festzulegenden Mindestwert abschaltet und verriegelt.

12.10

Bei Überschreiten eines anlagenbezogenen festzulegenden höchsten Wasserstandes muss bei Anlagen mit selbsttätiger Wasserstandregelung die Beheizung abgeschaltet und verriegelt, außerdem auch die Speisung abgeschaltet werden. Diese Einrichtung braucht kein zusätzliches Gerät zu sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 13.

13. Regelung der Temperatur und Sicherheitseinrichtungen gegen Temperaturüberschreitung

13.1

Die Vorlauftemperatur muss an jedem Heißwassererzeuger selbsttätig durch Beeinflussung der Beheizung geregelt werden. Bei Anlagen, bei denen die Vorlauftemperatur gleich der dem Betriebsdruck zugeordneten Satttdampf-temperatur des Heißwassererzeugers ist, kann statt der Temperatur der Dampfdruck selbsttätig geregelt werden. Kann der Temperaturregler durch einen Druckregler ersetzt werden, so können die beiden Temperaturbegrenzer durch einen Druckbegrenzer ersetzt werden.

13.2

Jeder Heißwassererzeuger muss mit mindestens einer Sicherheitseinrichtung gegen Temperaturüberschreitung ausgerüstet sein.

13.3

Der Einbauort der Fühler für die Sicherheitseinrichtungen gegen Temperaturüberschreitungen ist so zu wählen, dass die höchste Temperatur im Wärmeerzeuger bei allen Betriebsverhältnissen, auch bei Ausfall der Umwälzpumpen, sicher erfasst wird.

13.4

Es ist sicherzustellen, dass die Temperatur des jedem Heißwassererzeuger zugeführten Rücklaufwassers einen jeweils anlagebezogenen festzulegenden zulässigen Wert nicht überschreitet.

13.5

Sofern das Beimischen von Rücklaufwasser niedriger Temperatur zum Vorlaufwasser zu gefährlichen Betriebszuständen führen kann, sind die dafür erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen, z. B. Ergänzung der Betriebsvorschriften, mit dem Sachverständigen zu vereinbaren.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 14.

14. Sicherheitseinrichtungen gegen Drucküber- und Druckunterschreitung

14.1 Sicherheitsventile¹⁾

14.1.1

Jeder Heißwassererzeuger muss mit mindestens zwei Sicherheitsventilen gegen Drucküberschreitung ausgerüstet sein.

14.1.2

Die Sicherheitsventile müssen hinsichtlich Beschaffenheit und Einbau für den Schiffseinsatz geeignet sein. Die Eignung ist durch die Erfüllung der Prüfanforderungen einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachzuweisen. Sicherheitseinrichtungen mit gewichtsbelasteten Sicherheitsventilen sind nicht zulässig.

14.1.3

Die Sicherheitsventile sind am höchsten Punkt bzw. in seiner unmittelbaren Nähe oder in unmittelbarer Nähe des Heißwassererzeugers an der Vorlaufleitung anzubringen.

14.1.4

Bei Zwangsdurchlauf-Heißwassererzeugern sind die Sicherheitsventile in unmittelbarer Nähe des Anschlusses der Vorlaufleitung an den Wärmeerzeuger anzuordnen.

14.1.5

Bei der Bemessung der Sicherheitsventile ist auch bei betriebsmäßig unter Wasserdruck stehenden Ventilen Dampfausströmung bei dem Sattdampfzustand anzunehmen, der der Einstellung des Sicherheitsventils entspricht. Die Sicherheitsventile müssen so bemessen sein, dass der der zulässigen Wärmeleistung entsprechende Dampfstrom abgeführt werden kann, ohne dass dabei der zulässige Betriebsüberdruck des Heißwassererzeugers um mehr als 10 % überschritten wird.

14.1.6

Jedes hochliegende Druckausdehnungsgefäß, das mit Dampfraum betrieben wird, muss zusätzlich mit einem Sicherheitsventil ausgerüstet sein, das so eingestellt ist, dass es früher als die Sicherheitsventile des Heißwassererzeugers abbläst. Für seine Größenbemessung genügt es, die Leistung des größten aller angeschlossenen Heißwassererzeuger einzusetzen, wenn das Druckausdehnungsgefäß für den Druck gebaut ist, der in ihm bei der zulässigen Vorlauftemperatur entstehen kann. Bei der Größenbemessung sind ggf. Zusatzheizungen und Fremddampfzufuhr zu berücksichtigen.

14.1.7

Jeder geschlossene Auffangbehälter muss mit mindestens einem Sicherheitsventil ausgerüstet sein. Die Sicherheitseinrichtung muss so bemessen sein, dass der zulässige Betriebsüberdruck bei keinem Betriebszustand überschritten wird. Bei der Größenbemessung sind alle Mengen, die in den Behälter einströmen, und ggf. vorhandene Zusatzheizungen und Fremddampfzufuhr zu berücksichtigen.

14.2 Druckbegrenzer gegen Drucküberschreitung

14.2.1

Bei Anlagen mit Eigendruckhaltung muss unabhängig von Abschnitt 14.1 ein Druckbegrenzer vorhanden sein, der rechtzeitig vor Überschreiten des zulässigen Betriebsüberdruckes die Beheizung abschaltet und verriegelt.

14.2.2

Bei Anlagen mit Fremddruckhaltung müssen an jedem Heißwassererzeuger zwei Sicherheitseinrichtungen vorhanden sein, die bei Überschreiten des zulässigen Betriebsüberdruckes die Beheizung abschalten und verriegeln (Druckbegrenzer). Es genügt an jedem Heißwassererzeuger ein Druckbegrenzer, wenn die Anlage, insbesondere beim Vorlaufverteiler, mit einem weiteren Druckbegrenzer ausgerüstet ist. Es ist anlagenbezogen festzulegen, ob hierbei außer der Beheizung auch die Umwälzpumpen abzuschalten sind.

14.3 Druckbegrenzer gegen Druckunterschreitung in Anlagen mit Fremddruckhaltung

14.3.1

Es müssen zwei zuverlässige Sicherheitseinrichtungen vorhanden sein, die bei Unterschreiten eines anlagebezogenen festzulegenden Mindestüberdruckes die Beheizung und die Umwälzpumpen (Netzumwälzpumpen, Beimischpumpen, Rücklaufanhebepumpen usw.) abschalten und verriegeln (Mindestdruckbegrenzer).

14.3.2

Bei Verwendung von Überströmventilen muss beim Ansprechen eines der Mindestdruckbegrenzer nach Abschnitt 14.3.1 durch eine zusätzliche Einrichtung die Überströmleitung selbsttätig geschlossen werden.

^{*)} Hinsichtlich der Zu- und Abführungsleitungen ist die DIN EN 12952, Teil 3 oder die DIN EN 12953, Teil 10 zu beachten.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 15.

15. Überwachung des Kreislaufwassers

15.1

Sofern die Möglichkeit eines den Heißwassererzeuger gefährdenden Einbruchs von Fremdstoffen in den Wasserkreislauf, insbesondere Öl, Fett, Laugen, Seewasser besteht, ist eine selbsttätige Überwachung der Beschaffenheit des Rücklaufwassers erforderlich. Die Beheizung und die Umwälzpumpen müssen in diesen Fällen spätestens dann abgeschaltet und verriegelt werden, wenn die zulässigen Grenzwerte überschritten werden.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 16.

16. Kennzeichnung

16.1

An jedem Heißwassererzeuger müssen auf einem Schild dauerhaft angegeben sein:

16.1.1

Name und Firmensitz des Herstellers,

16.1.2

zulässiger Betriebsüberdruck in bar,

16.1.3

zulässige Vorlauftemperatur in °C,

16.1.4

zulässige Wärmeleistung in kW oder MW,

16.1.5

Herstellnummer und Herstelljahr⁹⁾.

16.2

An jedem Ausdehnungsgefäß müssen auf einem Schild dauerhaft angegeben sein:

16.2.1

Name und Firmensitz des Herstellers,

16.2.2

zulässiger Betriebsüberdruck in bar,

16.2.3

zulässige Vorlauftemperatur in °C,

16.2.4

Volumen in m³ oder l,

16.2.5

Herstellnummer und Herstelljahr.

16.3

Die Schilder müssen dauerhaft so befestigt sein, dass sie auch nach der Ummantelung sichtbar bleiben.

16.4

Für vorgeschriebene Stempelungen müssen im Bereich des Schildes die erforderlichen Flächen vorhanden sein.

^{*)} Das Jahr, in dem die erste Wasserdruckprüfung durchgeführt worden ist.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 17.

17. Reinigungs- und Besichtigungsöffnungen

17.1

Heißwassererzeuger sind mit Öffnungen zu versehen, durch die der Innenraum gereinigt und besichtigt werden kann. Kesselkörper mit einem lichten Durchmesser von mehr als 1 200 mm und solche von mehr als 800 mm Durchmesser und 2 000 mm Länge sind so einzurichten, dass sie befahren werden können. Einbauten müssen so gestaltet werden, dass sie die Besichtigung der Kesselwandungen nicht verhindern; sie müssen ausgebaut werden können. Die Feuerzüge müssen zur Besichtigung und Reinigung ausreichend zugänglich sein oder leicht zugänglich gemacht werden können.

17.2

Für die Größe der Öffnungen an wasser- oder dampfführenden Räumen von Heißwassererzeugern gilt Folgendes:

17.2.1

Mannlöcher sollen 320 x 420 mm weit oder 420 mm im lichten Durchmesser sein. Die Stutzen- oder Ringhöhe darf 300 mm, bei konischer Ausführung 350 mm nicht übersteigen. Die Öffnungen von Mannlöchern dürfen aus konstruktiven Gründen bis auf 300 x 400 mm lichte Weite oder 400 mm lichten Durchmesser ermäßigt werden. Für die Stutzen- oder Ringhöhe dürfen in diesen Fällen Höchstmaße von 150 mm, bei konischer Ausführung 175 mm nicht überschritten werden.

17.2.2

Kopflöcher müssen mindestens 220 x 320 mm weit oder 320 mm im lichten Durchmesser sein. Die Stutzen- oder Ringhöhe darf 100 mm, bei konischer Ausführung 120 mm nicht übersteigen.

17.2.3

Handlöcher müssen 100 x 150 mm weit oder 120 mm im lichten Durchmesser sein. Die Stutzen- oder Ringhöhe darf 65 mm, bei konischer Ausführung 95 mm nicht übersteigen.

17.3

Für die Größe der Öffnungen an nicht wasser- oder nicht dampfführenden Räumen von Heißwassererzeugungsanlagen, die befahren werden müssen, gilt Folgendes:

17.3.1

Einsteigöffnungen für das Befahren unter Verwendung von Hilfsgeräten und persönlicher Schutzausrüstung müssen mindestens einen lichten Durchmesser von 600 mm haben. Die Mindestabmessung der Einsteigöffnungen darf aus konstruktiven Gründen bis auf einen lichten Durchmesser von 500 mm ermäßigt werden. Für die Stutzart- oder Ringhöhe darf in diesen Fällen das Höchstmaß von 250 mm nicht überschritten werden.

17.3.2

Befahröffnungen für das Befahren ohne Verwendung von Hilfsgeräten und persönlicher Schutzausrüstung müssen mindestens eine lichte Weite von 320 x 420 mm haben. Die Mindestabmessung der Befahröffnungen darf aus konstruktiven Gründen bis auf 300 x 400 mm lichte Weite ermäßigt werden. Für die Stutzen- oder Ringhöhe darf in diesen Fällen das Höchstmaß von 150 mm, bei konischer Ausführung 175 mm, nicht überschritten werden.

17.4

Verschlussdeckel und Bügel müssen aus zähem Werkstoff hergestellt sein. Sofern nicht Metaldichtungen verwendet sind, müssen die Verschlussdeckel so ausgeführt sein, dass die Dichtung nicht herausgedrückt werden kann. Bei Einsatz von Weichstoffdichtungen sowie kombinierten Weichstoff-Metall-Dichtungen muss das Verschlussystem, bestehend aus Verschlusssteilen und Dichtung, für den Verwendungszweck geeignet sein. Geprüfte Dichtungen dürfen auch in betriebsbewährte Verschlusssteile eingesetzt werden.

17.5

Für Packungen und Dichtungen dürfen nur für den Verwendungszweck zugelassene Materialien verwendet werden.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 18.

18. Parallelbetrieb

18.1

Parallelbetrieb von höchstens zwei Heißwassererzeugern mit Dampfraum ohne Ausdehnungstrommel ist zulässig, wenn in beiden parallel betriebenen Heißwassererzeugern stets zugeordnete Druck- und Temperaturverhältnisse herrschen. Unzulässige Abweichungen, insbesondere durch Ausfall einer Beheizung, müssen zum Ausschalten und Verriegeln beider Beheizungen führen. Einzelheiten sind mit dem Sachverständigen zu vereinbaren.

18.2

Parallelbetrieb von Heißwassererzeugern mit Dampfraum in der Ausdehnungstrommel ist nicht zulässig.

18.3

Parallelbetrieb von Heißwassererzeugern ohne Dampfraum mit eigenen Druckausdehnungsgefäßen (Eigendruckhaltung) ist nicht zulässig. Bei Parallelbetrieb auf ein gemeinsames Druckausdehnungsgefäß muss sichergestellt sein, dass bei einer Regel- oder Störabschaltung oder bei Nichterreichen der vorgesehenen Vorlauftemperatur eines einzelnen Heißwassererzeugers ein unzulässiges Absinken des Dampfdruckes im Druckausdehnungsgefäß nicht eintritt. Bei Temperaturabweichungen, die eine Gefährdung des Heißwassererzeugers oder der Heißwassererzeugungsanlage zur Folge haben, müssen die Beheizung und die Wasserzufuhr dieses Heißwassererzeugers selbsttätig abgesperrt und verriegelt werden.

18.4

Heißwassererzeuger mit Fremddruckhaltung dürfen parallel betrieben werden.

18.5

Zweikreiskessel ohne Verbindung der Primärteile dürfen parallel betrieben werden. Dabei gelten für den Parallelbetrieb der Heißwasserseite die Festlegungen für die jeweiligen Schaltungen sinngemäß.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 3 19.

19. Sonderbestimmungen

19.1

Erfolgt der Anschluss einer Ausdehnungstrommel so, dass ein ausreichender natürlicher Wasserumlauf gegeben ist, der es ermöglicht, die Druck- und Temperaturabsicherung allein am Dampfraum der Ausdehnungstrommel vorzunehmen, dann können die erforderlichen Ausrüstungsteile an der Ausdehnungstrommel angebracht werden.

19.2

Bei Heißwassererzeugung in Zweikreiskesseln gelten für den Dampferzeuger (Primärteil), soweit zutreffend, die Festlegungen in Kapitel 2. Für den Heißwasserteil sind die Anforderungen dieses Kapitels zu beachten. Bei Parallelbetrieb von Zweikreiskesseln im Primärteil sind die Anforderungen im Einzelfall mit dem Sachverständigen zu vereinbaren.

19.3

Gusseisen mit Lamellengraphit darf nicht verwendet werden für Absperr-, Rückschlag- und Mischeinrichtungen in heißwasserführenden Leitungen über NW 50 und für Sicherheitsventile, die am Wasserraum von Heißwassererzeugern angebracht werden.

19.4

Die Gehäuse von Druckhaltepumpen und Umwälzpumpen dürfen bis zu einem zulässigen Betriebsüberdruck des Heißwassererzeugers von 10 bar oder bis zu einer zulässigen Vorlauftemperatur von 183 °C und bis zu einem größten Anschlussdurchmesser von 200 mm am Saugstutzen aus Gusseisen mit einer Mindestgüte GG 20 hergestellt sein. Außerhalb dieser Grenzen sind ausreichend zähe Werkstoffe zu verwenden.

19.5

Bei Druckausdehnungsgefäßen und Auffangbehältern kann als Berechnungstemperatur die tatsächlich auftretende Betriebstemperatur eingesetzt werden. In Zweifelsfällen, die insbesondere bei tiefliegenden, mit Gaspolster belasteten Druckausdehnungsgefäßen auftreten können, muss nachgewiesen werden, dass die für das Gefäß zulässige Temperatur nicht überschritten werden kann.

19.6

Heißwassererzeuger mit elektrischer Widerstandsheizung

19.6.1

Abweichend von Abschnitt 5.7 muss das Speisewasser so eingeführt werden, dass sich der Heißwassererzeuger bei undichter Rückströmsicherung über die Speiseleitung nicht tiefer als bis zum Scheitel des Tauchheizkörpers entleeren kann.

19.6.2

Sofern die zulässige Wärmeleistung nicht mehr als 100 kW beträgt, dürfen abweichend von Abschnitt 8.5 die Vorlaufleitungen mindestens 30 mm über dem Scheitel der Tauchheizkörper und mindestens 30 mm unter dem niedrigsten Wasserstand ausmünden.

19.6.3

Abweichend von Abschnitt 8.7 genügt es, wenn die Rücklaufleitungen mindestens 30 mm über dem Scheitel der Tauchheizkörper einmünden.

19.6.4

Abweichend von Abschnitt 8.2 braucht der Abstand zwischen dem festgesetzten niedrigsten Wasserstand (LW) und dem höchsten Punkt der Tauchheizkörper nur 60 mm zu betragen.

19.6.5

Abweichend von Abschnitt 9.5 muss die Höhenlage des Wasserstandglases so gewählt sein, dass der höchste Punkt der Tauchheizkörper mindestens 15 mm unterhalb der unteren Anzeigegrenze des Wasserstandglases liegt.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
Kapitel 4

Kapitel 4 - Aufstellung von Schiffsdampfkesselanlagen

1. Geltungsbereich
2. Allgemeine Anforderungen

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 4 1.

1. Geltungsbereich

Dieses Kapitel gilt für die Aufstellung von Schiffsdampfkesselanlagen, bestehend aus Dampferzeuger und Heißwassererzeuger.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 4 2.

2. Allgemeine Anforderungen

2.1 Anforderungen an die Aufstellung

2.1.1

Dampfkesselanlagen müssen so aufgestellt sein, dass sie in allen Teilen sachgemäß und unfallsicher bedient, gewartet, instand gesetzt und überwacht werden können und in demselben Raum tätige Personen nicht mehr als unvermeidbar gefährdet werden.

2.1.2

Dampf- und Heißwassererzeuger müssen unter Berücksichtigung der durch die Bewegungen des Schiffes im Seegang auftretenden zusätzlichen Belastungen sicher aufgestellt und befestigt werden. Die Fundamente müssen von allen Seiten zugänglich gemacht werden können. Die durch Lagerungs- und Befestigungselemente eingeleiteten Kräfte dürfen in den Kesselwandungen keine unzulässigen Spannungen hervorrufen. Die Wärmedehnung der Dampf- und Heißwassererzeuger darf durch Lagerungs- und Befestigungselemente sowie durch die angeschlossenen Rohrleitungen nicht unzulässig behindert werden.

2.1.3

Armaturen der Dampf- und Heißwassererzeuger und der Dampfkesselanlage mit den an ihnen angebrachten Sicherheits- oder Entspannungseinrichtungen müssen so eingebaut werden, dass diese gefahrlos abblasen bzw. gefahrlos betätigt werden können. Aus Sicherheitseinrichtungen gegen Drucküberschreitung, Abschäum-, Abschlämm-, Entleerungs- und sonstigen Einrichtungen betriebsmäßig ausströmende Medien sind gefahrlos abzuführen.

2.2 Freiräume für Bedienung und Wartung

2.2.1

Bereiche, die zur Bedienung und Wartung der Dampfkesselanlage begangen werden müssen, müssen eine freie Höhe von mindestens 2 m und eine freie Breite von mindestens 1 m haben. Die freie Breite kann durch einzelne Kesselarmaturen bis auf 0,8 m eingeengt werden.

2.2.2

In den übrigen Bereichen genügt eine Durchgangsbreite von 0,6 m.

2.2.3

Bei zylindrischen Kesselkörpern, die senkrecht angeordnet sind, kann die Durchgangsbreite an einer Seite auf 0,3 m verringert werden.

2.2.4

Die lichte Höhe über dem Kessel muss mindestens 0,75 m betragen.

2.2.5

Sämtliche Reinigungs- und Besichtigungsöffnungen müssen leicht zugänglich sein.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
Kapitel 5

Kapitel 5 - Ölfeuerungsanlagen für Schiffsdampfkessel

1. Geltungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Ölfeuerungsanlagen
4. Brenner-Einzelprüfung
5. Ausrüstung für Ölfeuerungsanlagen an Schiffsdampfkesseln

Anhang

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 5 1.

1. Geltungsbereich

Dieses Kapitel gilt für Ölfeuerungsanlagen an Schiffsdampfkesseln.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 5 2.

2. Begriffsbestimmungen

2.1 Ölfeuerungsanlage

Unter Ölfeuerungsanlage sind die gesamten Einrichtungen für die Verfeuerung flüssiger Brennstoffe zu verstehen, einschließlich der Einrichtungen zur Lagerung, Aufbereitung und Zuleitung der flüssigen Brennstoffe, der Verbrennungsluftversorgung, der Rauchgasabführung und aller zugehörigen Regel-, Steuer- und Überwachungseinrichtungen.

2.2 Ölbrenner

2.2.1

Automatische Brenner

Dies sind Brenner, die mit selbsttätig wirkenden Zünd-, Flammenüberwachungs- und Steuereinrichtungen ausgerüstet sind. Das Zünden, die Flammenüberwachung sowie das Ein- und Ausschalten des Brenners erfolgen ohne Einwirkung durch das Bedienpersonal. Die Feuerungswärmeleistung der Brenner kann während des Betriebes selbsttätig geregelt oder von Hand gesteuert werden.

2.2.2

Teilautomatische Brenner

Dies sind Brenner, die sich von automatischen Brennern dadurch unterscheiden, dass die Inbetriebnahme der Brenner von Hand durch das Bedienpersonal eingeleitet wird und dass nach einer betrieblichen Brennerabschaltung keine automatische Wiederinbetriebnahme erfolgt.

2.3 Brenner als Baueinheit

Brenner, die für sich als Einzelbrenner funktionsfähig sind und alle für den Betrieb erforderlichen Einrichtungen wie Ölzerstäubungs-, Luftmisch- und Regelteil, einschließlich Öldruckpumpe bei Öldruckzerstäubern, Verbrennungsluftgebläse sowie Feuerungsautomat, Flammenwächter, Zündeinrichtung und die erforderlichen Armaturen für Regelung und Sicherheitsabspernung des Brenners umfassen.

2.4 Brennerentleerung

Abhängig von Bauart und Anordnung kann es erforderlich sein, Ölbrennerlanzen selbsttätig zu entleeren. Dies kann z. B. erfolgen

2.4.1

durch Ausblasen des Brennstoffrestes hinter den Sicherheitsabsperreinrichtungen in den Feuerraum, z. B. durch Dampf oder Pressluft

2.4.2

oder Absaugen des Brennstoffrestes hinter den Sicherheitsabsperreinrichtungen mit Hilfe einer Rücksaugeinrichtung.

2.5 Sicherheitsabsperreinrichtung

Einrichtung zur selbsttätigen Absperrung des Brennstoffstromes.

2.6 Schnellschlussvorrichtung

Sicherheitsabsperreinrichtung, die innerhalb einer Sekunde schließt.

2.7 Sicherheitszeit

Die Sicherheitszeit beginnt beim Start des Brenners mit dem Eintritt des Brennstoffs in den Feuerraum und während des Betriebes mit dem Erlöschen der Flamme. Die Sicherheitszeit endet mit der Einleitung des Schließvorgangs der Schnellschlussvorrichtung.

2.8 Feuerungswärmeleistung

Die Feuerungswärmeleistung ist die Wärmeleistung, die im Dampfkessel vom zugeführten Brennstoffmassenstrom freigesetzt wird.

2.9 Maximale Feuerungswärmeleistung

Die maximale Feuerungswärmeleistung ist die größte Feuerungswärmeleistung einschließlich der benötigten Regelreserve, mit der der Dampfkessel sicher betrieben werden kann.

2.10 Maximale Feuerungswärmeleistung des Brenners

Maximale Feuerungswärmeleistung, mit der der Brenner betrieben werden darf.

2.11 Startleistung

Feuerungswärmeleistung des Hauptbrenners beim Anfahren.

2.12 Flammenwächter

Einrichtungen, die dem Steuergerät das Vorhandensein oder das Ausbleiben bzw. Abreißen der Flamme melden. Sie bestehen im allgemeinen aus Fühler (ggf. mit Verstärker) und Schaltgerät.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1a](#) [> Teil 8](#)
[> Kapitel 5](#) [> 3.](#)

3. Ölfeuerungsanlagen

3.1 Allgemeines

3.1.1

Die Ölfeuerungen müssen mit automatischen oder teilautomatischen Brennern ausgestattet sein. Die Feuerungswärmeleistung muss selbsttätig geregelt werden und ist so zu begrenzen, dass die maximale Feuerungswärmeleistung nicht überschritten wird.

3.1.2

Die Feuerungen müssen für die jeweiligen Schiffsdampfkessel geeignet sein. Als geeignet gelten:

3.1.2.1

Brenner, die den Anforderungen dieses Teils entsprechen und einer Prüfung nach Abschnitt 4 unterzogen worden sind;

3.1.2.2

Brenner, die als Einzelbrenner je Feuerraum eingesetzt sind und entweder der EN 267 oder einer gleichwertigen Norm entsprechen, baumustergeprüft und zugelassen sind. Die Baumusterprüfung muss die sicherheitstechnischen Auswirkungen emissionsmindernder Maßnahmen berücksichtigen. Die Brenner müssen die Anforderungen der Abschnitte 3.6.6 und 5 erfüllen;

3.1.2.3

Feuerungen mit mehreren Brennern an einem Feuerraum, die nach den Anforderungen dieses Teils erstellt und insbesondere auf Erfüllung der Forderungen nach den Abschnitten 3.6 und 3.7 durch den Sachverständigen geprüft worden sind.

3.1.3

An Brennern, die betriebsmäßig oder ohne Zuhilfenahme von Werkzeug ausgewechselt, ausgefahren oder ausgeschwenkt werden können, ist eine Verriegelung anzuordnen, die beim Auswechseln, Ausfahren oder Ausschwenken das Absperren der Ölzufuhr und des Zerstäubermediums sicherstellt.

3.2 Steuer- und Überwachungsgeräte, Flammenwächter

3.2.1

Die Eignung der sicherheitstechnisch erforderlichen Steuerungs- und Überwachungsgeräte muss nachgewiesen sein. Der Nachweis erfolgt bei Feuerungsautomaten durch Typprüfung nach den einschlägigen Normen, bei Geräten der Flammenüberwachung durch Typprüfung nach den einschlägigen Normen oder durch Einzelprüfung.

3.2.2

Für Feuerungen für Schiffsdampfkessel ist der Nachweis über die Zuverlässigkeit unter Berücksichtigung der besonderen Betriebsverhältnisse zu erbringen. Die schiffsspezifischen Anforderungen sind zu berücksichtigen.

3.2.3

Einzelbauteile von Steuerungen, die sicherheitstechnische Funktionen ausüben, müssen den Anforderungen nach DIN EN 50156 entsprechen.

3.3 Sicherheitszeiten

3.3.1

Es muss sichergestellt sein, dass die Sicherheitszeit für die Hauptflamme durch Einwirkung der Zündeinrichtung nicht verlängert wird.

3.3.2

Die Geräte für die Flammenüberwachung müssen für alle Brennerbauarten beim Anlauf bzw. beim Erlöschen der Flamme in Betrieb die in nachfolgender Tafel genannten Sicherheitszeiten einhalten.

Zulässige Sicherheitszeiten

Öldurchsatz [kg/h]	größte Sicherheitszeit [s] beim Anlauf	größte Sicherheitszeit [s] im Betrieb
bis 30	10	10
über 30	5	1

3.3.3

Beim Zünden ist die Startleistung des Hauptbrenners so zu begrenzen, dass innerhalb der Sicherheitszeit beim Anlauf keine unzulässig hohen Druckstöße im Feuerraum auftreten können. Dies kann z. B. durch Begrenzen der beim Zünden eingebrachten Energiemenge erreicht werden.

3.4 Flammenüberwachung

3.4.1

An einem Dampfkessel muss jeder Brenner mit einem Gerät zur Flammenüberwachung (Flammenwächter) ausgerüstet sein.

3.4.2

Flammenwächter müssen sich während des Betriebes selbst überwachen. Die Selbstüberwachung muss nachgewiesen sein. Der Nachweis der selbstüberwachenden Ausführung gilt durch die Typprüfung nach DIN EN 50156 als erbracht. Bei Feuerungen mit nur einem Brenner kann auch durch besondere Maßnahmen für eine erhöhte Betriebssicherheit gesorgt sein (z. B. periodische Prüfung, doppelte Flammenwächter mit Valenzüberwachung, Prüfung in einem Zeitraum < 24 h gegen Vortauschen einer Flamme beim Brennerstart). Die Flammenwächter müssen so angeordnet und ausgeführt sein, dass eine Überprüfung jederzeit leicht möglich ist. Sie müssen ohne Eingriff in die elektrische Steuerung auf ihre Wirksamkeit geprüft werden können. In der Betriebsanweisung ist anzugeben, auf welche Weise die Prüfung durchgeführt werden kann.

3.5 Ein- und Abschaltfolge

Bei der Inbetriebnahme der Feuerung und bei ihrer Außerbetriebnahme muss für die erforderlichen sicherheitstechnischen Funktionen die richtige Reihenfolge eingehalten werden. Bei Brennern, die nach einer Abschaltung ausgeblasen werden, muss die sichere Zündung des ausgeblasenen Brennstoffrestes sichergestellt sein. Nach einer Störabschaltung der Gesamtfeuerungsanlage ist das Ausblasen nach Durchlüftung der Feuerzüge in jedem Fall mit Unterstützung der Zündeinrichtung vorzunehmen.

3.6 Sicherheitsabsperreinrichtungen

3.6.1

Die Brennstoffzuleitung muss unmittelbar vor jedem Brenner (ggf. vor dem Düsenaustritt) oder jeder Brennergruppe mit zwei hintereinander geschalteten Sicherheitsabsperreinrichtungen ausgerüstet sein. Eine der Sicherheitsabsperreinrichtungen muss eine Schnellschlussvorrichtung sein. Zum Schließen der Sicherheitsabsperreinrichtungen muss eine ausreichende, ständig verfügbare Hilfsenergie vorhanden sein. Sicherheitsabsperreinrichtungen müssen zuverlässig die Brennstoffzufuhr zum Brenner absperren. Die Zuverlässigkeit der Sicherheitsabsperreinrichtungen ist nachzuweisen. Der Nachweis ist im Regelfall durch eine Bauteilprüfung nach EN 264 zu erbringen. Die Eignung der Sicherheitsabsperreinrichtungen für den Schiffseinsatz ist durch die Erfüllung der Prüfanforderungen einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachzuweisen. Eine Überprüfung der Dichtheit jeder einzelnen Sicherheitsabsperreinrichtung muss im eingebauten Zustand möglich sein.

3.6.2

In die Brennstoffzuleitungen sind Vorrichtungen einzubauen, durch die Verunreinigungen im Brennstoff beseitigt werden, welche die Funktion der Sicherheitsabsperreinrichtungen beeinträchtigen können. Die Maschenweite der Schmutzfänger sollte 0,5 mm nicht überschreiten.

3.6.3

Im Rücklauf der Brenner, sofern vorhanden, sind zwei hintereinander geschaltete Sicherheitsabsperreinrichtungen vorzusehen. Eine der Sicherheitsabsperreinrichtungen muss eine Schnellschlussvorrichtung sein. Kann der Überdruck in der Rücklaufleitung bei abgeschaltetem Brenner 1 bar nicht überschreiten, so genügt eine Sicherheitsabsperreinrichtung als Schnellschlussvorrichtung in der Rücklaufleitung. Sicherheitsabsperreinrichtungen im Rücklauf sind nicht erforderlich, wenn bei abgeschaltetem Brenner die Rücklaufleitung drucklos ist und kein Brennstoff zurückfließen kann.

3.6.4

Die Sicherheitsabsperreinrichtungen im Vor- und Rücklauf sind so zu verriegeln, dass bei geöffnetem Vorlauf der Rücklauf nicht geschlossen ist. Dies kann z. B. erreicht werden

3.6.4.1

durch eine mechanische Verbindung von in Vor- und Rücklauf angeordneten Sicherheitsabsperreinrichtungen über eine gemeinsame Betätigung,

3.6.4.2

oder durch elektrische oder pneumatische Verriegelung der Sicherheitsabsperreinrichtungen im Vor- und Rücklauf.

3.6.5

Bei Brennern mit Düsenabsperventil kann das Düsenabsperventil je eine der Sicherheitsabsperreinrichtungen im Vorlauf sowie im Rücklauf ersetzen, wenn das Düsenabsperventil als Sicherheitsabsperreinrichtung nach Abschnitt 3.6.1 ausgeführt ist. Bei einem Brenner mit Düsenabsperventil müssen während der Durchlüftungszeit die Sicherheitsabsperreinrichtungen im Vor- und Rücklauf geschlossen sein. Nach erfolgter Durchlüftung und Rückstellen der Regeleinrichtung in die Startstellung genügt für die Dauer der nachfolgenden Brennstoffumspülung von maximal 45 s das Düsenabsperventil als ausreichende Absperreinrichtung, um die Brennstoffumspülung im Düsenkopf zu ermöglichen. Hierbei müssen der Zündluftstrom sichergestellt und die Zündeinrichtung in Betrieb sein. Es muss sichergestellt sein, dass das Düsenabsperventil durch den Rücklaufdruck nicht geöffnet werden kann. Brenner mit Düsenabsperventil dürfen nur verwendet werden, wenn an einem Feuerraum nur ein Brenner eingesetzt wird, es sei denn, es ist sichergestellt, dass die Brenner nur im Parallelbetrieb betrieben werden können.

3.6.6

Die Sicherheitsabsperreinrichtungen sind so anzusteuern, dass sie die Brennstoffzufuhr zum Feuerraum beim Anfahren nicht freigeben und während des Betriebes unterbrechen:

3.6.6.1

beim Unterschreiten des erforderlichen Zerstäubungsmitteldruckes (bei Dampf- und Druckluftzerstäubern), beim Unterschreiten des zum Zerstäuben erforderlichen Brennstoffdruckes bei Druckzerstäubern, beim Überschreiten des maximalen Brennstoffrücklaufdruckes bei Rücklaufzerstäubern, bei ungenügender Drehzahl des Zerstäuberbechers bei Rotationszerstäubern. Bei nicht lösbarer Kupplung des Zerstäuberbechers mit dem Gebläse genügt die Überwachung des Luftdruckes des Gebläses;

3.6.6.2

beim Ausfall der Steuerenergie;

3.6.6.3

beim Ausfall der Verbrennungsluft;

3.6.6.4

bei nicht hinreichend freiem Abgaswert oder beim Ausfall des Saugzuggebläses;

3.6.6.5

beim Überschreiten des zulässigen Verhältnisses der Rauchgasrezirkulationsmenge/Brennerleistung;

3.6.6.6

beim Ansprechen des Flammenwächters infolge Nichtentstehens oder Erlöschens der Flamme;

3.6.6.7

beim Ausschwenken oder Ausfahren von Brennern (auch Brennerlanzen), die ohne Zuhilfenahme von Werkzeugen ausgeschwenkt oder ausgefahren werden können;

3.6.6.8

beim Ansprechen von Begrenzern (z. B. für Wasserstand, Temperatur und Druck);

3.6.6.9

bei Not-Aus Betätigung. Darüber hinaus darf die Brennstoffzufuhr beim Anfahren erst freigegeben werden, wenn

3.6.6.10

die Zündeinrichtung wirksam ist;

3.6.6.11

die erforderliche Mindest-Vorwärmung gegeben ist.

Die Brenner dürfen, sobald die Ursachen nach den Abschnitten 3.6.6.1 bis 3.6.6.5 sowie 3.6.6.10 und 3.6.6.11 nicht mehr vorhanden sind, selbsttätig unter Einhaltung des Anlaufprogrammes wieder anlaufen, wenn dies für die Anlage zulässig ist. Bei Ursachen nach den Abschnitten 3.6.6.6 bis 3.6.6.9 darf ein Wiederanlaufen nur nach Entriegelung von Hand möglich sein. Treten bei Anlagen mit mehreren Brennern die unter den Abschnitten 3.6.6.1, 3.6.6.2, 3.6.6.3, 3.6.6.5 und 3.6.6.6 aufgeführten Ursachen nur an einem Brenner bzw. einer Brennergruppe auf, so genügt es, wenn die Brennstoffzufuhr zum jeweiligen Brenner bzw. zur Brennergruppe beim Anfahren nicht freigegeben und während des Betriebes unterbrochen wird. Dies gilt auch für Abschnitt 3.6.6.7, wenn gefährliches Austreten von Flammen und Rauchgasen nicht zu befürchten ist.

3.7 Ausrüstung in der Luftzufuhr

3.7.1

Brennstoffmenge und Verbrennungsluftstrom müssen in zwangsläufiger, gegenseitiger Abhängigkeit verhältnismäßig gesteuert oder geregelt sein.

3.7.2

Absperrvorrichtungen in der Luftleitung zum Brenner müssen gegen unbeabsichtigtes Verstellen gesichert sein.

3.7.3

Mehrere Brenner mit gemeinsamen Gebläsen müssen mit je einem Messgerät für Druck oder Menge in der Luftzuleitung ausgerüstet sein.

3.7.4

Bei Dampfkesseln mit mehreren Brennern, denen die Verbrennungsluft durch ein gemeinsames Regelorgan zugeführt wird, muss jeder Brenner mit einer Absperrvorrichtung (z. B. Klappe) ausgerüstet sein. Diese Absperrvorrichtung muss bei Ausfall der Brennstoffzufuhr zum Brenner die Luftzufuhr, bis auf eine Mindestöffnung, selbsttätig absperren, damit auch bei Ausfall und Abschaltung eines Brenners oder einer Brennergruppe die ausreichende Luftversorgung für die noch in Betrieb befindlichen Brenner gesichert ist. Die Stellung der Absperrvorrichtung muss erkennbar sein.

3.8 Durchlüftung der Rauchgaszüge

3.8.1

Der Feuerraum und die Rauchgaswege müssen konstruktiv so gestaltet sein, dass eine wirksame Durchlüftung sichergestellt ist.

3.8.2

Vor jeder Inbetriebnahme der Feuerung müssen die Rauchgaszüge des Schiffsdampfkessels ausreichend durchlüftet werden. Die Betriebsanleitung des Kesselherstellers ist zu beachten.

3.9 Zündung

3.9.1

Jeder überwachte Brenner ist mit einer Zündeinrichtung auszurüsten. Als Zündeinrichtungen sind zulässig:

3.9.1.1

elektrische und

3.9.1.2

öl-elektrische Einrichtungen.

3.9.2

Der Zündvorgang des ersten Brenners ist nach beendeter Durchlüftung innerhalb von 10 min einzuleiten. Die Zündeinrichtung muss den Brenner innerhalb der Sicherheitszeit zünden.

3.9.3

Die Zündeinrichtung muss entweder in die Überwachung der Hauptflamme einbezogen oder unabhängig von der Hauptflamme überwacht werden.

3.9.4

Bei öl-elektrischen Zündeinrichtungen mit einer Leistung ≤ 50 kW ist eine Überwachung der Zündflamme nicht erforderlich, wenn die Zeit zwischen der Brennstoffzufuhr zum Zündbrenner und der Zündung des Brenners nicht mehr als 5 s beträgt. Außerdem muss sichergestellt sein, dass beim Nichtzünden des Brenners die Brennstoffzufuhr zum Brenner und die Brennstoffzufuhr zum Zündbrenner innerhalb der Sicherheitszeit des Brenners abgesperrt werden.

3.10 Elektrische Ausrüstung der Feuerungsanlage

3.10.1

Die elektrische Ausrüstung von Feuerungsanlagen ist unter Beachtung der DIN EN 50156 auszuführen.

3.10.2

Die Unterbrechung einer Leitung muss eine Schaltung zur sicheren Seite hin bewirken. Dies gilt sinngemäß auch für nicht elektrisch betriebene Sicherheitseinrichtungen.

3.11 Sonstige Ausrüstung der Feuerungsanlage

3.11.1

An geeigneten Stellen des Schiffsdampfkessels oder des Brenners müssen Schauöffnungen angebracht sein, durch welche die Zünd- und die Hauptflamme beobachtet werden können.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 5 4.

4. Brenner-Einzelprüfung

Die Brenner-Einzelprüfung wird wie folgt durchgeführt:

4.1

Feststellen der geforderten Ausrüstungsteile.

4.2

Funktionsprüfung aller sicherheitstechnisch erforderlichen Ausrüstungsteile.

4.3

Prüfen der Brennersteuerung nach DIN EN 50156. Diese Prüfung entfällt für Teile, die bereits nach EN 230 geprüft und zugelassen sind.

4.4

Feststellen der größten und kleinsten Leistung des Brenners.

4.5

Feststellen der Stabilität der Flamme beim Start des Brenners, bei größter und kleinster Leistung des Brenners und bei Änderung der Leistung unter Berücksichtigung des zugehörigen Feuerraumdruckes. Hierbei dürfen keine unzulässigen Druckschwankungen auftreten.

4.6

Nachweise der Einhaltung der erforderlichen Durchlüftung der Rauchgaszüge und der Sicherheitszeiten.

4.7

Nachweis der verbrennungstechnischen Kennwerte wie CO₂-, eventuell O₂-, CO-Volumengehalt, Rußzahl und Ölderivate bei kleinster, mittlerer und größter Leistung.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 5 5.

5. Ausrüstung für Ölf Feuerungsanlagen an Schiffsdampfkesseln

5.1 Handbedienbare Not-Absperreinrichtung der Brennstoffzufuhr

Unmittelbar vor jedem Brenner, mindestens vor jeder Brennergruppe, muss eine handbedienbare Not-Absperreinrichtung angeordnet sein. Als handbedienbare Not-Absperreinrichtung gilt z. B.:

5.1.1

ein Absperrhahn,

5.1.2

ein Absperrventil, sofern mit höchstens zwei Drehungen des Handrades der Öffnungsquerschnitt vollkommen geschlossen wird oder

5.1.3

eine Sicherheitsabsperreinrichtung nach Abschnitt 3.6.1, wenn diese zusätzlich von Hand vor Ort bedienbar ist.

5.2 Brennstoff-Vorwärmung

5.2.1

Temperaturkontrolle der Vorwärmung

5.2.2

Bei vorzuwärmendem Brennstoff muss die Brennstofftemperatur selbsttätig geregelt werden (Temperaturregler). Eine selbsttätige Regelung ist nicht erforderlich bei Wärmequellen, die eine unzulässige Erwärmung des Brennstoffes ausschließen. Hinter jeder Vorwärmung ist eine Temperaturanzeige erforderlich.

5.2.3

Zusätzlich zu der Regeleinrichtung muss eine Warneinrichtung vorhanden sein, die bei einem Über- oder Unterschreiten der zulässigen Brennstofftemperatur einen Alarm (Dauersignal) auslöst. Auf eine Warneinrichtung für das Überschreiten der zulässigen Brennstofftemperatur kann verzichtet werden, wenn vom Heizmedium her eine unzulässige Erwärmung des Brennstoffes ausgeschlossen ist.

5.3 Notbetrieb

Ein Notbetrieb, bei dem Funktionen von sicherheitstechnischen Einrichtungen überbrückt werden können, ist nur unter folgenden Bedingungen statthaft:

5.3.1

Die Umstellung auf den Notbetrieb darf nur unter Verwendung eines Schlüsselschalters möglich sein.

5.2.3

Für die Zeitdauer des Notbetriebes müssen die außer Betrieb befindlichen sicherheitstechnischen Funktionen durch ständige unmittelbare fachkundige Beaufsichtigungen ersetzt werden.

5.3.3

Bei Anlagen mit nur einem Brenner je Feuerraum müssen folgende sicherheitstechnischen Funktionen erhalten bleiben:

- a. die Flammenüberwachung,
- b. der erforderliche Begrenzer des Wasser- und des Dampfsystems durch Wasserstandbegrenzer,
- c. die Offenhaltung des Rauchgasweges.

Davon abweichende Bedingungen sind im Einzelfall mit dem Sachverständigen festzulegen.

5.3.4

An Anlagen mit mehreren überwachten Brennern in einem Feuerraum sind keine über Abschnitt 5.3.1 und 5.3.2 hinausgehenden Maßnahmen erforderlich, solange noch andere überwachte Brenner in Betrieb sind und stabile Verbrennungsverhältnisse vorhanden sind.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 5 Anhang

Anhang zu Kapitel 5 - Erläuterungen

1. Anforderungen nach Abschnitt 3.6.6.3 beim Ausfall der Verbrennungsluft

Die Anforderungen beim Ausfall der Verbrennungsluft gelten als erfüllt, wenn das Verbrennungsluftgebläse wie folgt überwacht wird:

Abfrage des Leistungsschalters und eines der nachfolgenden Kriterien:

1.1

Drehzahl des Verbrennungsluftgebläses,

1.2

Druck hinter dem Gebläse,

1.3

Differenzdruck am Gebläse,

1.4

Verbrennungsluftstrom, z. B. über ein Windfahnenrelais,

1.5

Leistungsaufnahme des Gebläsemotors bei direktem Antrieb.

Auf eine Abfrage des Leistungsschalters kann verzichtet werden, wenn eines der Kriterien nach Abschnitt 1.1 bis 1.5 fehlersicher nach DIN EN 50156 oder wenn zwei unterschiedliche Kriterien nach Abschnitt 1.1 bis 1.5 verarbeitet werden.

2. Anforderungen nach Abschnitt 3.6.6.4 bei nicht hinreichend freiem Abgasweg oder beim Ausfall des Saugzuggebläses

Die Anforderungen für den Rauchgasweg sind erfüllt, wenn die Überwachung der Klappenstellung fehlersicher nach DIN EN 50156 ausgeführt ist oder beim Anfahren der Brenner die Stellung der Klappen abgefragt wird und eine fehlersichere Feuerraumdrucküberwachung nach DIN EN 50156 ausgeführt ist. Die Überwachung des Ausfalls des Saugzuggebläses ist gewährleistet, wenn der Leistungsschalter und eines der nachfolgenden Kriterien abgefragt werden:

2.1

Drehzahl des Saugzuggebläses,

2.2

Druck vor dem Gebläse,

2.3

Differenzdruck am Gebläse,

2.4

Feuerraumdruck,

2.5

Leistungsaufnahme des Gebläsemotors bei direktem Antrieb.

Auf eine Abfrage des Leistungsschalters kann verzichtet werden, wenn eines der Kriterien nach Abschnitt 2.1 bis 2.5 fehlersicher nach DIN EN 50156 oder wenn zwei unterschiedliche Kriterien nach Abschnitt 2.1 bis 2.5 verarbeitet werden.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
Kapitel 6

Kapitel 6 - Anforderungen an die Qualität von Speise- und Kesselwasser

1. Geltungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Anforderungen an die Wasserqualität von Dampferzeugern
4. Anforderungen an die Wasserqualität von Heißwassererzeugern
5. Überwachung der Wasserqualität

Anhang

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 6 1.

1. Geltungsbereich

Die nachfolgenden Anforderungen gelten für die Beschaffenheit des Speise- und Kesselwassers von Schiffsdampfkesseln und für das Kreislauf- und Ergänzungswasser von Heißwassererzeugern.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 6 2.

2. Begriffsbestimmungen

2.1

Salzfreies Speisewasser ist Wasser mit einem Elektrolytgehalt entsprechend einer Leitfähigkeit $< 0,2 \mu\text{S}/\text{cm}$, gemessen hinter starksaurem Probenahme-Kationenaustauscher¹⁾, und einer Kieselsäurekonzentration $< 0,2 \text{ mg}/\text{l}$.

2.2

Salzarmes Speisewasser ist Wasser mit einem Elektrolytgehalt entsprechend einer Leitfähigkeit $< 50 \mu\text{S}/\text{cm}$, gemessen ohne starksauren Probenahme-Kationenaustauscher.

2.3

Salzhaltiges Speisewasser ist Wasser mit einem Elektrolytgehalt entsprechend einer Leitfähigkeit $\geq 50 \mu\text{S}/\text{cm}$, gemessen ohne starksauren Probenahme-Kationenaustauscher.

2.4

Konditionierung im Sinne dieser Anforderungen ist die Verbesserung bestimmter Qualitätsmerkmale des Speisewassers und Kesselwassers durch Anwendung von Konditionierungsmitteln²⁾, nach deren Art zwischen drei Fahrweisen unterschieden wird.

2.4.1

Konditionierung mit Alkalisierungsmitteln (alkalische Fahrweise) ist der Betrieb mit Speisewasser und Kesselwasser, deren pH -Wert durch Alkalisierungsmittel angehoben ist.

2.4.2

Konditionierung mit Oxidationsmitteln (neutrale Fahrweise) ist der Betrieb mit neutralem salzfreiem Speisewasser, dem als Oxidationsmittel Sauerstoff oder Wasserstoffperoxid zugegeben wird.

2.4.3

Konditionierung mit Alkalisierungs- und Oxidationsmitteln (kombinierte Fahrweise) ist der Betrieb mit salzfreiem Speisewasser, dessen pH -Wert mit Ammoniak angehoben und dem zusätzlich Sauerstoff zudosiert wird.

2.5

Kreislaufwasser ist Wasser, das in einer Heißwasseranlage zwischen dem Heißwassererzeuger und den Wärmeverbrauchern umgewälzt wird.

2.5.1

Salzarmes Kreislaufwasser ist Wasser mit einem Elektrolytgehalt entsprechend einer direkt gemessenen Leitfähigkeit $\leq 100 \mu\text{S}/\text{cm}$.

2.5.2

Salzhaltiges Kreislaufwasser ist Wasser mit einem Elektrolytgehalt entsprechend einer direkt gemessenen Leitfähigkeit $> 100 \mu\text{S}/\text{cm}$.

2.6

Füll- und Ergänzungswasser ist das für die Erstbefüllung oder zum Ersatz von Verlusten zugeführte Wasser.

¹⁾ Diese Begriffsbestimmung setzt voraus, dass keine freien Basen, z. B. Natriumhydroxid, als Verunreinigung vorhanden sind.

²⁾ Falls Hydrazin zur Anwendung gelangt, sind die berufsgenossenschaftlichen Merkblätter "Hydrazin" (ZH 1/127) und "Grundsätze für die Anerkennung von geschlossenen Umfüll- und Dosieranlagen für wässrige Lösungen von Hydrazin" (ZH 1/109) zu beachten.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 6 3.

3. Anforderungen an die Wasserqualität von Dampferzeugern

3.1

Anforderungen an Speise- und Kesselwasser müssen bestimmte Anforderungen erfüllen, um Dampferzeuger schadensfrei und sicher betreiben zu können. Diese Anforderungen werden in der Regel von den Einflussfaktoren Bauart, Betriebsüberdruck und Betriebsbedingungen des Dampferzeugers bestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren sind in den Tafeln 1 bis 5b die Anforderungen an das Speise- und Kesselwasser festgelegt. Dabei wird unterschieden, ob für die Speisung des Dampferzeugers salzfreies, salzarmes oder salzhaltiges Speisewasser verwendet wird. Salzfreies Speisewasser ist erforderlich für den Betrieb von Durchlauf-Dampferzeugern und von Einspritzkühlern zur Dampftemperaturregelung (Tafel 1). Abweichungen sind zulässig bei Durchlauf-Dampferzeugern für die Erzeugung und Verwendung von Dampf mit hohem Wasseranteil, der Salzanreicherung oder -abscheidung weitgehend ausschließt, wie z. B. bei Dampfflutanlagen. Für Umlauf-Dampferzeuger mit > 68 bar zulässigem Betriebsüberdruck sollte die Anwendung salzfreien Speisewassers ebenfalls die Regel sein (Tafel 2 und 3). Salzarmes oder salzhaltiges Speisewasser kann bei Großwasserraum-Dampferzeugern sowie bei Umlauf-Dampferzeugern bis 87 bar zulässigen Betriebsüberdruck verwendet werden (Tafel 4, 5a und 5b). In allen Fällen gilt, dass Speise- und Kesselwasser klar, farblos und frei von suspendierten Stoffen sein sollen. Zur Verhinderung von Korrosion ist eine Konditionierung des Speise- und Kesselwassers notwendig. Sie kann bei Durchlauf-, Umlauf- und Großwasserraum-Dampferzeugern mit Alkalisierungsmitteln (alkalische Fahrweise), bei Durchlauf-Dampferzeugern alternativ auch mit Oxidationsmitteln (neutrale Fahrweise) oder mit Ammoniak und Sauerstoff (kombinierte Fahrweise) erfolgen. Die Anforderungen an Speise- und Kesselwasser gelten für den Dauerbetrieb mit den in den Tafeln 1, 2 und 4 angegebenen Grenzwerten für kurzzeitig zulässige Abweichungen bei Anfahrvorgängen.

3.2

Anforderungen an das Speisewasser für Einspritzkühler zur Dampftemperaturregelung

Das Einspritzwasser zur Dampftemperaturregelung soll die gleichen Reinheitsanforderungen wie das Speisewasser für Durchlaufkessel (Tafel 1) erfüllen. Wo Einspritzwasser dieser Qualität nicht verfügbar ist, beispielsweise in Anlagen, die nicht mit salzfreiem Zusatzspeisewasser betrieben werden, muss Dampfkondensat verwendet werden. Unter diesen Voraussetzungen nicht vermeidbare Salzablagerungen im Überhitzer sind durch Spülen zu entfernen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 6 4.

4. Anforderungen an die Wasserqualität von Heißwassererzeugern

4.1

Anforderungen an das Kreislaufwasser

Das Kreislaufwasser muss bestimmte Anforderungen erfüllen, um Heißwassererzeuger sicher betreiben zu können. Diese Anforderungen werden beeinflusst durch Bauart des Heißwassererzeugers, die Qualität des Füll- und Ergänzungswassers und die Betriebsbedingungen. Das Kreislaufwasser soll von Erdalkalien freigehalten werden (Richtwert < 0,02 mmol/l) und klar sowie frei von suspendierten Stoffen sein. Heißwassersysteme werden mit salzarmem oder salzhaltigem Kreislaufwasser betrieben. Langjährige Betriebserfahrungen haben gezeigt, dass die Betriebsweise mit salzarmem Wasser Vorteile bietet, da mögliche Probleme durch sauerstoffbedingte Korrosion verringert werden. Daher kann bei Betrieb mit salzarmem Kreislaufwasser die Konditionierung vereinfacht und auf den Einsatz von Sauerstoffbindemitteln verzichtet werden. Für das Kreislaufwasser gelten die in der Tafel 6 genannten Richtwerte.

4.2

Anforderungen an das Füll- und Ergänzungswasser

Die Füll- und Ergänzungswasser sollen so aufbereitet sein, dass sie frei von Erdalkalien (Härte) sind. Dies ist ggf. durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 6 5.

5. Überwachung der Wasserqualität

Die Einhaltung der in diesem Teil gestellten Anforderungen ist nach innerbetrieblicher Anweisung zu überwachen. Dies geschieht entweder kontinuierlich und registrierend oder diskontinuierlich (siehe Spalte "Überwachung" in den Tafeln 1 bis 6). Diskontinuierliche Messungen sind in regelmäßigen Zeitabständen gemäß Betriebsanweisung durchzuführen.

Die Ergebnisse sind schriftlich festzuhalten.

Tafel 1 - Anforderungen an salzfreies Speisewasser für Durchlauf-Dampferzeuger

Tafel 2 - Anforderungen an salzfreies Speisewasser für Umlauf- und Großwasserraum-Dampferzeuger

Tafel 3 - Anforderungen an das Kesselwasser von Umlauf- und Großwasserraum-Dampferzeugern bei salzfreiem Speisewasser

Tafel 4 - Anforderungen an salzarmes und salzhaltiges Speisewasser für Umlauf- und Großwasserraum-Dampferzeuger

Tafel 5a - Anforderungen an das Kesselwasser für Großraum-Dampferzeuger bei salzarmem und bei salzhaltigem Speisewasser

Tafel 5b - Anforderungen an das Kesselwasser für Umlauf-Dampferzeuger bei salzarmem und bei salzhaltigem Speisewasser

Tafel 6 - Anforderungen an das Kreislaufwasser

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

> [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 8](#)
 > [Kapitel 6](#) > [5.](#) > [Tafel 1](#)

Tafel 1 - Anforderungen an salzfreies*) Speisewasser für Durchlauf-Dampferzeuger

Konditionierung mit flüchtigen Alkalisierungsmitteln

Bei den Leitfähigkeitsgrenzwerten für kurzzeitig zulässige Abweichungen wird vorausgesetzt, dass die Leitfähigkeitserhöhung durch Kohlensäure verursacht wird.

Nach kurzer Betriebszeit muss eine fallende Tendenz der Leitfähigkeitswerte eintreten.

	Einheit	Richtwert	Grenzwert für kurzzeitig zulässige Abweichungen	Überwachung
Leitfähigkeit bei 25 °C hinter starksaurem Kationenaustauscher	µS/cm	< 0,2	< 5,0	kontinuierlich, registrierend
pH-Wert bei 25 °C	---	> 9,0	> 6,5	registrierend, ggf. über Hilfsgrößen
Sauerstoff (O ₂)	mg/l	< 0,10	< 0,30	diskontinuierlich

Konditionierung mit Oxidationsmitteln

Bei den Leitfähigkeitsgrenzwerten für kurzzeitig zulässige Abweichungen wird vorausgesetzt, dass die Leitfähigkeitserhöhung durch Kohlensäure verursacht wird.

Nach kurzer Betriebszeit muss eine fallende Tendenz der Leitfähigkeitswerte eintreten.

	Einheit	Richtwert	Grenzwert für kurzzeitig zulässige Abweichungen	Überwachung
Leitfähigkeit bei 25 °C ohne starksauren Kationenaustauscher	µS/cm	< 0,25	< 1,0	kontinuierlich, registrierend
Leitfähigkeit bei 25 °C hinter starksaurem Kationenaustauscher	µS/cm	< 0,2	< 1,0	kontinuierlich, registrierend
pH-Wert bei 25 °C	---	7,0 bis 8,0	> 6,5	durch Messung beider Leitfähigkeiten erfüllt
Sauerstoff (O ₂)	mg/l	0,05 bis 0,25	> 0,05 bis < 0,50	kontinuierlich, registrierend

Konditionierung mit Ammoniak und Sauerstoff

Bei den Leitfähigkeitsgrenzwerten für kurzzeitig zulässige Abweichungen wird vorausgesetzt, dass die Leitfähigkeitserhöhung durch Kohlensäure verursacht wird.

Nach kurzer Betriebszeit muss eine fallende Tendenz der Leitfähigkeitswerte eintreten.

	Einheit	Richtwert	Grenzwert für kurzzeitig zulässige Abweichungen	Überwachung
Leitfähigkeit bei 25 °C hinter starksaurem Kationenaustauscher	µS/cm	< 0,2	< 1,0	kontinuierlich, registrierend
pH-Wert bei 25 °C	---	8,0 bis 9,0	> 6,5	über direkt gemessene Leitfähigkeit
Sauerstoff (O ₂)	mg/l	0,03 bis 0,15	> 0,03 bis < 0,15	kontinuierlich, registrierend

^{*)} Begriffsbestimmungen für salzfreies, salzarmes und salzhaltiges Speisewasser siehe Abschnitte 2.1, 2.2 und 2.3.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

> [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 8](#)
 > [Kapitel 6](#) > [5.](#) > [Tafel 2](#)

Tafel 2 - Anforderungen an salzfreies*) Speisewasser für Umlauf- und Großwasserraum-Dampferzeuger

	Einheit	Richtwert	Grenzwert für kurzzeitig zulässige Abweichungen	Überwachung	Bemerkungen
Leitfähigkeit bei 25 °C hinter starksaurem Kationenaustauscher	$\mu\text{S}/\text{cm}$	< 0,2	< 5,0	kontinuierlich, registrierend (nicht erforderlich bei Großwasserraumkesseln)	Bei den Leitfähigkeitsgrenzwerten für kurzzeitig zulässige Abweichungen wird vorausgesetzt, dass die Leitfähigkeitserhöhung durch Kohlensäure verursacht wird. Nach kurzer Betriebszeit muss eine fallende Tendenz der Leitfähigkeitswerte eintreten.
pH-Wert bei 25 °C	---	> 9,0	> 6,5	registrierend, ggf. über Hilfsgrößen	Bis zur Abzweigung für das Einspritzwasser für Dampfkühler nur flüchtige Alkalisierungsmittel
Sauerstoff (O ₂)	mg/l	< 0,10	< 0,30	diskontinuierlich	Bis zur Abzweigung für das Einspritzwasser für Dampfkühler nur flüchtige Alkalisierungsmittel

*) Begriffsbestimmungen für salzfreies, salzarmes und salzhaltiges Speisewasser siehe Abschnitte 2.1, 2.2 und 2.3.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

> [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 8](#)
 > [Kapitel 6](#) > [5.](#) > [Tafel 3](#)

Tafel 3 - Anforderungen an das Kesselwasser von Umlauf- und Großwasserraum-Dampferzeugern bei salzfreiem 1) Speisewasser

	Einheit	Richtwert	Überwachung	Bemerkungen
≤ 68 bar: Leitfähigkeit bei 25 °C ohne starksaure Probenahme-Kationenaustauscher	µS/cm	< 50	kontinuierlich	Bei kombinierter Anwendung fester und flüchtiger Alkalisierungsmittel ^{*)} , ^{**)}
Leitfähigkeit bei 25 °C hinter starksaurem Probenahme-Kationenaustauscher	µS/cm	< 150	diskontinuierlich	Bei kombinierter Anwendung fester und flüchtiger Alkalisierungsmittel ^{*)} , ^{**)}
pH-Wert bei 25 °C	---	9,5 bis 10,5	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsgrößen	Bei kombinierter Anwendung fester und flüchtiger Alkalisierungsmittel ^{*)} , ^{**)}
> 68 bar: Leitfähigkeit bei 25 °C hinter starksaurem Probenahme-Kationenaustauscher	µS/cm	< 50	kontinuierlich	Bei kombinierter Anwendung fester und flüchtiger Alkalisierungsmittel ^{*)} , ^{**)}
pH-Wert bis 25 °C > 68 bis 136 bar	---	9,8 bis 10,2	diskontinuierlich	Bei kombinierter Anwendung fester und flüchtiger Alkalisierungsmittel ^{*)} , ^{**)}
pH-Wert bis 25 °C > 136 bar	---	9,3 bis 9,7	ggf. über Hilfsgrößen	Bei kombinierter Anwendung fester und flüchtiger Alkalisierungsmittel ^{*)} , ^{**)}

^{*)} Alternativ ist die Anwendung ausschließlich flüchtiger Alkalisierungsmittel möglich, wenn die Speisewasserrichtwerte nach Tafel 2 sowie eine Kesselwasserleitfähigkeit < 3 µS/cm hinter dem Kationenaustauscher eingehalten wird.

^{**)} Bei Großwasserraum-Dampferzeugern wird von Natrium- oder Kaliumhydroxid als festem Alkalisierungsmittel abgeraten und statt dessen Trinatriumphosphat empfohlen.

¹⁾ Begriffsbestimmungen für salzfreies, salzarmes und salzhaltiges Speisewasser siehe Abschnitte 2.1, 2.2 und 2.3.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 8](#)
[> Kapitel 6](#) > [5.](#) > [Tafel 4](#)

Tafel 4 - Anforderungen an salzarmes und salzhaltiges*) Speisewasser für Umlauf- und Großwasserraum-Dampferzeuger

	Zulässiger Betriebsüberdruck in bar	Einheit	Richtwert	Grenzwert für kurzzeitig zulässige Abweichungen	Überwachung	Bemerkungen
pH-Wert bei 25 °C		---	> 9,0	> 8,0	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsgrößen	

Summe Erdalkalien ($\text{Ca}^{2+} + \text{Mg}^{2+}$)

	Zulässiger Betriebsüberdruck in bar	Einheit	Richtwert	Grenzwert für kurzzeitig zulässige Abweichungen	Überwachung	Bemerkungen
	≤ 68	mmol/l	< 0,010	< 0,050	diskontinuierlich	
Sauerstoff (O ₂)		mg/l	< 0,02	anfahrbedingte Überschreitungen zulässig	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsparameter	Durch thermische Entgasung, ggf. durch Sauerstoffbindemittel sicherzustellen
	> 68 bis ≤ 87	mmol/l	< 0,005	< 0,010	diskontinuierlich	

*) Begriffsbestimmungen für salzfreies, salzarmes und salzhaltiges Speisewasser siehe Abschnitte 2.1, 2.2 und 2.3.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 8](#)
 > [Kapitel 6](#) > [5.](#) > [Tafel 5a](#)

Tafel 5a - Anforderungen an das Kesselwasser für Großraum-Dampferzeuger bei salzarmem und bei salzhaltigem*) Speisewasser

Zulässiger Betriebsüberdruck in bar	Richtwert Leitfähigkeit bei 25 °C in $\mu\text{S}/\text{cm}$	Richtwert pH-Wert bei 25 °C salzarmes Speisewasser	Richtwert pH-Wert bei 25 °C salzhaltiges Speisewasser	Überwachung	Bemerkungen
≤ 22	< 8 000	10,5 bis 11,5	10,5 bis 12,0	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsgrößen	
> 22	< 4 000	10,0 bis 11,0 ¹⁾	10,0 bis 11,8	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsgrößen	

¹⁾ Bei salzarmem Speisewasser ist eine Phosphatkonzentration von 7,5 bis 15 $\text{mg}/\text{l PO}_4$, in der Regel durch Trinatriumphosphat, einzustellen. Wenn der Mindest-pH-Wert dadurch nicht erreicht wird, soll zusätzlich Natronlauge dosiert werden.

^{*)} Begriffsbestimmungen für salzfreies, salzarmes und salzhaltiges Speisewasser siehe Abschnitte 2.1, 2.2 und 2.3.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 8](#)
[> Kapitel 6](#) > [5.](#) > [Tafel 5b](#)

Tafel 5b - Anforderungen an das Kesselwasser für Umlauf-Dampferzeuger bei salzarmem und bei salzhaltigem*) Speisewasser

Zulässiger Betriebsüberdruck in bar	Zulässiger Betriebsüberdruck in bar	Richtwert Leitfähigkeit bei 25 °C in $\mu\text{S}/\text{cm}$	Richtwert pH-Wert bei 25 °C	Überwachung
	≤ 22	$< 8\ 000$	10,5 bis 12,0	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsgrößen
> 22	≤ 44	$< 4\ 000$	10,0 bis 11,8	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsgrößen
> 44	≤ 68	$< 2\ 000$	10,0 bis 11,0	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsgrößen
> 68	$\leq 87^{\text{1)}$	< 300	9,5 bis 10,5	diskontinuierlich, ggf. über Hilfsgrößen

¹⁾ Nur salzhaltiges Speisewasser zugelassen.

²⁾ Begriffsbestimmungen für salzfreies, salzarmes und salzhaltiges Speisewasser siehe Abschnitte 2.1, 2.2 und 2.3.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 1a](#) > [Teil 8](#)
[> Kapitel 6](#) > [5.](#) > [Tafel 6](#)

Tafel 6 - Anforderungen an das Kreislaufwasser*)

	Einheit	salzarm	salzarm	salzhaltig
elektrische Leitfähigkeit bei 25 °C	$\mu\text{S}/\text{cm}$	≤ 30	> 30 - 100	> 100 - 1 500
pH-Wert bei 25 °C	---	9,0 - 10,0 ²⁾	9,0 - 10,5 ³⁾	9,0 - 10,5
Sauerstoff (O ₂) ³⁾	mg/l	< 0,1	< 0,05	< 0,02

¹⁾ Sollen die Bestimmungen der Trinkwasserverordnung eingehalten werden, darf ein pH-Wert von 9,5 nicht überschritten werden. Die Verträglichkeit der Pumpen- und Armaturenwerkstoffe mit dem Kreislaufwasser ist zu beachten.

²⁾ Zur Einstellung des pH-Wertes ist bei Großwasserraumkesseln in erster Linie Trinatriumphosphat zu verwenden und Natronlauge nur dann einzusetzen, wenn der angestrebte pH-Wert mit Trinatriumphosphat nicht zu erreichen ist.

³⁾ Im Dauerbetrieb stellen sich normalerweise deutlich niedrigere Werte ein.

⁴⁾ Gemessen am Eintritt des Heißwassererzeugers

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 6 Anhang

Anhang - Erläuterungen

1. Allgemeines
2. Behandlung von Speise- und Kesselwasser

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 6 › Anhang 1.

1. Allgemeines

Der in Dampfkesselanlagen überwiegend verwendete Werkstoff ist Stahl. Er wird von Wasser und Dampf angegriffen. Unter geeigneten Bedingungen führt der Angriff jedoch zu einer mit dem Stahluntergrund verwachsenen Schutzschicht, die den weiteren Zutritt des Wassers oder Dampfes zur Stahloberfläche behindert und damit eine Selbsthemmung des Korrosionsvorganges bewirkt. Magnetit- bzw. Hämatitschutzschichten sowie vergleichbare Schutzschichten auf anderen metallischen Werkstoffen sind unerlässlich zur Vermeidung von Korrosion. Korrosionsprodukte verschlechtern die Beschaffenheit von Speise- oder Kesselwasser, weil sie Ablagerungen bilden.

Ablagerungen können als Folge der Kristallisation gelöster Stoffe aus übersättigter Lösung oder durch Abscheidung suspendierter Stoffe entstehen.

Unter Ablagerungen bestimmter Morphologie können im Wasser gelöste Elektrolyte in Abhängigkeit von der thermischen Belastung so weit aufkonzentriert werden, dass eine korrosive Schädigung des Rohrwerkstoffes erfolgt.

Suspendierte Feststoffe sowie emulgierte oder gelöste organische Substanzen fördern, vor allem im alkalischen Bereich, die Schaumneigung von Kesselwasser und tragen zur Verunreinigung des Satttdampfes bei, die ihrerseits Ablagerungen bzw. Versalzungen in Überhitzern nach sich zieht.

Organische Substanzen stellen Stoffgemische dar, die bezüglich ihrer Zusammensetzung und ihres Verhaltens unter den Betriebsbedingungen eines Dampfkessels nicht überschaubar sind. Sofern sie im Kessel zu sauren Zersetzungsprodukten aufgespalten werden, ist bei ungenügender Alkalisierung des Kesselwassers Korrosion im Dampferzeuger zu erwarten. Öl kann allein oder gemeinsam mit suspendierten Stoffen - z. B. Korrosionsprodukten, ungelösten Erdalkaliverbindungen - Abscheidungen bilden, die Schäden am Dampferzeuger begünstigen.

Mit dem Dampf sind gasförmige Stoffe flüchtig. Außerdem sind im Wasser gelöste Stoffe zu einem gewissen Betrag in Dampf löslich. Die Löslichkeit ist druck- und temperaturabhängig. Im Satttdampf gelöste Stoffe können ebenfalls in Abhängigkeit von Druck und Temperatur im Überhitzer ausgeschieden werden und Ablagerungen bilden sowie in Gegenwart von Feuchtigkeit Korrosion verursachen.

Bei Umlauf- und Großwasserraumkesseln verbleiben, vom dampflöslichen Anteil abgesehen, alle mit dem Speisewasser eingebrachten Stoffe im Kessel und reichern sich dort an. Zwischen Speisewasser- und Kesselwasserqualität besteht demnach eine direkte Beziehung. Die Stoffanreicherung im Kesselwasser (Eindickung) führt insbesondere beim Betrieb mit salzhaltigem Speisewasser zu hohen Konzentrationen, die jedoch über die Absalzung beeinflussbar sind. Die Inhaltsstoffe des Kesselwassers haben - unter gleichzeitiger Betrachtung des Überhitzers - Einfluss auf Korrosionsvorgänge und auf die Bildung von Ablagerungen. Da die Löslichkeit bestimmter Salze (Sulfate, Phosphate) mit steigender Temperatur abnimmt und damit Ausscheidungen aus übersättigter Lösung begünstigt werden, muss die Anreicherung von Salzen im Kesselwasser druckstufenabhängig in Grenzen gehalten werden.

Für die Entfernung gelösten Sauerstoffes ist die thermische Druckentgasung des Speisewassers die Regel.

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 6 › Anhang 2.

2. Behandlung von Speise- und Kesselwasser

Zur Verbesserung der Speise- und Kesselwasserqualität ist eine chemische Konditionierung erforderlich. Hierbei müssen Bedingungen eingehalten werden, unter denen Korrosion bereits in denjenigen Systemen weitgehend unterbunden wird, die dem Dampferzeuger vorgeschaltet sind. Die Konditionierung muss unter Beachtung der nachfolgenden Hinweise demnach so erfolgen, z. B. durch Chemikaliendosierung vor Niederdruckvorwärmern, dass der Gehalt an Korrosionsprodukten im Speisewasser vor Kesseleintritt so gering wie möglich ist.

Bei allen in Frage kommenden Fahrweisen ist die Einhaltung des in den Tafeln angegebenen pH-Bereiches im Speise- bzw. Kesselwasser notwendig. Die obere Begrenzung des pH-Wertes kann zusätzlich durch Anlagenteile bestimmt werden, die außerhalb des Gültigkeitsbereiches dieses Kapitels liegen und die aus anderen metallischen Werkstoffen als Stahl, z. B. aus Kupfer- oder Aluminiumwerkstoffen, gefertigt sind.

2.1 Konditionierung mit Alkalisierungsmitteln (alkalische Fahrweise)

2.1.1 Betrieb mit salzfreiem Speisewasser

Der pH-Wert im Speisewasser soll > 9 sein. Er darf bei Durchlaufkesseln nur mit flüchtigen Alkalisierungsmitteln, z. B. mit Ammoniak, eingestellt werden, die gleichzeitig eine Alkalisierung des Kondensates bewirken.

Im Speisewasser von Umlaufkesseln ist ebenfalls ein pH-Wert > 9 einzustellen; der pH-Wert des Kesselwassers soll druckstufenabhängig bei $10,0 \pm 0,2$ bzw. $9,5 \pm 0,2$ liegen. Diese Bedingung ist durch Einstellung des pH-Wertes > 9 mit flüchtigen Alkalisierungsmitteln im Speisewasser jedoch nicht erreichbar, sondern sie kann nur durch zusätzliche Dosierung fester Alkalisierungsmittel - z. B. Natriumhydroxid, Trinatriumphosphat - in das Speisewasser hinter der Abnahme des Einspritzwassers für Dampfkühler oder in das Kesselwasser erfüllt werden. Die kombinierte Anwendung flüchtiger und fester Alkalisierungsmittel ist das empfohlene Konditionierungsverfahren für Speise- und Kesselwasser von Umlauf- und Großwasserraumkesseln. Wegen unvermeidbarer Anreicherungsverfahren bei Großwasserraumkesseln kann bei Dosierung von Natrium- oder Kaliumhydroxid infolge hoher lokaler Laugekonzentration Spannungsrisskorrosion auftreten. Deshalb wird als festes Alkalisierungsmittel für Großwasserraumkessel Trinatriumphosphat empfohlen. Die pH-Wert-Grenzen können allein durch entsprechende Dosierung gehalten werden, ohne dass die Absalzrate beeinflusst wird. Die Anwendung fester Alkalisierungsmittel erlaubt erhöhte Leitfähigkeit des Kesselwassers. Bei Erhaltung extrem niedriger Kesselwasser-Leitfähigkeiten ist die Konditionierung ausschließlich mit flüchtigen Alkalisierungsmitteln möglich, obwohl die angegebenen pH-Werte im Kesselwasser dann nicht erreicht werden.

2.1.2 Betrieb mit salzhaltigem Speisewasser

Der für das Speisewasser erforderliche pH-Wert > 9 muss, wenn er nicht bereits vom Zusatzwasser her vorgegeben ist, durch Dosierung von Alkalisierungsmitteln eingestellt werden. Im Allgemeinen sind hierzu feste Alkalisierungsmittel notwendig; sofern der Verwendungszweck des Dampfes es zulässt, werden im Hinblick auf eine Alkalisierung im Kondensatbereich zusätzlich flüchtige Alkalisierungsmittel, z. B. Ammoniak, empfohlen.

Im Kesselwasser ist eine Mindestalkalität entsprechend einem pH-Wert 9,5 einzuhalten, die über die Speisewasser-Alkalität beeinflussbar ist. Andererseits darf zwecks Verhütung von Laugeanreicherung und Schutzschichtzerstörung sowie Unterdrückung des Kesselwasserschäumens ein maximaler pH-Wert nicht überschritten werden. Die zulässige Höchstgrenze ist

umso niedriger anzusetzen, je höher der Betriebsüberdruck ist. Bewirkt das durch Zersetzung von Hydrogencarbonaten aus enthärtetem oder teilentsalztem Zusatzwasser entstehende Natriumhydroxid eine unzulässig hohe Kesselwasseralkalität, so ist die Einhaltung bzw. das Unterschreiten der oberen pH-Wert-Begrenzung durch Absetzen von Kesselwasser sicherzustellen.

Durch lokal unvermeidbare Anreicherungsverfahren in Großwasserraum-Dampferzeugern kann bei Verwendung salzarmen Speisewassers durch eine zu hohe Konzentration an Natriumhydroxid im Kesselwasser, bevorzugt im Einwalzbereich von Rauchrohren, alkaliinduzierte Spannungsrisskorrosion auftreten. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken, ist die genannte Mindestkonzentration an Phosphat im Kesselwasser einzuhalten und der zulässige pH-Bereich eingeschränkt.

2.2 Konditionierung mit Oxidationsmitteln (neutrale Fahrweise)

Die Konditionierung mit Sauerstoff oder Wasserstoffperoxid ist bei Durchlaufkesseln in Verbindung mit dem für diese Kesselbauart erforderlichen salzfreien Speisewasser anwendbar. Die Dosierung von Oxidationsmitteln ermöglicht unter diesen Voraussetzungen den Verzicht auf eine Alkalisierung des Speisewassers.

Der pH-Wert des Speisewassers soll $> 6,5$ sein. Diese Bedingung ist erfüllt, wenn die Leitfähigkeit des Speisewassers vor und hinter Probenahme-Kationenaustauscher gleich ist und derjenigen von salzfreiem Speisewasser entspricht. Die Dosierung des Oxidationsmittels muss so erfolgen, dass bei Sauerstoffkonzentrationen zwischen $0,050$ und $0,25$ mg/l die Korrosionsproduktkonzentration im Speisewasser vor Kesseleintritt das Minimum erreicht.

2.3 Konditionierung mit Alkalisierungs- und Oxidationsmitteln (kombinierte Fahrweise)

Die kombinierte Dosierung von Ammoniak und Sauerstoff als Konditionierungsmittel ist bei Durchlaufkesseln in Verbindung mit dem für diese Kesselbauart erforderlichen salzfreien Speisewasser anwendbar. Bei gleichwertigem Korrosionsschutz für Stahl wie bei alternativen Fahrweisen bietet die kombinierte Konditionierung verbesserten Korrosionsschutz für Kupferwerkstoffe in Anlagenteilen außerhalb des Dampferzeugers.

Die Einstellung des pH-Wertes zwischen $8,0$ und $9,0$ im Speisewasser mit Ammoniak gewährleistet noch keinen hinreichenden Korrosionsschutz für Stahl. Deshalb wird die Sauerstoffkonzentration zwischen $0,03$ und $0,15$ mg/l so bemessen, dass die Korrosionsproduktkonzentration im Speisewasser vor Kesseleintritt das Minimum erreicht.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
Kapitel 7

Kapitel 7 - Ausrüstung von Ölschlammverbrennungsanlagen an Dampfkesselanlagen

1. Allgemeines
2. Begriffsbestimmung
3. Ölschlamm tanks
4. Ölschlammaufbereitungsanlagen
5. Ölbrenner
6. Dampfkessel
7. Zusätzliche Anforderungen

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 7 1.

1. Allgemeines

Dieses Kapitel beschreibt die zusätzlichen Anforderungen an Ölschlammverbrennungsanlagen, die über die für Schiffsdampfkessel genannten Anforderungen der Kapitel 2 bis 6 hinaus gelten. Als Ölschlammverbrennungsanlagen an Schiffsdampfkesseln im Sinne dieses Kapitels gelten Anlagen, die zur Verbrennung von Ölschlamm dienen, der an Bord eines Seeschiffes anfällt. Sie gelten nicht für die Verbrennung von Klärschlamm und hausmüllartigen Abfällen. Nicht zur Verbrennung gelangen dürfen Brennstoffe oder deren Gemische, die einen Flammpunkt unter 60 °C aufweisen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 7 2.

2. Begriffsbestimmung

2.1 Ölschlamm

2.1.1

Ölschlamm gemäß dieses Kapitels sind Abfälle mineralischer Öle, wie sie an Bord von Seeschiffen aus dem Schiffsbetrieb anfallen. Sie bestehen im Wesentlichen aus:

2.1.1.1

Ölschlamm aus Brennstoff- und Schmierölseparatoren,

2.1.1.2

Motorenablassöl (Altöl),

2.1.1.3

Lecköl,

2.1.1.4

Restöl aus Bilgenwasserentölnern.

2.1.2

Der an Bord anfallende unaufbereitete Ölschlamm beträgt erfahrungsgemäß 1,5 bis 2,5 % der verbrauchten Brennstoffmenge.

2.2 Ölschlammverbrennungsanlagen

2.2.1

Unter Ölschlammverbrennungsanlagen sind Ölfeuerungsanlagen zu verstehen, die auch zur Verbrennung von Ölschlamm geeignet sind.

2.2.2

Die Ölschlammverbrennungsanlage besteht aus:

2.2.2.1

Ölschlammtank,

2.2.2.2

Ölschlammaufbereitungsanlage,

2.2.2.3

Ölbrenner,

2.2.2.4
Dampfkessel.

Stand: 14. März 2018

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 7 3.

3. Ölschlamm tanks

3.1

Für die Lagerung sind ausreichend groß bemessene Ölschlamm tanks vorzusehen^{*)}. Bei der Bestimmung der Tankgröße sind insbesondere zu berücksichtigen:

3.1.1

Maschinenleistung,

3.1.2

Verbrennungsmöglichkeiten,

3.1.3

Gesamtinhalt aller Brennstoff tanks.

3.2

Ölschlamm tanks müssen geeignete Einrichtungen zur Entwässerung haben.

^{*)} Auslegung gemäß den Anforderungen "Meeresumwelt-Schutzmaßnahmen der **BG** Verkehr". Zu beziehen bei der Dienststelle Schiffssicherheit, Brandstwierte 1, 20457 Hamburg.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 7 4.

4. Ölschlammaufbereitungsanlagen

4.1 Allgemeines

Der Ölschlamm muss so aufbereitet werden, dass er brennbar und pumpfähig wird. Hierzu müssen mindestens folgende Einrichtungen vorhanden sein:

4.1.1

Ölschlammaufbereitungstank (Tank zum Mischen von Ölrückständen mit Brennstoff),

4.1.2

Ölschlammvorwärmeeinrichtung,

4.1.3

Homogenisiereinrichtung,

4.1.4

Wassergehaltsmesseinrichtung,

4.1.5

Ölschlammfilter.

4.2 Ölschlammaufbereitungstank

4.2.1

Der Aufbereitungstank muss zusätzlich zu dem Ölschlammtank vorhanden sein.

4.2.2

Es sind geeignete Entwässerungseinrichtungen zur Erlangung von brennfähigem Ölschlamm vorzusehen.

4.2.3

Zur eventuellen Verbesserung der Brennfähigkeit und des Heizwertes ist ein Brennstoffanschluss vorzusehen.

4.3 Ölschlammvorwärmung

Für die Ölschlammvorwärmung gilt Kapitel 5 Abschnitt 5.2 sinngemäß.

4.4 Homogenisiereinrichtung

4.4.1

Die Homogenisiereinrichtung muss sicherstellen, dass der gesamte Inhalt des Ölschlammaufbereitungstanks zu einem homogenen und brennfähigen Gemisch aufbereitet wird.

4.4.2

Diese Einrichtung darf erst nach ausreichender Entwässerung des Ölschlammes in Betrieb gesetzt werden.

4.5 Wassergehaltsmesseinrichtung

Eine Einrichtung zur kontinuierlichen Anzeige und Überwachung des Wassergehaltes im Ölschlamm ist vorzusehen.

4.6 Ölschlammfilter

In der Brennergabungsleitung ist ein Doppelfilter mit Differenzdruckanzeige vorzusehen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> SchSV](#) [> Anlagen](#) [> Anlage 1a](#) [> Teil 8](#)
[> Kapitel 7](#) [> 5.](#)

5. Ölbrenner

5.1

Der Ölbrenner muss in Aufbau und Ausrüstung den Anforderungen des Kapitels 5 entsprechen.

5.2

Der Ölbrenner muss geeignet sein, Ölschlamm sicher zu verbrennen. Hierzu ist der Ölbrenner einer Einzelprüfung durch den Sachverständigen zu unterziehen.

5.3

Der Ölbrenner sollte für folgende Mindestdurchsätze ausgelegt sein:

Leistung des Hauptantriebsmotors (kW)	Minstdurchsatz (l/h)
> 3 000 - 6 000	100
> 6 000 - 10 000	150
> 10 000	200

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 7 6.

6. Dampfkessel

6.1 Kesselauslegung

Der Dampfkessel muss für die Verbrennung von Ölschlamm geeignet sein. Hierfür sind insbesondere folgende Punkte zu beachten:

6.1.1

Der Feuerraum muss in Volumen und Länge ausreichend bemessen sein, um einwandfreien Ausbrand sicherzustellen.

6.1.2

Die dem Feuerraum nachgeschalteten Rauchgaszüge müssen unter Berücksichtigung des erhöhten Feststoffanteiles im Rauchgas so ausgeführt sein, dass unzulässig hohe Asche-Ablagerungen vermieden werden.

6.1.3

An den Rauchgaszügen muss eine ausreichende Anzahl von Reinigungs- und Inspektionsöffnungen vorhanden sein.

6.1.4

Für die Heizflächenreinigung sind wirkungsvolle Einrichtungen vorzusehen. Die Ausbringung der Ablagerungen muss einfach zu handhaben sein.

6.2 Ausrüstung

6.2.1

An einer geeigneten Stelle des Dampfkessels muss eine Schauöffnung zur Beobachtung der Flamme vorhanden sein.

6.2.2

Am Rauchgasabzug müssen eine Einrichtung zur Rauchgasbeobachtung sowie eine Temperaturanzeige vorhanden sein.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 1a](#) › [Teil 8](#)
› Kapitel 7 7.

7. Zusätzliche Anforderungen

Über die in Kapitel 5 genannten Punkte hinaus gelten folgende Anforderungen:

7.1

Die selbsttätigen Sicherheitsabsperreinrichtungen sind so anzusteuern, dass sie die Ölschlammzufuhr zum Feuerraum beim Anfahren nicht freigeben und während des Betriebes unterbrechen:

7.1.1

bei Überschreiten und Unterschreiten des zulässigen Wassergehaltes im Ölschlamm,

7.1.2

bei Unterschreiten eines Mindestdruckes hinter dem Ölschlammfilter,

7.1.3

bei Überschreiten einer anlagenbezogenen maximalen Rauchgastemperatur am Kesselende,

7.1.4

bei Überschreiten eines anlagenbezogenen maximalen Feuerraumdruckes. Eine Abschaltverzögerung von maximal 5 s ist zulässig.

Eine Wiederinbetriebnahme der Ölschlammverbrennung darf nur nach Eingreifen von Hand möglich sein.

Bei Ursachen nach den Abschnitten 7.1.3 und 7.1.4 muss die gesamte Ölzufuhr zum Feuerraum unterbrochen und gegen selbsttätiges Wiederanlaufen verriegelt werden.

7.2

Die Zuverlässigkeit der Einrichtungen gemäß der Abschnitte 7.1.1 bis 7.1.4 ist dem Sachverständigen nachzuweisen.

Stand: 14. März 2018

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 2](#)

Anlage 2 - Schiffszeugnisse und -bescheinigungen, Schiffsbesichtigungen

Abschnitt A Schiffszeugnisse und -bescheinigungen

Abschnitt B Zur Zeugniserteilung für Schiffe, die die Bundesflagge führen, erforderliche Besichtigungen von Schiffen (zu § 9 Absatz 2)

Stand: 01. Oktober 1998

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 2](#)
[> Abschnitt A](#)

Abschnitt A - Schiffszeugnisse und -bescheinigungen

1. Ausstellung oder Verlängerung der Geltungsdauer

Von der Bundesverkehrsverwaltung werden auf Antrag für Schiffe, die die Bundesflagge führen, die folgenden Schiffszeugnisse und Bescheinigungen, einzelne Bescheinigungen auch für Schiffe, die eine ausländische Flagge führen, ausgestellt oder in ihrer Geltungsdauer verlängert:

(I). Zeugnisse/Bescheinigungen im Rahmen von SOLAS

Nummer	Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(1.)	Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe nach SOLAS Regel I/12	BG Verkehr
(2.)	Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS Regel I/12	BG Verkehr
(3.)	Ausrüstung-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS Regel I/12	BG Verkehr
(4.)	Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS Regel I/12	BG Verkehr
(5.)	Ausnahmezeugnis (SOLAS) nach SOLAS Regel I/12	BG Verkehr
(6.)	Bescheinigung nach SOLAS Regel II-2/19.4	BG Verkehr
(7.)	Dokument über die für einen sicheren Schiffsbetrieb erforderliche Mindestbesatzung nach SOLAS Regel V/14.2	BG Verkehr
(8.)	Genehmigung für Getreidetransporte nach SOLAS Regel VI/9 in Verbindung mit dem Internationalen Getreide-Code	BG Verkehr
(9.)	Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (<u>IBC</u>) nach SOLAS Regel VII/10 in Verbindung mit I/12	BG Verkehr
(10.)	Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (<u>IGC</u>) nach SOLAS Regel VII/13 in Verbindung mit Regel I/12	BG Verkehr
(11.)	(a) Dokument über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (<u>DOC</u>) nach den SOLAS Regeln IX/4.1 und 4.2 (Internationales Schiffssicherheitsmanagement - <u>ISM</u>)	BG Verkehr
(11.)	(b) Vorläufiges Dokument über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften	BG Verkehr
(12.)	(a) Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (<u>SMC</u>) nach SOLAS Regel IX/4.3 in Verbindung mit Regel I/12 (ISM)	BG Verkehr
(12.)	(b) Vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen	BG Verkehr
(13.)	(a) Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nach SOLAS Regel X/3	BG Verkehr
(13.)	(b) Bescheinigung über die Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach Abschnitt 1.9 des Hochgeschwindigkeits(<u>HSC</u>)-Codes in Verbindung mit SOLAS Regel X/3	BG Verkehr
(13a.)	Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes nach Teil A Abschnitt 19.2 des <u>ISPS</u> -Codes	<u>BSH</u>
(13b.)	Zeugnis für Polarschiffe nach SOLAS Regel XIV/3 in Verbindung mit dem Polar Code (Entschließung <u>MSC385(94)</u>)	BG Verkehr

(II). Zeugnisse/Bescheinigungen nach MARPOL 1973/78, soweit international in Kraft

Nummer	Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(14.)	Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung nach MARPOL Anlage I Regel 6	BG Verkehr
(14a.)	Internationales Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (<u>UNSP</u> Barge) in Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung durch MARPOL Anlage I Regel 3 Absatz 7	BG Verkehr
(15.)	Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut nach MARPOL Anlage II Regel 9	BG Verkehr
(15a.)	Bescheinigung über eine dreiseitige Vereinbarung nach MARPOL Anlage II Regel 6 Absatz 4	BG Verkehr
(16.)	Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut nach MARPOL Anlage II Regel 11 in Verbindung mit Nummer 1.6.4 des in Nummer II.2 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten <u>BCH</u> -Codes	BG Verkehr
(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 (<u>UNSP</u> Barge) in Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV Regel 3 Absatz 2	BG Verkehr
(17.)	Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (<u>IAPP</u> -Zeugnis) nach MARPOL Anlage VI Regeln 6 und 8	BG Verkehr
(17a.)	Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (<u>IEE</u> -Zeugnis) nach MARPOL Anlage VI Regel 6 und 8	BG Verkehr
(17b.)	Internationales Ausnahmezeugnis für unbemannte Barge ohne eigenen Antrieb (<u>UNSP</u> Barge) in Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe nach MARPOL Anlage VI Regel 3 Absatz 4	BG Verkehr
(18.)	Internationales Motorenzeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung (<u>EIAPP</u> -Zeugnis) nach Kapitel 2 der Technischen Vorschrift über die Kontrolle der Stickstoffoxid-Emissionen aus Schiffsdieselmotoren in Verbindung mit MARPOL Anlage VI Regel 13	BG Verkehr

(III). Zeugnisse nach dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966

Nummer	Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(19.)	Internationales Freibordzeugnis nach den Artikeln 3 und 16 Absatz 1 des Übereinkommens	BG Verkehr
(20.)	Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis nach den Artikeln 3 und 16 Absatz 2 des Übereinkommens	BG Verkehr

(IV). Bescheinigung nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969

Nummer	Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(21.)	Internationaler Schiffsvermessungsbrief (1969) nach Artikel 7 des Übereinkommens	<u>BSH</u>

(V). Bescheinigung nach der Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (ABl. EG Nummer L 34 Seite 1)

Nummer	Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(22.)	Konformitätszeugnis, Ausrüstungsverzeichnis und Ausnahmezeugnis nach Artikel 6 der Richtlinie	BG Verkehr, BSH

(VI). Zeugnisse und Bescheinigungen nach der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 161 vom 25. Juni 2009, Seite 1)

Nummer	Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(23.)	(a) Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe nach Artikel 13 Absatz 1 und 2 der Richtlinie	BG Verkehr

Nummer	Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(23.)	(b) Sicherheitszeugnis und Erlaubnisschein für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nach Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie	BG Verkehr
(23.)	(c) Bau- und Ausrüstungszeugnis für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb sowie Erlaubnisschein zum Betrieb von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb nach Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie	BG Verkehr
(23.)	(d) Bescheinigung nach § 9 Absatz 6 Satz 1	BG Verkehr

(VII). Sonstige Zeugnisse und Bescheinigungen

Nummer	Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(24.)	(a) Schiffssicherheitszeugnis nach § 9 Absatz 3	BG Verkehr
(24.)	(b) Bescheinigung nach § 9 Absatz 5	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
(25.)	(a) Bescheinigung der amtlichen Vermessung (Messbrief)	BSH
(25.)	(b) Messbescheinigung (auf sechs Monate befristet)	BSH
(26.)	(aufgehoben)	
(27.)	Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut in Verbindung mit Nummer 1.6.4 des <u>GC-Codes</u>	BG Verkehr
(27a.)	Internationales Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem (IAFS-Zeugnis)	BG Verkehr
(27a.)	(aa.) Artikel 6 der Verordnung (EG) Nummer 782/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen (ABl. L 115 vom 09. Mai 2003, Seite 1),	BG Verkehr
(27a.)	(bb.) Anlage 4 Regel 2 des AFS-Übereinkommens (BGBl. 2008 II Seite 520) einschließlich Spezifikation des Bewuchsschutzsystems	BG Verkehr
(27b.)	Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung nach der Anlage Regel E-2 des Ballastwasser-Übereinkommens	BG Verkehr
(28.)	Vorbehaltlich Nummer (22.) sonstige Zeugnisse und Bescheinigungen nach der Schiffssicherheitsverordnung in einer Fassung vor dem 01. Oktober 1998 sowie Verlängerungen von Zeugnissen und Bescheinigungen, die auf Grund von inzwischen außer Kraft getretenen Vorschriften erteilt wurden	BSH, BG Verkehr

2. Harmonisiertes System der Besichtigung und Zeugniserteilung

Abschnitt B Ziffer VII der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz wird auf Antrag auf das Schiffssicherheitszeugnis nach § 9 Absatz 3 entsprechend angewendet.

3. Muster der Zeugnisse

Die zuständige Behörde bestimmt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr die Muster der genannten Zeugnisse und sonstiger Bescheinigungen, soweit sie nicht anderweitig verbindlich festgelegt sind, und macht sie im Verkehrsblatt bekannt.

4. Eintragungen

4.1

Reicht bei einem Frachtschiff die Festigkeit des Schiffskörpers nur für einen begrenzten Fahrtbereich aus, so ist dies in einem mit dem Sicherheitszeugnis zu verbindenden Anhang einzutragen.

4.2

Auflagen bei der Anwendung des § 7 oder § 9 werden in einen mit dem entsprechenden Zeugnis zu verbindenden Anhang eingetragen.

4.3

Die einschlägigen Vorschriften über die Erteilung der Zeugnisse gelten entsprechend für Eintragungen in die Zeugnisse.

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 Seite 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.

6. **Ersatzausfertigung**

Ist ein Zeugnis oder eine Bescheinigung unbrauchbar geworden oder wird glaubhaft gemacht, dass sie verloren gegangen sind, stellt die zuständige Behörde eine Ersatzausfertigung aus, die als solche zu bezeichnen ist.

7. **Rückgabe von Bescheinigungen**

Der Eigentümer eines Schiffes hat ungültige oder verlorene und nach Neuausstellung wiedergefundene Schiffszeugnisse und -bescheinigungen unverzüglich an die Ausstellungsbehörde zurück zu geben.

8. **Versicherung an Eides Statt**

Die zuständige Behörde ist befugt, für die Glaubhaftmachung von Angaben zum Zeugnis oder zur Bescheinigung oder zu deren Verlust eine Versicherung an Eides Statt zu verlangen und abzunehmen.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schiffahrtsrecht](#) › [Seeschiffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 2](#)
› [Abschnitt B](#)

Abschnitt B - Zur Zeugniserteilung für Schiffe, die die Bundesflagge führen, erforderliche Besichtigungen von Schiffen (zu § 9 Absatz 2)

1. Zuständige Behörde

1.1

Die für Besichtigungen von Schiffen zuständige Verwaltungsbehörde ist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

1.2

Die für die Überprüfung (Prüfung vor Verwendung an Bord und Erstbesichtigung, Wiederholungsprüfungen, Stichprüfungen) zulassungs- oder genehmigungspflichtiger Navigations- und Funkausrüstung auf Schiffen zuständige Verwaltungsbehörde ist vorbehaltlich des § 7 Absatz 2 dieser Verordnung das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

1.3

Für die Aufgaben, die der Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe der Richtlinie 2009/15/EG und Verordnung (EG) Nummer 391/2009 obliegen, ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zuständig, soweit in Nummer 3.2 nichts anderes bestimmt ist.

2. Harmonisiertes System

Soweit Zeugnisse nach dem Harmonisierten System auszustellen sind, sind die Vorschriften für dieses System auch auf die hierfür erforderlichen Besichtigungen anzuwenden.

3. Anerkannte Klassifikationsgesellschaften

3.1

Der Antragsteller kann eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist, mit der Durchführung der Besichtigungen beauftragen, die für die Erteilung der in Abschnitt A Nummer 1 (1) bis (5), (9) und (10), (13), (14) bis (20), (22), (26) und (27a) dieser Anlage genannten Zeugnisse erforderlich sind. Anerkannte Klassifikationsgesellschaften sind die anerkannten Organisationen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe g der Richtlinie 2009/15/EG. Soweit für die Erteilung der in Satz 1 genannten Zeugnisse erforderlich, können sich die Besichtigungen auch auf Ausrüstungsgegenstände erstrecken, die keiner besonderen Zulassung unterliegen. Die anerkannte Klassifikationsgesellschaft führt die genannten Besichtigungen eigenständig und in eigener Verantwortung durch.

3.2

Für das Auftragsverhältnis mit einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gilt Folgendes:

- a. Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie schließen jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich nach Maßgabe der §§ 1, 5 und 6 des Seeaufgabengesetzes in Verbindung mit Abschnitt A dieser Anlage mit der anerkannten Klassifikationsgesellschaft eine schriftliche Vereinbarung, die die Aufgabenwahrnehmung im Rahmen des Auftragsverhältnisses regelt. Diese Vereinbarung unterliegt deutschem Recht. Die Vereinbarung kann zusätzlich in englischer Sprache geschlossen werden; die Fassung in deutscher Sprache ist maßgebend.
- b. Die Wahrnehmung der von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft im Rahmen des Auftragsverhältnisses übernommenen Aufgaben wird regelmäßig, mindestens alle zwei Jahre, von der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation oder dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie überwacht. Für die der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation dadurch entstehenden Kosten gilt § 6 Absatz

5 Satz 1 des Seeaufgabengesetzes.

- c. Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation kann sich jederzeit - auch ohne vorherige Anmeldung - vergewissern, dass die anerkannte Klassifikationsgesellschaft die im Anhang I der Verordnung (EG) Nummer 391/2009 vorgeschriebenen Anforderungen erfüllt.
- d. Die nach § 1 Nummer 12 des Seeaufgabengesetzes und insbesondere für eine Schiffsbestandsdatei erforderlichen Schiffsdaten sowie die in Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nummer 391/2009 genannten sachdienlichen Angaben über den Klassenwechsel oder die Ausklassifizierung von Schiffen sind dem nach § 5 Absatz 1 Nummer 4a des Seeaufgabengesetzes zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übermitteln.
- e. Die anerkannte Klassifikationsgesellschaft muss als Sicherheitsvoraussetzung für die Schiffsbesichtigungen nach diesem Abschnitt im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eine örtliche Vertretung unterhalten.
- f. Geschäftliche Verbindungen zu einem Schiffseigner im Sinne von Abschnitt A Nummer 6 des Anhangs der Richtlinie sind nicht die mit der privatrechtlichen Tätigkeit der Klassifikationsgesellschaft im Rahmen der Klassifikation von Schiffen normalerweise verbundenen Rechtsbeziehungen.

3.3

Die Begründung eines Auftragsverhältnisses im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG mit Klassifikationsgesellschaften, die ihre Niederlassung im Sinne des Artikels 2 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nummer 391/2009 nicht im Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben, bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Die Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, dass der Staat, in dem die Gesellschaft ihre Niederlassung hat, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit auch die in der Europäischen Union niedergelassenen anerkannten Klassifikationsgesellschaften anerkennt und deren Tätigkeit ohne Diskriminierung zulässt.

3.4

Die anerkannte Klassifikationsgesellschaft hat die Schiffsbesichtigungen nach diesem Abschnitt gemäß den in den internationalen Übereinkommen und dieser Verordnung sowie unter Beachtung der Richtlinie für den Bau und die Ausrüstung von Schiffsdampfkesselanlagen auf Seeschiffen unter deutscher Flagge (VkBl. 2002 Seite 313, Anlagenband B 8129) in der jeweiligen Fassung sowie der zur Auslegung dieser Vorschriften im Verkehrsblatt oder durch Rundschreiben gegenüber der Klassifikationsgesellschaft bekannt gemachten einschlägigen Richtlinien der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation durchzuführen.

3.5

Für die Erteilung der in Nummer 3.1 genannten Zeugnisse durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation gilt der Nachweis, dass die hierfür festgelegten Besichtigungsanforderungen erfüllt sind, als erbracht, wenn die anerkannte Klassifikationsgesellschaft die Besichtigung nach Maßgabe dieser Verordnung durchgeführt hat und der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation bestätigt, dass die Anforderungen erfüllt werden.

3.6

Hat die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation triftige Gründe für die Annahme, dass die Besichtigungen von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nicht den Vorschriften entsprechend durchgeführt werden, so kann sie für die Erteilung der in Nummer 3.1 genannten Zeugnisse weitere Nachweise für die Erfüllung der entsprechenden Besichtigungsanforderungen verlangen und eigene Besichtigungen durchführen.

3.7

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann aus Gründen einer ernsthaften Gefährdung von Sicherheit und Umwelt vorläufig anordnen, dass Besichtigungsergebnisse einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nicht der Erteilung der in Nummer 3.1 genannten Zeugnisse zugrunde gelegt werden können. Die Entscheidung wird der zuständigen Behörde, der betroffenen Klassifikationsgesellschaft, der Europäischen Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten, sowie den betroffenen Schiffseigentümern mitgeteilt. Im Falle der Entziehung der Anerkennung durch die Kommission nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nummer 391/2009 gilt das Auftragsverhältnis mit dem Tage, an dem die Entziehung wirksam ist, als beendet.

3.8

Beantragt der Antragsteller Besichtigungen unmittelbar durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, so werden diese unbeschadet der Richtlinie 2009/15/EG im Rahmen des deutschen Rechts und insbesondere des § 6 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes durchgeführt.

4. **Besichtigungen nach Anlage 4 des AFS-Übereinkommens**

- a. Ein Bewuchsschutzsystem, das bei einer Besichtigung nach Anlage 4 Regel 1 des AFS-Übereinkommens überprüft wird und ein Biozid-Produkt im Sinne der Verordnung (EU) Nummer 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Biozidprodukten (ABl. L 167 vom

27.06.2012, Seite 1) ist, entspricht dem Übereinkommen, wenn es nach Maßgabe des Artikels 17 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nummer 528/2012 oder nach § 28 Absatz 8 bis 10 des Chemikaliengesetzes ordnungsgemäß auf dem Markt bereitgestellt oder verwendet wird. Darüber hat sich die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu vergewissern. Zur Beschleunigung des Verfahrens kann der Antragsteller, um die Voraussetzungen in Satz 1 zu belegen, eines der folgenden Dokumente in Kopie vorlegen:

aa.

Bescheid der zuständigen Behörde über eine

- Zulassung im Sinne von Artikel 17 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nummer 528/2012,
- Erteilung der Registriernummer nach § 3 Absatz 2 Satz 4 der Biozid-Meldeverordnung vom 14. Juni 2011 (BGBl. I Seite 1085) in der jeweils geltenden Fassung,

bb.

Auszug aus dem Elektronischen Verzeichnis

- nach Artikel 67 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nummer 528/2012 oder
- nach § 4 der Biozid-Meldeverordnung mit den zur Identifizierung des Bewuchsschutzsystems erforderlichen Angaben.

b. Unterliegt ein Bewuchsschutzsystem nicht den in Satz 1 genannten Vorschriften, wird es durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation oder durch die von ihr beauftragte Stelle nach Maßgabe der Richtlinien für die Besichtigungen von Bewuchsschutzsystemen an Schiffen und für die Erteilung von Zeugnissen über solche Besichtigungen (VkBl. 2007 Seite 657) überprüft. Dabei sind Bescheinigungen anerkannter Klassifikationsgesellschaften über das Nichtvorhandensein zinnorganischer Verbindungen (TBT--Tributylzinnhydrid-frei-Bescheinigung) sowie über das Nichtvorhandensein von Cybutryn anzuerkennen.

5. **Anerkennung bei ausländischen Bescheinigungen**

Die zuständige Behörde erkennt im Einzelfall oder allgemein eine von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union bescheinigte Prüfung, Untersuchung oder Erprobung an, soweit nachweislich gleichwertige Anforderungen erfüllt sind. Sie kann eine solche Anerkennung vornehmen, wenn es sich um Bescheinigungen eines sonstigen Staates handelt. Die Anforderungen sind gleichwertig, wenn das geforderte Schutzniveau im Hinblick auf die Eignung für den Schiffsbetrieb und die sichere Funktion an Bord sowie die Gesundheit gleichermaßen dauerhaft erreicht wird.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > **Anlage 3**

Anlage 3 - Befähigungsnachweise für den mobilen Seefunkdienst und den mobilen Seefunkdienst über Satelliten

Abschnitt A Arten der Befähigungsnachweise, Erwerb, Gültigkeitsdauer, Umtausch

Abschnitt B Prüfungsordnung, Durchführung der Prüfung

Abschnitt C Erteilung, Anerkennung und Ersatzausfertigung von Befähigungsnachweisen

Abschnitt D Entzug von Funkzeugnissen

Stand: 01. Januar 2003

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 3](#)
› [Abschnitt A](#)

Abschnitt A - Arten der Befähigungsnachweise, Erwerb, Gültigkeitsdauer, Umtausch

1. Arten der Befähigungsnachweise

1.1

Von der Bundesverkehrsverwaltung werden folgende Funkzeugnisse sowie Gültigkeits- und Anerkennungsvermerke (Befähigungsnachweise) ausgestellt oder in ihrer Geltungsdauer verlängert:

- a. für die Ausübung des Seefunkdienstes bei Seefunkstellen auf Schiffen, die am Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (**Global Maritime Distress and Safety System [GMDSS]**) teilnehmen,
 - aa. Allgemeines Betriebszeugnis für Funker (**General Operator's Certificate [GOC]**),
 - bb. Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker (**Restricted Operator's Certificate [ROC]**),
 - cc. **UKW**-Betriebszeugnis für Funker (**UBZ**);
- b. für die Ausübung des Seefunkdienstes bei Seefunkstellen auf Schiffen, die nicht dem Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens unterliegen und die am Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (**Global Maritime Distress and Safety System [GDMSS]**) teilnehmen,
 - aa. Allgemeines Funkbetriebszeugnis (**Long Range Certificate [LRC]**),
 - bb. Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis (Short Range Certificate [**SRC**]);
- c. Anerkennungsvermerk für Inhaber von Funkzeugnissen ausländischer Verwaltungen;
- d. Gültigkeitsvermerk zu Seefunkzeugnissen gemäß dem **STCW**-Übereinkommen.

1.2

Einem von der Bundesverkehrsverwaltung ausgestellten Befähigungsnachweis im Sinne von Nummer 1.1 steht im deutschen Hoheitsgebiet ein entsprechender Befähigungsnachweis eines Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im Sinne der Richtlinie 89/48/**EWG** des Rates vom 21. Dezember 1988 über eine allgemeine Regelung zur Anerkennung der Hochschuldiplome, die eine mindestens dreijährige Berufsausbildung abschließen (**ABl. EG** 1989 Nummer L 19 Seite 16), oder der diese Richtlinie ergänzenden Richtlinien des Rates gleich, der in einem solchen Staat für Tätigkeiten des Seefunkdienstes erforderlich ist und dort erworben wurde.

2. (aufgehoben)

3. Voraussetzungen für den Erwerb eines Seefunkzeugnisses

3.1

Der Bewerber erhält ein Seefunkzeugnis, wenn er hierfür das erforderliche Alter erreicht hat und die Anforderungen hinsichtlich Ausbildung und Befähigungsbewertung erfüllt. Das Alterserfordernis ist erfüllt

- a. bei Seefunkzeugnissen nach Nummer 1.1 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb, wenn er das 15. Lebensjahr vollendet hat,
- b. bei Seefunkzeugnissen nach Nummer 1.1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa bis cc und Buchstabe b Doppelbuchstabe aa, wenn er das 18. Lebensjahr vollendet hat.

3.2

Der Bewerber um ein Seefunkzeugnis erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Ausbildung und Befähigungsbewertung

- a. bei Seefunkzeugnissen nach Nummer 1.1 Buchstabe a, wenn die Voraussetzungen und Prüfungsanforderungen nach § 2 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. I Seite 2986) in der jeweils geltenden Fassung und nach dieser Anlage erfüllt sind,
- b. bei Seefunkzeugnissen nach Nummer 1.1 Buchstabe b, wenn die Voraussetzungen und Prüfungsanforderungen nach dieser Anlage erfüllt sind.

4. **Gültigkeitsdauer der Befähigungsnachweise**

4.1

Seefunkzeugnisse nach Nummer 1.1 Buchstabe a werden unbefristet erteilt. Mit Erteilung des Seefunkzeugnisses wird die Befähigung zur Ausübung des Seefunkdienstes durch einen Gültigkeitsvermerk zum Seefunkzeugnis für die Dauer von fünf Jahren bestätigt.

4.2

Der Gültigkeitsvermerk nach Nummer 1.1 Buchstabe d wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für jeweils fünf Jahre verlängert, wenn eine der folgenden Voraussetzungen vorliegt:

- a. der Zeugnisinhaber hat den Seefunkdienst auf einem funkausrüstungspflichtigen Seeschiff mindestens ein Jahr während der letzten fünf Jahre wahrgenommen,
- b. der Zeugnisinhaber hat Tätigkeiten ausgeübt, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr oder der von ihm bestimmten Stelle als geeignet anerkannt werden, um den Fortbestand der Befähigung zu erhalten,
- c. der Zeugnisinhaber hat eine vereinfachte Prüfung beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder einer von diesem benannten Stelle erfolgreich abgelegt,
- d. der Zeugnisinhaber hat innerhalb von 24 Monaten vor der Antragstellung auf Verlängerung der Gültigkeitsdauer erfolgreich an einem Wiederholungslehrgang bei der zuständigen Ausbildungsstätte der Länder, der Bundeswehr oder der Bundespolizei im Sinne des Abschnitts C Nummer 4.1 dieser Anlage teilgenommen.

Der Verlängerung des Gültigkeitsvermerks steht die Eintragung eines Funktionsvermerks im Zusammenhang mit einem Gültigkeitsvermerk (Endorsement) gleich, aus der hervorgeht, dass eine der Voraussetzungen nach Buchstabe a bis d erfüllt ist.

4.3

Seefunkzeugnisse nach Nummer 1.1 Buchstabe b sind unbefristet gültig.

4.4

Seefunkzeugnisse, die vor dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen ausgestellt und nicht widerrufen wurden, sind nach Maßgabe ihres Inhalts gültig.

5. **Umtausch**

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann auf Antrag folgende gültige Seefunkzeugnisse umtauschen:

- a. Allgemeines Betriebszeugnis für Funker (ABZ)
in
Allgemeines Betriebszeugnis für Funker (General Operator's Certificate [GOC]),
- b. Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker I (BZ I)

in

Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker (Restricted Operator's Certificate [ROC]),

c. Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker II (BZ II)

in

UKW-Betriebszeugnis für Funker (UBZ).

6. **Zeugnismuster**

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bestimmt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr die Muster der genannten Zeugnisse und sonstiger Bescheinigungen, soweit sie nicht anderweitig verbindlich festgelegt sind, und macht sie im Verkehrsblatt bekannt.

Stand: 30. November 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 3](#)
› [Abschnitt B](#)

Abschnitt B - Prüfungsordnung, Durchführung der Prüfung

1. **Erwerb von Funkbetriebszeugnissen LRC und SRC**

1.1 Prüfungszuständigkeiten

1.1.1

Für die Zulassung zur Prüfung und die Erteilung des Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses (**Long Range Certificate** [LRC]) und des Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (**Short Range Certificate** [SRC]) richten die nach § 13 Absatz 4a beauftragten Verbände eine Zentrale Verwaltungsstelle ein, welche die Zulassungsvoraussetzungen prüft, den Erfordernissen entsprechend die Prüfungstermine und Prüfungsorte festlegt, das Bestehen der Prüfung feststellt und die entsprechenden Funkzeugnisse ausstellt. § 3 Absatz 2 Satz 2 der Sportseeschifferscheinverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. März 1998 ([BGBl. I](#) Seite 394), zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 28. Juni 2006 ([BGBl. I](#) Seite 1417), findet entsprechende Anwendung.

1.1.2

Die Zentrale Verwaltungsstelle bedient sich bei der Zulassung zur Prüfung und deren Durchführung sowie der Erteilung der Funkzeugnisse einschließlich der Erhebung und Einziehung der Kosten der Prüfungsausschüsse nach Nummer 1.1.3.

1.1.3

Für die in Nummer 1.1.2 genannten Zwecke werden von den beauftragten Verbänden Prüfungsausschüsse eingerichtet. Ein Prüfungsausschuss besteht aus einem Leiter, der vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bestellt wird, und seinem Stellvertreter.

1.1.4

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bestimmt im Einvernehmen mit den beauftragten Verbänden den Sitz der Prüfungsausschüsse.

1.1.5

Die Prüfungen zum Funkzeugnis werden von Prüfungskommissionen abgenommen, die vom Leiter des Prüfungsausschusses eingesetzt werden und aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern bestehen. Die Mitglieder der Prüfungskommissionen werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie auf Vorschlag der beauftragten Verbände bestellt. Nach Anhörung der beauftragten Verbände kann das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Bestellung der Mitglieder der Prüfungskommissionen widerrufen oder zurücknehmen. Die Mitglieder der Prüfungskommissionen müssen mindestens Inhaber des Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses (LRC) sein.

1.1.6

Der Bewerber hat seine Anmeldung schriftlich an einen Prüfungsausschuss zu richten. Der Anmeldung ist ein aktuelles Passbild beizufügen. Die Anmeldung zu einer Prüfung kann auch als Gruppenanmeldung erfolgen.

1.1.7

Der Bewerber wird zur Prüfung zugelassen, wenn die nach diesem Abschnitt erforderlichen Unterlagen vorliegen und der Eingang der Prüfungsgebühren nachgewiesen ist. Die Zulassung zur Prüfung darf frühestens drei Monate vor Erreichen des Mindestalters nach Abschnitt A Nummer 3.1 Buchstabe a erfolgen.

1.2 Durchführung der Prüfung

1.2.1

Der Leiter des Prüfungsausschusses oder sein Stellvertreter bestimmt den Prüfungstermin sowie den Prüfungsort. Über den Prüfungsverlauf ist eine Niederschrift aufzunehmen.

1.2.2

Der Bewerber muss sich auf Verlangen vor Beginn der Prüfung durch Vorlage des gültigen Personalausweises oder Reisepasses ausweisen.

1.2.3

Tritt der Bewerber während der Prüfung aus anderen als zwingenden gesundheitlichen Gründen zurück, so gilt die Prüfung als nicht bestanden.

1.2.4

Unerlaubte Hilfsmittel, z. B. Bücher, Taschenrechner u. a., oder fremde Hilfe dürfen bei der Prüfung nicht benutzt werden. Bei einem Täuschungsversuch gilt die Prüfung als nicht bestanden; das gilt auch für bereits erfolgreich durchgeführte Prüfungsteile. Der Vorsitzende hat vor Beginn der Prüfung die Bewerber über die Folgen eines Täuschungsversuchs zu informieren.

1.2.5

Die Prüfungskommission entscheidet über das Ergebnis der Prüfung. Die Prüfung ist bestanden, wenn der Bewerber in allen Prüfungsteilen Fertigkeiten und Kenntnisse nachgewiesen hat, die im Falle der Funkzeugnisse nach Abschnitt A Nummer 1.1 Buchstabe a und b nach Maßgabe der im Verkehrsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr veröffentlichten Prüfungsrichtlinien ausreichend sind. Zum Bestehen ist eine einstimmige Entscheidung erforderlich.

1.3 Wiederholungsprüfung

1.3.1

Hat der Bewerber die Prüfung nicht bestanden, so kann er die Prüfung wiederholen. Nochmals zu prüfen sind die Prüfungsteile, in denen der Bewerber nicht bestanden hat. Die Wiederholungsprüfung kann frühestens sieben Tage und spätestens sechs Monate nach dem Zeitpunkt der nicht bestanden Prüfung stattfinden.

1.3.2

Für die Wiederholungsprüfung gelten die Regelungen nach Nummer 1.2 entsprechend.

2. Ergänzungsprüfungen

2.1

Inhaber eines UKW-Betriebszeugnisses für Funker (UBZ) oder eines Beschränkt Gültigen Betriebszeugnisses für Funker II (UKW-Betriebszeugnis II) können durch eine Ergänzungsprüfung das Beschränkt Gültige Betriebszeugnis für Funker (ROC) oder das Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis (SRC) erwerben.

2.2

Inhaber eines UKW-Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk (UBI) können durch eine Ergänzungsprüfung das Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis (SRC) erwerben.

2.3

Die Ergänzungsprüfungen können in Verbindung mit einer Prüfung nach Nummer 1.2 abgelegt werden. Hat der Bewerber die Ergänzungsprüfung nicht bestanden, so kann er sie erneut ablegen. Nummer 1.3 gilt entsprechend.

3. Vereinfachte Prüfung

Inhaber von Seefunkzeugnissen, deren Gültigkeitsvermerk abgelaufen ist, können sich einer vereinfachten Prüfung unterziehen. Die Nummern 1.2 und 1.3 gelten entsprechend.

4. Anpassungsprüfung

Inhaber von ausländischen Befähigungsnachweisen, bei denen der Erwerb der Befähigungsnachweise nicht der Maßgabe der Vollzugsordnung für den Funkdienst entspricht, können sich zum Erwerb eines deutschen Funkbetriebszeugnisses einer Anpassungsprüfung unterziehen, die aus einem theoretischen und einem praktischen Teil besteht. Der Inhalt der Anpassungsprüfung wird in der im Verkehrsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr veröffentlichten Prüfungsrichtlinie bekannt gegeben. Die Nummern 1.1, 1.2 und 1.3 gelten entsprechend.

Sie sind hier:

› [ELWIS](#) › [Schifffahrtsrecht](#) › [Seeschifffahrtsrecht](#) › [SchSV](#) › [Anlagen](#) › [Anlage 3](#)
› [Abschnitt C](#)

Abschnitt C - Erteilung, Anerkennung und Ersatzausfertigung von Befähigungsnachweisen

1. Erteilungsstellen

1.1

Für die Erteilung von Befähigungszeugnissen ist, soweit in Nummer 1.2 nichts anderes vorgesehen ist, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zuständig. Die Zuständigkeit der Behörden, die für die Überprüfung im Sinne des § 2 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 ([BGBl. I](#) Seite 2986) in der jeweils geltenden Fassung zuständig sind, zur Eintragung von Vermerken über die Funktion als Funker bleibt unberührt.

1.2

Für die Erteilung von Seefunkzeugnissen nach Abschnitt A Nummer 1.1 Buchstabe b sind die Prüfungsstellen nach Abschnitt B Nummer 1.1 zuständig. Die in diesem Abschnitt genannten Verbände werden beauftragt, festzustellen, ob der Bewerber für ein Seefunkzeugnis die Voraussetzungen des Erwerbs erfüllt hat, das Seefunkzeugnis auszustellen und dem Bewerber auszuhändigen.

2. Anerkennung von Seefunkzeugnissen ausländischer Verwaltungen

2.1

Befähigungsnachweise zur Ausübung des Seefunkdienstes bei Seefunkstellen auf Schiffen, die dem [SOLAS](#)-Übereinkommen unterliegen

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie erteilt im Original vorgelegten gültigen Befähigungsnachweisen eines Vertragsstaates des [STCW](#)-Übereinkommens einen Anerkennungsvermerk, wenn diesem Staat vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation die uneingeschränkte Anwendung des STCW-Übereinkommens bestätigt wurde und der Befähigungsnachweis der im STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Form entspricht.

2.2

Befähigungsnachweise zur Ausübung des Seefunkdienstes bei Seefunkstellen auf Schiffen, die nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegen

2.2.1

Befähigungsnachweise eines Vertragsstaates der Konstitution und Konvention der Internationalen Fernmeldeunion ([BGBl. 1996 II](#) Seite 1306) in der jeweils geltenden Fassung bedürfen keiner Anerkennung, wenn das Bundesministerium für Digitales und Verkehr festgestellt hat, dass die Befähigungsnachweise nach Maßgabe der Vollzugsordnung für den Funkdienst erworben worden sind. Eine Liste mit den als gleichwertig festgestellten ausländischen Befähigungszeugnissen wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ([B.1.1.1](#)) im Verkehrsblatt bekannt gegeben. Entspricht der Erwerb der Befähigungsnachweise nicht der Maßgabe der Vollzugsordnung für den Funkdienst und hält sich der Inhaber länger als ein Jahr dauerhaft im Geltungsbereich dieser Verordnung auf, hat er durch das Ablegen einer Prüfung nach Abschnitt B Nummer 4 (Anpassungsprüfung) seine Befähigung nachzuweisen.

2.2.2

Befähigungsnachweise eines Vertragsstaates des STCW-Übereinkommens bedürfen keiner Anerkennung, wenn diesem Staat vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation die uneingeschränkte Anwendung des STCW-Übereinkommens bestätigt worden ist und der Befähigungsnachweis der im STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Form entspricht. Eines Gültigkeitsvermerks im Sinne des STCW-Übereinkommens bedarf es nicht.

2.2.3

Befähigungsnachweise eines Vertragsstaates des STCW-Übereinkommens bedürfen keiner Anerkennung, auch wenn diesem vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation die uneingeschränkte Anwendung des STCW-Übereinkommens nicht bestätigt wurde, aber der Befähigungsnachweis der im STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Form entspricht und der Inhaber sich nicht länger als ein Jahr dauerhaft im Geltungsbereich dieser Verordnung aufhält. Abschnitt C.2.2.1 Satz 3 und Abschnitt C.2.2.2 Satz 2 gelten entsprechend.

3. Ersatzausfertigung

Für einen verlorenen gültigen Befähigungsnachweis fertigt die Stelle, die die Urschrift ausgestellt hat, auf Antrag eine Zweitschrift. Gleiches gilt, wenn das Dokument unbrauchbar geworden ist. In diesem Fall ist die Urschrift vor der Ausfertigung der Zweitschrift zurückzugeben. Dem Antrag für die Ausfertigung einer Zweitschrift ist ein Passbild aus neuerer Zeit beizufügen.

4. Anerkennung von Prüfungen an Ausbildungsstätten der Bundesländer, der Bundeswehr und der Bundespolizei

4.1

Die Verwaltungsvereinbarungen über die Anerkennung von Prüfungen

- a. an Ausbildungsstätten der Bundesländer und
- b. an Ausbildungsstätten der Bundeswehr oder der Bundespolizei

bleiben unberührt.

5. Anerkennung von Prüfungen im Fach Gerätekunde

Für eine Prüfung im Fach Gerätekunde, die der Bewerber vor dem Inkrafttreten dieser Regelungen abgelegt hat, bleibt die Anerkennung einer Ausbildungsstätte, die nicht Ausbildungsstätte der Länder ist, unberührt.

Stand: 30. November 2024

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 3](#)
> [Abschnitt D](#)

Abschnitt D - Entzug von Funkzeugnissen

1. Soweit nicht anderweitig geregelt, können Funkzeugnisse nach dieser Verordnung entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung ganz oder teilweise nicht mehr vorliegen oder der Inhaber in gefährdender Weise gegen Vorschriften des Seefunkdienstes verstoßen hat.
2. Für den Entzug zuständig ist
 - a. bei den in Abschnitt A Nummer 1.1 Buchstabe a genannten Funkzeugnissen das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie,
 - b. bei den in Abschnitt A Nummer 1.1 Buchstabe b genannten Funkzeugnissen die Zentrale Verwaltungsstelle im Sinne von Abschnitt B Nummer 1.
3. Der Inhaber hat das Funkbetriebszeugnis bei der nach Nummer 2 zuständigen Stelle abzuliefern.

Stand: 03. Oktober 2002

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schiffahrtsrecht](#) > [Seeschiffahrtsrecht](#) > [SchSV](#) > [Anlagen](#) > [Anlage 4](#)

Anlage 4 - Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Union

Diese Anlage dient der Umsetzung der Richtlinie 2003/25/[EG](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für [Ro-Ro-Fahrgastschiffe](#) ([ABl.](#) L 123 vom 17.5.2003, Seite 22) in der jeweils geltenden Fassung.

1. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck

1.1 "Ro-Ro-Fahrgastschiff"

ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert und das über Ro-Ro-Laderäume oder Sonderräume im Sinne der Regel II-2/3 des [SOLAS-Übereinkommens](#) in der jeweils geltenden Fassung verfügt;

1.2 "vorhandenes Ro-Ro-Fahrgastschiff"

ein Ro-Ro-Fahrgastschiff, dessen Kiel vor dem 5. Dezember 2024 gelegt wird oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet; der Ausdruck „entsprechender Bauzustand“ bezeichnet den Zustand,

1.2.1 der den Baubeginn eines bestimmten Schiffs erkennen lässt und

1.2.2 in dem die Montage des Schiffs unter Verwendung von mindestens 50 Tonnen oder von 1 Prozent des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;

1.3 "neues Ro-Ro-Fahrgastschiff"

ein Ro-Ro-Fahrgastschiff, das kein vorhandenes Ro-Ro-Fahrgastschiff ist;

1.4 "Fahrgast"

jede Person mit Ausnahme des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, sowie mit Ausnahme von Kindern unter einem Jahr;

1.5 "SOLAS-Übereinkommen"

das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 gemäß Abschnitt A. I. der Anlage zum Schiffsicherheitsgesetz in der jeweils geltenden Fassung;

1.5.1 "SOLAS-90-Norm"

das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, zuletzt geändert durch die Entschließung [MSC.117\(74\)](#) ([BGBl.](#) 2002 II Seite 2938, 2939);

1.5.2 "SOLAS-2009-Norm"

das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, zuletzt geändert durch die Entschließung [MSC.216\(82\)](#) ([BGBl.](#) 2009 II S. 1226, Anlageband);

1.5.3 "SOLAS-2020-Norm"

das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, zuletzt geändert durch die Entschließung MSC.421(98) (BGBl. 2019 II S. 910, 911, 920);

1.6 "Linienverkehr"

eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und nach ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar

1.6.1 nach einem veröffentlichten Fahrplan oder

1.6.2 so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;

1.7 "Übereinkommen von Stockholm"

das am 28. Februar 1996 in Stockholm aufgrund der von SOLAS-95-Konferenz am 29. November 1995 angenommenen Entschließung 14 unter dem Titel „Regionale Übereinkommen zu besonderen Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe“ geschlossene Übereinkommen;

1.8 "Berufsgenossenschaft"

ist die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft der Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

1.9 "Hafenstaat"

ein Mitgliedstaat, nach oder von dessen Häfen ein Ro-Ro-Fahrgastschiff im Linienverkehr eingesetzt wird;

1.10 "Auslandfahrt"

eine Fahrt über See von einem deutschen Hafen zu einem Hafen außerhalb Deutschlands oder umgekehrt;

1.11 "besondere Stabilitätsanforderungen"

die in Regel 5 genannten Stabilitätsanforderungen, wenn sie als Sammelbegriff verwendet werden;

1.12 "signifikante Wellenhöhe"

oder (H_s) die durchschnittliche Höhe des obersten Drittels der während eines bestimmten Zeitraums beobachteten Wellenhöhen;

1.13 "Restfreibord"

oder (Fr) den Mindestabstand zwischen dem beschädigten Ro-Ro-Deck und der tatsächlichen Wasserlinie an der beschädigten Stelle ungeachtet der zusätzlichen Wirkung des sich auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck stauenden Wassers;

1.14 "Unternehmen"

den Eigner eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder jede sonstige Organisation oder Person, wie z. B. den Geschäftsführer oder einen **Bareboat**-Charterer, der vom Eigner die Verantwortung für den Betrieb des Fahrgastschiffes übernommen hat.

2. Anwendungsbereich

2.1 Diese Anlage gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die die Bundesflagge führen und in der Auslandfahrt im Linienverkehr eingesetzt werden.

2.2. Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die nicht die Bundesflagge führen, haben die Anforderungen dieser Anlage in vollem Umfang zu erfüllen, bevor sie im Linienverkehr von oder nach deutschen Häfen eingesetzt werden können, wobei die Richtlinie (EU) 2017/2110 einzuhalten ist.

3. Signifikante Wellenhöhe

Die signifikanten Wellenhöhen (H_s) werden für die Bestimmung des Wasserstands auf dem Fahrzeugdeck bei Anwendung der besonderen Stabilitätsanforderungen in Anhang I Abschnitt A der Richtlinie 2003/25/EG zugrunde gelegt. Für die signifikanten

Wellenhöhen gelten diejenigen Werte, die mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 10 Prozent im Jahr nicht überschritten werden.

4. Seegebiete

4.1 Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat im Sinne der Regel 6.1 Satz 4 eine Liste, der Seegebiete, zu erstellen, die von Ro-Ro-Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach deutschen Häfen durchfahren werden, und der entsprechenden Werte für signifikanten Wellenhöhen in diesen Gebieten.

4.2 Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat mit den für die Seeschifffahrt zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder, soweit angezeigt und möglich, mit den für die Seeschifffahrt zuständigen Behörden von Drittländern die Seegebiete und die für sie geltenden Werte der signifikanten Wellenhöhe an den beiden Endpunkten der Route zu vereinbaren. Kreuzt die Route des Schiffes mehr als ein Seegebiet, so muss das Schiff die besonderen Stabilitätsanforderungen für den höchsten für diese Gebiete festgelegten Wert der signifikanten Wellenhöhe erfüllen.

4.3 Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Liste nach Regel 4.1 auf seiner Internetseite zu veröffentlichen und die Fundstelle in den Nachrichten für Seefahrer und im Verkehrsblatt bekanntzumachen. Der Standort dieser Informationen sowie alle Aktualisierungen der Liste und die Gründe solcher Aktualisierungen werden der Kommission durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mitgeteilt.

5. Besondere Stabilitätsanforderungen

5.1 Unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG müssen neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, die besonderen Stabilitätsanforderungen nach Kapitel II-1 Teil B der SOLAS-2020-Norm erfüllen.

5.2 Entsprechend der Wahl des Unternehmens müssen neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, folgende Anforderungen erfüllen:

5.2.1 die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A der Richtlinie 2003/25/EG oder

5.2.2 die besonderen Stabilitätsanforderungen nach Anhang I Abschnitt B der Richtlinie 2003/25/EG.

Für jedes dieser Schiffe hat die Berufsgenossenschaft der Kommission binnen zwei Monaten nach Ausstellung der in Regel 6.1 genannten Bescheinigung mitzuteilen, welche Option nach Regel 5.2.1 oder 5.2.2 gewählt wurde, und hat dieser Mitteilung die in Anhang III der Richtlinie 2003/25/EG genannten Angaben beizufügen.

5.3 Bei der Anwendung der Anforderungen nach Anhang I Abschnitt A der Richtlinie 2003/25/EG hat sich die Berufsgenossenschaft der in Anhang II der Richtlinie 2003/25/EG aufgeführten Leitlinien zu bedienen, soweit dies durchführbar und mit der Konstruktion des fraglichen Schiffs vereinbar ist.

5.4 Entsprechend der Wahl des Unternehmens müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, die das Unternehmen nach dem 05. Dezember 2024 im Linienverkehr in der Auslandsfahrt einsetzt und die nie nach der Richtlinie 2003/25/EG zugelassen wurden, folgende Anforderungen erfüllen:

5.4.1 die besonderen Stabilitätsanforderungen nach Kapitel II-1 Teil B der SOLAS-2020-Norm oder

5.4.2 die besonderen Stabilitätsanforderungen nach Anhang I Abschnitt A der Richtlinie 2003/25/EG zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Kapitel II-1 Teil B der SOLAS-2009-Norm.

Die angewendeten Stabilitätsanforderungen sind in der Schiffsbescheinigung nach Regel 6 anzugeben.

5.5 Entsprechend der Wahl des Unternehmens müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von weniger als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, die das Unternehmen nach dem 05. Dezember 2024 im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats einsetzt und die nie gemäß der Richtlinie 2003/25/EG zugelassen wurden, folgende

Anforderungen erfüllen:

5.5.1 die besonderen Stabilitätsanforderungen nach Anhang I Abschnitt A der Richtlinie 2003/25/EG oder

5.5.2 die besonderen Stabilitätsanforderungen nach Anhang I Abschnitt B der Richtlinie 2003/25/EG.

Die angewendeten Stabilitätsanforderungen sind in der Schiffsbescheinigung nach Regel 6 anzugeben.

5.6 Vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die ab dem 5. Dezember 2024 im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden, müssen weiterhin die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I in der bis zum 5. Dezember 2024 geltenden Fassung der Richtlinie 2003/25/EG erfüllen.

6. Bescheinigungen

6.1 Alle neuen und vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffe unter deutscher Flagge müssen eine Bescheinigung zum Nachweis der Erfüllung der besonderen Stabilitätsanforderungen nach der Regel 6 mitführen.

Diese Bescheinigung ist von der Berufsgenossenschaft auszustellen und kann mit anderen diesbezüglichen Bescheinigungen kombiniert werden. Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A der Richtlinie 2003/25/EG erfüllen, ist in der Bescheinigung die signifikante Wellenhöhe anzugeben, bis zu der das Schiff die besonderen Stabilitätsanforderungen erfüllen kann.

Diese Bescheinigung gilt, solange das Ro-Ro-Fahrgastschiff in einem Seegebiet gemäß der Liste aus Regel 4.1 mit dem gleichen oder einem niedrigeren Wert der signifikanten Wellenhöhe eingesetzt wird.

6.2 Die zuständige Behörde hat eine von einem anderen Mitgliedstaat aufgrund der Richtlinie 2003/25/EG ausgestellte Bescheinigung anzuerkennen.

6.3 Die zuständige Behörde hat die von einem Drittland ausgestellte Bescheinigung anzuerkennen, mit der bescheinigt wird, dass ein Ro-Ro-Fahrgastschiff die besonderen Stabilitätsanforderungen der Richtlinie 2003/25/EG erfüllt.

7. Jahreszeitlicher und anderer kurzzeitiger Betrieb

7.1 Wünscht ein Unternehmen, welches das ganze Jahr über einen Linienverkehr betreibt, für eine kürzere Zeit zusätzliche Ro-Ro-Fahrgastschiffe auf dieser Linie einzusetzen, so hat es dies der Berufsgenossenschaft oder den zuständigen Behörden der ausländischen Hafenstaaten, deren Häfen es anläuft, spätestens einen Monat, bevor die besagten Schiffe in diesem Linienverkehr eingesetzt werden, zu melden.

7.2 In Fällen, in denen aufgrund unvorhergesehener Umstände rasch ein Ersatz-Ro-Ro-Fahrgastschiff eingesetzt werden muss, um die Kontinuität des Dienstes sicherzustellen, gelten jedoch anstelle der in Regel 7.1 genannten Meldepflicht Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2017/2110 und Anhang XVII Nummer 1.3 der Richtlinie 2009/16/EG.

7.3 Wünscht ein Unternehmen einen Linienverkehr jahreszeitlich für eine kürzere Zeit zu betreiben, die sechs Monate pro Jahr nicht überschreitet, so hat es dies der Berufsgenossenschaft oder den zuständigen Behörden der ausländischen Hafenstaaten, deren Häfen es anläuft, spätestens drei Monate vor der Aufnahme des Betriebes zu melden.

7.4 Erfolgt der Betrieb nach den Regeln 7.1, 7.2 und 7.3 unter Bedingungen geringerer signifikanter Wellenhöhe als der für den Ganzjahresbetrieb in demselben Seegebiet ermittelten Bedingungen, so kann für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die die besonderen Anforderungen nach Anhang I Abschnitt A der Richtlinie 2003/25/EG erfüllen, der für diese kürzere Zeit anzuwendende Wert der signifikanten Wellenhöhe von der Berufsgenossenschaft eingesetzt werden, um bei der Anwendung der besonderen Stabilitätsanforderungen nach Anhang I Abschnitt A der Richtlinie den Wasserstand auf dem Deck zu bestimmen. Die Berufsgenossenschaft vereinbart mit den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten **bzw.** Drittländern, in denen die Endpunkte der Route liegen, soweit angezeigt und möglich, den für diese kürzere Zeit anzuwendenden Wert der signifikanten Wellenhöhe.

7.5 Nach der Genehmigung des Betriebs im Sinne von 7.1, 7.2 und 7.3 durch die Berufsgenossenschaft oder die zuständigen Behörden der ausländischen Hafenstaaten muss das Ro-Ro-Fahrgastschiff unter der Bundesflagge, das diesem Betrieb nachgeht, eine Bescheinigung zum Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen dieser Richtlinie gemäß Regel 6.1 mitführen.

Stand: 01. Juli 2024

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes