

Hinweis zu diesem Rechtstext:

Als Service für Sie stellen wir den nachfolgenden Rechtstext bereit. Dieser Gesetzes- oder Verordnungstext – oder ein Auszug davon – ist nicht die amtliche Fassung; diese finden Sie im Bundesgesetzblatt. Wir bemühen uns, Ihnen den jeweils aktuellen Stand zur Verfügung zu stellen, können dies aber nicht garantieren. Die aktuellen Gesetze und Rechtsverordnungen in ihrer jeweils geltenden Fassung finden Sie unter www.gesetze-im-internet.de.

**Ihre Dienststelle Schiffssicherheit
der BG Verkehr**

Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

Auszug Anlage 1a, Teil 1: Fahrgastschiffe; Stand: 12.02.2026

SchSV

Ausfertigungsdatum: 18.09.1998

Vollzitat:

"Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 100) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 25.6.2024 I Nr. 217

Hinweis: Änderung durch Art. 1 V v. 22.11.2024 I Nr. 370 textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Änderung durch Art. 1 V v. 29.1.2025 I Nr. 28 textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Änderung durch Art. 6 V v. 25.3.2025 I Nr. 100 textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 1.10.1998 +++)

(+++ Amtliche Hinweise des Normgebers auf EG-Recht:

Umsetzung der

EGRL 98/96 (CELEX Nr: 31996L0098)

EGRL 105/2001 (CELEX Nr: 32001L0105) vgl. V v. 28.6.2006 I 1417

EGRL 25/2003 (CELEX Nr: 32003L0025) vgl. Anlage 4 dieser V +++)

Die V wurde als Artikel 2 V v. 18.9.1998 I 3013 (SchSAnpV 1) vom Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz erlassen. Sie ist gem. Art. 5 Abs. 4 dieser V am 1.10.1998 in Kraft getreten. § 7 Abs. 6 und § 15 sind am 30.9.1998 in Kraft getreten.

Anlage 1a (zu den §§ 6 und 6a) Schiffsbezogener Sicherheitsstandard in den übrigen Fällen

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

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 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450) in der jeweils geltenden Fassung im Verkehr auf diesen Wasserstraßen;
 - c) Sportboote, sofern sie
 - aa) nicht über eine Besatzung verfügen oder verfügen sollen und
 - bb) zu gewerbsmäßigen Zwecken mehr als zwölf Fahrgäste befördern.

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 1. Juli 1998 gelegt worden ist oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befand; der Ausdruck „entsprechender Bauzustand“ bezeichnet den Zustand, der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes oder Fahrzeuges erkennen lässt und in dem die Montage des Schiffes unter Verwendung von mindestens 50 t oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
- 2.3 **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 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.7 **Schiffssicherheitsgesetz:** Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 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 S. 141; 1980 II S. 525; 1983 II S. 784; 1994 II S. 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 S. 249; 1977 II S. 164; 1994 II S. 2457, Anlageband) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.10 **Code über Intakstabilität:** Entschließung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intakstabilität von 2008 (VkBl. 2009, S. 724) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.11 **Bäderboot:** ein Fahrgastschiff, das vor dem 1. 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 1. Januar 2000 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 1. 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.

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 m 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 S. 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.

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.

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 Fahrgastschiffahrt 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.

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 8 und 17 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 28.8.2014, S. 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.

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.

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 2500 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 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.

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 Höhenschwerpunktes 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 (BGBl. 1995 II S. 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 Hinterpiekschott (Stopfbuchschott) 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.

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 Hilfsruderanlage ausgerüstet sein, wobei die Hilfsruderanlage 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.

11 Brandschutz
Für vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D, die ausschließlich Tagesfahrten durchführen, kann die Nachrüstung einer Feuerlöschanlage für Unterkünfte- 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.

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

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

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

- 1 Anwendungsbereich**
- 1.1 Dieser Teil gilt für Fahrgastschiffe, die die Bundesflagge führen und ausschließlich im Hafengebiet der Insel Helgoland verkehren.
- 1.2 Dieser Teil gilt nicht für Fahrgastschiffe, die ein Zeugnis nach dem SOLAS-Übereinkommen, der Richtlinie 2009/45/EG oder Teil 1 dieser Anlage führen.
- 2 Begriffsbestimmungen**
- 2.1 Im Sinne dieses Teils ist:
- 2.1.1 **Fahrgastschiff:** ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist;
- 2.1.2 **Fahrgast:** jede Person mit Ausnahme
- a) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in einer Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt, beschäftigt oder sonst tätig sind, und
 - b) von Kindern unter einem Jahr;
- 2.1.3 **Hafengebiet der Insel Helgoland:** die Wasserfläche zwischen der Hauptinsel Helgoland und der Düne, nördlich begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten 54° 11,38´ N 007° 53´ E (Helgoland Mole Nord-Ost) und 54° 11,36´ N 007° 54´ E (Dünendamm-West) und südlich begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten 54° 10,24´ N 007° 54´ E (Helgoland Südmole) und 54° 10,84´ N 007° 55´ E (Düne Mole Süd-Ost);

- 2.1.4 **Börteboot:** ein traditionelles offenes Fischerboot in Helgoländer Bauweise, das als Fahrgastschiff im Anlandungsdienst auf der Helgoländer Reede und im Personenverkehr im Hafengebiet der Insel Helgoland eingesetzt wird;
- 2.1.5 **Neues Fahrgastschiff:** ein Fahrgastschiff, dessen Kiel am oder nach 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) Nr. 391/2009 anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist;
- 2.1.8 **Berufsgenossenschaft:** die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;
- 2.2 Soweit dieser Teil auf bestimmte Vorschriften verweist, bedeutet
- 2.2.1 **SOLAS-Übereinkommen:** Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Protokollen von 1978 und 1988 (BGBl. 1979 II S. 141, 142; 1980 II S. 525; 1983 II S. 784; 1994 II S. 2458, Anlageband zum BGBl. II Nr. 44 vom 27. September 1994 S. 43) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.2 **Code über Intakstabilität:** Entschließung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intakstabilität von 2008 (VkB1. 2009, S. 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 5. Dezember 2000 (VkB1. 2002, S. 449) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.4 **Schiffsausrüstungsverordnung:** Schiffsausrüstungsverordnung vom 1. Oktober 2008 (BGBl. I S. 1913), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.5 **Richtlinie 2009/15/EG:** Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 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 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1180 (ABl. L 184 vom 11.7.2022, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.7 **Verordnung (EG) Nr. 391/2009:** Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11; L 74 vom 22.3.2010, S. 1), die durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 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;
- 3 Sicherheitsanforderungen**
- 3.1 Sofern nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist, gelten
- a) für Fahrgastschiffe die Anforderungen des Kapitels 2;
- b) abweichend von Buchstabe a, für Börteboote die Anforderungen des Kapitels 3.
- 3.2 **Bau und Ausrüstung**
- 3.2.1 Fahrgastschiffe müssen in ihrer Bauart und Festigkeit sowie der Konstruktion der Maschinen und elektrischen Anlagen so beschaffen und ausgestattet sein und sich in einem solchen Erhaltungszustand befinden, dass sie den auftretenden Beanspruchungen genügen, die der beabsichtigte Verwendungszweck erfordert.

- 3.2.2 Soweit Kapitel 2 oder Kapitel 3 keine besonderen Anforderungen an Bauausführungen, Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstung, Werkstoffe, deren Einbau und den Betrieb enthalten, sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten.
- 3.2.3 Die nach Kapitel 2 oder Kapitel 3 vorgeschriebene Ausrüstung muss nach der Schiffsausrüstungsverordnung zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Ausrüstung, die nicht der Schiffsausrüstungsverordnung unterliegt, muss durch die Berufsgenossenschaft oder das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassen sein oder den Anforderungen einer anerkannten Organisation genügen.
- 3.3 Vorgeschriebene Ausrüstung, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, rechtmäßig hergestellt oder in Verkehr gebracht wurde, wird als gleichwertig anerkannt.
- 3.4 **Notfall- und Rettungskonzept**
Der für den Schiffsbetrieb Verantwortliche muss ein Notfall- und Rettungskonzept erstellen, in dem die potentiellen Gefahrensituationen und die geeigneten Rettungsmaßnahmen beschrieben sind. Das Notfall- und Rettungskonzept ist der Berufsgenossenschaft zur Genehmigung vorzulegen. Es soll sich an den Kriterien orientieren, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Verkehrsblatt veröffentlicht werden.
- 3.5 **Qualitätssicherungssystem**
Für Fahrgastschiffe ist der Betrieb und die Instandhaltung mit Hilfe eines Qualitätssicherungssystems nach Regel 1.2.1.2 des HSC-Code zu überwachen. Das Notfall- und Rettungskonzept muss Bestandteil des Qualitätssicherungssystems sein.
- 4 Besichtigung und Zeugniserteilung**
- 4.1 **Besichtigung**
- 4.1.1 Fahrgastschiffe sind nach Maßgabe des Kapitels I Regel 7 des SOLAS-Übereinkommens zu besichtigen. Für die Besichtigung der Außenseite des Schiffsbodens gilt Kapitel I Regel 10 Buchstabe a Unterbuchstabe v des SOLAS-Übereinkommens entsprechend.
- 4.1.2 Abweichend von Regel 4.1.1 unterliegen Börteboote einer erstmaligen Besichtigung vor der Indienststellung und einer regelmäßigen Besichtigung, die alle zwölf Monate durchzuführen ist. Eine Besichtigung der Außenseite des Schiffsbodens ist alle 24 Monate durchzuführen. Im Übrigen gilt, soweit anwendbar, Regel 4.1.1 hinsichtlich des Besichtigungsumfangs entsprechend.
- 4.1.3 Von der Besichtigung fertigt der Besichtigter einen Besichtigungsbericht an und übergibt diesen dem Schiffseigner. Ein Muster des Besichtigungsberichts wird von der Berufsgenossenschaft veröffentlicht. Der Besichtigungsbericht der letzten Besichtigung ist an Bord mitzuführen. Die Besichtigungsberichte für Börteboote können auch beim Brückenkapitän hinterlegt werden.
- 4.1.4 Nach einer Besichtigung dürfen an der Konstruktion, den Einrichtungen, der Maschinenanlage, der Ausrüstung und den sonstigen Gegenständen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden.
- 4.2 **Zeugniserteilung**
- 4.2.1 Wenn die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat, erteilt die Berufsgenossenschaft:
- für Fahrgastschiffe ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe,
 - abweichend von Buchstabe a, für Börteboote ein Börtedienstzeugnis.
- 4.2.2 Die Muster eines Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe und eines Börtedienstzeugnisses nach dieser Verordnung werden im Verkehrsblatt bekannt gemacht.
- 4.2.3 Die Berufsgenossenschaft hat die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste im Sicherheitszeugnis oder in dem Börtedienstzeugnis festzusetzen. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere die nachgewiesenen Stabilitätswerte, Flucht- und Rettungswege und die Decksflächen auf und unter Deck, die für die Unterbringung von Fahrgästen geeignet sind. Für Börteboote darf die Zahl der Fahrgäste nicht mehr als 50 betragen.
- 4.3 **Gültigkeitsdauer**
Das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe und das Börtedienstzeugnis werden in der Regel für die Dauer von zwei Jahren erteilt. In einem besonders gelagerten Einzelfall kann auch eine angemessene

kürzere Frist bestimmt werden. Im Übrigen gilt Kapitel I Regel 14 des SOLAS-Übereinkommens entsprechend.

4.4 **Vorläufige Entscheidung**

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

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

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

4.5 Besichtigungs- und Zeugnispflichten aus anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

Kapitel 2

Fahrgastschiffe

1 Anwendungsbereich und grundsätzliche Sicherheitsanforderungen

- 1.1 Dieses Kapitel gilt für neue Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m.
- 1.2 Soweit in diesem Teil nichts anderes bestimmt ist, gelten für Fahrgastschiffe nach diesem Kapitel die Anforderungen des HSC-Code für Fahrgastfahrzeuge der Kategorie A entsprechend.
- 1.3 Der Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation vorschreiben.
- 1.4 Abhängig von der nachgewiesenen baulichen Beschaffenheit und der vorhandenen Ausrüstung kann die Berufsgenossenschaft Auflagen für den Betrieb erteilen. Eine Betriebserlaubnis nach Regel 1.9 des HSC-Code ist nicht erforderlich.

2 Auftrieb, Stabilität und Unterteilung

2.1 Allgemeines

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

2.2 Süllhöhen und Verschlüsse

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

2.3 Intaktstabilität

- 2.3.1 Regel 2.3 des HSC-Code ist in Verbindung mit den Vorgaben der Regeln 2.10 bis 2.11 des HSC-Code anzuwenden.
- 2.3.2 Die Regeln 2.4, 2.5 und 2.12 bis 2.14 des HSC-Code sind nicht anzuwenden.
- 2.3.3 Wenn permanenter Ballast verwendet wird, ist Regel 3.2 des Codes über Intaktstabilität anzuwenden.

2.4 Leckstabilität

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

- a) Seitenlecks mit 1-Abteilungsstatus: Lecklänge $0,375 \cdot \nabla^{1/3}$, Eindringtiefe $0,2 \cdot \nabla^{1/3}$, volle vertikale Höhe des Schiffes;

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

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

2.5 **Krängungsversuch und Stabilitätsunterlagen**

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

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

2.5.3 Regel 2.8 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

3 **Festigkeitsverbände**

Kapitel 3 des HSC-Code ist ohne Abweichung anzuwenden.

4 **Fahrgasträume und Fluchtwege**

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

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

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

5 **Kurs- und Steuereinrichtungen**

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

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

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

5.4 Regel 5.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

6 **Ankern, Schleppen und Festmachen**

Kapitel 6 des HSC-Code ist ohne Abweichung anzuwenden.

7 **Brandschutz**

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

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

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

8 **Rettungsmittel und -vorrichtungen**

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

- 8.2 Regel 8.2.3.2 des HSC-Code gilt mit der Maßgabe, dass drei Fallschirm-Leuchtraketen, sechs Handfackeln und zwei Rauchtöpfe ausreichend sind.
- 8.3 Zusätzliche Rettungswesten nach den Regeln 8.3.5.2 und 8.3.5.3 des HSC-Code sind nicht erforderlich. Die Rettungswesten nach Regel 8.3.6 des HSC-Code sind unter jedem Sitzplatz leicht zugänglich zu lagern. Eintauchanzüge nach Regel 8.3.7 und 8.3.8 sind nicht erforderlich.
- 8.4 Die Anweisungen für den Notfall nach Regel 8.4 des HSC-Code sind in Form einer Sicherheitskarte an jedem Sitzplatz vorzusehen. Eine Sicherheitsrolle und ein Ausbildungshandbuch sind nicht erforderlich.
- 8.5 Auf ein Bereitschaftsboot nach Regel 8.10.1.4 kann verzichtet werden, wenn Mittel zur Bergung hilfloser im Wasser treibender Personen an Bord vorhanden sind.

9 Maschinenanlagen

- 9.1 Eine Fehlermöglichkeits- und Einfluss-Analyse (FMEA) nach Regel 9.1.10 des HSC-Code ist nicht erforderlich.
- 9.2 Regel 9.2.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden, sofern ein Not-Ausschalter direkt an der Maschine vorgesehen ist.

10 Hilfsanlagen

- 10.1 Regel 10.2.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden. Abweichend von Regel 10.2.4.4 in Verbindung mit Regel 7.5.6.1 des HSC-Code dürfen Brennstofftanks in die Schiffstruktur integriert werden. Sie dürfen an Maschinenräume anschließen, sofern das Maschinenraumschott zum Maschinenraum hin mit einer A60-Isolierung versehen ist.
- 10.2 Abweichend von Regel 10.3.5 und 10.3.6 ist ein leistungsfähiges Lenzpumpensystem vorzusehen, mit dem unter allen Bedingungen jede wasserdichte Abteilung, ausgenommen Tanks, Leierzellen oder permanent ausgeschäumte Abteilungen, gelenzt werden kann.

11 Fernsteuerungen, Alarm- und Sicherheitseinrichtungen

- 11.1 Regel 11.2.4 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.
- 11.2 Regel 11.3.2 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.
- 11.3 Regel 11.4.1.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.
- 11.4 Regel 11.4.3 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

12 Elektrische Anlagen

- 12.1 Abweichend von Regel 12.1.1 des HSC-Code kann auf eine Fehlermöglichkeits- und Einfluss-Analyse (FMEA) verzichtet werden. Die Hauptstromquelle kann abweichend von Regel 12.2.1 des HSC-Code auch aus einem entsprechend ausgelegten Batteriepaket bestehen.
- 12.2 Regel 12.3.9 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.
- 12.3 Abweichend von Regel 12.5.1 des HSC-Code kann auf ein zweites Batteriepaket verzichtet werden, wenn die Notstromversorgung so ausgelegt ist, dass die Steuerung oder Stabilisierung eines Fahrzeugs damit im Notbetrieb weiter funktioniert.
- 12.4 Die Notstromquelle muss abweichend von Regel 12.7.3 des HSC-Code in der Lage sein, alle an die Notschalttafel angeschlossenen Verbraucher sowie die GMDSS-Anlage, die Navigationssysteme und den Positionssensor für mindestens 30 Minuten mit Strom zu versorgen.
- 12.5 Regel 12.7.1 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

13 Bordgestützte Navigationsausrüstung und Schiffsdatenschreiber

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

14 Funkausrüstung

- 14.1 Regel 14.15.8 des HSC-Code gilt mit der Maßgabe, dass die Sicherstellung der Betriebsbereitschaft mittels eines Vertrages über landgestützte Wartung erfolgt. Im Übrigen ist Kapitel 14 des HSC-Code nicht anzuwenden.
- 14.3 Es ist eine frei aufschwimmbare Satelliten-Notfunkbake (EPIRB) mit integrealem globalem Navigationssatellitensystem (GNSS) in einer Selbstauslösungseinrichtung zu installieren.

15 Gestaltung des Fahrstandraums

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

16 Stabilisierungsanlagen

Kapitel 16 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

17 Handhabung, Beherrschbarkeit und Leistungsanforderungen

Kapitel 17 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

18 Betriebsvorschriften

- 18.1 Mit Ausnahme der Regel 18.2.5.1 ist Kapitel 18 des HSC-Code nicht anzuwenden.
- 18.2 Anstelle der Regel 18.5 des HSC-Code gilt:
 - 18.2.1 Allgemeine Notfallanweisungen
Notfallanweisungen in deutscher und englischer Sprache müssen in den für Fahrgäste zugänglichen Bereichen angezeigt werden. Die Notfallanweisungen beinhalten einen Fluchtwegeplan sowie Illustrationen über das Anlegen der Rettungswesten.
 - 18.2.2 Notfallübungen an Bord
Notfallübungen sollen regelmäßig durchgeführt werden. Das Notfallszenario soll dabei variieren, um auf unterschiedliche Notfälle vorzubereiten. Die Notfallübungen müssen zudem im Schiffstagebuch dokumentiert werden.
 - 18.2.3 Evakuierungsübungen mit externer Hilfe
Evakuierungsübungen sollen für jede Art der externen Rettung, die für das Schiff vorgesehen ist, halbjährlich durchgeführt werden. Die Evakuierungsübung muss mit einer ausreichenden Zahl an Fahrgästen durchgeführt werden. Die Evakuierungsübungen müssen im Schiffstagebuch dokumentiert werden.

19 Anforderungen an Besichtigung und Wartung

Kapitel 19 des HSC-Code ist nicht anzuwenden.

Kapitel 3

Börteboote

1 Anwendung

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

2 Bauart und Bauweise

- 2.1 Börteboote sind als offene Fahrzeuge auszuführen, die im Bereich unterhalb der Wasserlinie in Karweel und oberhalb der Wasserlinie in Klinker beplankt sind. Die Klinker des Überwasserschiffs sollen in der Regel aus vier Plankengängen bestehen. Die Planken sollen eine Breite von 20 bis 30 cm aufweisen. Die Stärke der Planken soll nicht weniger als 24 mm betragen.
- 2.2 Als Bauwerkstoff sind die Holzarten Eiche, Kambala oder andere gleichwertige Holzarten zulässig.
- 2.3 Der Abstand der Spanten soll nicht mehr als 50 cm betragen.
- 2.4 Es sollen mindestens drei Querdüchten als Aussteifungen in Querrichtung des Börtebootes vorhanden sein. Entlang der Dollborde sind Längsdüchten vorzusehen, die sowohl zur Quer- als auch zur Längsfestigkeit des Börtebootes beitragen müssen. Die Breite der Längsdüchten muss ausreichende Sitzflächen für die Fahrgäste bieten und beim Ein- und Ausbooten ausreichende Trittsicherheit für ein- und aussteigende Personen gewährleisten.
- 2.5 Bei neuen Schiffen ist unter der vorderen Querducht ein Kollisionsschott vorzusehen.
- 2.6 Außenhautdurchbrüche müssen auf das technisch Notwendige begrenzt werden. Für jede Lenzpumpe, den Kühlwasser-Ein- und -Austritt sowie die Abgasleitung des Motors sind Außenhautarmaturen aus

zählen 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 Ankerkleine vorzusehen. Für das Festmachen am Fahrgastschiff auf Reede ist im Bugbereich des Börtebootes ein Haken vorzusehen, der so am Vorsteven gehalten und befestigt ist, dass die auftretenden statischen und dynamischen Lasten der Vorleine des voll besetzten Börtebootes gefahrlos in den Bootskörper eingeleitet werden.
- 2.8 Die Bughöhe muss so ausgelegt sein, dass dem Schiffsführer sowohl eine ausreichende Voraussicht und gleichzeitig auch ausreichend Schutz vor überkommendem Wasser gewährleistet wird.
- 2.9 Der Auftrieb muss abhängig von der Größe des Börtebootes für die Anzahl von Personen, die es transportieren soll, ausreichend sein.

3 Rudieranlage, Manövrierfähigkeit

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

4 Maschinenanlage

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

5 Lenzeinrichtungen

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

6 Elektrische Anlagen

- 6.1 Die elektrische Versorgung eines Börtebootes muss ausreichend gegen Überlastung abgesichert sein. Das Boot ist mit einer Erdungsplatte zu erden.

6.2 Die stromführenden Leitungen sowie Bauteile müssen so verlegt sein, dass sie nicht durch die Besatzung oder Fahrgäste beschädigt werden können. Sie müssen so installiert werden, dass sie vor Umwelteinflüssen geschützt sind und sollten grundsätzlich nicht in der Bilge verlegt sein.

7 Ausrüstung

7.1 Folgende Mindestausrüstung muss an Bord vorhanden sein:

7.1.1 Sprechfunk:

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

7.1.2 Navigation:

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

7.1.3 Rettungsmittel:

- a) ein Rettungsring mit 30 m schwimmfähiger Leine und 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 Festmacharbeiten zu ermöglichen,
- c) vier Fender, sowie
- d) zwei Bootshaken.

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

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

8 Brandschutz

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

9 Wartung und Instandhaltung

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

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

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

9.2.2 Seeventile, Schraubenwellendurchführungen und Lenzeinrichtungen müssen regelmäßig überprüft werden.

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