

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: Traditionsschiffe, Stand: 30.10.2018 -

SchSV

Ausfertigungsdatum: 18.09.1998

Vollzitat:

"Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 2 § 14 der Verordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 177 G v. 29.3.2017 I 626

Hinweis: Änderung durch Art. 1 V v. 7.3.2018 I 237 (Nr. 8) mWv 14.3.2018 textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Änderung durch Art. 2 § 14 V v. 21.9.2018 I 1398 (Nr. 33) 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 +++)

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

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 244 - 334)

Teil 3

Sicherheitsanforderungen an den
Bau und die Ausrüstung von Traditionsschiffen

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

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 Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450) 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.

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 originalgetreu 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 Richtlinie 2009/15/EG 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 Schiffbaustandard:** 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 Seeschifffahrts-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 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das durch Artikel 4 des Gesetzes vom 4. Juni 2013 (BGBl. I S. 1471) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.2 **Sportseeschifferscheinverordnung:** Sportseeschifferscheinverordnung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2061), die zuletzt durch Artikel 4 Absatz 132 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 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 S. 141, 142), das zuletzt durch die Entschlüsse MSC.269(85) vom 4. Dezember 2008 und MSC.282(86) vom 5. Juni 2009 (BGBl. 2011 II S. 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 S. 2458, Anlageband), das zuletzt durch die EntschlieÙung MSC.283(86) vom 5. Juni 2009 (BGBl. 2011 II S. 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 S. 2, 4, 24; 1996 II S. 399, Anlageband; 2003 II S. 130, 132, 136), zuletzt geändert durch die EntschlieÙungen MEPC.200(62) und MEPC.201(62) vom 15. Juli 2011 (BGBl. 2012 II S. 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 S. 67);
- 2.2.6 **Binnenschiffsuntersuchungsordnung:** Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2802) 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 28.5.2009, S. 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 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung), (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2016/844 der Kommission vom 27. Mai 2016 (ABl. L 141 vom 28.5.2016, S. 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 4. Juni 1996 (BAnz. Nr. 118a vom 1. 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 5. Dezember 2000 (VkBl. 2002 S. 449, Anlageband B 8128) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.11 **Code über Intaktsstabilität:** Die EntschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intaktsstabilität von 2008 (VkBl. 2009 S. 724) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.12 **SPS-Code:** Code über die Sicherheit von Spezialschiffen:
- für Schiffe, die vor dem 1. 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 S. 671), geändert durch MSC/Rundschreiben 739 vom 28. Juni 1996 (VkBl. 1996 S. 636) in der jeweils geltenden Fassung;
 - für Schiffe, die am oder nach dem 1. 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 S. 84), zuletzt geändert durch Rundschreiben (MSC.183(79), VkBl. 2009 S. 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 S. 1383) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.14 **Betriebssicherheitsverordnung:** Betriebssicherheitsverordnung vom 3. Februar 2015 (BGBl. I S. 49) in der jeweils geltenden Fassung;
- 2.2.15 **Schiffsausrüstungsverordnung:** Schiffsausrüstungsverordnung vom 1. Oktober 2008 (BGBl. I S. 1913), die zuletzt durch Artikel 3 und 4 der Verordnung vom 23. Januar 2015 (BGBl. I S. 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 S. 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 3. Februar 2000 (VkBl. 2000 Dokument

Nr. B 8135), zuletzt geändert am 12. März 2003 (VkB1. 2003 S. 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.

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.

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.

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 des 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 Erträge 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.

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.

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, und
- 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 Schifffahrtsgeschichte 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 Verwaltungskenntnisse 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 7.3 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.

8. Besichtigung

8.1 Traditionsschiffe unterliegen den nachstehend bezeichneten Besichtigungen durch Besichtigter 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 Antragsstellung 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.

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 einer 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.

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.

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:
- Die Ruderanlage ist in regelmäßigen Abständen auf ihren Zustand hin zu kontrollieren. Die Notsteuervorrichtung ist regelmäßig zu erproben.
 - Im Falle eines Segelschiffes ist der Zustand der Takelage, insbesondere Masten, Spieren, stehendes und laufendes Gut regelmäßig zu überprüfen.
 - Seeventile, Schraubenwellendurchführungen und Lenzeinrichtungen müssen regelmäßig überprüft werden.
 - Haupt- und Hilfsmaschinen sind nach Herstellerangaben zu warten und zu überholen.
- 11.3 Dampfkesselanlagen sind regelmäßig durch einen 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
- vor der ersten Inbetriebnahme,
 - vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
 - 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.

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
- das Traditionsschiff entsprechend dem nach Regel 12.3 ausgestellten Schiffsbesetzungszeugnis besetzt ist,
 - Anordnungen der Berufsgenossenschaft zur Einhaltung der Schiffsbesetzungsvorschriften befolgt werden und
 - das Schiffsbesetzungszeugnis 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 Satz 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.

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 Sicherheitsrichtlinie 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.
- 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 und 12.6 sind spätestens fünf Jahre nach dem 14. März 2018 zu erfüllen.

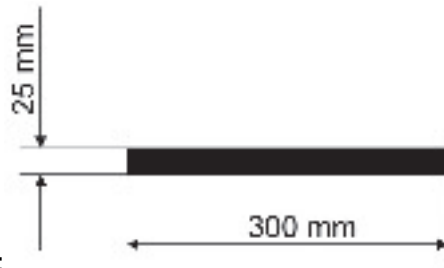
Kapitel 2

Bauweise der Traditionsschiffe – Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Abschnitt 1 Bauweise und Unterteilung

- 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.
- 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.

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.

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.

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 Loggwellen, 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.

6. Wasserporten

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

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.

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.

9. Schiffsverbände

9.1 Schiffsverbände müssen in Ausführung und Dimensionierung anerkanntem 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.

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)		Stockloser Anker Gewicht pro Anker (kg)	Steg-Ankerketten	
von	bis		Gesamtlänge (m)	Durchmesser d ₁ (mm)
0	< 15	50	114	13
≥ 15	< 20	75	136	14
≥ 20	< 24	100	165	16

d₁ = 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 (m²)

= durchschnittlicher Durchmesser x Länge der Masten + Durchmesser x totale Länge des stehenden Guts (gilt nur für Segelschiffe)

A = Lateralfäche (seitliche Windangriffsfläche) des Traditionsschiffes über der Wasserlinie (m²)

Ausrüstungsleitzahl Z		Stockloser Anker Gewicht pro Anker (kg)	Steg-Ankerketten		
von	bis		Gesamtlänge (m)	Durchmesser (mm)	
				d ₁	d ₂
0	50	100	165	12	-
50	70	120	192,5	12,5	-
70	90	180	220	14	12,5
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.

11. Ruderanlage

Traditionsschiffe, die mit einer kraftbetriebenen Hauptruderanlage ausgerüstet sind, müssen über eine Hilfsrudderanlage verfügen. Die Hilfsrudderanlage 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 Ruderlage am Hauptruderstand angezeigt werden. Bei Traditionsschiffen mit einer mechanischen Hauptruderanlage müssen eine Notpinne und die zu ihrer Bedienung erforderlichen Steuertaljen vorgehalten werden.

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.

Abschnitt 2 Stabilität

13. Stabilitätshandbuch

Traditionsschiffe müssen ein Stabilitätshandbuch nach dem Code über Intaktstabilität 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 Sturmbesegelung,
 - 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.

14. Stabilitätskriterien

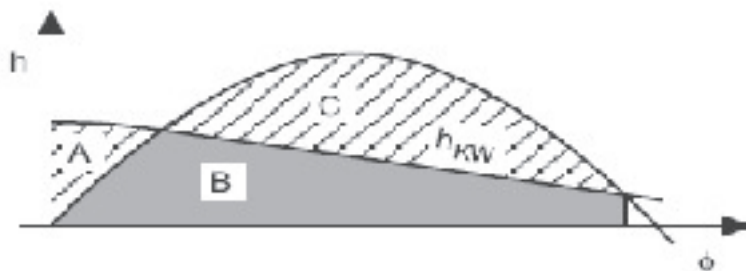
Bei der Beurteilung der Stabilität sind die Kriterien des Codes über Intaktstabilität einzuhalten, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist.

14.1 Für maschinengetriebene Traditionsschiffe gilt:

- Die metazentrische Anfangshöhe muss mindestens 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

Abschnitt 3 Maschinenanlagen

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.

16. Maschinenbauliche Einrichtungen

16.1 Lenzsystem und Bilgenalarmer

- 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-Bilgenalarme 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.

17. Wellenanlage, Ruderanlage, Propeller und Seeventile

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

18. Überwachungsbedürftige Anlagen

- 18.1 Für überwachungsbedürftige Anlagen gilt Abschnitt 3 sowie § 19 Absatz 2 und 5 der Betriebsicherheitsverordnung 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 sie 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 Konzentrationen von Kohlenmonoxid sowie für explosionsfähige Gas-Luftgemische ausgestattet sind.

18.5 Öfen und Herde

Öfen und Herde müssen sicher befestigt und von Bauteilen so weit entfernt sein, dass keine Brandgefahr besteht. Fußböden und brennbare Bauteile in der Nähe müssen gegen Wärmeeinwirkung geschützt sein. Unter ölgefeuerten Öfen und Herden sind öldichte Wannen anzuordnen. Rauchrohre müssen mit Steigung auf kürzestem Weg ins Freie führen und so verlegt sein, dass der erforderliche Zug vorhanden ist. Begrenzungsklappen müssen so gebaut sein, dass mindestens ein Viertel des Abzugsquerschnitts frei bleibt. Räume, in denen ölbefeuerte, kohlebefeuerte oder gasbetriebene Öfen und Herde aufgestellt sind, müssen nicht absperrbare Lüftungsöffnungen haben, die eine ausreichende Luftzufuhr gewährleisten.

Abschnitt 4 Elektrische Anlagen

19. Allgemeines

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

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.

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°.

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 Endstromkreise (L1/L2/L3/PEN).

22.3 Die Berufsgenossenschaft kann die Verwendung anderer Verteilungssysteme zulassen.

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.

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 entflammbaren 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.

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 entflammbaren Werkstoff bestehen.

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.

27. Mindestschutzarten

Die Mindestschutzarten der elektrischen Geräte müssen der nachstehenden 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

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.

29. Motor- und Verbraucherbatterie

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

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.

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.

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 Leistungsangaben für Generatoren, Akkumulatoren, Verbraucher einschließlich deren Absicherung.

Kapitel 3 Brandschutz

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.

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

2.3.1 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, Tafelungen oder Verkleidungen befindliche Hohlräume durch gut dichtende, nicht brennbare Luftzugssperren unterteilt sein, deren Abstand 14 m 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 auf 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 Wärmeeinwirkungen geschützt sein.

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 zusätzlicher 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:

- Das Öffnen und Schließen von Oberlichtern, das Schließen von Öffnungen in Schornsteinen und das Schließen von Lüfterbrandklappen,
- das Schließen von Türen,
- 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.

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 Gefährdungspotential die Regeln für flüssige Brennstoffe anzuwenden.

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 | - 0,16 m ² 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.

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. Der Stützen bzw. die Manschette muss mindestens 3 mm dick und mindestens 900 mm lang 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; Bedienelemente 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.

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 ist. 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.

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.

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 absperrbaren Rückschlagventil zu versehen.

9.2 **Volumendurchfluss**

- 9.2.1 Die Feuerlöschpumpe muss wenigstens einen Volumendurchfluss (Q) haben von

$$Q = \frac{3,8 \cdot d_H^2}{1\,000} \text{ [m}^3\text{/h]}$$

d_H = theoretischer Lenzleitungsdurchmesser in mm

$$d_H = 1,68 \cdot \sqrt{(B + H) \cdot L} + 25 \text{ [mm]}$$

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 m³/h zu sein, muss jedoch mindestens 10 m³/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 N/mm² (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 Bruttoreaumzahl von 500 und mehr müssen wenigstens einen internationalen Landanschluss, mit dem Löschwasser von außerhalb in das Löschsystem des Traditionsschiffes gespeist werden kann, mitführen. Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, damit dieser Anschluss auf jeder Seite des Traditionsschiffes verwendet werden kann.

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 Brandmeldeanlagen 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 Anzeigeräten 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.

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 30 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	s. Regel 3.3	s. Regel 3.3
Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich	ABC-Pulver Schaum	min. 2
Küche	ABC-Pulver Öl- u. Fettbrandlöscher	1
Pantry mit Kocheinrichtungen	ABC-Pulver Öl- u. Fettbrandlöscher	1
Raum mit Ölheizöfen	ABC-Pulver Schaum	1

Räume	Feuerlöscher Art	Anzahl
	BC-Pulver	
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

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 Schaumlöscher 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.

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:
- einem Hitzeschutzponcho,
 - einer Feuerweherschutzanzugshose (flammenhemmend),
 - Stiefeln und Handschuhen aus einem elektrisch nicht leitenden Werkstoff,
 - einem festen Helm,
 - einer elektrischen Sicherheitslampe,
 - einer Axt mit hochspannungsisolierendem Griff,
 - einem Brecheisen,
 - einem Pressluftatmer, bei dem das Volumen der in den Druckflaschen enthaltenen Luft mindestens 1 200 l beträgt, und
 - 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.

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 auszuhängen.

- 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:
- Wohnbereiche mit angrenzenden Räumen,
 - Maschinenbereich mit angrenzenden Räumen und
 - sonstige Räume.
- 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
- die Art der Alarmierung im Notfall,
 - die Sammelplätze,
 - die im Notfall zu treffenden unerlässlichen Maßnahmen und
 - das Anlegen der Rettungswesten.
- 15.3 Ausgewählte Personen sind möglichst entsprechend ihrer Eignung einzuteilen als
- Einsatzleiter,
 - Brandabwehrgruppe,
 - Verschluss/Rettungsgruppe.
- Die Anzahl der Gruppen hängt von der Traditionsschiffgröße 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.

Kapitel 4 Rettungsmittel

1. Allgemeines

Abweichend vom Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Code können auch solche Rettungsmittel mitgeführt werden, die einer der nachfolgenden Normen entsprechen: DIN EN ISO 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.

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 zur 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.

3. **Bergung, Bereitschaftsboot**

- 3.1 Traditionsschiffe müssen mit einer geeigneten Bergeeinrichtung (z. B. Bergebrook, Bergesegel 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.

4. **Rettungsringe, Rettungsbojen**

- 4.1 Es muss folgende Mindestanzahl an Rettungsringen vorhanden sein:

Länge des Schiffes	Zahl der Rettungsringe
≤ 15 m	2
> 15 m < 40 m	4
≥ 40 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 sie 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 Segelschulungsschiffen sind zwei Rettungsbojen vorzusehen.

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.

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.

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.

Kapitel 6 Navigationsausrüstung

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.

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.

Kapitel 7 Organisation von Sicherheitsmaßnahmen

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 (VkBl. 2016 S. 533) zu erstellen.

2. **Prüfung**

- 2.1 Das Betriebssicherheitssystem ist bei der Berufsgenossenschaft zur Prüfung einzureichen.
- 2.2 Die Überprüfung der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs erfolgt während der Erst-, Zwischen- und Erneuerungsbesichtigungen 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.

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.

Kapitel 8 Meeresumweltschutz

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 Abgabelitung 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.

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.

Kapitel 9 Medizinische Versorgung

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.

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 § 16 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 § 16 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 Rettungsassistent, Rettungsassistent oder Notfallsanitäter ersetzt die Teilnahme am Lehrgang nach Regel 2.3.

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 Ausgangspunkt unternehmen, sind zur leichteren 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.

Kapitel 11 Zusätzliche Anforderungen an Segelschulungsschiffe

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.

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.

3. **Sicherheitsausbildung**

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, A-VI/3 und A-VI/4-1 verfügen. Es ist zulässig, dass mehrere Personen über einzelne Nachweise verfügen, sofern alle hier aufgeführten Ausbildungen nachgewiesen werden.

Kapitel 12 Muster der Zeugnisse

Die Muster eines Sicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe, eines vorläufigen Sicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe und eines Schiffsbesatzungszeugnisses für Traditionsschiffe werden nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 dieser Verordnung im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Fußnote

- 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.