

Hinweis zu diesem Rechtstext:

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

**Ihre Dienststelle Schiffssicherheit
der BG Verkehr**

Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

Auszug Anlage 1a, Teil 6: Frachtschiffe; Stand: 12.02.2026

SchSV

Ausfertigungsdatum: 18.09.1998

Vollzitat:

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

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

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

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

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

Fußnote

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

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

Umsetzung der

EGRL 98/96 (CELEX Nr: 31996L0098)

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

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

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

**Anlage 1a (zu den §§ 6 und 6a
Schiffsbezogener Standard in den übrigen Fällen**

**Teil 6
Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe**

**Kapitel 1
Allgemeine Bestimmungen**

1 Anwendungsbereich

1.1 Dieser Teil gilt für:

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

1.2 Dieser Teil gilt nicht für

1. Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger;
2. Binnenschiffe mit einer technischen Zulassung für Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang 1 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398) in der jeweils geltenden Fassung im Verkehr auf diesen Wasserstraßen;
3. Fischereifahrzeuge;
4. Sportboote im Sinne der See-Sportbootverordnung;
5. Kleinfahrzeuge, die nicht gewerbsmäßig und für Sport- und Freizeit Zwecke verwendet werden. Das Erfordernis nach § 15 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder und § 1 der See-Sportbootverordnung bleiben unberührt;
6. Kleinfahrzeuge im Einsatz zu ideellen Zwecken, es sei denn ein Antrag nach § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 wird gestellt;
7. Traditionsschiffe, die Teil 3 unterliegen;
8. Frachtschiffe mit einer Länge unter 3,60 m;
9. die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i bis iv der Richtlinie 2013/53/EU genannten Wasserfahrzeuge;
10. Sportausbildungsfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 8 m.

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

2 Begriffsbestimmungen

2.1 Im Sinne dieses Teils ist

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

- d) **Schwimmendes Arbeitsgerät:** ein Frachtschiff, das so gebaut ist, dass es nur ein bestimmtes Arbeitsgerät aufnehmen kann und keine anderweitige Lademöglichkeit aufweist, insbesondere Bagger, Schwimmkrane, Rammen, Hebefahrzeuge, Bohr- und Hubinseln und Produktionsplattformen;
 - e) **Errichterschiff:** ein Frachtschiff, das zum Transport und zur Errichtung von Bauwerken auf See gebaut und bestimmt ist;
- 6. **Spezialschiff:** ein Frachtschiff mit mechanischem Antrieb, das aufgrund seiner Funktion mehr als zwölf Personen Spezialpersonal im Sinne des SPS-Codes befördert;
 - 7. **Offshore-Versorger:** ein Frachtschiff, das hauptsächlich für die Beförderung von Vorräten, Material und Ausrüstung zu meerestechnischen Einrichtungen (Offshore-Anlagen) eingesetzt wird und das so entworfen ist, dass sich der Aufbau mit den Unterkünften und der Brücke im vorderen Bereich des Schiffes und ein dem Wetter ausgesetztes Ladendeck für die Handhabung oder Behandlung von Ladung auf See im hinteren Teil befinden;
 - 8. **Offshore-Servicefahrzeug:** ein Frachtschiff oder ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das dazu eingesetzt wird, Offshore-Servicepersonal zu befördern, das nicht an Bord arbeitet, wobei die Zahl der Personen an Bord einschließlich der Besatzung nicht mehr als 60 und die Zahl der Fahrgäste, die nicht Offshore-Servicepersonal sind, nicht mehr als zwölf betragen darf;
 - 9. **Offshore-Servicepersonal:** Personen, die zum Zweck von Offshore-Servicetätigkeiten, die an Bord anderer Schiffe oder Offshore-Einrichtungen ausgeübt werden, an Bord befördert oder untergebracht werden;
 - 10. **Sicherheitsschulung:** eine Schulung in Bezug auf Sicherheitsverfahren, die Bedienung der persönlichen Schutzausrüstung und der Schutzausrüstung eines Schiffes auf der Grundlage der vom Schiffssicherheitsausschuss der IMO mit der Entschließung MSC.418(97) angenommenen vorläufigen Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt, angenommen am 16. Februar 2017 (VkB1. 2017 S. 208);
 - 11. **Seediensttauglichkeit:** die medizinische Tauglichkeit für den Dienst an Bord von Schiffen im Sinne des § 11 des Seearbeitsgesetzes;
 - 12. **Hochgeschwindigkeitsfahrzeug:** ein Fahrzeug, das eine Höchstgeschwindigkeit in m pro Sekunde (m/s) erreicht, die gleich oder größer ist als:
 $3,7 \nabla^{0,1667}$.
Hierbei ist:
 ∇ = Volumen der Verdrängung entsprechend der Konstruktionswasserlinie (m^3) mit Ausnahme von Fahrzeugen, deren Rumpf im Nicht-Verdrängerzustand durch aerodynamische Kräfte, die durch den Bodeneffekt erzeugt werden, vollständig über der Wasseroberfläche gehalten werden
 - 13. **Bewegliche Offshore-Bohrplattform (MODU):** ein Fahrzeug, das für Bohrtätigkeiten zur Erforschung oder zum Abbau von Bodenschätzen unterhalb des Meeresbodens, wie z. B. flüssige oder gasförmige Kohlenwasserstoffe, Schwefel oder Salz geeignet ist;
 - 14. **Inlandfahrt:** eine Fahrt in Seegebieten von einem deutschen Hafen zu demselben oder einem anderen deutschen Hafen;
 - 15. **Auslandfahrt:** die Fahrt von einem deutschen Hafen zu einem Hafen außerhalb Deutschlands oder umgekehrt;
 - 16. **gewerbsmäßig:** die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angebotene Beförderung von Personen oder Ladung gegen Entgelt oder die Erbringung von Dienstleistungen gegen Entgelt, eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich;
 - 17. **Sport- und Freizeit Zwecke:** der nicht gewerbsmäßige Einsatz eines Fahrzeugs zu wassersportlichen Aktivitäten, zur Fortbewegung, zur Erholung oder zum Vergnügen an Bord; Sport und Freizeit Zwecke liegen nicht vor bei kommunikativen, kulturellen, politischen, religiösen, wissenschaftlichen, künstlerischen, wohltätigen und humanitären Aktivitäten oder vergleichbaren ideellen Zwecken;

18. **Gewerbsmäßige Fahrgastbeförderung:** die öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angebotene Beförderung von Fahrgästen gegen Entgelt, eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich;
19. **Länge:** Die Länge nach Maßgabe des Artikels 2 Absatz 8 des Londoner Schiffsvermessungsübereinkommens;
20. **Neues Schiff:** ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2015 gelegt wurde oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befand; der Ausdruck „entsprechender Bauzustand“ bezeichnet den Zustand,
 - a) der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes oder Fahrzeugs erkennen lässt, und
 - b) in dem die Montage des Schiffes unter Verwendung von mindestens 50 t oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
21. **Vorhandenes Schiff:** ein Schiff, das kein neues Schiff ist;
22. **Berufsgenossenschaft:** Die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;
23. **Anerkannte Organisation:** Eine nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist;
24. **Benannte Stelle:** eine nach einem staatlichen Benennungsverfahren berechnete Stelle, die aufgrund der produktspezifisch geltenden europäischen Richtlinien (EU-Richtlinien) in das Konformitätsbewertungsverfahren zur CE-Kennzeichnung eingebunden werden muss;
25. **Gedecktes Schiff:** Ein Fahrzeug mit einem durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie liegt und mit Aufbau und Deckhaus versehen sein kann;
26. **Teilgedecktes Schiff:** Ein Fahrzeug mit einem nicht durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie liegt; auf dem Wetterdeck können Aufbauten oder Deckshäuser angeordnet sein;
27. **Offenes Schiff:** Ein Schiff, das kein gedecktes oder teilgedecktes Fahrzeug ist;
28. **Beiboot:** Ein Wasserfahrzeug, das vom Mutterschiff mitgeführt wird und nur im Einsatzfall zum Verrichten von Arbeiten in unmittelbarer Nähe des Mutterschiffs mit eigenem Antrieb fortbewegt wird.
29. **Sportausbildungsfahrzeug:** Ein Kleinfahrzeug, das für die Ausbildung zum Führen von Sportbooten auf Grundlage eines schriftlichen Lehrprogramms eingesetzt wird, insbesondere zum Erwerb des Sportbootführerscheins nach der Sportbootführerscheinverordnung oder eines Befähigungsnachweises nach der Sportseeschifferscheinverordnung.
30. **Rumpflänge:** Rumpflänge LH nach DIN EN ISO 8666:2021-04.

2.2 Soweit dieser Teil auf bestimmte Vorschriften verweist, bedeutet

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

- b) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut oder als Spezialschiffe zugelassen worden sind: Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (EntschlieÙung MSC.266(84)), angenommen am 13. Mai 2008 (VkB. 2009 S. 84), in der jeweils geltenden Fassung;
5. **MODU-Code:** Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen
- a) für Plattformen, deren Kiellegung vor dem 1. Januar 2012 erfolgt ist und die sich am 1. Januar 2012 nicht in einem entsprechenden Bauzustand befinden: Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code 89, EntschlieÙung A.649(16), BAnz. 1997 Nr. 121a) angenommen am 19. Oktober 1989, in der jeweils geltenden Fassung;
 - b) für Plattformen, deren Kiellegung am oder nach dem 1. Januar 2012 erfolgt oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden: Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code 2009, EntschlieÙung 1023(26)), angenommen am 2. Dezember 2009 (VkB. 2011 S. 747, Sonderdruck B 8150), in der jeweils geltenden Fassung;
6. **HSC-Code:** Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen
- a) für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2002 gebaut worden sind: Internationaler Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Code 1994, EntschlieÙung MSC.36(63)), angenommen am 20. Mai 1994 (BAnz. Nr. 21a vom 31. Januar 1996), in der jeweils geltenden Fassung;
 - b) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2002 gebaut worden sind: Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000, EntschlieÙung MSC.97(73)), angenommen am 5. Dezember 2000 (VkB. 2002 S. 449), in der jeweils geltenden Fassung;
7. **LSA-Code:** Internationaler Rettungsmittel-Code (EntschlieÙung MSC.48(66)), angenommen am 4. Juni 1996 (BAnz. Nr. 118a vom 1. Juli 1998), in der jeweils geltenden Fassung;
8. **Code über Intakstabilität:** Die EntschlieÙung MSC.267(85) über den Internationalen Code über Intakstabilität von 2008 (VkB. 2009 S. 724) in der jeweils geltenden Fassung;
9. **OSV-Richtlinie:** Richtlinie von 2006 für den Entwurf und den Bau von Offshore-Versorgern (MSC.235(82)), angenommen am 1. Dezember 2006 (VkB. 2010 S. 451), in der jeweils geltenden Fassung;
10. **Richtlinie 2009/15/EG:** Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
11. **Verordnung (EG) Nr. 391/2009:** Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11; L 74 vom 22.3.2010, S. 1), die durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
12. **Richtlinie 2014/90/EU:** Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (Schiffsausrüstungsrichtlinie) (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146; L 146 vom 11.6.2018, S. 8), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2021/1206 (ABl. L 261 vom 22.7.2021, S. 45) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
13. **Richtlinie 2013/53/EU:** Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90; L 297 vom 13.11.2015, S. 9);
14. **RO-Code:** Code für anerkannte Organisationen im Sinne des SOLAS-Übereinkommens Kapitel XI-1, Regel 1 (MSC.349(92) und MEPC.237(65)), angenommen am 17. Mai 2013 (VkB. 2014 S. 942), in der jeweils geltenden Fassung;

15. **Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder:** Zehnte Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz vom 29. November 2016 (BGBl. I S. 2668), die durch Artikel 24 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) geändert worden ist;
16. **See-Sportbootverordnung:** See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist;
17. **DIN-, DIN EN- und DIN EN ISO Normen:** Allgemein geltende nationale oder internationale technische Vorschriften.

2.3 Im Übrigen werden die im SOLAS-Übereinkommen festgelegten Begriffsbestimmungen angewendet.

3 Sicherheitsanforderungen

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

4 Besichtigung und Zeugniserteilung

- 4.1 Frachtschiffe sind nach Kapitel I Regel 8 bis 10 des SOLAS-Übereinkommens zu besichtigen. Für die Besichtigung von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen gilt Regel 1.5 des HSC-Code.
- 4.2 Kleinfahrzeuge
 1. Kleinfahrzeuge unterliegen
 - a) einer erstmaligen Besichtigung vor Indienststellung,
 - b) einer Zwischenbesichtigung zwischen dem zweiten und dritten Jahr vor dem Ablaufdatum des Sicherheitszeugnisses, wenn das Zeugnis für einen Zeitraum von mehr als drei Jahren ausgestellt ist,
 - c) einer Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Ablaufdatum der Gültigkeit des Sicherheitszeugnisses und
 - d) einer jährlichen Besichtigung der Funkausrüstung.

2. Für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 6 m erfolgt die Überprüfung der Funkausrüstung durch die Berufsgenossenschaft im Rahmen der Besichtigungen nach Regel 4.2.1 Buchstabe a bis c.
 3. Bei Segelfahrzeugen ist die Takelage bei allen Besichtigungen nach Regel 4.2.1 Buchstabe a bis c auf ordnungsgemäßen Zustand und Funktion zu prüfen. Der Teil eines hölzernen, durch das Deck geführten Mastes, der sich unter Deck befindet, ist bei jeder Erneuerungsbesichtigung zu prüfen. Dazu muss der Mast herausgezogen werden. Bei Masten, die zum Zeitpunkt der Erneuerungsbesichtigung nicht älter als zweieinhalb Jahre sind, kann die Berufsgenossenschaft auf das Herausziehen des Mastes verzichten.
 4. Zur Berücksichtigung besonderer Umstände kann die Berufsgenossenschaft kürzere Fristen und weitere Zwischenprüfungen festlegen. Besondere Umstände sind insbesondere das Alter des Fahrzeuges, das Baumaterial, der Erhaltungs- und Pflegezustand oder Mängel, die einer Überwachung bedürfen.
- 4.3 Bei der erstmaligen Besichtigung und einer Erneuerungsbesichtigung ist das Fahrzeug auch auf dem Trockenen zu begutachten.
 - 4.4 Nach einer Besichtigung dürfen an der Konstruktion, den Einrichtungen, der Maschinenanlage, der Ausrüstung und den sonstigen Gegenständen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Berufsgenossenschaft keine Änderungen vorgenommen werden.
 - 4.5 Wenn die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat, erteilt die Berufsgenossenschaft ein Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis und ein Funk-Sicherheitszeugnis. Kapitel I Regel 12, 14 und 16 des SOLAS-Übereinkommens gelten entsprechend.
 - 4.6 Für Spezialschiffe und für Offshore-Servicefahrzeuge nach Regel 3.5 erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe nach dem Muster der Anlage zum SPS-Code.
 - 4.7 Für Offshore-Versorger erteilt die Berufsgenossenschaft zusätzlich zu dem Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis nach Regel 4.5 eine Übereinstimmungsbescheinigung nach dem Muster des Anhangs 2 der OSV-Richtlinie.
 - 4.8 Für Offshore-Servicefahrzeuge nach Regel 3.6 erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein nationales Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und eine Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen.
 - 4.9 Für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nach Regel 1.8 des HSC-Code und eine Genehmigung zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach Regel 1.9 des HSC-Code.
 - 4.10 Für bewegliche Offshore-Bohrplattformen erteilt die Berufsgenossenschaft anstelle des Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses nach Regel 4.5 ein Sicherheitszeugnis für bewegliche Offshore-Bohrplattformen nach Regel 1.6 des MODU-Code.
 - 4.11 Besichtigungs- und Zeugnispflichten aus anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

5 Nachweise

- 5.1 Soweit ein Schiff nach diesem Teil den Anforderungen einer anerkannten Organisation entsprechen muss, ist der Nachweis durch Vorlage eines gültigen Klassezeugnisses zu führen.
- 5.2 Soweit nach diesem Teil die Konformität mit produktspezifisch geltenden europäischen Richtlinien erforderlich ist, ist der Nachweis durch Vorlage einer Konformitätserklärung zu führen. Das Konformitätsbewertungsverfahren muss durch eine benannte Stelle durchgeführt worden sein. Es müssen die Prüfmodule in der Kombination B+D, B+E oder B+F, oder die Module G oder H nachgewiesen werden.

6 Bestehende Rechte

- 6.1 Zeugnisse, Bescheinigungen und Prüflisten, die bis zum 30. November 2024 ausgestellt worden sind, bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit wirksam, soweit in diesem Teil nichts anderes bestimmt ist.
- 6.2 Wird ein Zeugnis im Sinne der Regel 6.1 erneuert, müssen die Anforderungen der Regel 3 nicht erfüllt werden, soweit das Schiff den für das abgelaufene Zeugnis geltenden Vorschriften und technischen Regeln weiterhin entspricht. Dies gilt nicht, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als ein Jahr vergangen ist oder soweit in diesem Teil etwas anderes bestimmt ist.

- 6.3 Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sowie Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, die neu beschafft werden, müssen den Anforderungen der Regel 3 entsprechen. Bei größeren Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen ist Regel 3 für das ganze Schiff anzuwenden.

7 Nebenbestimmungen

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

Kapitel 2 Frachtschiffe

1 Grundsätze

- 1.1 Die Kapitel II-1, II-2, III, IV, V, VI, VII und XI-1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und Abschnitt C.I (SOLAS) der Anlage 1 zu dieser Verordnung gelten für Frachtschiffe nach diesem Teil entsprechend, soweit nicht in den nachfolgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.
- 1.2 Können die Anforderungen einer der nach Regel 1.1 anzuwendenden Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens oder dieses Teils im Einzelfall nicht erfüllt werden, kann die Berufsgenossenschaft unter Berücksichtigung von Fahrtbereich, Schiffstyp und Schiffsgröße gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmittel und Maßnahmen festlegen.
- 1.3 Auf Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 sind die Regeln V/15, 20 bis 26 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen nicht anzuwenden.
- 1.4 Bau und Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation für den jeweiligen Schiffstyp vorschreiben, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist.
- 1.5 Die vorgeschriebene Ausrüstung in den Bereichen Brandschutz, Rettungsmittel, Funk und Navigation muss nach der Richtlinie 2014/90/EU zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Vorgeschriebene Ausrüstung sowie freiwillige und zusätzliche Ausrüstung nach Kapitel V Regel 18.7 des SOLAS-Übereinkommens, die nicht Artikel 3 der Richtlinie 2014/90/EU unterliegt, muss durch die Berufsgenossenschaft, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) oder eine anerkannte Organisation zugelassen sein.
- 1.6 Vorgeschriebene Ausrüstung, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, rechtmäßig hergestellt oder in Verkehr gebracht wurde, wird als gleichwertig anerkannt.

2 Maschinen und elektrische Anlagen

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

3 Brandschutz

- 3.1 Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300, mit Ausnahme von Tankschiffen, darf die nach Kapitel II-2 Regel 10 des SOLAS-Übereinkommens vorgeschriebene Feuerlöschpumpe an die Hauptantriebsmaschine angehängt werden, wenn die Wellenleitung leicht von der Hauptantriebsmaschine getrennt werden kann. Die Leistung dieser Pumpe und des dazugehörigen Leitungssystems muss so bemessen sein, dass mindestens ein kräftiger Wasserstrahl mit mindestens 5 l/m² je Minute an jede Stelle des Schiffes gegeben werden kann.
- 3.2 Auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300 müssen so viele Feuerlöschanschlusstutzen vorhanden und so verteilt sein, dass mit einem von einer einzigen Schlauchlänge gespeisten Wasserstrahl jede Stelle des Schiffes erreicht werden kann. In Maschinenräumen ist kein Anschlusstutzen und kein internationaler Landanschluss nach Kapitel II-2 Regel 10.2.1.7 des SOLAS-Übereinkommens erforderlich.

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

4 Ausrüstung mit Rettungsmitteln

- 4.1 Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500 müssen folgende Rettungsmittel mitführen:
 - a) auf jeder Schiffsseite mindestens ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß nach Absatz 4.2 des LSA-Code, sodass auf jeder Schiffsseite alle an Bord befindlichen Personen aufgenommen werden können, und in einer Aufstellung, dass die Rettungsflöße frei aufschwimmen können,
 - b) zusätzlich auf einer Schiffsseite ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Code unter einer Aussetzvorrichtung.

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

- 4.2 Abweichend von Regel 4.1 Satz 1 Buchstabe a müssen Tankschiffe folgende Rettungsmittel mitführen:
 - a) an jeder Seite ein Motorrettungsboot nach Absatz 4.9 des LSA-Code unter Aussetzvorrichtungen, deren Fassungsvermögen auf jeder Seite für alle an Bord befindlichen Personen ausreicht,
 - b) ein oder mehrere automatisch aufblasbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen,
 - c) sofern die in Buchstabe b vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von einer Seite des Schiffes auf die andere Seite befördert werden können, zusätzliche Rettungsflöße, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht.

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

- 4.3 Frachtschiffe im Sinne der Regeln 4.1 und 4.2 können anstelle der dort vorgeschriebenen Ausrüstung folgende Rettungsmittel mitführen:
- a) ein vollständig geschlossenes Rettungsboot nach Absatz 4.6 des LSA-Code mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen, das
 - aa) so aufgestellt ist, dass es bemannt im freien Fall über das Heck ausgesetzt werden kann,
 - bb) bei Tankschiffen auch die Anforderungen nach Absatz 4.9 des LSA-Codes erfüllt,
 - cc) unter einer Aussetzvorrichtung zum kontrollierten Zuwasserlassen und Wiedereinsetzen in die Einbootungsposition versehen ist,
 - b) zusätzlich mindestens ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß, sodass alle an Bord befindlichen Personen aufgenommen werden können,
 - c) sofern die in Buchstabe b vorgeschriebenen Rettungsflöße nicht schnell von einer Seite des Schiffes auf die andere Seite befördert werden können, müssen zusätzliche automatisch aufblasbare Rettungsflöße vorhanden sein, damit das auf jeder Seite vorhandene Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht,
 - d) zusätzlich auf einer Schiffsseite ein Bereitschaftsboot nach Absatz 5.1 des LSA-Codes unter einer Aussetzvorrichtung.
- 4.4 Bei Schiffen im Sinne der Regeln 4.1 bis 4.3 müssen für jede Person an Bord eine Rettungsweste mit Leuchte, bei Schiffen mit einer Länge von 50 m oder mehr müssen außerdem sechs Rettungsringe, bei Schiffen mit weniger als 50 m Länge mindestens vier Rettungsringe vorhanden sein; zwei Rettungsringe sind mit selbstzündenden Lichtern, zwei weitere mit je einer schwimmfähigen Rettungsleine von 30 m Länge zu versehen.
- 4.5 Wenn sich das Deck, von dem aus die im Wasser befindlichen Rettungsflöße bei leichtestem Betriebszustand auf See bestiegen werden können, mehr als 4,50 m über der Wasseroberfläche befindet, sind anstelle der in den Regeln 4.1 bis 4.3 vorgeschriebenen Rettungsflöße bemannt aussetzbare Rettungsflöße mit Aussetzvorrichtungen vorzusehen, die aber so aufzustellen sind, dass sie frei aufschwimmen und abgeworfen werden können.
- 4.6 Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, jedoch weniger als 500 in der Wattfahrt, müssen mit mindestens einem automatisch aufblasbaren Rettungsfloß mit einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen und einem Bereitschaftsboot unter Aussetzvorrichtung oder einem von der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft zugelassenen motorisierten Boot ausgerüstet sein. Es kann auf die Ausrüstung mit einem solchen Boot verzichtet werden, wenn eine alternative Vorrichtung zur Fremdrettung an Bord vorhanden ist und die Rundumsicht von der Position des Schiffsführers eine direkte Ansteuerung von Personen im Wasser zulässt. Im Übrigen gilt Regel 4.4.
- 4.7 Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 300 in der Wattfahrt müssen mit einem Bereitschaftsboot unter Aussetzvorrichtung, das Platz für die Regelbesatzung bietet, ausgerüstet sein. Vorhandene motorisierte Boote mit einer Zulassung der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft können weiterverwendet werden. Sollen weitere Personen befördert werden, ist zusätzlicher automatisch aufblasbarer Rettungsfloßraum mitzuführen. Außerdem müssen mindestens zwei Rettungsringe, einer davon mit selbstzündendem Licht, der andere mit einer 30 m langen, schwimmfähigen Rettungsleine, sowie für jede Person an Bord eine Rettungsweste mit Leuchte vorhanden sein. Es kann auf die Ausrüstung mit einem solchen Boot verzichtet werden, wenn ein automatisch aufblasbares Rettungsfloß mit mindestens einem Gesamtfassungsvermögen hinreichend zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen sowie eine alternative Vorrichtung zur Fremdrettung an Bord vorhanden ist und die Rundumsicht von der Position des Schiffsführers eine direkte Ansteuerung von Personen im Wasser und deren Aufnahme zulässt. Im Übrigen gilt Regel 4.4.
- 4.8 Ein Leinenwurfgerät braucht nicht mitgeführt zu werden.
- 5 Unterteilung und Stabilität**
- 5.1 Vorhandene genehmigte Stabilitätsunterlagen bleiben weiter gültig, soweit sich an den Voraussetzungen für deren Genehmigung nichts geändert hat.
- 5.2 Wird eine Änderung des Leerschiffsgewichtes, des Längenschwerpunktes oder des Höhengschwerpunktes von der Berufsgenossenschaft festgestellt und liegt die Veränderung außerhalb der durch den Code für

Intakstabilität vorgegebenen Grenzen, so muss ein neuer Krängungsversuch durchgeführt werden. Das Stabilitätsbuch ist entsprechend des neuen Schwerpunktes zu korrigieren.

- 5.3 Werden Umbauten vorgenommen, die die Hydrostatik des Schiffes beeinflussen, sind neue Stabilitätsunterlagen auf der Grundlage neuer Leerschiffsdaten und der neuen Hydrostatik zu erstellen. Es sind die zum Zeitpunkt des Umbaus gültigen Intakt- und Leckstabilitätskriterien einzuhalten.
- 5.4 Werden für ein Schiff neue Stabilitätsunterlagen nach dem Code über Intakstabilität erstellt, darf der Krängungsversuch zur Ermittlung der Leerschiffsdaten nicht länger als fünf Jahre zurückliegen.
- 5.5 Für die Nutzung von Hebezeugen auf See sind die Anforderungen für „Schiffe im Hebebetrieb“ aus Teil B Regel 2.9 des Code über Intakstabilität einzuhalten. Können diese Anforderungen nicht eingehalten werden, so kann die Berufsgenossenschaft die Anwendung entsprechender Regeln der anerkannten Organisation, deren Überwachung das Schiff unterliegt, genehmigen.

6 Beförderung von Ladung

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

Kapitel 3 Kleinfahrzeuge

1 Anwendungsbereich

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

2 Grundsätzliche Sicherheitsanforderungen

- 2.1 Vorbehaltlich der nachfolgenden Vorschriften müssen Kleinfahrzeuge in ihrer Gesamtheit
 - a) den für den Verwendungszweck maßgeblichen Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder
 - b) den Anforderungen des Anhangs I der Richtlinie 2013/53/EU nach der für das beantragte Fahrtgebiet maßgeblichen Entwurfskategorieentsprechen. Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe b findet Artikel 14 der Richtlinie 2013/53/EU entsprechende Anwendung.
- 2.2 Kleinfahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung eingesetzt werden, müssen für das Vorliegen der Regel 2.1 Buchstabe b den Anforderungen mindestens der Entwurfskategorie „B“ nach Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU entsprechen.

3 Bauart und Bauweise

- 3.1 Die Festigkeit des Schiffskörpers sowie der Schiffsverbände müssen dem vorhandenen Tiefgang, dem beantragten Fahrtbereich und dem beabsichtigten Verwendungszweck entsprechen.
- 3.2 Regel 3.1 gilt als erfüllt bei Vorliegen der Regeln 2.1 und 2.2, soweit nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist.
- 3.3 Regel 2.1 Buchstabe b gilt nicht für Kleinfahrzeuge, die Sonderfahrzeuge sind oder die besonderen Sicherheitsanforderungen unterliegen aufgrund ihres Einsatzes
 - a) für den Transport von gefährlicher Ladung oder
 - b) als Spezialschiff.
- 3.4 Kleinfahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung eingesetzt werden, dürfen keine offenen Schiffe sein. Für alle Fahrgäste müssen geschützte Sitzplätze vorhanden sein. Ein freier Zugang zum ungehinderten Besetzen und Verlassen der Sitzplätze muss gewährleistet sein.

4 Unterteilung, Stabilität

- 4.1 Kleinfahrzeuge müssen in allen für das jeweilige Schiff vorgesehenen Beladungszuständen unter Berücksichtigung von Bauart, Größe, Verwendungszweck und Fahrtgebiet unter Einfluss von Wind, Wellengang und aller Personen an Bord über ausreichende Stabilität verfügen. Sie müssen entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik durch Schotte unterteilt werden, die bis zum freiliegenden Deck wasserdicht sein müssen.
- 4.2 Alle Schiffe mit einer Rumpflänge über 15 m müssen mindestens die folgenden wasserdichten Querschotte haben:
 - a) ein Kollisionsschott, in einem Abstand von mindestens 0,02 LH, höchstens jedoch 0,05 LH hinter dem Vorsteven;
 - b) ein Achterpiekschott, wenn praktikabel;
 - c) zwei Schotte, die den Maschinenraum begrenzen.
- 4.3 Die Anzahl der Öffnungen in wasserdichten Unterteilungen ist auf ein bauartgerechtes und sachgerechtes Minimum zu beschränken unter Berücksichtigung der Nutzungsart des Schiffes. Im Falle einer Durchdringung von wasserdichten Schotten und Innendecks für Zugang, Verrohrung, Belüftung, Elektrokabel oder ähnliches sind Vorkehrungen zu treffen, um die Wasserdichtigkeit aufrechtzuerhalten.
- 4.4 Die Stabilitätsanforderungen des Teil A des Code über Intaktstabilität sind einzuhalten, soweit in diesem Kapitel nichts anderes bestimmt ist.
- 4.5 Die Anfangsstabilität (GMO), korrigiert um den Effekt der freien Oberfläche von Flüssigkeit enthaltenden Tanks, darf nicht weniger als 0,35 m betragen.

5 Freibord

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

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

6 Brandschutz

Abweichend von Kapitel 2 Regel 3 gelten nachfolgende Regeln:

- 6.1 Wenn bei Unterkunftsräumen, die unter Deck liegen und die keinen direkten Zugang vom freien Deck haben, die Gefahr besteht, dass bei einem Brand der Fluchtweg durch die benachbarten Räume abgeschnitten wird, so muss ein Notausstieg vorgesehen werden unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.2 Lüfter mit Kraftantrieb müssen von außen abstellbar sein und Öffnungen der Lüftungseinrichtungen für Unterkunfts- und Maschinenräume müssen von außen verschließbar sein unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.3 Flüssiggasanlagen müssen die Vorgaben der DIN EN ISO 10239:2015-05 in Verbindung mit dem Arbeitsblatt G 608, Ausgabe März 2012, des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW) erfüllen, das beim DVGW e. V., 53123 Bonn, zu beziehen ist. Der Betrieb und die wiederkehrenden Prüfungen der Anlage müssen gemäß dem vorgenannten DVGW Arbeitsblatt G 608 erfolgen. Die wiederkehrenden Prüfungen sollen im Abstand von nicht mehr als 2 Jahren erfolgen.
- 6.4 Öl-Heizungsanlagen, Maschinenraumlüfter und Brennstoff-Förderpumpen müssen über Notstoppeinrichtungen außerhalb der Räume, in denen sich diese Anlagen befinden, verfügen.
- 6.5 Benzin darf ausschließlich zum Betrieb von Außenbordmotoren eingesetzt werden. Andere Einsatzzwecke, insbesondere in Kochgeräten oder Heizungsanlagen, sind unzulässig.
- 6.6 Kraftstoffleitungen sollen, soweit dies baulich möglich ist, aus Metall gefertigt sein. Schläuche sind in begrenzten Längen zulässig, sofern sie mindestens den Anforderungen nach DIN EN ISO 7840:2021-05 entsprechen. Nicht feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche dürfen nicht verwendet werden.
- 6.7 Maschinenräume müssen mit nicht brennbarem Material isoliert sein, welches gegen Ölnebel dicht ist. Hinsichtlich des Materials ist Regel 2.1 zu beachten.
- 6.8 Einrichtungsmaterialien müssen schwer entflammbar sein unter Beachtung der Regel 2.1.
- 6.9 Die einzelne Schlauchlänge von Feuerlöschschläuchen darf 15 m, in Maschinenräumen 10 m nicht überschreiten. Es müssen mindestens so viele Feuerlöschschläuche vorhanden sein, dass mit einem von einer einzigen Schlauchlänge gespeisten Wasserstrahl jede Stelle des Schiffes erreicht werden kann. Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m benötigen keine Feuerlöschpumpe und keine Feuerlöschschläuche.
- 6.10 Eine persönliche Brandschutzausrüstung muss nicht mitgeführt werden.
- 6.11 Feuerlöscher- und Feuerlöscheinrichtungen müssen der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

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

	ABC 6 kg	CO ₂ 5 kg	Löschdecke	Feuerlöschanlage (CO ₂ /Aerosol)
Schalttafel		1		

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

7 Maschinenbauliche Einrichtungen

- 7.1 Hinsichtlich der einzelnen Komponenten der maschinenbaulichen Einrichtungen ist die Regel 2.1 zu beachten. Dies gilt insbesondere für
- a) Hauptantriebs- und Hilfsmotoren einschließlich ihrer Starteinrichtungen, Verschlussvorrichtungen sowie für Öffnung, Anordnung und Querschnitt der Zuluftleitung und Fortluftöffnung,
 - b) Lenzsysteme und kombinierten Lenz-/Seewassersysteme einschließlich Alarmeinrichtungen in geschlossenen Maschinräumen,
 - c) Brennstoffsysteme und Brennstofftanks, Brennstoffleitungen aus Stahlrohren und in begrenztem Umfang eingesetzte Schläuche,
 - d) Steuerung und Antriebsanlagen,
 - e) Propellerwellen und Getriebe,
- 7.2 Hauptantriebsmotoren müssen Dieselmotoren oder Elektromotoren sein. Benzinmotoren sind nur als Außenbordmotoren zulässig.
- 7.3 Hauptantriebsmotoren müssen mit einem Typenschild ausgerüstet sein. Auf dem Typenschild der Hauptantriebsmotoren sind nachstehende Angaben vorzusehen: Nennleistung als Dauerleistung und zugehörige Nenndrehzahl, Motornummer, Baujahr, Typenbezeichnung des Motors, Hersteller.
- 7.4 Die in Kleinfahrzeugen verbauten Akkumulatoren müssen wartungsfrei sein.
- 7.5 Anzahl und Kapazität von Lenzpumpen müssen der nachfolgenden Tabelle entsprechen, unbeschadet der Regel 9.7:

	$3,60 \text{ m} \leq L < 8 \text{ m}$	$8 \text{ m} \leq L < 12 \text{ m}$	$12 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$
Kraftgetriebene Lenzpumpe	-	1	1
Handlenzpumpe	1	1	1
Kapazität	$5 \text{ m}^3/\text{h}$	$8 \text{ m}^3/\text{h}$	$12 \text{ m}^3/\text{h}$

Zum Abpumpen von ölhaltigen Rückständen in der Bilge ist eine Handlenzpumpe vorzusehen. Sofern der Hauptantrieb über einen Elektromotor und Akkumulatoren erfolgt, sind gesonderte Bauvorschriften zu beachten, welche mit der Berufsgenossenschaft abzustimmen sind.

- 7.6 Für alle Kleinfahrzeuge ist eine Notsteuermöglichkeit vorzusehen, die im Bedarfsfall schnell in Betrieb genommen werden kann. Kleinfahrzeuge, die mit einer kraftbetriebenen Hauptruderanlage ausgerüstet sind, müssen über eine Hilfsrunderanlage verfügen. Die Hilfsrunderanlage muss stark genug und in der Lage sein, das Kleinfahrzeug bei einer für die Steuerfähigkeit ausreichenden Geschwindigkeit steuern zu können. Bei Rudern mit Kraftantrieb muss die Ruderlage am Hauptruderstand angezeigt werden. Bei Kleinfahrzeugen mit einer mechanischen Hauptruderanlage ist eine Notpinne ausreichend. Bei Kleinfahrzeugen mit einer Länge unter 5 m ist ein Satz Paddel ausreichend.

8 Rettungsmittel

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

Länge Ausrüstung	$3,60 \text{ m} \leq L < 8 \text{ m}$	$8 \text{ m} \leq L < 12 \text{ m}$	$12 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$
Rettungsfloß mit Kapazität für alle an Bord befindlichen Personen	-	X	X
Eintauchanzug für jedes Besatzungsmitglied	-	X	X

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

Legende: X = Ja

- 8.2 Rettungsflöße sind grundsätzlich auf dem Wetter- oder Freiborddeck anzuordnen. Dabei sind äußere Einwirkungen wie etwa Seeschlag zu berücksichtigen. Eine Lagerung in wasserdichten oder selbstlenzenden Abteilungen ist ebenfalls zulässig, sofern die Abdeckung auch unter Wasserdruck von einer Person leicht zu öffnen ist. Das Aussetzen von Rettungsflößen darf nicht durch die Anordnung oder Lagerung in geschlossenen Abteilungen behindert werden.
- 8.3 Bei Sportausbildungsfahrzeugen muss für jede an Bord befindliche Person die Arbeitssicherheitsweste mit Sicherheitsgurt und Gurtleine sowie Karabinerhaken nach DIN EN ISO 12402-2:2021-04 mit einem Mindestauftrieb von 150N mitgeführt werden.
- 8.4 Eine sicher an Deck befestigte Leiter mit festen Holmen und festen Sprossen muss vorhanden sein, die beim Einsatz heruntergeklappt von Deck bis mindestens 50 cm unter die Wasseroberfläche reicht. Die Leiter muss für eine im Wasser befindliche Person ohne fremde Hilfe zugänglich sein oder von ihr ohne fremde Hilfe entfaltet werden können.
- 8.5 Pläne und Verfahren zur Bergung von Personen aus dem Wasser müssen vorhanden sein.
- 8.6 Die für Kleinfahrzeuge vorgeschriebenen Rettungsmittel müssen nach der Richtlinie 2014/90/EU, die nach Abschnitt D Nummer 10 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz anzuwenden ist, zugelassen sein.

9 Sonstige Ausrüstung

9.1 Funk

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

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

10 Fahrtbereich und Fahrtbeschränkungen

- 10.1 Die Berufsgenossenschaft kann den Fahrtbereich entsprechend dem vorgesehenen Einsatz örtlich begrenzt erteilen und mit einer Wetterklausel versehen soweit dies wegen der Besonderheiten des Fahrzeugs erforderlich ist. Dabei können neben dem vorgesehenen Einsatzzweck insbesondere Alter und Erhaltungszustand, verwendetes Rumpfmateriel und Ermüdungserscheinungen sowie die im vorgesehenen Fahrtgebiet zu erwartenden Wetterbedingungen berücksichtigt werden.
- 10.2 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe a darf der Fahrtbereich die von der jeweiligen Klassifikationsgesellschaft bescheinigte Auslegung des Fahrzeuges nicht überschreiten.
- 10.3 Im Fall der Regel 2.1 Buchstabe b gilt ein maximaler Fahrtbereich entsprechend nachfolgender Tabelle:

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

- 10.4 Die Berufsgenossenschaft legt die höchstzulässige Anzahl der Personen an Bord fest.
- 10.5 Kleinfahrzeuge, die gewerbsmäßig Fahrgäste befördern, dürfen eine Fahrt nicht antreten

- a) wenn Eisbildung oder bestehendes Eis im Fahrtgebiet vorhergesagt ist,
 - b) bei stürmischen Winden (ab einer Windstärke von 8 Beaufort) oder Sturmwarnung,
 - c) bei auflandigem Starkwind mit einer Windstärke von 6 oder 7 Beaufort oder
 - d) bei einer Sichtweite von weniger als 500 m.
- 10.6 Regel 10.5 Buchstabe d gilt nicht, wenn ein auf der Grundlage der Richtlinie 2014/90/EU zugelassenes und einwandfrei arbeitendes Radargerät vorhanden und außer dem Schiffsführer eine weitere fachkundige Person zur Bedienung des Radargerätes an Bord ist.
- 10.7 Bei ablandigem Starkwind darf der Bereich der windgeschützten Küste nicht verlassen werden. Außerhalb der windgeschützten Küste müssen Kleinfahrzeuge bei aufkommendem Starkwind oder bei Sturm- oder Starkwindwarnungen unverzüglich Landschutz aufsuchen, bei aufkommendem Sturm muss unverzüglich der nächste Hafen angelaufen werden.
- 10.8 Maßgeblich für die Entscheidung des Schiffsführers, eine geplante Fahrt zu unterlassen oder eine schon begonnene Fahrt zu ändern oder abubrechen, sind die vom Deutschen Wetterdienst herausgegebenen Starkwind- und Sturmwarnungen sowie die Eisberichte und Eiskarten des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie.
- 11 Abweichende Regelung und Ausnahmen**
Die Berufsgenossenschaft kann Ausnahmen zulassen, soweit eine vergleichbare Sicherheit des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. Insbesondere kann für ein Kleinfahrzeug, für das aufgrund seiner geringen Größe oder besonderen Bauart die Anforderungen dieses Kapitels nicht erfüllbar sind, im Einzelfall bestimmt werden, welche Anforderungen erfüllt werden müssen, damit die an Bord befindlichen Personen und andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden.
- 12 Übergangsregelungen**
- 12.1 Für Kleinfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 8 m, die vor dem 30. November 2024 erstmalig in Betrieb genommen worden sind, gilt die Zeugnispflicht und die Pflicht zur Vorführung nach § 9 Absatz 4 ab dem 1. Juni 2025, wenn das Fahrzeug zur gewerbsmäßigen Fahrgastbeförderung verwendet wird, für alle anderen Fahrzeuge ab dem 1. Juni 2026. Die Regeln 10.5, 10.6, 10.7 und 10.8 bleiben unberührt.
- 12.2 Die Gültigkeit von Zeugnissen, die vor dem 30. November 2024 nach § 14 der See-Sportbootverordnung ausgestellt worden sind, bleibt unberührt. Die Erneuerung eines Zeugnisses nach Satz 1 ist zulässig, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2033. Bis dahin bestimmen sich die Sicherheitsanforderungen nach der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52a der Schiffssicherheitsverordnung 1997 (Richtlinie für Ausbildungsfahrzeuge) vom 25. August 1997 (VkB1. S. 572).

Kapitel 4 Sonderfahrzeuge

- 1 Bauart und Bauweise**
- 1.1 Kapitel 2 Regel 1 Absatz 4 gilt nicht für Sonderfahrzeuge, die am 30. September 2015 über ein gültiges Bau- und Ausrüstungssicherheitszeugnis verfügt haben.
- 1.2 Fahrzeuge nach Absatz 1 müssen in ihrer Bauart und Festigkeit, sowie der Konstruktion der Maschinen und elektrischen Anlagen so beschaffen und ausgestattet sein und sich in einem solchen Erhaltungszustand befinden, dass sie den Beanspruchungen genügen, die der beabsichtigte Verwendungszweck erfordert. Bei Umbauten, die die Festigkeit des Schiffes beeinträchtigen können, ist die genügende Festigkeit des Schiffskörpers durch einen rechnerischen Nachweis zu belegen.
- 2 Schlepper**
Für Schlepper, die auch als Hafenassistenzschlepper eingesetzt werden, gilt:
- 2.1 Fahrstände auf der Brücke müssen so angeordnet und gestaltet sein, dass ein voller Überblick in jeder Manövriersituation durch den Schiffsführer gewährleistet ist. Die Sicht nach voraus und achtern von den Bedienständen für Hauptantriebsanlagen und Winden von der Brücke muss gewährleistet sein.

- 2.2 Die Brücke ist mit einem Tagsicht-Radargerät und einem zusätzlichen Monitor mit Tagsichteigenschaften auszurüsten, wobei der Monitor so anzuordnen ist, dass auch bei Rückwärtsfahrten das Radarbild in Fahrtrichtung zu beobachten ist.
- 2.3 Die in Augenhöhe vorhandenen Front-, Seiten- und Rückfenster des Ruderhauses müssen wegen der Blendfreiheit nach unten eingezogen sein.
- 2.4 Es müssen durch Elektromotoren angetriebene Scheibenwischer für alle in Augenhöhe vorhandenen Ruderhausfenster vorgesehen sein – mit Ausnahme von Fenstern in Türen und verschiebbaren Fenstern an den Seiten.
- 2.5 Hafenassistentenschlepper müssen mit zwei Hauptantriebsanlagen ausgerüstet sein, die einschließlich der Propelleranlage voneinander unabhängig sind. Bei Ausfall einer der beiden Hauptantriebsanlagen muss die zweite ohne Einschränkung manövrierfähig bleiben.
- 2.6 Auf der Brücke müssen alle wichtigen Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen für die Hauptantriebsanlagen, der dazugehörigen Aggregate sowie der sonstigen betriebswichtigen Anlagen installiert sein.
- 2.7 Für die Schleppwinden sind Fahrstände auf der Brücke und für Storewinden auf der Brücke und an Deck vorzusehen. Die Fahrstände sind mit Bedienungs- und Überwachungselementen auszurüsten.
- 2.8 Es müssen zwei unabhängig voneinander wirkende Vorrichtungen vorhanden sein, die das Slippen des Schlepphakens oder die Entriegelung der Schleppwinde ermöglichen. Eine dieser Vorrichtungen muss auch bei Betriebsstörungen funktionsfähig bleiben. Es sind Einrichtungen vorzusehen, um Schlepphaken und Winde von der Brücke und von Deck schnell auszulösen. Sind die Schlepper mit einem hydraulischen Schlepphaken ausgerüstet, genügt ein Auslösesystem. Auslöseelemente für den Schlepphaken müssen auf der Brücke und an Deck angeordnet sein.
- 2.9 Eine Einstiegsstufe ist auf jeder Seite in der Verschanzung vorzusehen, damit bei „Mensch-über-Bord“ Hilfe geleistet werden kann.

3 Behördenfahrzeuge

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

4 Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb

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

5. Schwimmende Arbeitsgeräte

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

Kapitel 5 Offshore-Servicefahrzeuge

- 1 Offshore-Servicefahrzeuge müssen so gebaut und instandgehalten werden, dass sie hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinen, der Hebezeuge sowie der elektrischen und der Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen den Vorschriften einer anerkannten Organisation entsprechen.
- 2 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart keine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, müssen den Anforderungen des SPS-Code 2008 entsprechen, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist. Bei der Anwendung des SPS-Code 2008 sind die Personen des Offshore-Servicepersonals als Spezialpersonal zu betrachten.

- 2.1 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart keine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, unterliegen den Besichtigungen, die der SPS-Code 2008 vorgibt.
- 2.2 Für Offshore-Servicefahrzeuge, die den Anforderungen des SPS-Code 2008 entsprechen müssen, kann die Berufsgenossenschaft abweichende Anforderungen festlegen, wenn diese ein vergleichbares Sicherheitsniveau gewährleisten und die Vorgaben des SPS-Code 2008 aufgrund der Größe oder besonderer Konstruktionsmerkmale des Fahrzeuges nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umsetzbar sind.
- 3 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, müssen den Anforderungen für Frachtfahrzeuge des HSC-Code 2000 entsprechen, soweit nicht nachfolgend etwas anderes geregelt ist.
 - 3.1 Offshore-Servicefahrzeuge, die nach ihrer Bauart Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, unterliegen den Besichtigungen wie sie der HSC-Code 2000 vorgibt. Für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 m ist die Regel 1.5.1.3. des HSC-Code nicht anzuwenden
 - 3.2 Zusätzlich zu den unter 3.1 beschriebenen Besichtigungen ist bei Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 24 m mindestens eine Zwischenbesichtigung zur Überprüfung der Sicherheitsausrüstung, Funkanlagen, sonstiger Geräte und Einrichtungen zwischen dem 2. und 3. Jahresdatum des Sicherheitszeugnisses durchzuführen.
 - 3.3 Die Intaktabilität muss den Intaktabilitätsanforderungen des HSC-Code 2000 für Frachtfahrzeuge entsprechen. Bei der Berechnung der in Frage kommenden Beladungszustände sollte ein Gewicht von mindestens 90 kg für jede an Bord befindliche Person berücksichtigt werden. Dieses Gewicht soll lediglich das Körpergewicht sowie die am Körper getragene Kleidung berücksichtigen. Gepäck und durch das Offshore-Personal mitgeführte Verbrauchsstoffe sind gesondert in den dafür an Bord vorgesehenen Räumen zu berücksichtigen.
 - 3.4 Bei der Unterteilung und Leckstabilität von Offshore-Servicefahrzeugen mit einer Länge von 45 m und weniger können folgende Abweichungen angewendet werden:
 - 3.4.1 Die Regel 2.6.7 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Seitenschäden ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich an jedem Punkt entlang des Fahrzeuges anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist ein Schaden jeweils zwischen den wasserdichten Hauptquerschotten anzunehmen. Seine Ausdehnung ist hier vom Kiel bis zum Deck sowie von der Schiffsseite bis zur Mittschiffslinie zu berücksichtigen.
 - 3.4.2 Die Regel 2.6.8.1.2 des HSC-Code 2000 über die Ausdehnung von Heckschäden ist nicht anzuwenden.
 - 3.4.3 Die Regel 2.6.9 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Bodenschäden in durch Aufschlitzen verwundbaren Bereichen ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich an jedem Punkt entlang des Fahrzeuges anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist der Schaden nach 2.6.9 des HSC-Code 2000 nicht anzunehmen.
 - 3.4.4 Die Regel 2.6.10 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ausdehnung von Bodenschäden in durch Aufschlitzen nicht verwundbaren Bereichen ist nur im Fall des vorderen Drittels der Länge L anzuwenden. Die Ausdehnung des Schadens ist in diesem Bereich nach den Vorgaben der Regel 2.6.10.2 des HSC-Code 2000 zu berechnen und anzunehmen. In den hinteren zwei Dritteln der Länge L ist der Schaden nach Regel 2.6.10 des HSC-Code 2000 nicht anzunehmen.
 - 3.4.5 Die Regel 2.6.11 des HSC-Code 2000 bezüglich der Ermittlung gleichzeitiger Beschädigungen mehrerer Rumpfe durch ein 7 m breites Hindernis ist, nach Maßgabe der Schadensannahmen zu den Regeln 2.6.9 und 2.6.10 des HSC-Code 2000, nur im vorderen Drittel der Länge L anzuwenden.
 - 3.5 Die Abschnitte C und D des Kapitels 7 des HSC-Code 2000 sind nicht anzuwenden. Es gilt Kapitel II-2 Regel 17 des SOLAS-Übereinkommens.
 - 3.6 Für die Ausrüstung mit Rettungsmitteln gilt:
 - 1. Die Regeln 8.3.5.1, 8.7.4, 8.7.6, 8.7.7, 8.7.8, 8.7.9, 8.7.10, 8.7.11 und 8.10 des HSC-Code 2000 sind für Fahrzeuge kleiner 30 m nicht anzuwenden.
 - 2. Bei Fahrtantritt müssen für alle Besatzungsmitglieder, Offshore-Servicepersonal und Spezialpersonal an Bord Eintauchanzüge vorhanden sein.
 - 3. Offene, beidseitig verwendbare Rettungsflöße nach Anlage 11 des HSC-Code 2000 dürfen nicht eingesetzt werden.

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

Kapitel 6

Zeugnismuster

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

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

Kapitel 7

Zeugnismuster

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

1. Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis,
2. Funk-Sicherheitszeugnis,
3. Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe,
4. Übereinstimmungsbescheinigung nach OSV-Richtlinie,
5. Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge,
6. Sicherheitszeugnis für bewegliche Offshore-Bohrplattformen.