

Ship Safety Ordinance (SchSV)

Working Translation
of parts of

Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

Please note:

This is the translation of the version of 3 March 2020 and not the current one, which has not yet been translated.

Purpose:

In the following text, some passages have been translated and highlighted in yellow, mainly for the purpose of the course "German Maritime Law".

Disclaimer:

The English translations of the laws and statutory instruments published on this website are made available for the convenience of non-German-speaking readers and are intended solely for information purposes. Unlike their official German versions, the translations are not binding and have no legal effect. Moreover, no liability is assumed for any errors, omissions or ambiguities in the translations provided.

Copyright notice:

The translations may be used in accordance with the applicable copyright exceptions. In particular, single copies may be made including in the form of downloads or printouts for private, non-commercial use. Any reproduction, processing, distribution or other type of use of these translations that does not fall within the relevant copyright exceptions requires the prior consent of the copyright holder.

Copyright holder is the Federal Ministry for Digital and Transport.

Ship Safety Ordinance (SchSV)

SchSV

Ausfertigungsdatum: 18.09.1998

Vollzitat:

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

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 2 V v. 3.3.2020 I 412

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.

§ 1 Zielsetzung und Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung dient der Sicherheit auf See einschließlich des damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen, des Umweltschutzes auf See und der wirksamen Anwendung des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860). Der Geltungs- und Anwendungsbereich nach den §§ 1 und 2 des Schiffssicherheitsgesetzes findet entsprechende Anwendung; dabei umfaßt die Seefahrt für Seeschiffe, die seewärts der Grenze der Seefahrt im Sinne des § 1 der Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1389) eingesetzt werden, auch das Aufsuchen, Benutzen und Verlassen der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze binnenwärts dieser Grenze.

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

§ 2 Verantwortlichkeit und Selbstkontrolle

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

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

§ 3 Zusammenarbeit und maritime Sicherheitspartnerschaft

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

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

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

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

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

1. Ist eine Neuregelung im Bereich der internationalen Regelungen zur Schiffssicherheit oder zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe beschlossen worden, aber noch nicht in Kraft getreten, so prüft und bescheinigt die Behörde, die für den Sachverhalt nach dem Seeaufgabengesetz grundsätzlich zuständig ist, bei Vorliegen der in der Neuregelung enthaltenen Voraussetzungen auf schriftlichen Antrag, daß ein bestimmtes darin vorgeschriebenes Baumuster, System, Verfahren, Konzept oder Verhalten unbeschadet der geltenden Sicherheitsvorschriften den Anforderungen der Neuregelung entspricht.
2. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation können nach Maßgabe ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs auf Antrag Vermessungen von Schiffen, Teilen oder Typen und Serien von Schiffen, schiffsbezogene Baumusterprüfungen oder sonstige schiffsbezogene Prüfungen, Untersuchungen, Zulassungen oder Konformitätsbewertungen, auch soweit sie nicht vorgeschrieben sind, durchführen oder bescheinigen, wenn dies für die Anwendung von Rechtsvorschriften sachdienlich ist.
3. Macht eine zuständige Behörde Auslegungen, allgemeine Ausnahmen und Befreiungen im Sinne des § 7, international beschlossene Empfehlungen im Sinne des § 12 des Schiffssicherheitsgesetzes oder international angenommene Standards im Sinne des § 9d des Seeaufgabengesetzes bekannt, so bezeichnet sie die zugehörigen Rechtsvorschriften.
4. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht im Januar jeden Jahres im Verkehrsblatt eine Liste der Fundstellen der neuen Bekanntmachungen der Muster von Zeugnissen und sonstigen Bescheinigungen nach Teil 1 Nummer 12, Teil 2 Nummer 2.9, Teil 3 Kapitel 12, Teil 5 Nummer 11, Teil 6 Kapitel 7 und Teil 7 Nummer 9 der Anlage 1a und Abschnitt A Nummer 1 bis 3 der Anlage 2.

§ 4 Regeln der Technik und der seemännischen Praxis

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

(2) (weggefallen)

§ 5 Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard

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

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

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

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

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

§ 5a Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard in besonderen Fällen

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

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

der Inlandfahrt erfüllen muss.

Section 6 Ship-related safety standard in other cases

(1) If a ship flying the flag of the Federal Republic of Germany is not required to comply with the requirements laid down in Section 5(1) and (2), it shall comply with the requirements laid down in Annex 1a. The applicable requirements are:

1. for a passenger ship, Part 1 in conjunction with Part 7 of Annex 1a;
2. for an inland waterway vessel navigating through the Kaiserbalje, Part 2 of Annex 1a;
3. for a traditional ship, Part 3 of Annex 1a;
4. for a pleasure craft, Part 4 of Annex 1a;
5. for a fishing vessel, Part 5 Annex 1a;
6. for a cargo ship, Part 6 in conjunction with Part 7 of Annex 1a;

unless otherwise provided for in below provisions.

(2) For a ship belonging to a certain category of ship to be operated in a different category of ship, the requirements for ships whose keel was laid at the time of the change of category shall be complied with, unless otherwise provided for in below provisions.

§ 6a Dampfkessel

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

Section 6b Toilet retention systems

(1) German ships, including pleasure craft or ships flying the flag of another country bordering the Baltic Sea en route in the Baltic Sea in the territory or the exclusive economic zone of the Federal Republic of Germany, not mentioned in paragraph 1 of regulation 2 of Annex IV to the MARPOL Convention shall be fitted with a toilet retention system if they are equipped with a toilet. Paragraph 1 of regulation 12 of Annex IV to the MARPOL Convention shall apply accordingly to these ships.

(2) Toilet retention systems as well as on-board and shore connections shall meet the requirements of the Guidelines attached to Recommendation 22/1 (Federal Ministry of Transport Gazette 2008, p. 122), adopted by the Helsinki Commission on 21 March 2001. The tank of the toilet retention system shall be of adequate size. In the case of a ship with multiple toilets, one toilet retention system for one toilet shall be sufficient if it is ensured that the other toilets are not used within 12 nautical miles from the nearest land.

(3) Subsection 1 shall not apply to ships:

1. constructed before 1 January 1980;
2. constructed before 1 January 2003 and
 - a) having a hull length of less than 11.50 m or a width of less than 3.80 m or
 - b) to which the Federal Maritime and Hydrographic Agency issued a certificate of exemption from the equipment requirement.

The certificate referred to in para. 2(b) of the first sentence shall be issued for ships whose equipment with a toilet retention system is technically impossible or economically unacceptable relative to the value for other reasons than in the cases referred to in para. 1 or para. 2(a) of the first sentence and this is proven by means of an individual, group or model assessment by an officially appointed and sworn expert or by a boat and yacht surveyor certified by an accredited body in accordance with the EN 45013 standard.

Section 7 Derogations and exemptions

(1) The Federal Maritime and Hydrographic Agency and the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunications (BG Verkehr) may, within the scope of their responsibilities under the Maritime Shipping Responsibilities Act (SeeAufgG):

1. in accordance with the international regulations within the meaning of the Ship Safety Act (SchSG);
2. in application of Section 13(6) or of no. 6.1 of Part A.I. of Annex 1;
3. in accordance with Annex 1a;

upon application, permit derogations from binding obligations or allow exemptions, provided a comparable level of ship safety or the protection against threats and harmful effects on the environment within the meaning of the Maritime Shipping Responsibilities Act (SeeAufgG) is ensured by other means, also by suitable ancillary provisions. This may in particular be necessary if a seagoing watercraft, due to its small size or special design, cannot, or only at economically unreasonable costs, meet the requirements of the present Ordinance.

(2) If ships that, in accordance with the provisions of the Inland Waterway Vessels (Surveys and Certification) Ordinance (BinSchUO) of 21 September 2018 (Federal Law Gazette I, p. 1398), as amended, may participate in traffic on the zone 1 and 2 waterways within the meaning of Appendix I to the Inland Waterway Vessels (Surveys and Certification) Ordinance, participate in traffic on these waterways, any legislation enacted on the basis of the Inland Navigation Responsibilities Act (BinSchAufgG) shall take the place of the present Ordinance for traffic on these waterways regarding the requirements to be met by construction, equipment, measurement, freeboard and manning of these vessels, the suitability of the entrepreneur as well as the competence of the crew members, including of the master.

(3) The provisions in the international regulations on the approval of equivalent alternatives for fittings, materials, appliances, apparatus, equipment or other arrangements shall be applied accordingly to ships to which the international regulations do not apply.

(4) A seagoing ship for which permission to fly the flag of the Federal Republic of Germany was granted in accordance with section 10 of the Flag Act (FlaggRG) for the first transfer voyage to another port, shall, for the purposes of the present Ordinance and exclusively for the duration of this voyage, be placed on the same footing as a vessel flying a foreign flag unless the owner objects.

(5) For ships the keel of which was laid before 18 July 1994 that were certified, in the tonnage certificate, in addition to the gross tonnage determined in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (Federal Law Gazette 1975 II, p. 65), as having a gross tonnage in registered tonnes, the parameter for the application of the present Ordinance shall be the latter gross tonnage instead of the former.

(6) (repealed)

Footnote

(+++ Section 7(2): see Section 15 re application +++)

Para. 3 of the first sentence of Section 7(1): Former para. 3 repealed, former para. 4 now para. 3 in acc. with Article 2(4)(b) and (c) of the Ordinance of 24 August 2001 (Federal Law Gazette I, p. 2276) with effect from 7 September 2001, in the version of Article 1(5)(a) of the Ordinance of 7 March 2018 (Federal Law Gazette I, p. 237) with effect from 14 March 2018 (the correct amendment instruction should have been the words "of the Guidelines within the meaning of Section 6" are replaced by the words "of Annex 1a"; the amendment was consolidated to reflect the intended meaning)

§ 8 Funkstellen, Funktionsfähigkeit von Schiffsausrüstung

(1) (weggefallen)

(2) Schiffsausrüstung, die vor ihrer Verwendung an Bord von Schiffen, die die Bundesflagge führen, von der zuständigen Stelle geprüft worden ist, kann von dieser mit einer Kennzeichnung versehen werden, aus der sich ergeben kann, bis zu welchem Zeitpunkt mit der erforderlichen Funktionsfähigkeit, insbesondere Meß- und

Anzeigegenauigkeit, gerechnet werden kann, wenn an der Ausrüstung keine Veränderungen stattfinden. Vor einem so bestimmten Zeitpunkt ist vom Schiffseigentümer für verwendete zulassungspflichtige Ausrüstung jeweils eine Wiederholungsprüfung durch einen von der zuständigen Stelle anerkannten Betrieb und eine entsprechende Kennzeichnung zu veranlassen.

(3) Fest an Bord solcher Schiffe aufgestellte Magnet-Regelkompassse und Magnet-Steuerkompassse müssen vor Inbetriebnahme sowie danach mindestens alle zwei Jahre durch eine vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie auf Grund eines Sachkundenachweises oder von einem Mitgliedstaat der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation anerkannte Person reguliert werden; der Nachweis der Regulierung ist an Bord mitzuführen. Der Schiffsführer hat regelmäßig die Deviation zu kontrollieren und die Eintragung über die

Kontrollergebnisse der vergangenen zwölf Monate mitzuführen.

Section 9 Ship certificates and documents of compliance, ship surveys

(1) Survey and certification shall be based on the procedures and guidelines laid down in IMO resolution A.746(18) of 4 November 1993 entitled Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (Ministry of Transport Gazette 1998, p. 829).

(2) In addition to Directive 2009/15/EC, as amended, referred to in Part D no. 7 of the Annex to the Ship Safety Act (SchSG), in particular Part B of Annex 2 to the present Ordinance shall apply to surveys of ships for certification by competent marine surveyors.

(3) Upon request, the competent authorities shall issue:

1. for a ship to which Section 5(1) to (4) applies, the required certificates and documents of compliance;
2. for ship within the meaning of Section 6(1), the certificates and documents of compliance referred to in Annex 1a;

if a survey has established compliance with the applicable provisions of the present Ordinance or the international regulations within the meaning of the Ship Safety Act (SchSG). If a ship was issued ship safety certificates for different uses, the master shall enter any change in use into the ship's logbook at the beginning of a voyage.

(4) The person responsible shall ensure, by making a request as well as at his own expense, that a ship within the meaning of subsection 3 that flies the flag of the Federal Republic of Germany and for which there is no such valid ship safety certificate, equivalent construction and equipment certificate to be carried on board under international regulations or document of compliance in accordance with subsection 5, prior to him operating it, or having it operated, for the first time or prior to the first voyage after such a certificate becoming invalid:

1. if there is an equipment or approval requirement for navigational or radio equipment on board, the ship is presented to the Federal Maritime and Hydrographic Agency for inspection of this equipment; and
2. the ship is, in any case, presented to the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunications (BG Verkehr) for an inspection to verify that the ship and its equipment are in a safe condition.

He shall without delay rectify all – also operational – deficiencies determined by one of these authorities as posing a threat to ships, shipping or shipping facilities, health, the coast or the environment.

(5) For inland waterway vessels – except oil, gas and chemical tankers in bulk shipping as well as passenger ships having non-crew members on board – a valid document of compliance of the Federal Waterways and Shipping Agency (GDWS) attesting to compliance with the requirements of Part 2 of Annex 1a shall be sufficient with regard to the structural condition and equipment in the area seaward up to the line linking Schillighörn via the ornithological station of Mellum (Alte Mellum) island to the Cappel church tower.

(6) For ships engaged in coastal shipping or operated for commercial purposes on maritime waterways or in the seaward area bordering the German territorial sea, proof of equivalence within the meaning of the requirements referred to in Section 5(5) shall be furnished by means of a document of compliance of the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunications (BG Verkehr) that is to be carried on board. For ships within the meaning of the first sentence that are subject to international regulations, proof of equivalence may also be furnished by means of appropriate certificates or documents of compliance of the respective flag State that are carried on board.

(7) The presentation and the rectification of deficiencies within the meaning of subsection 4 shall be performed without delay if proof of validity or equivalence within the meaning of subsections 4 and 6 is not furnished upon official request for a ship engaged in maritime shipping.

(8) If the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunications (BG Verkehr) intends to take into account an infringement of the requirements or obligations concerning maritime safety within the framework of the monitoring of compliance with provisions on the management of safe ship operations, also with a view to section 13(2) of the Ship Safety Act (SchSG), it shall immediately inform the persons responsible accordingly by way of a written warning and provide them with the opportunity to comment on the matter.

(9) The shipowner shall immediately and verifiably destroy ship certificates and documents of compliance that are invalid or that were lost and then found again after reissue, unless the issuing authority gives different instructions. By derogation from the first sentence, the shipowner may also return such a certificate to the issuing authority.

§ 10 Ausübung der Vollzugsaufgaben, Schiffsdaten

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

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

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

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

(1) Wenn

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

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

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

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

§ 12 Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge (Hafenstaatkontrolle)

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

(2) Soweit die Anforderungen und Pflichten der internationalen Regelungen auf ein Schiff unter ausländischer Flagge keine Anwendung finden, stellen die zuständigen Behörden sicher, daß dieses Schiff nicht offensichtlich eine unmittelbare Gefahr für Schiffe, Schifffahrt oder Schifffahrtseinrichtungen, Gesundheit, Küste oder die Umwelt darstellt; sie lassen sich hierbei von Anlage 1 der Pariser Vereinbarung vom 20. Juli 2000 über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. II S. 892) in der jeweils geltenden Fassung leiten.

(3) Bei der Anwendung des Artikels 16 Absatz 1 bis 4 sowie des Artikels 21 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57) in ihrer jeweils geltenden Fassung hinsichtlich der Verweigerung des Zugangs zu einem Hafen steht in Bezug auf Staaten, in denen das Schiff für mangelhaft befunden wurde, ein Staat, dessen Seeschifffahrtsbehörde zu den Unterzeichnern der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle gehört, einem Mitgliedstaat gleich.

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

(5) Absatz 4 gilt für die Erfüllung der Aufgaben nach der Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61) in ihrer jeweils geltenden Fassung entsprechend.

Section 13 Behavioural obligations

(1) The owner of a ship flying the flag of the Federal Republic of Germany shall ensure that:

1. in the case of substantial changes to the ship or its equipment that impair the approved condition – also in the state of construction – and obviously in particular its effectiveness or operational safety, proper repair is arranged without delay, the unimpaired approved condition is restored to preserve the approval, and the competent authority is informed thereof immediately;
2. the following documents are available on the bridge at all times:
 - a) the official versions of nautical charts and sailing directions required for the respective voyage within the meaning of Part C.I.4 of Annex 1; for pleasure craft within the meaning of the Ordinance on the Operation of Recreational Craft (maritime) (SportbootFüV-See), it shall be sufficient to carry non-official versions on board;
 - b) the official versions of the ship safety regulations and the ship safety manual, the charts with manoeuvring information and pilot transfer facilities published by the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunications (BG Verkehr), and, on passenger ships, the voyage restriction lists; this shall not apply to ships engaged in high-sea fishing, in coastal fishing and those navigating in the tidal flats, to pleasure craft within the meaning of the Ordinance on the Operation of Recreational Craft (maritime) (SportbootFüV-See) as well as to the ships expressly mentioned in Section 6, unless otherwise provided for in Annex 1a;
 - c) the Notices to Mariners, as published by the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH), of the current and the two preceding years at the start of the voyage; this shall not apply to pleasure craft within the meaning of the Regulations on the Operation of Recreational Craft (maritime) (SportbootFüV-See) as well as to ships engaged in coastal fishing or navigating in the tidal flats;
 - d) on ships exempted from the requirements under lit. b and c, the publications specified for the relevant ships in the Federal Maritime and Hydrographic Agency's (BSH) list;
3. record books are carried on board and stored in accordance with Part B II no. 6 of Annex 1;
4. in the cases referred to in the first sentence of Section 9(3), the first sentence of Section 9(4) and Section 9(5), a valid ship safety certificate, a valid inspection certificate or a valid document of compliance in accordance with Section 9(5) is present.

(2) The master of a ship flying the flag of the Federal Republic of Germany shall ensure that:

1. the ship is not immersed below its officially determined minimum freeboard; this shall not apply in port between arrival and departure clearance, as long as the watertight integrity of the ship permits this;
2. the ship is only loaded in such a manner that the minimum stability required in accordance with the stability documents is maintained;
3. deck cargo is stowed in such a manner that openings that are in the cargo area and provide access to the crew's quarters, the machinery space and all other working spaces required for the operation of the ship or serve as an escape route can be closed properly, are secured against water ingress and remain accessible;
4. on ships in accordance with regulation V/22 of the Annex to the Convention mentioned in Part A.I. of the Annex to the Ship Safety Act (SchSG), the visibility requirements prescribed therein are complied with;
- 4a. on ships equipped with an automatic identification system, the latter is kept in operation at all times in accordance with the second sentence of regulation V/19.2.4 of the Annex to the SOLAS Convention mentioned in Part A.I. of the Annex to the Ship Safety Act (SchSG);
5. above the deck cargo, gangplanks and guard rails or lifelines are fitted as effective protection measures for the crew if there is no convenient passage on or below the deck;
6. on ships to which a timber freeboard has been assigned, in addition to the requirements under paras. 3 and 5, on each side of the deck cargo up to a height of at least 1 m above the cargo, guard rails or lifelines are fitted at a vertical distance of at most 0.33 m;
7. subject to the special rules applicable to inland waterway vessels on zone 1 and 2 waterways in

accordance with Appendix I of the Inland Waterway Vessels (Surveys and Certification) Ordinance (BinSchUO), hatches are secured weathertight before the start of the voyage and remain closed during the voyage, unless they are opened temporarily in calm weather in particular because of work below deck or because of the type of cargo;

8. on a ship with a width of at least 6.50 m, wheat is only carried in bulk if the ship is authorized accordingly pursuant to regulation VI/9 of the Annex to the Convention mentioned in Part A.I. of the Annex to the Ship Safety Act (SchSG);
9. adequate watchkeeping arrangements are made within the meaning of regulation VIII/2.2 of the Annex to the STCW Convention;
10. the officially permitted number of persons that may be carried on the ship is not exceeded;
11. the record books are carried on board and any incident on board that is of special relevance for the safety of maritime shipping, including the protection of the marine environment and health and safety at work, is recorded in the ship's logbook in an appropriate manner without delay;
12. the safety certificate required pursuant to Section 9(3), the inspection certificate issued pursuant to the sixth sentence of Section 9(4) or the document of compliance issued pursuant to Section 9(5) is carried on board and presented at the request of the competent authority; and
13. on vessels that have been issued ship safety certificates for different uses, any change in use of the vessel is recorded in the ship's logbook at the beginning of any voyage.

(3) The responsible officer in charge of the navigational watch on a ship flying the flag of the Federal Republic of Germany shall:

1. ensure that, in the case of a high density of traffic, restricted visibility or if the construction of the ship, its cargo or special circumstances require it, the helm is manned by a suitable helmsman and that, if the automatic pilot system is used, it is ensured that it is possible to immediately switch to manual control under his supervision, if necessary, and that, in particular when navigating in pilotage waters, a helmsman is staying near the helm;
2. ensure that the lookout is manned with a suitable person when navigating in pilotage waters as well as between sunset and sunrise;
3. monitor the execution of helm and engine orders and anchoring;
4. within the meaning of the third sentence of para. 49 of section A-VIII/2 of the Appendix to the Annex to the STCW Convention, check the heading, position and speed of the ship at short intervals adapted to the respective traffic situation using the prescribed and available aids to navigation; this also applies if the ship is under pilot guidance.

(4) The chief engineer officer of a ship flying the flag of the Federal Republic of Germany shall ensure that, in consultation with the master, a safe engineering watch within the meaning of para. 10 of section A-VIII/3 of the Appendix to the Annex to the STCW Convention¹ is maintained.

(4a) In the case of a radio station on a ship flying the flag of the Federal Republic of Germany, maritime mobile service or maritime mobile service via satellite may only be performed by a person holding a valid certificate of proficiency that is adequate for the radio station in accordance with Annex 3. A certificate of proficiency shall be valid and adequate if it has been issued or recognized as sufficient under the Ordinance on Maritime Radio Operator's Certificates (Verordnung über Seefunkzeugnisse) or the present Ordinance and continues to exist. Until 31 December 2002, the Ordinance on Maritime Radio Operator's Certificates shall apply accordingly to radio stations on ships flying the flag of the Federal Republic of Germany that are not commercial ships. The German Motor Yacht Association and the German Sailing Association shall be entrusted, from 1 January 2003 and in accordance with the present Ordinance, with taking decisions on applications for admission to exams to obtain radio operator's certificates for ship radio stations on pleasure craft, conducting the exams, issuing the mentioned certificates if the exam is passed, withdrawing, in certain cases, the mentioned certificates and with charging the fees.

(5) Compliance with orders and conditions within the meaning of Section 10(1) as well as behavioural obligations in accordance with subsection 2, except paras. 5, 6, 9, 10 and 11, also apply to ships flying a foreign flag in accordance with section 2 of the Ship Safety Act (SchSG).

(6) The German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunications (BG Verkehr) may allow derogations from the behavioural obligations referred to in

¹ Note by the Federal Ministry for Digital and Transport: The correct reference is "para. 11 of section A-VIII/2 of the Appendix to the Annex to the STCW Convention".

subsections 2(9) and 3(1) and (2) for good cause pursuant to Section 7(1).

Section 14 Administrative offences

(1) An administrative offence as defined by section 15(1)(2) of the Maritime Shipping Responsibilities Act (SeeAufgG) shall be deemed to have been committed by anyone who, either intentionally or negligently:

1. as the owner:

- a) in contravention of Section 13(1)(1), does not ensure that proper repair is arranged immediately;
- b) in contravention of Section 13(1)(2), does not ensure that the documents required therein are available on the bridge;
- c) in contravention of the Section 13(1)(3), does not ensure that record books are carried and stored on board; or
- d) in contravention of Section 13(1)(4), does not ensure that the ship safety certificate, the inspection certificate or the document of compliance in accordance with Section 9(5) is present;

1a. as a person responsible within the meaning of Section 2(2):

- a) in contravention of the first sentence of Section 9(4), does not ensure that the ship is presented for inspection; or
- b) in contravention of the second sentence of Section 9(4), fails to rectify a deficiency, does not rectify it correctly, fully or not in a timely manner;

2. as the master:

- a) in contravention of the Section 13(2)(1), does not ensure that the ship is not immersed below its minimum freeboard;
- b) in contravention of the Section 13(2)(2), does not ensure that the minimum stability is maintained;
- c) in contravention of Section 13(2)(3), does not ensure that deck cargo is stowed as specified therein;
- d) in contravention of the Section 13(2)(4), does not ensure that the visibility requirements are complied with;
- e) in contravention of the Section 13(2)(4a), does not ensure that the automatic identification system is kept in operation at all times;
- f) in contravention of Section 13(2)(5), does not ensure that gangplanks and guard rails or lifelines are fitted above deck cargo;
- g) in contravention of Section 13(2)(6), does not ensure that on ships to which a timber freeboard has been assigned the required guard rails or lifelines have been fitted properly;
- h) in contravention of the Section 13(2)(7), does not ensure that the hatches are and remain closed weathertight;
- i) in contravention of the Section 13(2)(8), does not ensure that wheat is only carried in bulk if the ship holds the required document of authorization;
- j) in contravention of the Section 13(2)(9), does not ensure that adequate watchkeeping arrangements are made;
- k) in contravention of the Section 13(2)(10), does not ensure that the number of persons specified therein is not exceeded;
- l) in contravention of the Section 13(2)(11), does not ensure that record books are carried on board or that incidents on board that are of relevance for the safety of maritime shipping are recorded;
- m) in contravention of Section 13(2)(12), does not ensure that the ship safety certificate, the inspection certificate or the document of compliance in accordance with Section 9(5) is carried on board or presented; or
- n) in contravention of Section 13(2)(13), does not ensure that any change in use of the vessel is recorded in the ship's logbook at the beginning of the voyage.

3. as an officer in charge of the navigational watch:

- a) in contravention of the Section 13(3)(1), does not ensure that the helm is manned;
- b) in contravention of the Section 13(3)(2), does not ensure that the lookout is manned;
- c) in contravention of the Section 13(3)(3), does not monitor the execution of the helm or engine orders

or anchoring; or

d) in contravention of the Section 13(3)(4), does not check the heading, position or speed or does not use an aid to navigation;

4. in contravention of the Section 13(4), as chief engineer officer, does not ensure that a safe engineering watch is maintained;

5. in contravention of the first sentence of Section 13(4a), in the case of a ship radio station, performs maritime mobile service or maritime mobile service via satellite without an adequate, valid certificate of proficiency; or

6. acts in contravention of an enforceable order or condition issued or imposed under Section 10(1).

(2) The provisions of subsection 1(2)(a) to (d), (h) and (i) as well as para. 6 shall also apply to ships within the meaning of Section 13(5).

(3) Responsibility for the prosecution and punishment of administrative offences is transferred to:

1. the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunications (BG Verkehr) in the cases referred to in subsection 1(1)(a) and (d), paras. 1a, 2(a), (b), (d), (e), (h), (j), (l), (m) and (n) as well as paras. 3 and 4;

2. the authority that has issued or imposed the enforceable condition or order in the cases referred to in subsection 1(6) as well as in the cases referred to in section 15(1)(4) of the Maritime Shipping Responsibilities Act (SeeAufgG);

3. the Federal Waterways and Shipping Agency in the other cases referred to in subsection 1.

§ 15 Übergangsregelung

Fahrzeuge, die am 13. März 2018 über ein Sicherheitszeugnis für Ausbildungsfahrzeuge nach § 6 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe c in Verbindung mit § 15 der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 29. März 2017 (BGBl. I S. 626) und § 52a Absatz 1 der Schiffssicherheitsverordnung vom 8. Dezember 1986 in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217), geändert durch die Verordnung vom 19. Juni 1998 (BGBl. I S. 1431), verfügt haben, erhalten auf Antrag bei Vorliegen der schiffssicherheitsrechtlichen Voraussetzungen ein Sicherheitszeugnis nach § 14 der See-Sportbootverordnung. Das Zeugnis kann nicht erneuert werden, wenn seit dem Ablauf der Gültigkeit des letzten Zeugnisses mehr als fünf Jahre vergangen sind.

§ 16 Anwendung weiterer Vorschriften, Zuständigkeit

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

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

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

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

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

§ 17 (Änderungs- und Aufhebungsvorschrift)

Anlage 1 (zu § 5)

Besondere Regelungen bei internationalem schiffsbezogenen Sicherheitsstandard

(Fundstelle: BGBl. I 1998, 3030 - 3035, bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)