

# Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

SchSV

Ausfertigungsdatum: 18.09.1998

Vollzitat:

"Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. März 2018 (BGBl. I S. 237) geändert worden ist"

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

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

## 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

(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.

### **§ 6 Schiffsbezogener Sicherheitsstandard in übrigen Fällen**

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

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

soweit nicht in den nachfolgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

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

### **§ 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.

### **§ 6b Abwasserrückhalteanlagen**

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

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

(3) Absatz 1 gilt nicht für Schiffe,

1. die vor dem 1. Januar 1980 gebaut worden sind,
2. die vor dem 1. Januar 2003 gebaut worden sind und
  - a) eine Rumpflänge von weniger als 11,50 m oder eine Breite von weniger als 3,80 m aufweisen oder

## Kapitel 11 Zusätzliche Anforderungen an Segelschulungsschiffe

- 1. Eignung als Segelschulungsschiff**  
Die Betreiber eines Segelschulungsschiffes müssen zusätzlich zu den Anforderungen dieser Verordnung in schriftlicher Form nachweisen, dass sich die Art ihres Schiffes, sein Betrieb und seine Besatzung in besonderer Weise dazu eignet, eine fundierte Ausbildung in traditioneller Seemannschaft durchzuführen und nautisch-technische Grundkenntnisse zu vermitteln.
- 2. Trainingshandbuch**  
Mit Antragstellung ist ein Trainingshandbuch bei der Berufsgenossenschaft zur Genehmigung einzureichen. Das Handbuch muss mindestens zu folgenden Bereichen Angaben enthalten:
  - a) Anzahl und Funktion der Personen, die die Ausbildung an Bord sicherstellen,
  - b) die Anforderungen an die Qualifikation dieser Personen,
  - c) Sicherheitseinweisung der Auszubildenden oder Trainees vor der Abfahrt,
  - d) Trainingsinhalt in den Bereichen Navigation, Seemannschaft, Technik und Sicherheit.
- 3. Sicherheitsausbildung**  
Mindestens eine Person an Bord, die mit der Ausbildung der Trainees im Bereich Sicherheit befasst ist, muss über entsprechende Nachweise einer Ausbildung nach STCW 95 Regel A-VI/1, A-VI/2, A-VI/3 und A-VI/4-1 verfügen. Es ist zulässig, dass mehrere Personen über einzelne Nachweise verfügen, sofern alle hier aufgeführten Ausbildungen nachgewiesen werden.

## Kapitel 12 Muster der Zeugnisse

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

### Teil 4 Sicherheitsanforderungen an Sportboote

(Ohne Inhalt)

### Teil 5 Sicherheitsanforderungen an Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m

- 1. Anwendungsbereich**
  - 1.1 Dieser Teil gilt für Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m, die die Bundesflagge führen.
  - 1.2 Dieser Teil konkretisiert die Anforderungen an die Schiffssicherheit von Fischereifahrzeugen unter 24 m Länge im Sinne der §§ 3 und 7 bis 9 des Schiffssicherheitsgesetzes und dient als Grundlage für Schiffssicherheitszeugnisse im Sinne des § 9 Absatz 3 Nummer 2 dieser Verordnung.
- 2. Begriffsbestimmungen**
  1. Es werden die Begriffsbestimmungen der Anlage des Torremolinos-Protokolls von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (BGBl. 2003 II S. 1330, 1331), in der Fassung des Übereinkommens von Kapstadt von 2012 zur Durchführung des Torremolinos-Protokolls von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (BGBl. 2016 II S. 175, 176) angewendet, sofern nicht nachfolgend etwas anderes bestimmt ist.
  2. Im Sinne dieses Teils bezeichnet der Ausdruck:
    - 2.1 **Fischereifahrzeug:** Ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres oder für deren anderweitige Gewinnung und Verarbeitung verwendet wird.

- 2.2 **Gedecktes Fischereifahrzeug:** Ein Fischereifahrzeug mit einem durchgehenden wasserdichten Wetterdeck, das bei allen Beladungszuständen oberhalb der Wasserlinie liegt.
- 2.3 **Offenes oder teilgedecktes Fischereifahrzeug:** Ein Fischereifahrzeug, das kein gedecktes Fischereifahrzeug ist und bei dem überkommendes Wasser in die Bilge gelangen kann.
- 2.4 **Berufsgenossenschaft:** Die Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.
- 3. Grundsatz**
- 3.1 Soweit nicht in den folgenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist, gelten für Fahrzeuge nach Regel 1 unabhängig vom Kiellegungsdatum die Bestimmungen des Kapstadt-Übereinkommens, mit Ausnahme des Kapitels I Regeln 3(4), 4(2), 12, 13, 14 und Kapitel IX Regel 3(3) der Anlage.
- 3.2 Die vorgeschriebene Ausrüstung in den Bereichen Brandschutz, Rettungsmittel, Funk und Navigation muss nach der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (Schiffsausrüstungsrichtlinie) (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146) in der jeweils geltenden Fassung zugelassen sein, wenn nicht in den nachfolgenden Regeln etwas anderes bestimmt ist. Ausrüstung, die nicht der Richtlinie 2014/90/EU unterliegt, muss durch die Berufsgenossenschaft oder eine nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Organisation, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47), in der jeweils geltenden Fassung begründet worden ist, zugelassen sein.
- 3.3 Vorgeschriebene Ausrüstung, die in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, rechtmäßig hergestellt oder in Verkehr gebracht wurde, wird als gleichwertig anerkannt.
- 3.4 Auf Fischereifahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 finden die Regeln V/15, 17, 20 bis 26 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen, BGBl. 1998 II S. 2579; 2001 II S. 58) keine Anwendung. Regel 18 ist nicht anwendbar auf Fahrzeuge mit einer Länge kleiner als 15 m.
- 4. Besichtigung und Zeugniserteilung**
- 4.1 Fischereifahrzeuge müssen den Anforderungen dieses Teils entsprechen. Wenn die Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieses Teils ergeben hat, erteilt die Berufsgenossenschaft ein Sicherheitszeugnis für Fischereifahrzeuge mit den erforderlichen Nebenbestimmungen für die Dauer von höchstens fünf Jahren, gerechnet von dem letzten Tag der Besichtigung.
- 4.2 Eine Zwischenbesichtigung ist zwischen dem zweiten und dem dritten Jahresdatum durchzuführen, wenn das Zeugnis für einen Zeitraum von mehr als drei Jahren ausgestellt ist.
- 4.3 Die Funkausrüstung nach Regel 10 unterliegt einer jährlichen Besichtigung.
- 5. Fahrtbeschränkungen**
- Das Fischereifahrzeug muss eine für den beantragten Fahrtbereich ausreichende bauliche Beschaffenheit aufweisen und ordnungsgemäß ausgerüstet sein. Abhängig von der nachgewiesenen baulichen Beschaffenheit kann die Berufsgenossenschaft den Fahrtbereich beschränken.
- 6. Freibord, Unterteilung und Stabilität**
- 6.1 Der Schiffstyp, der Werkstoff und die Festigkeit des Schiffskörpers müssen den Anforderungen des vorgesehenen Einsatzes und Fahrtgebietes genügen und den allgemein anerkannten Regeln der Schiffbautechnik entsprechen. Türen, Mannlöcher, Lüftungskanäle oder andere Öffnungen im Kollisionsschott unterhalb des Arbeitsdecks bedürfen der Genehmigung durch die Berufsgenossenschaft.
- 6.2 Lade-, Fischraum-, Ausrüstungs- und Einsteigluken auf dem Wetterdeck müssen eine Süllhöhe von mindestens 0,80 m haben. Bei Luken bis zu einem freien Querschnitt von 1,00 m x 1,00 m ist eine Süllhöhe von 0,60 m ausreichend. Bei Ausrüstungsluken außerhalb des Verkehrsbereiches kann die Berufsgenossenschaft Abweichungen von dieser Süllhöhe genehmigen. Die Unterkanten der Lukensäule müssen abgerundet sein. Der Einbau von Glattdeckluken bedarf der Genehmigung der Berufsgenossenschaft.

- 6.3 Türen, die unmittelbar vom Wetterdeck in den Haupt- oder Hilfsmaschinenraum führen, sind unzulässig.
- 6.4 Abweichend von Kapitel III Regel 2 in Verbindung mit Regel 1 und 7 des Torremolinos-Übereinkommens können für gedeckte Fischereifahrzeuge folgende Stabilitätskriterien angewendet werden:
- |  |                     |
|--|---------------------|
| Aufrichtender Hebelarm bei 30° Neigung                     | ≥ 0,20 m            |
| Anfangsstabilität, korrigiert für freie Oberflächen (GM')  | ≥ 0,35 m            |
| Fläche unter der Hebelarmkurve bis 30° Neigung             | ≥ 0,055 m x Radiant |
| Fläche unter der Hebelarmkurve bis 40° Neigung             | ≥ 0,090 m x Radiant |
| Fläche unter der Hebelarmkurve zwischen 30 und 40° Neigung | ≥ 0,030 m x Radiant |
| Stabilitätsumfang  | ≥ 60°               |

Die Hebelarmkurven sind mit einem um den Einfluss freier Oberflächen erhöhten Gewichtsschwerpunkt über dem Kiel (KG') zu berechnen und darzustellen. Bei Fischereifahrzeugen mit vollständigem Aufbau kann die Anfangsstabilität GM' kleiner sein als 0,35 m. Sie darf jedoch 0,15 m nicht unterschreiten. Als wichtige Betriebszustände gelten:

1. Auslaufen zu den Fanggründen mit vollständiger Ausrüstung an Brennstoff, Vorräten, Eis, Fanggeräten usw.;
2. Verlassen der Fanggründe mit voller Fangladung und 50 v. H. an Vorräten, Brennstoff usw.;
3. Ankunft im Zielhafen mit voller Fangladung und 10 v. H. an Vorräten, Brennstoff usw. und
4. Ankunft im Zielhafen mit 20 v. H. der vollständigen Fangladung und 10 v. H. an Vorräten, Brennstoff usw. (Fehlreise);
5. ungünstigere Betriebszustände, falls diese auftreten.

Dabei sollen folgende Faktoren berücksichtigt werden:

1. Berücksichtigung des Gewichts der nassen Fischnetze, Taljen usw.;
2. Berücksichtigung des etwa zu erwartenden Eisansatzes;
3. homogene Verteilung des Fanges im Fischraum, sofern dies praktisch durchführbar ist;
4. Fang an Deck unter den oben genannten Betriebszuständen;
5. Wasserballast, falls Tanks hierfür vorgesehen sind;
6. Berücksichtigung des Einflusses freier Oberflächen von Flüssigkeiten und ggf. von Fisch.

- 6.5 Für gedeckte Fischereifahrzeuge mit herkömmlicher deutscher Kutter-Rumpfform unter 18 m Länge genügt ein vereinfachter Stabilitätsnachweis. Hierfür ist ein kombinierter Krängungs- und Rollzeitversuch im Beisein eines Besichtigers der Berufsgenossenschaft oder einer anerkannten Organisation durchzuführen. Ergeben sich aus der Auswertung des kombinierten Versuchs unzureichende oder nur knappe Stabilitätswerte, kann die Berufsgenossenschaft einen vollständigen Stabilitätsnachweis mit Hebelarmkurven verlangen.
- 6.6 Für Fischereifahrzeuge, die mit doppeltem Fanggeschirr fischen, ist ein aufrichtender Hebelarm bei 30° Neigung von mindestens 0,25 m nachzuweisen, falls keine automatisch wirkenden Einrichtungen zum schnellen Lösen des verhakten Fanggeschirrs vorhanden sind.
- 6.7 Bei offenen oder teilgedeckten Fischereifahrzeugen beträgt der Mindest-Freibord 6 v. H. der Länge über alles oder 40 v. H. der Seitenhöhe, gemessen von der Oberkante der Sponung bis zur Oberkante des Dollbords an seiner niedrigsten Stelle über der Wasserlinie. Liegt die Oberkante einer Bünn oder die Unterkante einer anderen Öffnung im Schiffskörper, durch die Wasser in das Fahrzeug eindringen kann, tiefer über der Wasserlinie als die tiefste Stelle des Dollbords, ist die Seitenhöhe bis zur Oberkante des Sülls der Bünn oder bis zur Unterkante der tiefsten Öffnung zu messen.
- 6.8 Die erforderlichen Mindestabmessungen für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge betragen:
- |                  |        |
|------------------|--------|
| Länge über alles | 3,60 m |
| Breite           | 1,60 m |

Seitenhöhe 0,60 m

## **7. Maschinen und elektrische Anlagen**

- 7.1 Eine fest installierte Verständigungseinrichtung zwischen Maschinenraum und Ruderhaus wird nicht gefordert.
- 7.2 Eingebaute Hauptantriebsmotoren müssen Dieselmotoren sein. Benzinmotoren sind nur als Außenbordmotoren zulässig.
- 7.3.1 Das Bilgesystem von gedeckten Fischereifahrzeugen ist so auszuführen, dass jede Sektion des Schiffes mit einem leicht zu reinigendem Lenzfilter ausgestattet ist.
- 7.3.2 Das Bilgesystem von ungedeckten Fischereifahrzeugen ist mit einer Handlenzpumpe auszurüsten.
- 7.3.3 Alle gedeckten Fahrzeuge sind mit einer Handlenzpumpe, sowie Fahrzeuge mit fest eingebautem Motor mit einer maschinell angetriebenen Pumpe auszurüsten. Das Lenzsystem ist so auszuführen, dass kein Seewasser in die Hauptbilge gelangen kann.
- 7.3.4 Fahrzeuge mit einer Länge unter 6 m müssen mit einer Handlenzpumpe mit einer Kapazität von mindestens 70 l/min ausgerüstet sein. Fahrzeuge mit einer Länge von über 6 m mit einer Handlenzpumpe mit einer Kapazität von 70 l/min sowie einer maschinell angetriebenen Pumpe von 70 l/min.
- 7.4 Bei Fischereifahrzeugen mit 18 m Länge genügt ein am Hauptmotor angehängter Generator als Hauptstromquelle.
- 7.5 Die Vorrichtungen zum Betätigen von Absperreinrichtungen in Hauptseekühlwassereintrittsleitungen müssen oberhalb der Flurplatten angeordnet sein.

## **8. Brandschutz**

- 8.1 Ein von der Berufsgenossenschaft genehmigter Brandschutz- und Sicherheitsplan muss in einem wasserdichten Behälter an Bord mitgeführt werden. Bei Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 12 m kann die Berufsgenossenschaft auf der Grundlage einer Risikobewertung auf diesen Plan verzichten.
- 8.2 Auf der Grundlage einer Risikobewertung kann die Berufsgenossenschaft auf einen zweiten Fluchtweg verzichten. Bei Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 12 m, deren Maschinenraum nur über eine Leiter zu erreichen ist, ist, sofern möglich, eine Mannschutzbrause am Fuß der Leiter vorzusehen.
- 8.3 Bei Fischereifahrzeugen von weniger als 12 m Länge mit zwei oder weniger Personen an Bord kann die Berufsgenossenschaft auf die Brandschutzausrüstungen verzichten. Bei gedeckten oder teilgedeckten Fischereifahrzeugen von weniger als 12 m Länge mit mehr als zwei Personen an Bord kann die Berufsgenossenschaft auf der Grundlage einer Risikobewertung die Anzahl der Brandschutzausrüstungen verringern.
- 8.4 Bei offenen und teilgedeckten Fischereifahrzeugen kann die Berufsgenossenschaft auf der Grundlage einer Risikobewertung nur einen zugelassenen Feuerlöscher von mindestens 6 kg Pulver oder 9 l Schaum zum Löschen eines Maschinenbrandes fordern.
- 8.5 Bei Fahrzeugen mit geschlossenem Maschinenraum ist eine Feuerlöschanlage erforderlich. Bei Maschinenräumen von weniger als 4 m<sup>3</sup> genügt ein zugelassener 5-kg-CO<sub>2</sub>-Feuerlöscher, der außerhalb des Maschinenraumes dauerhaft angebracht ist und von dem eine feste Löschmittelleitung zum Maschinenraum führt.
- 8.6 Auf Fischereifahrzeugen von mehr als 18 m Länge ist mindestens eine von der Hauptmaschine unabhängige Feuerlöschpumpe vorzusehen, die es erlaubt, einen Wasserstrahl mit einem Mindestdruck von 0,25 N/mm<sup>2</sup> und einem Volumendurchfluss von
- $$Q = (0,15 \cdot L (B + D) + 2,25) \text{ m}^3/\text{h}$$
- an jede Stelle des Fahrzeuges abzugeben.
- 8.7 Auf Feuermelde- und Feueranzeigesysteme bei Fischereifahrzeugen unter 18 m Länge kann die Berufsgenossenschaft auf der Grundlage einer Risikobewertung verzichten.

## **9. Rettungsmittel**

### **9.1 Ausrüstungen mit Rettungsflößen**

- 9.1.1 Fischereifahrzeuge von bis zu 24 m Länge müssen mindestens ein Rettungsfloß mit einem Gesamtaufnahmevermögen für alle an Bord befindlichen Personen mitführen.
- 9.1.2 Für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von bis zu 12 m können aufblasbare Rettungsfloße des Typs I, die nicht nach der Richtlinie 2014/90/EU (Schiffsausrüstungsrichtlinie) zertifiziert sind, mit einem Gesamtfassungsvermögen für alle an Bord befindlichen Personen als gleichwertiger Ersatz akzeptiert werden. Diese Floße müssen mindestens ein Gesamtaufnahmevermögen für vier Personen haben und sind jährlich durch eine zugelassene Wartungsstation nach dem Handbuch des Herstellers zu warten.
- 9.1.3 Die Aufstellung der Rettungsfloße darf die Sicht von der Brücke über den gesamten Horizont nicht behindern.
- 9.1.4 Fischereifahrzeuge, die unter sehr eingeschränkten Seegangsverhältnissen eingesetzt werden, können von der Ausrüstungspflicht mit Rettungsfloßen befreit werden.
- 9.2 Die Anzahl der Rettungsringe darf abhängig von der Anzahl der Personen an Bord auf der Grundlage einer Risikobewertung verringert werden.
- 9.3 Für jede an Bord befindliche Person muss zusätzlich zur vorgeschriebenen Rettungsweste eine Arbeitssicherheitsweste mitgeführt werden.
- 9.4 Für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge darf die Berufsgenossenschaft eine abweichende Sicherheitsausrüstung festlegen.
- 9.5 Auf die Mitführung eines Leinenwurfgerätes darf verzichtet werden.
- 10. Funkausrüstung**
- 10.1.1 Alle Fischereifahrzeuge müssen folgende funktechnische Rettungsmittel führen:
  - a) UKW-Handsprechfunkgerät für die Verwendung im mobilen Seefunkdienst,
  - b) Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB) mit integriertem GPS-Empfänger.Für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge kann die Berufsgenossenschaft eine von Satz 1 abweichende Ausrüstung genehmigen.
- 10.1.2 Fischereifahrzeuge ab einer Länge von 15 m müssen zusätzlich einen Radartransponder als funktechnisches Rettungsmittel mitführen.
- 10.2.1 Fischereifahrzeuge müssen ab einer Länge von 15 m mit einer GMDSS-UKW-Seefunkanlage nach der Richtlinie 2014/90/EU (Schiffsausrüstungsrichtlinie) ausgerüstet sein.
- 10.2.2 Fahrzeuge mit einer Länge zwischen 8 und 15 m müssen mindestens mit einer nach den Bestimmungen der Richtlinie 99/5/EG (RTTE-Richtlinie) in Verkehr gebrachten GMDSS-UKW-Seefunkanlage mit DSC-D ausgerüstet sein, die so ausgelegt ist, dass unter den in einem Notfall herrschenden Bedingungen alle betrieblichen Anforderungen des GMDSS erfüllt sind.
- 10.2.3 Bei Überschreitung des Bedeckungsbereiches von UKW-Küstenfunkstellen muss auf Fischereifahrzeugen eine GMDSS-Grenzwelleseefunkanlage mit DSC oder eine GMDSS-Satellitenfunkanlage mitgeführt werden.
- 11.** Das Muster eines Sicherheitszeugnisses für Fischereifahrzeuge wird nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 dieser Verordnung im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

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 keine Anwendung findet.
- 1.2 Dieser Teil gilt nicht für
  - 1. Schiffe der Bundesmarine und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger;