

Erste Schiffssicherheitsanpassungsverordnung^{1) 2)}**Vom 18. September 1998****Auf Grund**

- des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 bis 6, Satz 2 und 3, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 sowie der §§ 9a und 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), § 9 Abs. 1 Satz 1 zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe a des Gesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), hinsichtlich des § 9 Abs. 3 Nr. 3 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz,
- des § 15 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860),
- des § 22 Abs. 1 Nr. 1a in Verbindung mit Nummer 6 des Flaggenrechtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3140),
- des § 3 Abs. 2 in Verbindung mit Absatz 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Küstenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2809, 3499),

- des § 3 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 4 und 6 sowie des § 3e Abs. 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270), § 3e umnummeriert durch Artikel 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489),
- des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), Absatz 3 geändert durch Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156, 340),

verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1**Änderung der Anlage
zum Schiffssicherheitsgesetz**

Die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860) wird wie folgt gefaßt:

¹⁾ Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. EG Nr. L 204 S. 37) sind beachtet worden.

²⁾ Diese Verordnung dient zugleich der Umsetzung der folgenden Richtlinien:

1. Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ABl. EG Nr. L 301 S. 1), geändert durch:
 - 1.1 Vertrag über den Beitritt der Republik Österreich, der Republik Finnland und des Königreichs Schweden zur Europäischen Union vom 24. Juni 1994 (ABl. EG Nr. C 241 S. 9)
2. Richtlinie 87/540/EWG des Rates vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf (ABl. EG Nr. L 322 S. 20)
3. Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 373 S. 29), geändert durch:
 - 3.1 Vertrag über den Beitritt der Republik Österreich, der Republik Finnland und des Königreichs Schweden zur Europäischen Union vom 24. Juni 1994 (ABl. EG Nr. C 241 S. 9)
4. Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern (ABl. EG Nr. L 247 S. 19), geändert durch:
 - 4.1 Richtlinie 96/39/EG der Kommission vom 19. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 196 S. 7),
 - 4.2 Richtlinie 97/26/EG der Kommission vom 6. Juni 1997 (ABl. EG Nr. L 158 S. 40),
 - 4.3 Richtlinie 98/55/EG des Rates vom 17. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 215 S. 65)
5. Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl. EG Nr. L 164 S. 15)

6. Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 319 S. 28), geändert durch:

- 6.1 Richtlinie 98/35/EG des Rates vom 25. Mai 1998 (ABl. EG Nr. L 172 S. 1)

7. Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20, 1995 Nr. L 48 S. 26), geändert durch:

- 7.1 Richtlinie 97/58/EG der Kommission vom 26. September 1997 (ABl. EG Nr. L 274 S. 8)

8. Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juli 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. EG Nr. L 157 S. 1),

a) in Verbindung mit:

- 8.01 Richtlinie 96/40/EG der Kommission vom 25. Juni 1996 zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle (ABl. EG Nr. L 196 S. 8)

b) geändert durch:

- 8.1 Richtlinie 98/25/EG des Rates vom 27. April 1998 (ABl. EG Nr. L 133 S. 19),

- 8.2 Richtlinie 98/42/EG der Kommission vom 19. Juni 1998 (ABl. EG Nr. L 184 S. 40)

9. Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 235 S. 31)

10. Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung (ABl. EG Nr. L 46 S. 25)

11. Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (ABl. EG Nr. L 34 S. 1)

12. Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. EG Nr. L 144 S. 1)

13. Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. EG Nr. L 188 S. 35).

**„Anlage
zum Schiffssicherheitsgesetz**

Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard

A. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Regeln und Normen:

I. Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Anlage und Anhang sowie Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (SOLAS)

(BGBl. 1979 II S. 141);

zuletzt geändert durch die am 5. Dezember 1996 vom Schiffssicherheitsausschuß (MSC.) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) angenommene EntschlieÙung MSC.57(67)
(BGBl. 1998 II S. 1042)

– Bekanntmachung der Neufassung des Übereinkommens in der amtlichen deutschen Übersetzung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2579) –

I.0.1 Änderung vom Juni 1997 (MSC.65(68))

Angenommen am 4. Juni 1997

(BGBl. 1998 II S. 2549)

I.0.2 Änderung vom November 1997

Angenommen am 27. November 1997 durch EntschlieÙung 1 der Vertragsstaatenkonferenz

(BGBl. 1998 II S. 2549)

I.1 Zu Kapitel I der Anlage zu SOLAS (Allgemeine Bestimmungen):

--

I.2/1 Zu Kapitel II-1 der Anlage zu SOLAS (Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen):

--

I.2/2 Zu Kapitel II-2 der Anlage zu SOLAS (Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung):

Zu Regel 3:

Internationaler Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren (MSC.61(67))

Angenommen am 5. Dezember 1996

(VkBl. 1998 S. 387, Anlagenband B 8058)

I.3 Zu Kapitel III der Anlage zu SOLAS (Rettungsmittel und -vorrichtungen):

Internationaler Rettungsmittel-(LSA-)Code (MSC.48(66))

Angenommen am 4. Juni 1996

(BAnz. Nr. 118a vom 1. Juli 1998)

Zu Regel 4 (in Verbindung mit Regel 1.2.7 und 1.2.2.7 des LSA-Codes):

Gebrauch und Anbringung von retroreflektierendem Material an Rettungsmitteln (EntschlieÙung der 16. Versammlung der IMO – Entschl. – A.658(16))

Angenommen am 19. Oktober 1989

(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

Zu Regel 9.2.3:

Symbole für Rettungsmittel und -vorrichtungen (Entschl. A.760(18))

Angenommen am 4. November 1993

(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

I.4 Zu Kapitel IV der Anlage zu SOLAS (Funkverkehr):

--

I.5 Zu Kapitel V der Anlage zu SOLAS (Sicherung der Seefahrt):

Zu Regel 12 (– hinsichtlich der Verwendung der Ausrüstung an Bord –)

a) Leistungsanforderungen an Magnet-Regelkomпасse und Magnet-Steuerkomпасse (Entschl. A.382(X))

Angenommen am 14. November 1977

(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

b) Leistungsanforderungen an Radargeräte (Entschl. A.477(XII) und Entschl. A.278(VIII))

Angenommen am 20. November 1973 und am 19. November 1981

(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

I.6 Zu Kapitel VI der Anlage zu SOLAS (Beförderung von Ladung):

Zu Regel 2:

Code für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung (CSS-Code) (Entschl. A.714(17)), veröffentlicht als Bekanntmachung der inhaltsgleichen Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (MSC./Rundschreiben 530 vom 11. Juni 1990), Angenommen am 6. November 1991 (BAnz. Nr. 8a vom 12. Januar 1991)

- Änderungen von 1994 und 1995 (MSC./Rundschreiben 664 vom 22. Dezember 1994 und MSC./Rundschreiben 691 vom 1. Juni 1995) (BAnz. Nr. 85a vom 7. Mai 1996)
- Änderungen von 1996 und 1997 (MSC./Rundschreiben 740 vom 14. Juni 1996 und MSC./Rundschreiben 812 vom 16. Juni 1997) (VkB1. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

Zu Regel 9(1):

Internationaler Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (MSC.23(59)) Angenommen am 23. Mai 1991 (BAnz. Nr. 213a vom 11. November 1993)

I.7 Zu Kapitel VII der Anlage zu SOLAS (Beförderung gefährlicher Güter):
(unter dem Vorbehalt des § 1 Abs. 3 Nr. 3 dieses Gesetzes)¹⁾

Zu Regel 8:

Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code) (MSC.4(48)) Angenommen am 17. Juni 1983 (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986)

- Änderung von 1987 (MSC.10(54) und MEPC.19(22)) (BAnz. Nr. 166a vom 8. September 1987)
- Änderung von 1989 (MSC.14(57)) (BAnz. Nr. 13a vom 19. Januar 1991)
- Änderung von 1992 (MSC.28(61)) (BAnz. Nr. 67a vom 9. April 1994)
- Änderungen von 1996 (MSC.50(66) und MSC.58(67)) (BAnz. Nr. 89a vom 14. Mai 1998)

Zu Regel 11:

Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code) (MSC.5(48)) Angenommen am 17. Juni 1983 (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986)

- Änderung von 1992 (MSC.30(61)) (BAnz. Nr. 67a vom 9. April 1994)
- Änderungen von 1994 und 1996 (MSC.32(63) und MSC.59(67)) (BAnz. Nr. 89a vom 14. Mai 1998)

I.8 Zu Kapitel VIII der Anlage zu SOLAS (Reaktorschiffe):

--

I.9 Zu Kapitel IX der Anlage zu SOLAS (Sicherheitsorganisation):

Zu Regel 3:

Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und der Verhütung der Meeresverschmutzung (Internationaler Code für sichere Schiffsbetriebsführung) (ISM-Code) (Entschl. A.741(18)) Angenommen am 4. November 1993 (BAnz. 1995 S. 2732)

Zu Regel 6.3:

Nummer 3.3 der Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen (Entschl. A.788(19)) Angenommen am 23. November 1995 (BAnz. S. 12 798)

¹⁾ Vgl. § 1 der Gefahrgutverordnung See vom 4. März 1998 (BGBl. I S. 419).

I.10 Zu Kapitel X der Anlage zu SOLAS (Sicherheitsmaßnahmen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge):

- Nur soweit das Schiff ein Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge führt –:

Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code) (MSC.36(63))

Angenommen am 20. Mai 1994

(BAnz. Nr. 21a vom 31. Januar 1996)

Zu Abschnitt 13.13 des HSC-Codes (– hinsichtlich der Verwendung der Ausrüstung an Bord –):

Leistungsanforderungen an Radargeräte für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (Entschl. A.820(19))

Angenommen am 23. November 1995

(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

I.11 Zu Kapitel XI der Anlage zu SOLAS (Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt):

Zu Regel 2:

Richtlinien über das verbesserte Besichtigungsprogramm bei der Überprüfung von Massengutfrachtern und Öltankern (Entschl. A.744(18))

Angenommen am 4. November 1993

- Änderung von 1996 (MSC.49 (66))

(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

Zu Regel 3:

IMO-System für die Schiffsidentifikationsnummern (Entschl. A.600(15))

Angenommen am 19. November 1987

(VkBl. 1998 S. 385)

II. Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL) mit Anlagen I, II, III und V sowie Anhang zum Protokoll von 1978

- Bekanntmachung der Neufassung des Übereinkommens in der amtlichen deutschen Übersetzung vom 12. März 1996 (BGBl. 1996 II S. 399) –

II.0.1 – Änderung von 1990 durch Entschließung des Ausschusses für die Meeresumwelt (MEPC.) der IMO (MEPC.39(29)), angenommen am 16. März 1990, und

- Änderung von 1994 (Entschlüsse Nummer 1 bis 3 der Vertragsstaatenkonferenz vom 2. November 1994) (BGBl. 1996 II S. 977)

II.0.2 Änderungen von 1995 und 1996 (MEPC.65(37) und MEPC.68(38))

Angenommen am 14. September 1995 und am 10. Juli 1996

(BGBl. 1997 II S. 2006)

II.1 Zu Anlage I:

Zu Regel 13 G: (– siehe auch oben Nr. I.11. –)

Zu Regel 15 Abs. 3 (a):

Überarbeitete Richtlinien und Anforderungen an Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe (Entschl. A.586(14))

Angenommen am 20. November 1985

(VkBl. 1998 S. 908)

II.2 Zu Anlage II:

Zu Regel 13: (– siehe auch oben Nr. I.7 –)

Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BCH-Code) in der Fassung der Nachträge 1 bis 9 (Entschl. A.212(VII))

Angenommen am 12. Oktober 1972

(BAnz. Nr. 146a vom 9. August 1983)

- 10. Nachtrag (MSC./Rundschreiben 397) (BAnz. Nr. 226a vom 5. Dezember 1986)

- Änderung von 1987 (MEPC. 20(22))

(BAnz. Nr. 166a vom 8. September 1987)

- Änderung von 1989 (MEPC. 33(27))

(BAnz. Nr. 13a vom 19. Juni 1991)

- Änderung von 1992 (MEPC. 56(33))
(BAnz. Nr. 67a vom 9. April 1994)
- Änderung von 1996 (MEPC. 70(38))
(BAnz. Nr. 89a vom 14. Mai 1998)

III. Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 mit Anlage
(BGBl. 1969 II S. 249, 1977 II S. 164)

IV. Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 mit Anlage
(BGBl. 1975 II S. 65)

V. Übereinkommen vom 15. Februar 1966 über die Eichung von Binnenschiffen
(BGBl. 1973 II S. 1417)

VI. Regeln I/2 Abs. 9 und I/14 sowie Kapitel VIII in Verbindung mit Regel I/1 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW)
(BGBl. 1982 II S. 297);

zuletzt geändert durch die am 7. Juli 1995 angenommene Entschl. 1 der Vertragsstaatenkonferenz
(BGBl. 1997 II S. 1118)

VI.1 Kapitel VIII des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code), Teil A
(Anlagenband zum Bundesgesetzblatt Teil II Nr. 26 vom 25. Juni 1997, S. 139 (deutsch))

B. Für die jeweiligen Vertragsstaaten anwendbare weitere Regeln in multilateralen völkerrechtlichen Vereinbarungen:

I. Artikel 11 des Internationalen Übereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot
(RGBl. 1913 S. 66, 89)

II. Artikel 3 bis 6 und 9 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 1, 2, 7, 8 und 10 der Anlage IV des Umweltschutzprotokolls vom 4. Oktober 1991 zum Antarktis-Vertrag vom 1. Dezember 1959
(BGBl. 1994 II S. 2478)

III. Regeln 4, 5, 7 Buchstabe C, D, F und G sowie Regel 8 in Verbindung mit Regeln 1 bis 3 der Anlage IV in Verbindung mit Artikel 7 Abs. 1 des Übereinkommens vom 22. März 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes
(BGBl. 1979 II S. 1229, zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. Juni 1996 – BGBl. 1996 II S. 977)

IV. Artikel 7 des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR-Abkommen)
(BGBl. 1993 II S. 266)

in Verbindung mit

1. folgenden EWG-Verordnungen:

- a) Verordnung (EWG) Nr. 613/91 des Rates vom 4. März 1991 zur Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 68 S. 1) sowie
 - Verordnung (EWG) Nr. 2158/93 der Kommission vom 28. Juli 1993 zur Anwendung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe für die Zwecke der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 (ABl. EG Nr. L 194 S. 5);
- b) Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entscheidung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast (ABl. EG Nr. L 319 S. 1);
- c) Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen (ABl. EG Nr. L 320 S. 14);

2. den in Abschnitt D Nr. 1 bis 4.1, 6 bis 8, 8.01 und 9 dieser Anlage genannten Richtlinien

V. Artikel 2, 4 und 5 in Verbindung mit den Anhängen 1, 3 und 4 sowie mit Artikel 1 der Regionalen Vereinbarung vom 25. Januar 1996 über den Binnenschiffahrtfunk
(BGBl. 1996 II S. 1082)

VI. Übereinkommen vom 28. Februar 1996 über die besonderen Stabilitätsanforderungen an Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen in Nordwesteuropa und der Ostsee verkehren (Stockholm-Übereinkommen von 1996)
(BGBl. 1997 II S. 540)

C. Internationale Richtlinien und Standards, die bestimmten in Abschnitt A genannten Regeln und Normen zugrunde gelegt werden müssen:

I. Zu der Anlage zu SOLAS:

I.1 Zu Regel II-1/3-3:

Richtlinien für den sicheren Zugang zum Vorschiff von Tankschiffen (MSC.62(67))
Angenommen am 5. Dezember 1996
(VkBl. 1998 S. 169)

I.2.1 Zu Regeln II-2/20 und 41-2:

Richtlinien für die inhaltliche Gestaltung von Brandschutz-Plänen und -Handbüchern auf Fahrgastschiffen in der Auslandfahrt nach den Vorschriften der SOLAS-Regeln II-2/20 und II-2/41-2 (Entschl. A.756(18))
Angenommen am 4. November 1993
(VkBl. 1994 S. 549)

I.2.2 Zu Regeln II-2/59 und 62:

- a) Überarbeitete Standards für Konstruktion, Prüfung und Anordnung von flammendurchschlagsicheren Einrichtungen für Ladetanks auf Tankschiffen (MSC./Rundschreiben 677 vom 30. Dezember 1994)
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)
- b) Überarbeitete Richtlinien über zu berücksichtigende Faktoren bei der Ausführung von Lüftungs- und Entgasungseinrichtungen von Ladetanks (MSC./Rundschreiben 731 vom 12. Juli 1996)
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

I.3 Zu Regel V/17:

- a) Leistungsanforderungen für mechanische Lotsenaufzüge (Entschl. A.275(VIII))
Angenommen am 20. November 1973
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)
- b) Lotsenversetzeinrichtungen auf sehr großen Schiffen (Entschl. A.426(XI))
Angenommen am 15. November 1979
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)
- c) Lotsenversetzeinrichtungen (Entschl. A.667(16))
Angenommen am 19. Oktober 1989
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)
- d) Lotsenversetzeinrichtungen (MSC./Rundschreiben 773 vom 2. Januar 1997)
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

I.4 Zu Regel VI/5.6:

- a) Richtlinien zur Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (Rundschreiben 1 des Unterausschusses für gefährliche Güter, feste Ladungen und Container (DSC.) der IMO vom 18. Februar 1996)
(BAnz. S. 5452)
- b) Änderung dieser Richtlinien (MSC./Rundschreiben 745 vom 13. Juni 1996)
(BAnz. S. 10 101)

II. Zu MARPOL:

II.1 Zu Anlage I:

– Zu Regel 13B Abs. 2:

Revidierte Spezifikationen für den Entwurf, Betrieb und die Kontrolle von Rohöl-Waschsystemen (Entschl. A.446(XI) und Entschl. A.497(XII))
Angenommen am 15. November 1979 und am 19. November 1981
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

– Zu Regel 26:

Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen (MEPC.54(32))
Angenommen am 6. März 1992
(VkBl. 1994 S. 833)

II.2 Zu Anlage II:

- Zu Regel 5 Abs. 2 und 3, Regel 5A Abs. 5 und Regel 8 Abs. 1, 5 bis 7:
Standards für Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten schädlicher Flüssigstoffe (MEPC.18(22))
Angenommen am 5. Dezember 1985
- Änderung von 1994 (MEPC.62(35))
Angenommen am 11. März 1994
(VkB1. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

II.3 Zu Anlage V:

- Zu Regel 9(2):
Richtlinien für die Aufstellung von Müllbehandlungsplänen (MEPC. 71(38))
Angenommen am 10. Juli 1996
(VkB1. 1997 S. 545)

II.4 Zu Protokoll I:

Allgemeine Grundsätze für Schiffsmeldesysteme und Schiffsmeldeerfordernisse einschließlich Richtlinien für die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder Meeresschadstoffen (Entschl. A.851(20))
Angenommen am 27. November 1997
(VkB1. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)

D. Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften:

- Die hier genannten Gemeinschaftsverpflichtungen umfassen nicht die unmittelbar geltenden Verordnungen des Gemeinschaftsrechts.²⁾ –
- 1. Bezogen auf die Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (Anhang I Kapitel 1 der nachfolgenden Richtlinie):
Artikel 3 zweiter Anstrich, Artikel 4 Abs. 2, Artikel 5, 17 Abs. 1 bis 3 und Artikel 20 in Verbindung mit Anhang I Kapitel 1, den Anhängen II und III sowie mit Artikel 1 und 2 der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
(ABl. EG Nr. L 301 S. 1),
geändert durch:
1.1 Artikel 1 und 3 des Vertrages über den Beitritt der Republik Österreich, der Republik Finnland und des Königreichs Schweden zur Europäischen Union vom 24. Juni 1994 (ABl. EG Nr. C 241 S. 9) in Verbindung mit Artikel 29 und Anhang VI.D. Nr. 2 der Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Österreich, der Republik Finnland und des Königreichs Schweden und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge
(ABl. EG Nr. C 241 S. 21)
- 2. Bezogen auf die Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (Anhang I Kapitel 1 der in Nummer 1 genannten Richtlinie):
Artikel 1 und 7 der Richtlinie 87/540/EWG des Rates vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf
(ABl. EG Nr. L 322 S. 20)
- 3. Bezogen auf die Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (Anhang I Kapitel 1 der in Nummer 1 genannten Richtlinie):
Artikel 2, 3 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang I Gruppe A und Anhang II sowie mit Artikel 1 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft
(ABl. EG Nr. L 373 S. 29),
geändert durch:
3.1 Artikel 1 und 3 des zu Nummer 1.1 genannten Vertrages in Verbindung mit Artikel 29 und Anhang VI.D. Nr. 3 der zu Nummer 1.1 genannten Akte
(ABl. EG Nr. C 241 S. 21)

²⁾ Solche Verordnungen sind außer den in Abschnitt B zu Ziffer IV. genannten:

1) Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates vom 22. September 1986 zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge (ABl. EG Nr. L 274 S. 1), geändert durch:
Verordnung (EG) Nr. 3259/94 des Rates vom 22. Dezember 1994 (ABl. EG Nr. L 339 S. 11)
– Entscheidung der Kommission (95/84/EG) vom 20. März 1995 zur Durchführung des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge (ABl. EG Nr. 67 S. 33)

2) Verordnung (EWG) Nr. 259/93 des Rates vom 1. Februar 1993 zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft (Artikel 32 und Anhang I Nr. 3 und 6) (ABl. EG Nr. L 30 S. 1)

3) Verordnung (EG) Nr. 179/98 der Kommission vom 23. Januar 1998 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen (ABl. EG Nr. L 19 S. 35).

4. Artikel 6 Abs. 1 und 2, Artikel 9 und 10 in Verbindung mit Anhang I sowie mit Artikel 1 Abs. 2, Artikel 2 Buchstabe b bis k und Artikel 3 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern³⁾
(ABl. EG Nr. L 247 S. 19),
geändert durch:
4.1 Artikel 1 der Richtlinie 96/39/EG der Kommission vom 19. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 196 S. 7)
4.2 Artikel 1 der Richtlinie 97/26/EG der Kommission vom 6. Juni 1997 (ABl. EG Nr. L 158 S. 40)
4.3 Artikel 1 der Richtlinie 98/55/EG des Rates vom 17. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 215 S. 65)
5. Bezogen auf die Inbetriebnahme von Sportbooten:
Artikel 2 Abs. 1 und Artikel 4 in Verbindung mit Artikel 1 der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote
(ABl. EG Nr. L 164 S. 15)
6. Artikel 3a Abs. 10, Artikel 5g und 8 in Verbindung mit den Artikeln 1, 4 und 5b Abs. 2 der Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten
(ABl. EG Nr. L 319 S. 28),
geändert durch:
6.1 Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 3 der Richtlinie 98/35/EG des Rates vom 25. Mai 1998 (ABl. EG Nr. L 172 S. 1)
7. Artikel 3, 4 Abs. 1, 5 Abs. 1, 6, 10 bis 12, 14 Abs. 1 und 15 in Verbindung mit dem Anhang sowie den Artikeln 1 und 2 der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden
(ABl. EG Nr. L 319 S. 20, 1995 Nr. L 48 S. 26),
geändert durch:
7.1 Artikel 1 der Richtlinie 97/58/EG der Kommission vom 26. September 1997 (ABl. EG Nr. L 274 S. 8)
8. Artikel 4 bis 10 Abs. 1 und 3, Artikel 11 bis 16 Abs. 1 und 2 in Verbindung mit den Anhängen I bis VII sowie den Artikeln 1 bis 3 der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juli 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)
(ABl. EG Nr. L 157 S. 1)
a) in Verbindung mit:
8.01 Artikel 1 der Richtlinie 96/40/EG der Kommission vom 25. Juni 1996 zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle (ABl. EG Nr. L 196 S. 8);
b) geändert durch:
8.1 Artikel 1 der Richtlinie 98/25/EG des Rates vom 27. April 1998 (ABl. EG Nr. L 133 S. 19)
8.2 Artikel 1 der Richtlinie 98/42/EG der Kommission vom 19. Juni 1998 (ABl. EG Nr. L 184 S. 40)
9. Bezogen auf die Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (Anhang I Kapitel 1 der in Nummer 1 genannten Richtlinie):
Artikel 1 Abs. 3 erster Anstrich, Abs. 4 und 5 sowie Artikel 9 Abs. 1 in Verbindung mit den Anhängen I und II Kapitel A Teil 1 und Kapitel B der Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft
(ABl. EG Nr. L 235 S. 31)
10. Artikel 3 bis 6, 8 bis 13 Abs. 1 und 3, Artikel 14 bis 16 sowie 19 in Verbindung mit den Anhängen A bis D sowie mit den Artikeln 1 und 2 der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung
(ABl. EG Nr. L 46 S. 25)
11. Artikel 3, 5 bis 7 und 11 in Verbindung mit den Anhängen I bis V sowie mit den Artikeln 1 und 2 der Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr⁴⁾
(ABl. EG Nr. L 34 S. 1)

³⁾ Artikel 2 dieser Richtlinie verweist zusätzlich auf Entschl. A.648(16) der IMO; siehe Anhang 1 in BGBl. 1994 I S. 2246.

⁴⁾ Artikel 3 der Richtlinie verweist zusätzlich auf das Protokoll vom 2. April 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 („Torremolinos-Protokoll“).

12. Artikel 4 Abs. 1 und 3, Artikel 5 bis 7, 10, 11 und 13 in Verbindung mit den Anhängen I und II sowie mit den Artikeln 1 bis 3 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁵⁾
(ABl. EG Nr. L 144 S. 1)
13. Artikel 4 bis 8, 9 Abs. 1, 2 und 5, Artikel 10 Satz 1 und 2 sowie Artikel 14 in Verbindung mit den Artikeln 1 bis 3, 11 und 15 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen
(ABl. EG Nr. L 188 S. 35)

E. Internationale Schiffssicherheitsnormen, die in Deutschland als anwendbare anerkannte Regeln der Technik oder der seemännischen Praxis bekanntgemacht worden sind (§ 6 Abs. 4):

1. Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (GC-Code) einschließlich der Nachträge 1 bis 3 (Entschl. A.328(IX))
Angenommen am 12. November 1975
(BAnz. Nr. 146a vom 9. August 1983)
 - 4. Nachtrag (MSC./Rundschreiben 356 vom 13. Juli 1983)
(BAnz. Nr. 226a vom 5. Dezember 1986)
 - Änderungen von 1994 und 1996 (MSC.34(63) und MSC.60(67))
(BAnz. Nr. 89a vom 14. Mai 1998)
2. a) Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code 79) (Entschl. A.414(XI)),
Angenommen am 15. November 1979,
 - § 10 Abs. 3 der Festlandsockel-Bergverordnung vom 21. März 1989 (BGBl. I S. 554) –b) Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code 89) (Entschl. A.649(16))
Angenommen am 19. Oktober 1989
Änderungen von 1991 und 1994 (MSC./Rundschreiben 561 und MSC.38(63))
(BAnz. Nr. 121a vom 4. Juli 1997)
3. Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen (Entschl. A.434(XI))
Angenommen am 15. November 1979
sowie MSC./Rundschreiben 507 vom 17. Mai 1989 und MSC./Rundschreiben 532 vom 12. Juni 1990
(BAnz. Nr. 226a vom 6. Dezember 1990 – Neufassung)
 - Änderungen 1991 (MSC./Rundschreiben 554 und 555 vom 20. Juni 1991)
(BAnz. 1993 S. 810)
 - Änderung 1993 (MSC./Rundschreiben 626 vom 18. Juni 1993)
(BAnz. 1994 S. 4477)
 - Änderungen 1994 und 1996 (MSC./Rundschreiben 662 vom 22. Dezember 1994 und MSC./Rundschreiben 742 vom 14. Juni 1996)
(BAnz. 1996 S. 12 621)
4. IMO-Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (Entschl. A.534(13))
Angenommen am 17. November 1983
(VkBl. 1993 S. 671)
 - Änderung von 1996 (Überlebensfahrzeuge auf Segelschulschiffen) (MSC./Rundschreiben 739 vom 28. Juni 1996)
(VkBl. 1996 S. 636)

⁵⁾ Die Richtlinie verweist zusätzlich zu den Bestimmungen dieses Gesetzes auf Bestimmungen folgender Instrumente der IMO:

1. Entschl. A.123(V) vom 25. Oktober 1967 (vgl. Kapitel II-2 Teil B Abschnitt 14.3 des Anhangs I der Richtlinie)
2. Entschl. A.167(ES IV) vom 28. November 1968 (vgl. Kapitel II-1 Teil B Abschnitt 1 des Anhangs I)
3. Entschl. A.206(VII) vom 12. Oktober 1971 (vgl. Kapitel II-1 Teil B Abschnitt 1 des Anhangs I)
4. Entschl. A.229(VII) vom 12. Oktober 1971 (vgl. Kapitel III Abschnitt 5-2.2 des Anhangs I)
5. Entschl. A.265(VIII) vom 20. November 1973 (vgl. Kapitel II-1 Teil B Abschnitt 8-1.1 des Anhangs I)
6. Entschl. A.373(X) vom 14. November 1977; Änderung durch Entschließung MSC.37(63) vom 19. Mai 1994 (vgl. Artikel 6 Abs. 4 Buchstabe a)
7. Entschl. A.562(14) vom 20. November 1985 (vgl. Kapitel II-1 Teil B Abschnitt 1 des Anhangs I)
8. Entschl. A.686(17) vom 6. November 1991 (vgl. Kapitel II-2 Teil B Abschnitt 16.3 des Anhangs I)
9. Entschl. A.746(18) vom 4. November 1993 (vgl. Artikel 10 Abs. 4)
10. Entschl. A.749(18) vom 4. November 1993 (vgl. Artikel 2 Buchstabe b)
11. Entschl. A.771(18) vom 4. November 1993 (vgl. Kapitel III Abschnitt 5-1.3.3 des Anhangs I)
12. Entschl. A.800(19) vom 23. November 1995 (vgl. Kapitel II-2 Teil B Abschnitt 13.2 und Abschnitt 16.3.1 des Anhangs I)
13. MSC./Rundschreiben 574 vom 3. Juni 1991 (vgl. Kapitel II-1 Teil B Abschnitt 8-1.1 des Anhangs I).

5. Richtlinien für Sicherungsvorkehrungen bei der Beförderung von Straßenfahrzeugen mit Ro-Ro-Schiffen (Entschl. A.581(14))
Angenommen am 20. November 1985
(BAnz. 1988 S. 4439)
– Änderungen von 1997 (MSC./Rundschreiben 812 vom 16. Juni 1997)
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)
6. Richtlinien zur Beschaffung und Darstellung von Manövrierinformationen auf Seeschiffen (Entschl. A.601(15))
Angenommen am 19. November 1987
(VkBl. 1989 S. 296)
7. Anweisungen für Maßnahmen in Überlebensfahrzeugen (Entschl. A.657(16))
Angenommen am 19. Oktober 1989
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)
8. Richtlinien für die Beförderung und Behandlung begrenzter Mengen gefährlicher und schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut an Bord von Offshore-Versorgern (Entschl. A.673(16))
Angenommen am 19. Oktober 1989
(BAnz. 1991 S. 1728)
9. Richtlinien für regelmäßige Übungen zum Verlassen des Schiffes und Brandabwehrübungen auf Fahrgastschiffen (Entschl. A.690(17))
Angenommen am 6. November 1991
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)
10. Richtlinien für Systeme zur Behandlung ölhaltiger Abfälle in Maschinenräumen von Schiffen (MEPC./Rundschreiben 235 vom 13. Dezember 1990)
(VkBl. 1995 S. 128)
11. Richtlinien für die Berechnung der Breite der Treppen, die auf Fahrgastschiffen als Fluchtwege dienen (Entschl. A.757(18))
Angenommen am 4. November 1993
(VkBl. 1994 S. 687)
12. Richtlinien über die Sicherheit von geschleppten Schiffen und sonstigen schwimmenden Gegenständen, insbesondere von Anlagen, Bauwerken und Plattformen auf See (Entschl. A.765(18))
Angenommen am 4. November 1993
(BAnz. 1994 S. 6996)
13. Empfehlungen für die Ausrüstung von Massengutfrachtern mit 20 000 tdw Tragfähigkeit und darüber mit Systemen zur Überwachung der Schiffsfestigkeit für eine Verbesserung des sicheren Schiffsbetriebes (MSC./Rundschreiben 646 vom 6. Juni 1994)
(VkBl. 1995 S. 314)
14. a) Richtlinien für Sicherheitsanweisungen an Fahrgäste (MSC./Rundschreiben 617 vom 22. Juni 1993 und MSC./Rundschreiben 617/Rev. 1 vom 10. Januar 1995)
(BAnz. 1995 S. 195)
b) Richtlinien für Sicherheitsanweisungen an Fahrgäste auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen (MSC./Rundschreiben 681 vom 31. Mai 1995)
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119)
c) Überarbeitete Richtlinien für Sicherheitsanweisungen an Fahrgäste (MSC./Rundschreiben 699 vom 17. Juli 1995)
(VkBl. 1998 S. 892, Anlagenband B 8119).“

Artikel 2

Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

§ 1

Zielsetzung und Geltungsbereich

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 im Sinne des § 1 Abs. 1 dieses Gesetzes 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

Selbstkontrolle

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.

§ 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.

(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 Meeresverschmutzung 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 See-Berufsgenossenschaft können nach Maßgabe ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs auf schriftlichen 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 veröffentlicht im Januar jeden Jahres im Verkehrsblatt und anschließend im Bundesanzeiger eine Liste der Fundstellen der neuen
 - a) bekanntgemachten Richtlinien nach § 6,
 - b) Bekanntmachungen über Seegebiete nach den Abschnitten A II und A III Nr. 2 der Anlage 1,
 - c) Beschlüsse der Organe der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, die nach Abschnitt C I Nr. 6.1 der Anlage 1 in Verbindung mit Regelung 2.3.1. des Anhangs der Entschließung A.788(19) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation vom 23. November 1995 (BANz. S. 12 798) bei der Festlegung eines Schiffsmanagement-Systems berücksichtigt werden müssen,
 - d) Bekanntmachungen der Muster von Zeugnissen und sonstigen Bescheinigungen nach Abschnitt A Nr. 1 bis 3 der Anlage 2,
 - e) Änderungen dieser Verordnung,
 - f) nach § 12 des Schiffssicherheitsgesetzes zu berücksichtigenden Beschlüsse,
 - g) Änderungen der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz,
 - h) nach § 9d des Seeaufgabengesetzes zugrundelegenden internationalen Standards sowie
 - i) Bekanntmachungen des Inkrafttretens internationaler Schiffssicherheitsregelungen.

§ 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) Für Schiffe, die Küstenschifffahrt im Sinne des Gesetzes über die Küstenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2809, 3499), in der jeweils geltenden Fassung, betreiben, gelten die Anforderungen nach Absatz 1 und die sonstigen nach dieser Verordnung auf sie anwendbaren Anforderungen für die Dauer der Küstenschifffahrt als übernommene zusätzliche Verpflichtungen im Sinne des § 2 Abs. 3 Nr. 4 des Schiffssicherheitsgesetzes. Diese Schiffe genügen den Anforderungen nach dieser Verordnung, wenn das geforderte Schutzniveau, insbesondere die Sicherheit und die Abwehr von Gefahren für das Wasser, auf gleichwertige Weise gewährleistet wird.

§ 5

Besondere Regelungen bei internationalem schiffsbezogenen Sicherheitsstandard

(1) Soweit die Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften im Sinne des Abschnitts D der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz auf ein Schiff, das die Bundesflagge führt, Anwendung finden, sind für dieses Schiff die jeweiligen in Abschnitt A der Anlage 1 enthaltenen Vorschriften einzuhalten.

(2) Ergänzend zu § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes sind für Schiffe, die die Bundesflagge führen, die in Abschnitt B der Anlage 1 enthaltenen Vorschriften einzuhalten.

(3) Soweit die internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Sinne der Abschnitte A und C der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz auf ein Schiff, das die Bundesflagge führt, Anwendung finden, sind für dieses Schiff daneben die jeweiligen in Abschnitt C der Anlage 1 enthaltenen Vorschriften einzuhalten.

(4) Schiffe, die einer bestimmten Schiffskategorie angehören, müssen, wenn sie in einer anderen Schiffskategorie eingesetzt werden sollen, den Anforderungen für Schiffe entsprechen, die zum Zeitpunkt der Änderung auf Kiel gelegt worden sind.

§ 6

Sicherheitsstandard in besonderen Fällen

(1) Soweit Schiffe, die die Bundesflagge führen, nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen, erläßt das Bundesministerium für Verkehr oder in seinem Auftrag entweder das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder die See-Berufsgenossenschaft zur Konkretisierung der Anforderungen an die Schiffssicherheit dieser Schiffe im Sinne der §§ 3 und 7 bis 9 des Schiffssicherheitsgesetzes, wenn erforderlich, Richtlinien, insbesondere für

1. als Fracht- oder als Fahrgastschiffe eingesetzte Seeschiffe,
2. Binnenschiffe,
3. Traditionsschiffe,
4. Fahrzeuge, auf denen jeweils nicht mehr als zwölf Personen zum Führen von Sportfahrzeugen geschult werden (Ausbildungssportfahrzeuge),

5. Fahrzeuge, die für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres oder für deren Verarbeitung verwendet werden,
6. Schlepper, Kleinfahrzeuge, Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb und schwimmende Arbeitsgeräte (Sonderfahrzeuge),
7. schwimmende bewegliche Plattformen,
8. Behördenfahrzeuge sowie
9. Schiffe im Lotsenversetzdienst.

(2) Die Richtlinien dienen als Grundlage für Schiffssicherheitszeugnisse im Sinne des § 9 Abs. 3 und haben zum Ziel, daß die Schiffe hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Ausrüstung, ihrer Nutzung und ihres Einsatzgebietes sowie – vorbehaltlich der für Kauffahrteischiffe geltenden Bestimmungen im Rahmen des Seemannsgesetzes – der Bemannung den für die Sicherheit auf See einschließlich der funktechnischen Sicherheit und des maritimen Umweltschutzes erforderlichen Standard aufweisen. Sie können insoweit auch Einzelheiten über Prüfungen, Besichtigungen und Kontrollen, über Ausnahmen sowie über Bescheinigungen vorsehen.

(3) Die Richtlinien werden im Verkehrsblatt bekanntgemacht. § 5 Abs. 4 und § 16 Abs. 3 sind auf sie entsprechend anzuwenden.

(4) Auf die in Absatz 1 genannten Schiffe sind in bezug auf die Pflicht zur Ausrüstung mit Funkanlagen die Anforderungen der Kapitel III und IV der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen entsprechend anzuwenden, soweit nicht eine Richtlinie nach Absatz 1 aus wichtigem Grund eine Ausnahme vorsieht.

§ 7

Ausnahmen und Befreiungen

(1) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und die See-Berufsgenossenschaft können im Rahmen ihrer Aufgaben nach dem Seeaufgabengesetz

1. nach Maßgabe der internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes,
2. in Anwendung des § 13 Abs. 6 oder des Abschnitts A.I. Nr. 6.1 oder C.I.2 Nr. 13 der Anlage 1,
3. im Rahmen des § 16 Abs. 4 oder
4. nach Maßgabe der Richtlinien im Sinne des § 6

auf schriftlichen Antrag Ausnahmen von verbindlichen Pflichten oder Befreiungen zulassen, soweit eine vergleichbare Sicherheit des Schiffes oder die Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Seeaufgabengesetzes auf andere Weise, auch durch geeignete Nebenbestimmungen, gewährleistet ist. Dies kann insbesondere dann erforderlich sein, wenn für ein seegängiges Wasserfahrzeug wegen seiner geringen Größe oder besonderen Bauart die Anforderungen dieser Verordnung nicht oder nur mit wirtschaftlich nicht vertretbaren Kosten erfüllbar sind.

(2) Für Binnenschiffe auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anlage 1 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. I S. 238), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013), in der jeweils geltenden Fassung, treten hinsichtlich der Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung, Vermessung, den Freibord und die Besetzung der Fahrzeuge, die Eignung des Unternehmers sowie

die Befähigung der Besatzungsmitglieder einschließlich des Schiffsführers die auf der Grundlage des Binnenschiffahrtsgesetzes erlassenen Rechtsvorschriften an die Stelle dieser Verordnung.

(3) Die in den internationalen Schiffssicherheitsregelungen enthaltenen Vorschriften über die Zulassung eines gleichwertigen Ersatzes für Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte, Ausrüstungen oder sonstige Vorkehrungen sind auf Schiffe, für die die internationalen Schiffssicherheitsregelungen keine Anwendung finden, entsprechend anzuwenden.

(4) Ein Seeschiff, für das die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach § 10 des Flaggenrechtsgesetzes für die erste Überführungsreise in einen anderen Hafen verliehen wurde, ist für die Zwecke dieser Verordnung ausschließlich während dieser Reise einem Schiff unter ausländischer Flagge gleichgestellt, sofern der Eigentümer nicht widerspricht.

(5) Für Schiffe, deren Kiel vor dem 18. Juli 1994 gelegt wurde und denen im Schiffsmeßbrief zusätzlich zu der nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (BGBl. 1975 II S. 65) ermittelten Bruttoreaumzahl ein Bruttoreumgehalt in Registertonnen bescheinigt wurde, gilt als Parameter für die Anwendung dieser Verordnung der Bruttoreumgehalt anstelle der Bruttoreaumzahl.

(6) Sportfahrzeuge von weniger als 24 Meter Länge werden auf Antrag nach dem vereinfachten Verfahren des § 4 der Schiffsvermessungsverordnung vom 5. Juli 1982 (BGBl. I S. 916, 1169), geändert durch Verordnung vom 3. September 1990 (BGBl. I S. 1993), vermessen.

§ 8

Überwachung von Funkanlagen, Kennzeichnung von Schiffsausrüstung

(1) Soweit in den internationalen Schiffssicherheitsregelungen nicht anders bestimmt, bedürfen Funkanlagen, die einer Überwachung der funktechnischen Sicherheit unterliegen, zur Verwendung an Bord von Schiffen, die die Bundesflagge führen, der Zulassung.

(2) Schiffsausrüstung, die vor ihrer Verwendung an Bord solcher Schiffe 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 Anzeigengenauigkeit, 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.

§ 9

Schiffszeugnisse und -bescheinigungen, Schiffsbesichtigungen

(1) Die zuständigen Behörden erteilen, auch im Rahmen des Harmonisierten Besichtigungs- und Zeugniserteilungssystems, schiffsbezogene Zeugnisse und Bescheinigungen, auf die die internationalen Schiffssicherheitsregelungen sowie insbesondere die Anlage 2 zu dieser Verordnung anzuwenden sind.

(2) Auf Besichtigungen von Schiffen zur Erteilung von Zeugnissen durch befähigte Schiffsbesichtiger ist zu der in Abschnitt D Nr. 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 94/57/EG in der jeweils geltenden Fassung insbesondere Abschnitt B der Anlage 2 zu dieser Verordnung anzuwenden.

(3) Die See-Berufsgenossenschaft bescheinigt für Schiffe, für die Richtlinien nach § 6 erlassen sind, bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen auf schriftlichen Antrag durch ein Schiffssicherheitszeugnis – erforderlichenfalls mit Nebenbestimmungen –, daß das Schiff den geltenden Vorschriften, Richtlinien und Schiffssicherheitsnormen entspricht.

(4) Soweit in den Richtlinien nach § 6 nicht anders bestimmt, hat der Verantwortliche sicherzustellen, daß ein Schiff im Sinne des Absatzes 3, das die Bundesflagge führt und für das weder ein solches Schiffssicherheitszeugnis noch ein entsprechendes nach internationalen Schiffssicherheitsregelungen an Bord mitzuführendes Bau- und Ausrüstungszeugnis oder eine Bescheinigung nach Maßgabe des Absatzes 5 gültig ist, vor der ersten Inbetriebnahme des Schiffes durch ihn oder auf seine Veranlassung oder vor der ersten Fahrt nach Ungültigwerden eines solchen Zeugnisses

1. bei Bestehen einer Ausrüstungs- oder Zulassungspflicht für Navigations- oder Funkausrüstung an Bord dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Überprüfung dieser Ausrüstung sowie
2. in jedem Fall der See-Berufsgenossenschaft zur Überprüfung des sicheren Zustands des Schiffes und seiner Ausrüstung

vorgeführt wird. Er hat unverzüglich alle – auch betrieblichen – Mängel zu beseitigen, bei denen eine dieser Behörden feststellt, daß sie eine Gefahr für Schiffe, Schifffahrt oder Schifffahrtseinrichtungen, Gesundheit, Küste oder die Umwelt darstellen. Die Vorführung ist in zeitlichen Abständen zu wiederholen, soweit die Behörde dies nach den in § 6 Abs. 2 genannten Kriterien festlegt. Die Abstände betragen bei Einsatz des Schiffes für eine vorbestimmte Anzahl von Reisen mindestens sechs Wochen, bei Dauerbetrieb mindestens drei Monate. Über das Ergebnis jeder Überprüfung und die Festlegung der Abstände wird eine Prüfbescheinigung ausgestellt.

(5) Für Binnenschiffe – ausgenommen Öl-, Gas- und Chemikaliertankschiffe in der Massengutschifffahrt sowie Fahrgastschiffe mit nicht zur Besatzung zählenden Personen an Bord – genügt hinsichtlich der baulichen Beschaffenheit und der Ausrüstung im Bereich seewärts bis zur Verbindungslinie Quermarkenfeuer Schillig über das Vogelwärterhaus der Insel Alte Mellum zum Kirchturm Cappel eine gültige Bescheinigung der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt über die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinien nach § 6.

(6) Die Gleichwertigkeit im Sinne des § 4 Abs. 2 bei Schiffen, die Küstenschifffahrt betreiben, kann durch geeignete an Bord mitgeführte gültige Zeugnisse oder Bescheinigungen zuständiger Behörden des jeweiligen Flaggenstaats nachgewiesen werden.

(7) Die Vorführung und die Mängelbeseitigung im Sinne des Absatzes 4 sind unverzüglich vorzunehmen, wenn für ein zur Seefahrt eingesetztes Schiff der Nachweis der Gültigkeit oder Gleichwertigkeit im Sinne der Absätze 4 und 6 auf amtliche Aufforderung nicht erbracht wird.

(8) Beabsichtigt die See-Berufsgenossenschaft, einen Verstoß gegen Anforderungen oder Pflichten in Bezug auf die Sicherheit auf See im Rahmen der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes, auch im Hinblick auf § 13 Abs. 2 des Schiffssicherheitsgesetzes, zu berücksichtigen, so unterrichtet sie hiervon umgehend die Verantwortlichen durch eine schriftliche Abmahnung und gibt ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme.

§ 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 sowie Zulassungen nach § 8 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 des Bundesgrenzschutzes 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,

verbietet die See-Berufsgenossenschaft 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 beiden 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 See-Berufsgenossenschaft 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 See-Berufsgenossenschaft zuständig. Sehen das Schiffssicherheitsgesetz oder die internationalen Schiffssicherheitsregelungen 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 Schiffssicherheitsregelungen 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 26. Januar 1982 über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. 1982 II S. 585) in der jeweils geltenden Fassung leiten.

(3) Bei der Anwendung des Artikels 11 der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. EG Nr. L 157 S. 1) in der 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 See-Berufsgenossenschaft arbeitet im Rahmen der Hafenstaatkontrolle insbesondere eng mit den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen und tauscht mit diesen die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach den Artikeln 5 bis 13 der Richtlinie 95/21/EG des Rates erforderlichen Informationen aus. Dabei bedient sie sich der Verbindung mit dem auf Grund der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingerichteten Informationssystem.

(5) Eine Veröffentlichung in dem nach Artikel 15 der Richtlinie 95/21/EG vorgesehenen Umfang kann zusätzlich auch durch das Sekretariat nach der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle erfolgen.

§ 13

Verhaltenspflichten

(1) Der Eigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, daß

1. bei wesentlichen Veränderungen am Schiff oder seiner Ausrüstung, die den – auch im Bauzustand – zugelassenen Zustand und insbesondere offenkundig deren Wirksamkeit oder Betriebssicherheit beeinträchtigen, unverzüglich die sachgemäße Instandsetzung veranlaßt, zur Wahrung der Zulassung der beeinträchtigungsfreie zugelassene Zustand wiederhergestellt und die zuständige Behörde unverzüglich davon unterrichtet wird,
2. auf der Brücke stets folgende Unterlagen vorhanden sind:
 - a) die für die jeweilige Seereise erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern; das gilt nicht für Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See,

- b) die von der See-Berufsgenossenschaft herausgegebenen amtlichen Ausgaben der Schiffssicherheitsvorschriften und des Schiffssicherheitshandbuchs, der Schautafeln mit der Darstellung von Manövrierinformationen und Lotsenversetzeinrichtungen sowie auf Fahrgastschiffen die Listen der Fahrtbeschränkungen; das gilt nicht für Schiffe in der Kleinen Hochseefischerei, in der Küstenfischerei und in der Wattfahrt, für Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sowie für die in § 6 ausdrücklich genannten Schiffe, sofern in den Richtlinien nach § 6 nichts anderes bestimmt ist,
- c) die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie herausgegebenen Nachrichten für Seefahrer des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre bei Reiseantritt; das gilt nicht für Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sowie für Schiffe in der Küstenfischerei und in der Wattfahrt,
3. Seetagebücher nach Maßgabe des Abschnitts B II Nr. 6 der Anlage 1 aufbewahrt werden.
- (2) Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, daß
1. ein amtlich festgelegter Mindestfreibord des Schiffes nicht unterschritten wird; dies gilt nicht in einem Hafen zwischen der Eingangs- und Ausgangsabfertigung, soweit der Verschlußzustand des Schiffes dies zuläßt,
 2. das Schiff nur so beladen ist, daß die nach den Stabilitätsunterlagen erforderliche Mindeststabilität nicht unterschritten wird,
 3. Decksladungen so gestaut sind, daß Öffnungen im Bereich der Ladung, die als Zugang zu den Besatzungsunterkünften, dem Maschinenraum und allen sonstigen zum Betrieb des Schiffes erforderlichen Arbeitsräumen oder als Fluchtweg dienen, ordnungsgemäß geschlossen werden können, gegen das Eindringen von Wasser gesichert sind und zugänglich bleiben,
 4. auf Schiffen nach Kapitel V Regel 22 der Anlage zu dem Übereinkommen, das in Abschnitt A.I. der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt ist, die dort vorgeschriebenen Anforderungen an die Sicht eingehalten werden,
 5. auf einer Decksladung Laufplanken und Schutzgeländer oder Strecktaue als wirksame Schutzvorkehrung für die Besatzung angebracht sind, wenn auf oder unter Deck kein geeigneter Verkehrsgang vorhanden ist,
 6. auf Schiffen, denen ein Holzfreibord erteilt worden ist, zusätzlich zu den Erfordernissen nach den Nummern 3 und 5 auf jeder Seite der Decksladung bis zur Höhe von mindestens 1 m über der Ladung Schutzgeländer oder Strecktaue in senkrechtem Abstand von höchstens 0,33 m angebracht sind,
 7. vorbehaltlich der für Binnenschiffe auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anlage 1 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung geltenden Sonderregelungen Ladeluken vor Antritt der Fahrt wetterdicht geschlossen werden und während der Fahrt verschlossen bleiben, soweit sie nicht bei ruhigem Wetter, insbesondere wegen Arbeiten unter Deck oder wegen der Art der Ladung, vorübergehend geöffnet werden,
 8. Getreide auf einem Schiff von mindestens 6,50 m Breite als Schüttgutladung nur befördert wird, wenn dafür eine Genehmigung nach Kapitel VI Regel 9 der Anlage zu dem Übereinkommen, das in Abschnitt A.I. der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt ist, vorliegt,
 9. ausreichende Vorkehrungen für den Wachdienst im Sinne der Regel VIII/2 Abs. 2 der Anlage zum STCW-Übereinkommen getroffen werden,
 10. die amtlich zulässige Anzahl von Fahrgästen oder auszubildenden Personen an Bord nicht überschritten wird,
 11. § 6 Abs. 3 des Schiffssicherheitsgesetzes eingehalten wird.
- (3) Der verantwortliche nautische Wachoffizier eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat
1. dafür zu sorgen, daß das Ruder bei hoher Verkehrsdichte, bei verminderter Sicht oder wenn es die Bauart des Schiffes, dessen Beladung oder besondere Umstände erfordern, mit einem geeigneten Rudergänger besetzt ist und bei Benutzung der Selbststeueranlage sichergestellt ist, daß erforderlichenfalls sofort auf Handsteuerung unter seiner Aufsicht übergegangen werden kann und insbesondere bei der Fahrt im Revier sich ein Rudergänger in der Nähe des Ruders aufhält,
 2. dafür zu sorgen, daß der Ausguck bei der Fahrt im Revier sowie von der Zeit vom Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer geeigneten Person besetzt ist,
 3. die Ausführung der Ruder- und Maschinenkommandos und des Ankermanövers zu überwachen,
 4. im Sinne der Regel Teil A Kapitel VIII/2 Nr. 49 Satz 3 des Anhangs der Anlage zum STCW-Übereinkommen den gesteuerten Kurs, die Position und die Geschwindigkeit des Schiffes in kurzen, der jeweiligen Verkehrssituation angepaßten Zeitabständen zu überprüfen und dabei die vorgeschriebenen und verfügbaren Navigationshilfen zu verwenden; dies gilt auch, wenn das Schiff unter Lotsenberatung steht.
- (4) Der Leiter der Maschinenanlage eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat dafür zu sorgen, daß in Absprache mit dem Schiffsführer ein sicherer technischer Wachdienst im Sinne der Regel Teil A Kapitel VIII/3 Nr. 10 des Anhangs der Anlage zum STCW-Übereinkommen besteht.
- (5) Die Beachtung von Anordnungen und Auflagen im Sinne des § 10 Abs. 1 sowie die Verhaltenspflichten nach Absatz 2, ausgenommen die Nummern 5, 6, 9, 10 und 11, gelten auch in bezug auf Schiffe unter einer ausländischen Flagge nach Maßgabe des § 2 des Schiffssicherheitsgesetzes.
- (6) Die See-Berufsgenossenschaft kann von den Verhaltenspflichten in Absatz 2 Nr. 9 und Absatz 3 Nr. 1 und 2 bei Vorliegen eines wichtigen Grundes nach Maßgabe des § 7 Abs. 1 Ausnahmen zulassen.

§ 14

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Eigentümer

- a) entgegen § 13 Abs. 1 Nr. 1 nicht dafür sorgt, daß unverzüglich die sachgemäße Instandsetzung veranlaßt wird,
- b) entgegen § 13 Abs. 1 Nr. 2 nicht dafür sorgt, daß die dort vorgeschriebenen Unterlagen auf der Brücke vorhanden sind oder
- c) entgegen § 13 Abs. 1 Nr. 3 nicht dafür sorgt, daß Seetagebücher aufbewahrt werden,

2. als Schiffsführer

- a) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 1 nicht dafür sorgt, daß der Mindestfreibord des Schiffes nicht unterschritten wird,
- b) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 2 nicht dafür sorgt, daß die erforderliche Mindeststabilität nicht unterschritten wird,
- c) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 3 nicht dafür sorgt, daß Decksladungen in der dort genannten Weise gestaut sind,
- d) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 4 nicht dafür sorgt, daß die Anforderungen an die Sicht eingehalten werden,
- e) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 5 nicht dafür sorgt, daß auf Decksladungen Laufplanken und Schutzgeländer oder Strecktaue angebracht sind,
- f) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 6 nicht dafür sorgt, daß auf Schiffen, denen ein Holzfreibord erteilt worden ist, die vorgeschriebenen Schutzgeländer oder Strecktaue ordnungsgemäß angebracht sind,
- g) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 7 nicht dafür sorgt, daß Ladeluken wetterdicht geschlossen werden und verschlossen bleiben,
- h) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 8 nicht dafür sorgt, daß Getreide als Schüttgutladung nur befördert wird, wenn die vorgeschriebene Genehmigung vorliegt,
- i) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 9 nicht dafür sorgt, daß ausreichende Vorkehrungen für den Wachdienst getroffen werden,
- j) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 10 nicht dafür sorgt, daß die amtlich zulässige Anzahl von Fahrgästen oder auszubildenden Personen an Bord nicht überschritten wird oder
- k) entgegen § 13 Abs. 2 Nr. 11 nicht dafür sorgt, daß die dort genannte Vorschrift eingehalten wird,

3. als nautischer Wachoffizier

- a) entgegen § 13 Abs. 3 Nr. 1 nicht dafür sorgt, daß das Ruder besetzt ist,
- b) entgegen § 13 Abs. 3 Nr. 2 nicht dafür sorgt, daß der Ausguck besetzt ist,
- c) entgegen § 13 Abs. 3 Nr. 3 die Ausführung der Ruder- oder Maschinenkommandos oder des Ankermanövers nicht überwacht oder
- d) entgegen § 13 Abs. 3 Nr. 4 den Kurs, die Position oder die Geschwindigkeit nicht überprüft oder eine Navigationshilfe nicht verwendet,

4. entgegen § 13 Abs. 4 als Leiter der Maschinenanlage nicht dafür sorgt, daß ein sicherer technischer Wachdienst besteht oder

5. einer vollziehbaren Anordnung oder Auflage nach § 10 Abs. 1 zuwiderhandelt.

(2) Die Bestimmungen des Absatzes 1 Nr. 2 Buchstabe a bis d, g und h sowie Nr. 5 gelten auch für Schiffe im Sinne des § 13 Abs. 5.

(3) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird übertragen

- 1. in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe a, Nr. 2 Buchstabe a, b, d, g und i sowie Nr. 3 und 4 auf die See-Berufsgenossenschaft,
- 2. in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 5 sowie in den Fällen des § 15 Abs. 1 Nr. 4 des Seeaufgabengesetzes auf diejenige Behörde, die die vollziehbare Auflage oder Anordnung getroffen hat,
- 3. in den übrigen Fällen des Absatzes 1 auf die Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest.

§ 15

Überleitungsregelung

(1) Soweit die internationalen Schiffssicherheitsregelungen und die Vorschriften dieser Verordnung nicht entgegenstehen, sind zusätzlich die Bestimmungen der Schiffssicherheitsverordnung 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), mit Ausnahme des § 23 Abs. 2 und des § 73

- 1. in bezug auf Sachverhalte, die in den in Abschnitt D Nr. 10 und 11 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Rechtsakten geregelt sind oder in anderer Weise die Fischereifahrzeuge oder die Schiffsausrüstung betreffen, wenn nicht ausdrücklich anders bestimmt, bis zum Ablauf des 31. Dezember 1998 anzuwenden,
- 2. in bezug auf Pflichten hinsichtlich der in § 6 genannten Schiffe sowie der Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge, auch über den in Nummer 1 genannten Zeitpunkt hinaus oder in Verbindung mit § 4 Abs. 2, einschließlich der zugehörigen Definitionen, Ausnahmen und Abweichungen sowie Zeugnisse vorbehaltlich der Bestimmungen der Schiffsausrüstungsverordnung-See anzuwenden, bis das Bundesministerium für Verkehr in einer Richtlinie nach § 6 feststellt, daß sie abgelöst werden.

(2) Die Gültigkeit von Zeugnissen, Bescheinigungen, Zulassungen, Vermerken und Nebenbestimmungen, die aufgrund der anwendbaren Vorschriften der in Absatz 1 genannten Schiffssicherheitsverordnung erteilt worden sind, bleibt unberührt. Soweit sie die Einhaltung von Anforderungen für das in § 9 Abs. 3 genannte Schiffssicherheitszeugnis nachweisen, gelten sie als ein solches. Satz 1 gilt entsprechend für Bescheinigungen, die aufgrund der Schiffsvermessungsverordnung erteilt worden sind.

(3) Die Bezugnahme auf die Schiffssicherheitsverordnung in § 3 der Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 5. Juni 1986 (BGBl. I S. 860), zuletzt geändert durch Artikel 7 der Verordnung vom 7. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3744), gilt als Bezugnahme auf die Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217), geändert durch Verordnung vom 19. Juni 1998 (BGBl. I S. 1431).

§ 16

Anwendung weiterer Vorschriften, Zuständigkeit

(1) Die sich aus den internationalen Schiffssicherheitsregelungen (§ 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 Schiffssicherheitsregelungen 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) Vorbehaltlich der internationalen Schiffssicherheitsregelungen und des § 7 Abs. 2 dieser Verordnung wendet das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bei der funktechnischen Überwachung nach § 8 Abs. 1 und bei allen Zulassungen das Telekommunikationsgesetz vom 25. Juli 1996 (BGBl. I S. 1120), geändert durch Artikel 2 Abs. 34 des Gesetzes vom 17. Dezember 1997

(BGBl. I S. 3108), und die auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen in der jeweils geltenden Fassung sinngemäß an. Die Regelungen des vorbezeichneten Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen bleiben in bezug auf die Regulierungsziele und die Frequenzordnung unberührt.

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

§ 17

**Änderung und
Aufhebung anderer Vorschriften**

(1) In § 2 der Verordnung über den Betrieb von Küstenschifffahrt durch norwegische Seeschiffe vom 23. Juli 1997 (BGBl. I S. 1919) wird die Angabe „§ 14 Abs. 4 Satz 2 und 3 der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3281, 3532), die zuletzt durch Verordnung vom 14. Juni 1996 (BGBl. I S. 880) geändert worden ist,“ durch die Angabe „§ 9 Abs. 6 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013) in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

(2) In § 5c der Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1389), die durch Verordnung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3176) geändert worden ist, werden die Angabe „§ 17“ sowie die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Februar 1994 (BGBl. I S. 237), geändert durch die Verordnung vom 20. September 1994 (BGBl. I S. 2562),“ gestrichen.

Anlage 1
(zu § 5)**Besondere Regelungen bei
internationalem schiffsbezogenen Sicherheitsstandard****A. Zu den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften****A.I. Zur Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung****1. Zuständige Stellen****1.1 Zuständige Stellen im Sinne der Artikel 10, 12 und 13 der Richtlinie sind für die Ausrüstungsbereiche**

- a) Navigations- und Funkausrüstung das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie,
- b) Rettungsmittel, Verhütung der Meeresverschmutzung und Brandschutz die See-Berufsgenossenschaft.

1.2 Diese können sich bei der Durchführung des Konformitätsbewertungsverfahrens anerkannter Organisationen oder sonstiger Stellen bedienen, die von einer in der European Co-operation for Accreditation (EA) vertretenen Stelle akkreditiert sind, insbesondere der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post oder einer von ihr benannten Stelle.**2. Ausstattung eines neuen Schiffes im Sinne des Artikels 2 Buchstabe l oder eines vorhandenen Schiffes im Sinne des Artikels 3 Abs. 1 Buchstabe b der Richtlinie****2.1 Die im Anhang A 1 der Richtlinie aufgeführte Ausrüstung darf bei sachgemäßer Aufstellung (Einbau), Instandhaltung und bestimmungsgemäßer Verwendung die Sicherheit und Gesundheit von Personen nicht gefährden und die Meeresumwelt nicht beeinträchtigen.****2.2 Sie darf zur Ausstattung eines Schiffes nur verwendet werden, wenn sie**

- a) mit der Konformitätskennzeichnung nach Artikel 11 der Richtlinie versehen ist und ihr eine schriftliche EG-Konformitätserklärung nach Artikel 10 der Richtlinie beigelegt ist, wodurch der Hersteller oder sein in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum niedergelassener Bevollmächtigter bestätigt, daß die Ausrüstung den Sicherheitsanforderungen der Nummer 2.1 sowie des Artikels 5 der Richtlinie entspricht und die vorgeschriebenen Konformitätsbewertungsverfahren eingehalten sind, oder
- b) den Bestimmungen der Richtlinie aus anderen Gründen genügt.

3. Prüfnormen

Für alle Gegenstände der Ausrüstung, für die in Anhang A.1 der Richtlinie sowohl IEC- als auch ETSI-Prüfnormen aufgeführt sind, gelten diese wahlweise. Der Hersteller oder sein in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum niedergelassener Bevollmächtigter kann bestimmen, welche Prüfnormen angewandt werden sollen.

4. Funkfrequenzspektrum

In den Fällen des Artikels 8 Abs. 4, Artikels 14 Abs. 1 Satz 2 und Artikels 15 Abs. 2 der Richtlinie bildet das Verlangen der Verwaltung, daß sich die Ausrüstung in bezug auf die Anforderungen betreffend das Funkfrequenzspektrum nicht nachteilig auswirkt, einen Teil des Genehmigungsverfahrens.

5. Ausstattung außerhalb der Gemeinschaft

Wenn für ein Schiff Ausrüstung in einem Hafen außerhalb eines Mitgliedstaates der Europäischen Union ersetzt werden soll, ohne daß es aus Zeit- und Kostengründen mit Ausrüstung mit EG-Baumusterprüfung ausgestattet werden kann, sind die Voraussetzungen und das Verfahren des Artikels 16 der Richtlinie anzuwenden.

6. Instandsetzungen**6.1 Nach wesentlichen Instandsetzungsarbeiten, die eine nach der Richtlinie vorgeschriebene Ausrüstung betreffen, ist**

- a) die Überprüfung durch einen von der zuständigen Stelle anerkannten Betrieb,
 - b) bei Funkausrüstung eine außerordentliche Nachprüfung
- zu veranlassen. Ausnahmen sind bei wichtigem Grund nach Maßgabe des § 7 Abs. 1 zulässig.

6.2 In den Fällen der Nummer 6.1 Buchstabe a erteilt der Betrieb eine Prüfmarke im Sinne der Kennzeichnung nach § 8 Abs. 2 oder für Positionslaternen, Schallsignal- und Manövriersignalanlagen eine Bescheinigung, die an Bord mitzuführen ist.**7. Übergangsregelung**

Im Anhang A.1 der Richtlinie aufgeführte Ausrüstung, die vor dem 1. Januar 1999 nach den in der Schiffssicherheitsverordnung und der Telekommunikationszulassungsverordnung geregelten Verfahren der Baumusterzulassung hergestellt wurde, darf innerhalb von zwei Jahren nach diesem Zeitpunkt in Verkehr gebracht oder zur Ausstattung eines Schiffes verwendet werden.

8. Vorrangregelung

Der in Artikel 3 Abs. 3 der Richtlinie vorgesehene Vorrang gilt entsprechend für die Vorschriften über Schiffsausrüstung im Rahmen dieser Verordnung.

A.II. Zur Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe

1. Karten der Seegebiete

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie stellt die Seegebiete für Inlandsfahrten im Sinne des Artikels 2 Buchstabe o und Artikel 14 der Richtlinie, in denen Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D von Deutschland aus eingesetzt werden dürfen, jeweils kartographisch dar und veröffentlicht diese Darstellungen sowie die Fundstellen der im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften bekanntgemachten Listen im Verkehrsblatt.

2. Lecksicherheit im Helgolandverkehr

Die im Verkehr nach und von der Insel Helgoland eingesetzten Fahrgastschiffe müssen – vorbehaltlich des Verfahrens nach Artikel 9 der Richtlinie – einen Unterteilungsfaktor $F \leq 0,5$ aufweisen.

A.III. Zur Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord bestimmter Schiffe befindlichen Personen

1. Zuständige Stellen

1.1 Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist zuständige Stelle im Sinne des Artikels 2, die für die Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich ist oder mit der Abwicklung nach einem Unfall befaßt wird.

1.2 Die See-Berufsgenossenschaft ist zuständig für

- a) die Erteilung von Ausnahmen und Befreiungen im Sinne des Artikels 6 Abs. 3 und des Artikels 9 Abs. 1 und 2,
- b) die Genehmigung der gemäß Artikel 8 eingerichteten Registrierungssysteme sowie
- c) die Durchführung von Stichproben im Sinne des Artikels 10 Satz 2 der Richtlinie.

2. Karten der Seegebiete

Abschnitt A.II. Nr. 1 ist auf Seegebiete im Sinne des Artikels 9 Abs. 4 der Richtlinie für Fahrten, die einen deutschen Hafen betreffen, entsprechend anzuwenden.

B. Ergänzende Anforderungen zu § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes

B.I. Amtliche Vermessung

1. Mitwirkung des Eigentümers

1.1 Der Eigentümer des Schiffes hat den mit der Vermessung beauftragten Personen die Durchführung ihres Auftrages zu ermöglichen, die benötigten Hilfsmittel bereitzustellen, die benötigten Unterlagen vorzulegen und Auskünfte zu erteilen. Das Schiff ist, soweit für die Vermessung erforderlich, in leerem, von Ballast und Ladung freien Zustand, nötigenfalls auf Land oder im Dock, bereitzustellen. Schiffsbehälter und Laderäume müssen leer, gereinigt und gasfrei sein. Auf Verlangen ist eine amtliche Bescheinigung über die Gasfreiheit vorzulegen.

1.2 Der Eigentümer ist verpflichtet, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu einem Schiff, für das ein Meßbrief oder eine Meßbescheinigung ausgestellt worden ist, unverzüglich

- a) jede Veränderung der Abmessungen, des Fassungsvermögens oder der Nutzung einzelner vermessener Räume, der zugelassenen Anzahl der Fahrgäste, des erteilten Freibords oder des zugelassenen Tiefgangs sowie
 - b) einen Wechsel der Flagge
- anzuzeigen.

2. Erneuerung von Schiffsmeßbriefen

Hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vor Erteilung einer Genehmigung nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes einen Schiffsmeßbrief ausgestellt, so ist dieser innerhalb von drei Monaten, nachdem das Recht zur Führung der Bundesflagge wieder ausgeübt werden darf, zu erneuern, sofern er nicht durch eine wesentliche Veränderung im Sinne der Nummer 1.2 ungültig geworden ist.

3. Liegeplatz im Ausland

Hält sich das Schiff im Ausland auf, so zieht das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eine andere geeignete Stelle im Ausland hinzu oder bedient sich der Hilfe des Germanischen Lloyds, wenn dies zur Kostenersparnis vertretbar ist.

B.II. Tagebücher

1. Seetagebücher

1.1 Seetagebücher sind das Schiffstagebuch und das Maschinentagebuch, bei Binnenschiffen wahlweise das Bordbuch und das Fahrtenbuch.

1.2 Als Nebenbücher können geführt werden

- a) als Bestandteil des Schiffstagebuchs das Brückenbuch,
- b) als Bestandteil des Maschinentagebuchs das Peilbuch und das Manöverbuch.

- 1.3 Eine Eintragungspflicht wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, durch Eintragung in das Schiffstagebuch erfüllt.
 2. Maschinentagebuch
 - 2.1 Für die Führung des Maschinentagebuchs ist neben dem Schiffsführer der Leiter der Maschinenanlage verantwortlich. Die Genannten können diese Aufgabe auf den wachhabenden nautischen oder technischen Offizier oder auf ein anderes geeignetes Besatzungsmitglied übertragen.
 - 2.2 Dem Maschinentagebuch ist eine Beschreibung der Maschinenanlage beizufügen. Sie ist nach jedem Umbau der Maschinenanlage, der Dampfkesselanlage oder wesentlicher Anlageteile zu berichtigen.
 - 2.3 Ein Maschinentagebuch braucht nicht geführt zu werden, wenn die Maschinenanlage des Schiffes nicht mit einem technischen Schiffsoffizier, der in dieser Eigenschaft angemustert worden ist, besetzt ist und kein Dampfkessel der Gruppe IV nach § 4 Abs. 4 der Dampfkesselverordnung vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 173), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 12. Dezember 1996 (BGBl. I S. 1914), in der jeweils geltenden Fassung, betrieben wird.
 3. Form der Bücher
 - 3.1 Seetagebücher sind auf ein Schiff auszustellen, dessen Namen und Unterscheidungssignal in dem Buch bezeichnet werden.
 - 3.2 Das Schiffstagebuch und das Maschinentagebuch müssen für jeden Kalendertag in Spalten eingeteilte, mit fortlaufenden Seitenzahlen versehene Seiten und in ausreichender Anzahl Leerseiten enthalten. Die Spalten sollen mit einer Überschrift auch in englischer Sprache versehen sein.
 - 3.3 Maßnahmen und Tatsachen, die im Schiffsbetrieb, insbesondere bei Revierfahrten, häufig wiederkehren, können in Nebenbücher eingetragen werden. Im Schiffstagebuch und im Maschinentagebuch ist auf der ersten Seite einzutragen, welche Nebenbücher geführt werden.
 - 3.4 In Seetagebücher einzutragende Tatbestände können ganz oder teilweise mit anderen Datenträgern erfaßt werden. Die Datenträger bedürfen bei vorgeschriebenen Seetagebüchern zur Sicherstellung der Gleichwertigkeit mit Seetagebüchern der Zulassung durch das Bundesministerium für Verkehr oder durch die von ihm bestimmte Stelle. Sie müssen die aufgezeichneten Daten, die für sich allein verständlich sein müssen, jederzeit lesbar wiedergeben können und ein nachträgliches Verändern oder Löschen der Aufzeichnungen erkennbar machen.
 4. Eintragungen
 - 4.1 Die Seetagebücher sind in deutscher Sprache oder in der an Bord verwendeten Arbeitssprache zu führen. Nicht allgemein gebräuchliche Abkürzungen oder Symbole sind zu erklären.
 - 4.2 Die Eintragungen in die Seetagebücher sind nach der Bordzeit vorzunehmen.
 - 4.3 Das Radieren und Unkenntlichmachen von Eintragungen in Seetagebüchern, das Entfernen von Seiten aus diesen Büchern sowie die Veränderung automatischer Aufzeichnungen sind nicht zulässig. Wird eine Eintragung gestrichen, muß das Gestrichene lesbar bleiben. Streichungen oder Zusätze sind mit Datum und Unterschrift zu bescheinigen.
 - 4.4 Eintragungen in die Seetagebücher sind von den für die Eintragung Verantwortlichen zu unterschreiben. Eintragungen von Dritten auf Grund besonderer Rechtsvorschriften sind von diesen unter Angabe ihrer Befugnis zu unterschreiben.
 5. Auswertung der Tagebücher

Der Schiffseigentümer hat durch Aufzeichnung nachzuweisen, daß und wann er in regelmäßigen Abständen, – hinsichtlich der Eintragungen, die keine frühzeitigen Maßnahmen erforderlich machen, sofern nicht anders bestimmt mindestens alle zwölf Monate –, den vollständigen aktuellen Inhalt der Tagebücher zur Kenntnis genommen hat.
 6. Aufbewahrung

Seetagebücher sind, soweit nicht anders bestimmt, ab dem Tag der letzten Eintragung für die Dauer von drei Jahren aufzubewahren. Dies gilt auch bei einem Verkauf des Schiffes vor Ablauf dieser Frist.
 7. Veröffentlichung der eintragungspflichtigen Vorgänge

Das Bundesministerium für Verkehr oder in seinem Auftrag die See-Berufsgenossenschaft veröffentlicht im Verkehrsblatt eine Liste der Einzelvorgänge, die nach den internationalen Schiffssicherheitsregelungen oder sonstigen Rechtsvorschriften ausdrücklich im Seetagebuch eingetragen werden müssen.
- C. Vorschriften neben den allgemein anerkannten völkerrechtlichen Regeln und Normen**
- C.I. SOLAS**
- C.I.1. (Vgl. Kapitel II-1, II-2 und III der Anlage zu SOLAS)**
- Schiffe mit frühem Baujahr
1. Soweit nicht das SOLAS-Übereinkommen oder das Stockholm-Übereinkommen von 1996 (BGBl. 1997 II S. 540) oder diese Verordnung ausdrücklich Regelungen für den Umbau vorhandener Schiffe vorsehen, brauchen Schiffe,

deren Kiel vor dem Inkrafttreten der 1981 beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 (1. September 1984) gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, nicht den Anforderungen der Kapitel II-1, II-2 und III der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen zu entsprechen, wenn dies einen Umbau erfordern würde.

2. In diesem Fall müssen
 - a) Schiffe, deren Kiel in der Zeit vom 25. Mai 1980 bis zum 31. August 1984 gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem SOLAS-Übereinkommen sowie aus der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. August 1984 (BGBl. I S. 1089) ergeben;
 - b) Schiffe, deren Kiel vor dem 25. Mai 1980 gelegt worden ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befunden haben, den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem Internationalen Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See – Anlage A zum Gesetz vom 6. Mai 1965 (BGBl. 1965 II S. 465), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 12. Juli 1974 (BGBl. 1974 II S. 1009), – sowie aus der Schiffssicherheitsverordnung vom 9. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1933), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. November 1979 (BGBl. I S. 1912), ergeben.

C.I.2. (Vgl. Kapitel II-2 der Anlage zu SOLAS)

1. Fest eingebaute Gasfeuerlöschsysteme (vgl. Regel II-2/5)
 - 1.1 Fest eingebaute Gasfeuerlöschsysteme müssen zugelassen sein.
 - 1.2 Türverbindungen zwischen Maschinen- oder Unterkunftsräumen und Räumen, in denen Gas für Feuerlöschsysteme gelagert ist, sind nicht zulässig.
2. Brandschutzausrüstung (vgl. Regel II-2/17)
 - 2.1 (Absatz 1.1) Jede persönliche Ausrüstung ist durch ein Brechisen zu ergänzen. Für Notfälle ist sicherzustellen, daß mindestens eine tragbare elektrische Bohrmaschine (Mindestbohrdurchmesser in Stahl 10 Millimeter) oder eine Winkelschleifmaschine (Trennscheibe) vorhanden ist. Das Anschlußkabel einer Bohrmaschine oder Winkelschleifmaschine muß mindestens 10 Meter lang sein.
 - 2.2 (Absatz 1.1.1) Die vorgeschriebene Schutzkleidung (Hitzeschutzanzug) muß zugelassen sein.
 - 2.3 (Absatz 1.2) Als Atemschutzgerät dürfen nur Preßluftatmer verwendet werden.
3. Verschiedenes (vgl. Regel II-2/18)

(Absatz 1.1) Schränke und andere Behälter für Reinigungsmittel und Arbeitskleidung müssen nichtbrennbar sein.
4. Feuerlöschsysteme (vgl. Regel II-2/21)

Schaummittel für fest eingebaute Schaumfeuerlöschsysteme müssen zugelassen sein.
5. Fluchtwege (vgl. Regel II-2/28)

(Absatz 3.1) Türen müssen selbstschließend sein.
6. Beschränkte Verwendung brennbarer Werkstoffe (vgl. Regel II-2/34)

(Absatz 1) Die Isolierungen in Laderäumen müssen, außer für Trennflächen vom Typ „A“ oder „B“, mindestens schwerentflammbar sein; die zugehörigen Unterkonstruktionen müssen nichtbrennbar sein, und die Isolierung ist mit nichtbrennbaren Werkstoffen abzudecken.
7. Einzelheiten der Bauart von Fahrgastschiffen (vgl. Regel II-2/35)

Räume, in denen entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 °C, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen gelagert werden, dürfen nur oberhalb des obersten durchlaufenden Decks angeordnet sein und nur einen unmittelbaren Zugang durch wetterdichte Stahltüren vom freien Deck aus haben. Zur Bestimmung der Feuerwiderstandsfähigkeit der umschließenden Trennflächen sind diese Räume bei Fahrgastschiffen mit mehr als 36 Fahrgästen der Gruppe 14 der Regel II-2/26.2.2 und bei Fahrgastschiffen mit nicht mehr als 36 Fahrgästen der Gruppe 9 der Regel II-2/27.2.2 zuzuordnen. Die Trennflächen angrenzender Räume müssen gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen ausreichend belüftet und beleuchtbar sein.
8. Einzelheiten der Bauart von Frachtschiffen (vgl. Regel II-2/50)
 - 8.1 (Absatz 3.1) Die Isolierungen in Laderäumen oder im Ladetankdeckbereich müssen, außer für Trennflächen vom Typ „A“ oder „B“, mindestens schwerentflammbar sein; die zugehörigen Unterkonstruktionen müssen nichtbrennbar sein und die Isolierung muß mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt sein.
 - 8.2 Nummer 7 Sätze 1, 3 und 4 sind entsprechend anzuwenden. Zur Bestimmung der Feuerwiderstandsfähigkeit der umschließenden Trennflächen sind die betreffenden Räume bei Frachtschiffen der Gruppe 9 der Regel II-2/44.2.2 und bei Tankschiffen der Gruppe 9 der Regel II-2/58.2.2 zuzuordnen.
9. Brandschutzvorkehrungen in Laderäumen (vgl. Regel II-2/53)
 - 9.1 (Absatz 2.3.1) Gasmeßgeräte müssen zugelassen sein.
 - 9.2 (Absatz 3) Es gilt auch die Zusatzvorschrift der Nummer 9.1.

10. Be- und Entlüften, Spülen, Gasfreimachen und Lüftung (vgl. Regel II-2/59.4.4.1)
Geräte zur Messung von Sauerstoff und entzündbaren Dampfkonzentrationen müssen zugelassen sein.
11. Inertgassysteme (vgl. Regel II-2/62)
(Absatz 17) Nummer 10 gilt entsprechend.
12. Ladepumpenräume (vgl. Regel II-2/63)
- 12.1 Ladepumpen einschließlich Restepumpen müssen von einer Stelle oberhalb des Ladetankdecks durch Notstoppeinrichtungen abgestellt werden können.
- 12.2 Bei Tankschiffen mit einer Ladetankdecklänge von 150 Meter und mehr muß eine weitere Notstopppauslösung für die Pumpen vorgesehen sein. Diese muß in der Ladekontrollstation mit der zentralen Überwachungseinrichtung für den Lade- und Löschbetrieb oder, wenn eine solche nicht vorhanden ist, im Bereich der Anschlußstelle der Ladeleitungen angeordnet sein.
- 12.3 Auf Tankschiffen, bei denen von der zentralen Überwachungseinrichtung aus die Absperreinrichtungen der Lade- und Löschanlage nicht zentral gesteuert werden können, müssen Einrichtungen vorhanden sein, durch die eine sichere Verständigung zwischen den Schaltstellen und der Überwachungseinrichtung gewährleistet ist.
13. Ausnahmen
Die See-Berufsgenossenschaft kann bei Vorliegen eines wichtigen Grundes nach Maßgabe des § 7 Abs. 1 von den Anforderungen des Abschnitts C.I.2. Ausnahmen zulassen.

C.I.3. (Vgl. Kapitel III, IV und V der Anlage zu SOLAS: Schiffsausrüstung)

1. Ausrüstung nach Anhang A.2 der Richtlinie 96/98/EG
- 1.1 Auf im Anhang A.2 der Richtlinie 96/98/EG des Rates aufgeführte Schiffsausrüstung, mit der ein Schiff ausgestattet wird, finden die einschlägigen in der Schiffssicherheitsverordnung 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), enthaltenen Verfahrensvorschriften über die Baumusterzulassung Anwendung.
- 1.2 Ausrüstung im Sinne der Nummer 1.1 darf nur verwendet werden, wenn sie mit der Baumusternummer der zuständigen Stelle gekennzeichnet ist.
- 1.3 Die Nummern 1 und 6 im Abschnitt A.I. dieser Anlage und Artikel 12 Abs. 2 der Richtlinie 96/98/EG sind auf die Ausrüstung im Sinne der Nummer 1.1 entsprechend anzuwenden.
2. Antragsprinzip
Für Zulassungen, Genehmigungen, Prüfungen und Regulierungen ist ein schriftlicher Antrag erforderlich.
3. Rettungsmittel
- 3.1 (Regel III/11.7) Jedes Schiff soll mit einem Netz ausgerüstet sein, das zur Rettung Schiffbrüchiger geeignet ist.
- 3.2 (Regel III/32.3.2) Frachtschiffe, die mit offenen Rettungsbooten ausgerüstet sind oder eine Ausrüstung nach Regel III/31.1.3 mitführen, müssen mindestens einen Überlebensanzug für jede an Bord befindliche Person mitführen. Frachtschiffe, die mit vollständig geschlossenen Rettungsbooten ausgerüstet sind, müssen für jedes an Bord befindliche Rettungsboot mindestens drei Überlebensanzüge mitführen.
- 3.3 (Regel III/32.3.3) Frachtschiffe, die mit Rettungsflößen und Bereitschaftsbooten nach Regel III/31.1.3 ausgerüstet sind, müssen mindestens einen Überlebensanzug für jede an Bord befindliche Person mitführen. Dies gilt nicht für Frachtschiffe, die ständig in einem warmen Klima eingesetzt sind, in dem nach Auffassung der See-Berufsgenossenschaft Überlebensanzüge unnötig sind.
4. Alarmanlagen
- 4.1 (Regel III/6.4.2 in Verbindung mit Absatz 7.2.1 des LSA-Codes) Zusätzlich zu dem Signal zum Sammeln bei den Sammelplätzen muß mit dem Generalalarmsystem das Signal zum Verlassen des Schiffes, bestehend aus einem fortlaufend gegebenen kurzen und langen Ton, gegeben werden können.
- 4.2 Schiffe, deren Kiel nach dem 1. Januar 1988 gelegt worden ist, müssen mit einer fest eingebauten Wachalarmanlage ausgerüstet sein.

C.I.4. Zu Kapitel V der Anlage zu SOLAS

Amtliche Veröffentlichungen

(Regel 20) Bei Schiffen, die nicht Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sind, müssen hinsichtlich der erforderlichen Seekarten, Seebücher und anderen nautischen Veröffentlichungen jeweils die amtlichen Ausgaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie oder eines hydrographischen Dienstes eines anderen Staates mitgeführt werden.

C.I.5. Zu Kapitel VI der Anlage zu SOLAS

Güter in Containern, Landfahrzeugen und Ladungseinheiten dürfen zur Beförderung auf Seeschiffen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur übergeben werden, wenn den Beförderungspapieren eine Ladungsbescheinigung beigelegt ist, in der neben den richtigen und vollständigen Angaben über Art, Gewicht und Eigenschaften der Ladung gemäß Regel 2 bescheinigt wird, daß die Ladung entsprechend den Richtlinien für das Packen und Sichern von Ladung in Containern und auf Straßenfahrzeugen (BAnz. Nr. 69a vom 8. April 1992) gepackt und gesichert ist, und wenn die Ladungsbescheinigung dem Schiffsführer vor dem Auslaufen übergeben worden ist.

C.I.6. (Zu Kapitel IX der Anlage zu SOLAS)**1. Internationale Richtlinien für die Verwaltung**

Die Verwaltung legt bei ihrer Tätigkeit im Sinne des Kapitels IX die durch Entschl. A.788(19) der IMO beschlossenen Richtlinien (BAnz. 1995 S. 12 798) zugrunde.

2. Durchführung der Prüfungen (Audits)

2.1 Der Antragsteller kann eine Organisation, die nach der in Abschnitt D Nr. 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 94/57/EG anerkannt ist, mit der Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen beauftragen, wenn zwischen ihr und der Verwaltung ein Auftragsverhältnis geregelt ist. Die Organisation führt diese Prüfung nach Unterrichtung der See-Berufsgenossenschaft eigenständig und in eigener Verantwortung durch.

2.2 Die Prüfungen für die in Kapitel IX Regel 2.1 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastschiffen (ABl. EG Nr. L 320 S. 14) genannten Schiffe sowie der dazugehörigen Unternehmen werden in Absprache mit der See-Berufsgenossenschaft, die sich an ihnen beteiligen kann, durchgeführt.

3. Auftragsverhältnis mit der See-Berufsgenossenschaft

3.1 Auf das Auftragsverhältnis sind die Vorschriften der in Nummer 2.1 genannten Richtlinie und des Teils B der Anlage 2 über Auftragsverhältnisse bei der Schiffsbesichtigung entsprechend anzuwenden.

3.2 Um das Auftragsverhältnis mit der See-Berufsgenossenschaft zu regeln, muß die anerkannte Organisation auch folgende Sicherheitsvoraussetzungen erfüllen:

a) Sie entspricht den Richtlinien der Entschl. A.788(19) der IMO in der jeweils geltenden Fassung.

b) Sie unterhält im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eine örtliche Vertretung.

C.I.7. (Zu Kapitel XI der Anlage zu SOLAS)**Schiffsidentifikationsnummer**

(Regel XI.3) Das Schiff erhält die Schiffsidentifikationsnummer im Zusammenhang mit der vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vorgenommenen Erteilung der Vermessungsbescheinigungen.

C.II. Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966**1. Änderungen des Übereinkommens von 1966**

Ergänzend zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 sind die Änderungen vom 12. Oktober 1971, 12. November 1975 und 15. November 1979 (BGBl. 1981 II S. 98) sowie das Protokoll von 1988 (BGBl. 1994 II S. 2457), das auch die Änderung von 1983 (Entschl. A.513(13)) umfaßt, anzuwenden.

2. Schiffe mit frühem Baujahr

Vorhandene Schiffe im Sinne des Artikels 2 Nr. 7 des Übereinkommens von 1966 müssen, wenn sie die Anforderungen für neue Schiffe nicht voll erfüllen, den entsprechenden geringeren Anforderungen für neue Schiffe in der Auslandsfahrt nach Anhang I der Verordnung über den Freibord der Kauffahrteischiffe in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9512-1, veröffentlichten bereinigten Fassung genügen. Bei größeren Umbauten, Instandsetzungen, Erneuerungen und Ergänzungen sind die Regeln der Anlage I des Übereinkommens von 1966 für das ganze Schiff zu erfüllen.

C.III. Kapitel VIII („Wachdienst“) der Anlage zum STCW-Übereinkommen**Durchführung von Erprobungen**

Die See-Berufsgenossenschaft kann auf schriftlichen Antrag im Einzelfall Erprobungen im Sinne der Regel I/13 der Anlage zum STCW-Übereinkommen zulassen und nach positivem Abschluß der Erprobung die zum Betrieb erforderlichen Genehmigungen erteilen.

D. Verweisung auf technische Regelwerke

Soweit in oder auf Grund dieser Verordnung auf DIN-Normen Bezug genommen wird, sind diese im Beuth-Verlag GmbH, 10722 Berlin, erschienen. Sie sind beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.

Anlage 2
(zu § 9)

Schiffszeugnisse und -bescheinigungen,
Schiffsbesichtigungen

A. Schiffszeugnisse und -bescheinigungen

1. Ausstellung oder Verlängerung der Geltungsdauer

Von der Bundesverkehrsverwaltung werden für Schiffe, die die Bundesflagge führen, die folgenden Schiffszeugnisse und Bescheinigungen ausgestellt oder in ihrer Geltungsdauer verlängert:

Zeugnisse/Bescheinigungen	ausstellende Stelle
(I). Zeugnisse/Bescheinigungen im Rahmen von SOLAS	
(1.) Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe nach SOLAS Regel I/12	See-BG
(2.) Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS Regel I/12	See-BG
(3.) Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS Regel I/12	See-BG
(4.) Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS Regel I/12	See-BG
(5.) Ausnahmezeugnis (SOLAS) nach SOLAS Regel I/12	See-BG
(6.) Bescheinigung nach SOLAS Regel II-2/54.3	See-BG
(7.) Dokument über die für einen sicheren Schiffsbetrieb erforderliche Mindestbesatzung nach SOLAS Regel V/13 (b)	See-BG
(8.) Genehmigung für Getreidetransporte nach SOLAS Regel VI/9 in Verbindung mit dem Internationalen Getreide-Code	See-BG
(9.) Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC) nach SOLAS Regel VII/10 in Verbindung mit I/12	See-BG
(10.) Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC) nach SOLAS Regel VII/13 in Verbindung mit Regel I/12	See-BG
(11.) (a) Dokument über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC) nach den SOLAS Regeln IX/4.1 und 4.2 (Internationales Schiffssicherheitsmanagement – ISM)	See-BG
(b) Vorläufiges Dokument über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften	See-BG
(12.) (a) Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC) nach SOLAS Regel IX/4.3 in Verbindung mit Regel I/12 (ISM)	See-BG
(b) Vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen	See-BG
(13.) (a) Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nach SOLAS Regel X/3	See-BG
(b) Bescheinigung über die Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach Abschnitt 1.9 des Hochgeschwindigkeits(HSC)-Codes in Verbindung mit SOLAS Regel X/3	See-BG
(II). Zeugnisse/Bescheinigungen nach MARPOL 1973/78, soweit international in Kraft	
(14.) Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung nach MARPOL Anlage I Regel 5	See-BG
(15.) Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut nach MARPOL Anlage II Regel 11	See-BG
(16.) Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut nach MARPOL Anlage II Regel 13	See-BG
(III). Zeugnisse nach dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966	
(17.) Internationales Freibordzeugnis nach den Artikeln 3 und 16 Abs. 1 des Übereinkommens	See-BG

	ausstel- lende Stelle
(18.) Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis nach den Artikeln 3 und 16 Abs. 2 des Übereinkommens	See-BG
(IV). Bescheinigung nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969	
(19.) Internationaler Schiffsmeßbrief (1969) nach Artikel 7 des Übereinkommens	BSH
(V). Bescheinigung nach der Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (ABl. EG Nr. L 34 S. 1)	
(20.) Konformitätszeugnis, Ausrüstungsverzeichnis und Ausnahmezeugnis nach Artikel 6 der Richtlinie	See-BG, BSH
(VI). Zeugnisse und Bescheinigungen nach der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. EG Nr. L 144 S.1)	
(21.) a) Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe nach Artikel 11 Abs. 1 und 2 der Richtlinie	See-BG
b) Sicherheitszeugnis und Erlaubnisschein für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nach Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie	See-BG
c) Bau- und Ausrüstungszeugnis für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb sowie Erlaubnisschein zum Betrieb von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb nach Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie	See-BG
(VII). Sonstige Zeugnisse und Bescheinigungen	
(22.) a) Schiffssicherheitszeugnis nach § 9 Abs. 3	See-BG
b) Bescheinigung nach § 9 Abs.5	Zentral- stelle Schiffs- untersu- chungs- kommis- sion/ Schiffs- eichamt
c) Prüfbescheinigung nach § 9 Abs. 4	BSH, See-BG
(23.) a) Bescheinigung der amtlichen Vermessung (Meßbrief)	BSH
b) Meßbescheinigung (auf sechs Monate befristet)	BSH
(24.) Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973) nach MARPOL Anlage IV Regeln 4 bis 7	See-BG
(25.) Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut in Verbindung mit Nummer 1.6.5 des GC-Codes	See-BG
(26.) Vorbehaltlich Nummer (22.) sonstige Zeugnisse und Bescheinigungen nach der Schiffssicherheitsverordnung in einer Fassung vor dem 1. Oktober 1998 sowie Verlängerungen von Zeugnissen und Bescheinigungen, die auf Grund von inzwischen außer Kraft getretenen Vorschriften erteilt wurden	BSH, See-BG.

2. Harmonisiertes System der Besichtigung und Zeugniserteilung

Für die nachstehenden Zeugnisse sind die Regeln des Systems einer Harmonisierten Besichtigung und Zeugniserteilung im Sinne der Entschl. A.718(17) der IMO vom 6. November 1991 (VkB1. 1996 S. 34) sowie die dazu mit Entschl. A.746(18) beschlossenen Richtlinien dieser Organisation vom 4. November 1993 (VkB1. 1998 S. 829) anzuwenden:

- a) Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe und
- b) Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach Maßgabe des Artikels II des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1994 II S. 2458),
- c) Internationales Freibord-Zeugnis nach Maßgabe des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (BGBl. 1994 II S. 2457),
- d) Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung nach Maßgabe der Änderung 1990 zur Anlage zum Protokoll von 1978 zum MARPOL-Übereinkommen 1973 (MEPC.39(29)) (BGBl. 1996 II S. 985),
- e) Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut nach Maßgabe der Änderung 1990 zum IBC-Code (MSC.16(58)) (BAnz. Nr. 144a vom 3. August 1994),
- f) Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut nach Maßgabe der Änderung 1990 zum IGC-Code (MSC.17(58)) (BAnz. Nr. 144a vom 3. August 1994),
- g) Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut nach Maßgabe der Änderung 1990 zum BCH-Code (MSC.18(58)) (BAnz. Nr. 144a vom 3. August 1994).

Auf das Schiffssicherheitszeugnis nach § 9 Abs. 3 sind die genannten Regeln auf schriftlichen Antrag entsprechend anzuwenden.

3. Muster der Zeugnisse

Die zuständige Behörde bestimmt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr die Muster der genannten Zeugnisse und sonstiger Bescheinigungen, soweit sie nicht anderweitig verbindlich festgelegt sind, und macht sie im Verkehrsblatt bekannt.

4. Eintragungen

- 4.1 Reicht bei einem Frachtschiff die Festigkeit des Schiffskörpers nur für einen begrenzten Fahrtbereich aus, so ist dies in einem mit dem Sicherheitszeugnis zu verbindenden Anhang einzutragen.
- 4.2 Auflagen bei der Anwendung des § 7 oder § 9 werden in einen mit dem entsprechenden Zeugnis zu verbindenden Anhang eingetragen.
- 4.3 Die einschlägigen Vorschriften über die Erteilung der Zeugnisse gelten entsprechend für Eintragungen in die Zeugnisse.

5. Probefahrten

Auf Probefahrten in den inneren deutschen Gewässern und im deutschen Küstenmeer können erforderliche Zeugnisse durch eine Probefahrtbescheinigung der See-Berufsgenossenschaft ersetzt werden.

6. Ersatzausfertigung

Ist ein Zeugnis oder eine Bescheinigung unbrauchbar geworden oder wird glaubhaft gemacht, daß sie verlorengegangen sind, stellt die zuständige Behörde eine Ersatzausfertigung aus, die als solche zu bezeichnen ist.

7. Rückgabe von Bescheinigungen

Der Eigentümer eines Schiffes hat ungültige oder verlorene und nach Neuausstellung wiedergefundene Schiffszeugnisse und -bescheinigungen unverzüglich an die Ausstellungsbehörde zurückzugeben.

8. Versicherung an Eides Statt

Die zuständige Behörde ist befugt, für die Glaubhaftmachung von Angaben zum Zeugnis oder zur Bescheinigung oder zu deren Verlust eine Versicherung an Eides Statt zu verlangen und abzunehmen.

B. Zur Zeugniserteilung für Schiffe, die die Bundesflagge führen, erforderliche Besichtigungen von Schiffen (zu § 9 Abs. 2)

1. Zuständige Behörde

- 1.1 Die für Besichtigungen von Schiffen zuständige Verwaltungsbehörde ist die See-Berufsgenossenschaft.
- 1.2 Die für die Überprüfung (Prüfung vor Verwendung an Bord und Erstbesichtigung, Wiederholungsprüfungen, Stichprüfungen) zulassungspflichtiger Navigations- und Funkausrüstung auf Schiffen zuständige Verwaltungsbehörde ist vorbehaltlich des § 7 Abs. 2 dieser Verordnung das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Abschnitt A.I. Nr. 1.2 der Anlage 1 findet entsprechende Anwendung.
- 1.3 Für die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften im Rahmen der Richtlinie 94/57/EG ist das Bundesministerium für Verkehr zuständig. Die Anerkennung erfolgt nach Maßgabe des Artikels 4 Abs. 1 dieser Richtlinie.
- 1.4 Das Bundesministerium für Verkehr entzieht einer Klassifikationsgesellschaft die Anerkennung, soweit die Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 9 der Richtlinie 94/57/EG dazu aufgefordert wurde.

2. Harmonisiertes System

Soweit Zeugnisse nach dem Harmonisierten System auszustellen sind, sind die Vorschriften für dieses System auch auf die hierfür erforderlichen Besichtigungen anzuwenden.

3. Anerkannte Klassifikationsgesellschaften

- 3.1 Der Antragsteller kann eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 6 Abs. 2 der Richtlinie 94/57/EG begründet worden ist, mit der Durchführung der Besichtigungen beauftragen, die für die Erteilung der in Abschnitt A. Nr. 1. (1), (2), (5), (9), (10), (13), (14) bis (16), (17) und (18) dieser Anlage genannten Zeugnisse erforderlich sind. Soweit für die Erteilung der in Abschnitt A. Nr. 1. (1), (5), (9), (10), (13) und (16) dieser Anlage genannten Zeugnisse erforderlich, können sich die Besichtigungen mit Ausnahme der Funkanlagen auch auf Ausrüstungsgegenstände erstrecken, die keiner besonderen Zulassung unterliegen. Die anerkannte Klassifikationsgesellschaft führt die genannten Besichtigungen eigenständig und in eigener Verantwortung durch.
- 3.2 Das Auftragsverhältnis sieht auch folgendes vor:
- a) Die Vereinbarung unterliegt deutschem Recht; die Fassung in deutscher Sprache ist maßgebend.
 - b) Die von der Klassifikationsgesellschaft wahrgenommenen Aufgaben werden regelmäßig alle zwei Jahre von der See-Berufsgenossenschaft oder einer von ihr benannten unparteiischen Stelle kontrolliert. Dabei ist die See-Berufsgenossenschaft von zusätzlichen Kosten freizustellen.
 - c) Die See-Berufsgenossenschaft kann sich jederzeit – auch ohne vorherige Anmeldung – vergewissern, daß die anerkannte Klassifikationsgesellschaft die im Anhang der Richtlinie 94/57/EG vorgeschriebenen Anforderungen erfüllt.
 - d) Die nach § 1 Nr. 12 des Seeaufgabengesetzes und insbesondere für eine Schiffsbestandsdatei erforderlichen Schiffsdaten sowie die in Artikel 15 Abs. 3 der Richtlinie 94/57/EG genannten sachdienlichen Angaben über den Klassenwechsel oder die Ausklassifizierung von Schiffen sind dem nach § 5 Abs. 1 Nr. 4a des Seeaufgabengesetzes zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übermitteln.
 - e) Die anerkannte Klassifikationsgesellschaft muß als Sicherheitsvoraussetzung für die Schiffsbesichtigungen nach diesem Abschnitt im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eine örtliche Vertretung unterhalten.
- 3.3 Die Begründung eines Auftragsverhältnisses im Sinne des Artikels 6 Abs. 2 der Richtlinie 94/57/EG mit Klassifikationsgesellschaften, die ihre Niederlassung im Sinne des Artikels 2 Buchstabe k der Richtlinie 94/57/EG nicht im Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben, bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr. Die Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, daß der Staat, in dem die Gesellschaft ihre Niederlassung hat, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit auch die in der Europäischen Union niedergelassenen anerkannten Klassifikationsgesellschaften anerkennt und deren Tätigkeit ohne Diskriminierung zuläßt.
- 3.4 Die anerkannte Klassifikationsgesellschaft hat die Schiffsbesichtigungen nach diesem Abschnitt gemäß den in den internationalen Übereinkommen, dieser Verordnung und in der Dampfkesselverordnung enthaltenen Vorschriften sowie unter Beachtung der zur Auslegung dieser Vorschriften im Verkehrsblatt oder durch Rundschreiben gegenüber der Klassifikationsgesellschaft bekanntgemachten einschlägigen Richtlinien der See-Berufsgenossenschaft durchzuführen.
- 3.5 Für die Erteilung der in Nummer 3.1 genannten Zeugnisse durch die See-Berufsgenossenschaft gilt der Nachweis, daß die hierfür festgelegten Besichtigungsanforderungen erfüllt sind, als erbracht, wenn die anerkannte Klassifikationsgesellschaft die Besichtigung nach Maßgabe dieser Verordnung durchgeführt hat und der See-Berufsgenossenschaft bestätigt, daß die Anforderungen erfüllt werden.
- 3.6 Hat die See-Berufsgenossenschaft triftige Gründe für die Annahme, daß die Besichtigungen von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nicht den Vorschriften entsprechend durchgeführt werden, so kann sie für die Erteilung der in Nummer 3.1 genannten Zeugnisse weitere Nachweise für die Erfüllung der entsprechenden Besichtigungsanforderungen verlangen und eigene Besichtigungen durchführen.
- 3.7 Das Bundesministerium für Verkehr kann aus Gründen der ernsthaften Gefährdung von Sicherheit und Umwelt vorläufig anordnen, daß Besichtigungsergebnisse einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nicht der Erteilung der in Nummer 3.1 genannten Zeugnisse zugrunde gelegt werden können. Die Entscheidung wird der zuständigen Behörde, der betroffenen Klassifikationsgesellschaft und den betroffenen Schiffseigentümern mitgeteilt. Ferner wird das Verfahren nach Artikel 10 Satz 2 der Richtlinie 94/57/EG eingeleitet.

4. Besichtigungen nach Anlage IV zum MARPOL-Übereinkommen

Die Besichtigungen nach Regel 3 der Anlage IV zum MARPOL-Übereinkommen richten sich für den Bereich der Nordsee nach der Verordnung über die Verhütung der Verschmutzung der Nordsee durch Schiffsabwasser vom 6. Juni 1991 (BGBl. I S. 1221).

5. Anerkennung bei ausländischen Bescheinigungen

Die zuständige Behörde erkennt im Einzelfall oder allgemein eine von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union bescheinigte Prüfung, Untersuchung oder Erprobung an, soweit nachweislich gleichwertige Anforderungen erfüllt sind. Sie kann eine solche Anerkennung vornehmen, wenn es sich um Bescheinigungen eines sonstigen Staates handelt. Die Anforderungen sind gleichwertig, wenn das geforderte Schutzniveau im Hinblick auf die Eignung für den Schiffsbetrieb und die sichere Funktion an Bord sowie die Gesundheit gleichermaßen dauerhaft erreicht wird.

Artikel 3

Änderung

der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

Die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. I S. 238), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 15. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3050), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 5 wird aufgehoben.

2. § 38 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Ein für den Einsatz in der Seeschifffahrt bestimmtes Radargerät darf nur eingebaut werden, wenn das Baumuster in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013) in der jeweils geltenden Fassung geprüft und zugelassen worden ist.“

3. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Der Kompaß darf nur eingebaut werden, wenn das Baumuster in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013) in der jeweils geltenden Fassung geprüft und zugelassen worden ist.“

b) In den Absätzen 3 bis 5 werden die Wörter „Deutschen Hydrographischen Institut“ durch die Wörter „Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie“ ersetzt.

4. § 112 Abs. 4 wird aufgehoben.

5. Die Anlage 1 wird wie folgt gefaßt:

„Anlage 1

Bundeswasserstraßen der Zonen 1 und 2

Zone 1

Ems: von der Verbindungslinie zwischen dem Kirchturm Delfzijl und der Peilbake Knock seewärts bis zum Breitenparallel 53° 30' Nord und dem Meridian 6° 45' Ost, d.h. geringfügig seewärts des Leichterplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems*)

Zone 2

Ems: von der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlaß bei Halte bis zur Verbindungslinie zwischen dem Kirchturm Delfzijl und der Peilbake Knock*)

Jade: binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Quermarkenfeuer Schillig und dem Kirchturm Langwarden

Weser: von der Nordwestkante der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Cappel mit den Nebenarmen Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm und Schweiburg

Elbe: von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deiches des Friedrichskoogs (Dieksand) mit den Nebenelben sowie die Nebenflüsse Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau und Stör (jeweils von der Mündung bis zum Sperrwerk)

Meldorfer Bucht: binnenwärts der Verbindungslinie von der westlichen Kante des Deiches des Friedrichskoogs (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum

Eider: vom Gieselaukanal bis zum Eider-Sperrwerk

Flensburger Förde: binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Kegnäs-Leuchtturm und Birknack

Schlei: binnenwärts der Verbindungslinie der Molenköpfe Schleimünde

Eckernförder Bucht: binnenwärts der Verbindungslinie von Boknis-Eck zur Nordostspitze des Festlandes bei Dänisch Nienhof

Kieler Förde: binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe

Nord-Ostsee-Kanal: von der Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel bis zu der Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau mit Obereidersee mit Enge, Audorfer See, Borgstedter See mit Enge, Schirnauer See, Flemhuder See und Achterwehrer Schifffahrtskanal

Trave: von der Nordwestkante der Eisenbahnbrücke und der Nordkante der Holstenbrücke (Stadttrave) in Lübeck bis zu der Verbindungslinie der Köpfe der Süderinnenmole und Norderaußenmole in Travemünde mit dem Pötenitzer Wiek, Dassower See und den Altarmen an der Teerhofinsel

Leda: von der Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer bis zur Mündung

Hunte: vom Hafen Oldenburg und von 140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zur Mündung

Lesum: von der Eisenbahnbrücke in Bremen-Burg bis zur Mündung

Este:	vom Unterwasser der Schleuse Buxtehude bis zum Este-Sperrwerk
Lühe:	vom Unterwasser der Au-Mühle in Horneburg bis zum Lühe-Sperrwerk
Schwinge:	von der Salztorschleuse in Stade bis zum Schwinge-Sperrwerk
Oste:	von der Nordostkante des Mühlenwehres in Bremervörde bis zum Oste-Sperrwerk
Pinnau:	von der Südwestkante der Eisenbahnbrücke in Pinneberg bis zum Pinnau-Sperrwerk
Krückau:	von der Südwestkante der im Verlauf der Straße Wedenkamp liegenden Straßenbrücke in Elms- horn bis zum Krückau-Sperrwerk
Stör:	vom Pegel Rensing bis zum Stör-Sperrwerk
Freiburger Hafenriel:	von der Ostkante der Deichschleuse in Freiburg an der Elbe bis zur Mündung
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff und Wis- marer Hafengebiet:	seewärts begrenzt durch die Verbindungslinien zwischen Hohen Wieschendorf Huk und dem Leuchtf Feuer Timmendorf sowie zwischen dem Leuchtf Feuer Gollwitz auf der Insel Poel und der Südspitze der Halbinsel Wustrow
Warnow mit Breit- ling und Neben- armen:	unterhalb des Mühlendamms von der Nordkante der Geinitzbrücke in Rostock, seewärts begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den nördlichen Punkten der West- und Ostmole in Warnemünde
Gewässer, die vom Festland und den Halbinseln Darß und Zingst sowie den Inseln Hidden- see und Rügen ein- geschlossen sind (einschließlich Stralsunder Hafen- gebiet):	seewärts begrenzt zwischen – Halbinsel Zingst und Insel Bock: durch das Breitenparallel 54° 26' 42" Nord – Insel Bock und Insel Hiddensee: durch die Verbindungslinie von der Nordspitze der Insel Bock zur Südspitze der Insel Hiddensee – Insel Hiddensee und Insel Rügen (Bug): durch die Verbindungslinie von der Südostspitze Neu- bessin zum Buger Haken
Greifswalder Bod- den und Greifs- walder Hafengebiet mit Ryck:	seewärts begrenzt durch die Verbindungslinie von der Ostspitze Thiessower Haken (Südperd) über die Ostspitze Insel Ruden zur Nordspitze Insel Usedom (54° 10' 37" Nord, 13° 47' 51" Ost)
Gewässer, die vom Festland und der Insel Usedom ein- geschlossen sind (Peenestrom ein- schließlich Wolga- ster Hafengebiet, Achterwasser, Stet- tiner Haff):	östlich begrenzt durch die Grenze zur Republik Polen im Stettiner Haff

*) Für Schiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, ist die Regelung nach Maßgabe des Artikels 32 des Ems-Dollart-Vertrages vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II S. 602) anzuwenden."

Artikel 4

Rechtsbereinigung
hinsichtlich anderer Vorschriften

Aufgehoben werden

1. die Wachdienst-Verordnung vom 15. Oktober 1984 (BGBl. I S. 1282), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 1 Nr. 7 des Gesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860),
2. die Schiffsbesichtigungs-Verordnung See vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1706),
3. die Schiffsausrüstungsverordnung-See vom 20. Mai 1998 (BGBl. I S. 1168).

Artikel 5

Inkrafttreten

- (1) In Artikel 1 treten in der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz in Kraft:

1. die Nummern I.0.1. und I.0.2. des Abschnitts A an den Tagen, an denen die darin genannten Entschließungen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten; die Tage werden im Bundesgesetzblatt bekanntgemacht;
2. die Nummern 4.3, 10, 11 und 13 des Abschnitts D am 1. Januar 1999;
3. die Nummer 6.1 des Abschnitts D am 25. Mai 1999.

(2) Artikel 2 § 7 Abs. 6 und § 15 tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.

(3) In Artikel 4 tritt Nummer 3 am 1. Juli 1999 in Kraft; bis dahin geht die Schiffsausrüstungsverordnung-See in ihrem Geltungsbereich den Bestimmungen nach Artikel 2 dieser Verordnung vor.

(4) Im übrigen tritt diese Verordnung am 1. Oktober 1998 in Kraft.

Bonn, den 18. September 1998

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Hans Jochen Henke