



Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe

(Stand 17.4.2003, von der GSHW überarbeitete Fassung)

„Richtlinie nach § 6 Abs. 1 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen, soweit sie nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen und der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe unterliegen (Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe)“.

in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. 02. 2000 (VkB1. S. 57; Dok Nr. B 8135)
LS 23/24/48.30.02-08/2002

1. Änderung vom 11. 04. 2002 (VkB1. 2002 S. 343)
2. Änderung vom 12. 03. 2003, in Kraft am 17. 04. 2003 (VkB1. 2003 S. 205)

Präambel

Auf Grund von § 6 Abs. 1 der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013,3023), zuletzt geändert Verordnung vom 24. Juni 1999 (BGBl. I S. 1462) in ihrer jeweils geltenden Fassung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen folgende Richtlinie erlassen, die die Anforderungen an die Schiffssicherheit von Traditionsschiffen im Sinne der §§ 3 und 7 bis 9 des Schiffssicherheitsgesetzes (SchSG) vom 9. September 1998 (BGBl. 1 S. 2860), Anlage zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. Juni 1999 (BGBl. I S. 1462), in seiner jeweils geltenden Fassung konkretisiert und nach § 6 Abs. 2 SchSV als Grundlage für Schiffssicherheitszeugnisse im Sinne des § 9 Abs. 3 SchSV dient.

Die Richtlinie löst im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023) die für Traditionsschiffe zusätzlichen Bestimmungen der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Juni 1998 (BGBl. I S. 1431), sowie die darauf gestützte Richtlinie im Sinne des § 6 der zuletzt genannten Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen vom 14. September 1991 (VkB1. 1991, S. 646 und 648) ab.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

1. Anwendungsbereich
2. Verantwortung und Selbstkontrolle
3. Begriffsbestimmungen
4. Schiffahrtspolizeilicher Vollzug
5. Anpassung der Richtlinie
6. Vorschriften für bestimmte Anlagen
7. Sicherheitsausrüstung
8. Brandschutz
9. Behandlung von Schiffsabwasser und Schiffsmüll
10. Seetüchtigkeit
11. Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle
12. Registrierung der an Bord befindlichen Personen
13. Gleichwertigkeitsklausel
14. Verweis auf technische Vorschriften
15. Inkrafttreten und Übergangsregelung

Anlagen

- Anlage 1 - Sicherheitsausrüstung -
- Anlage 2 - Brandschutz -
- Anlage 3 - Behandlung von Schiffsabwasser und Schiffsmüll -
- Anlage 4 - Seetüchtigkeit -
- Anlage 5 - Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle -
- Anlage 6 - Registrierung der an Bord befindlichen
- Anlage 7 - Schiffssicherheitszeugnisse -

Anhänge

- Anhang 1 Übersicht der Vorschriften für an Bord befindliche Anlagen, die unabhängig von den Anforderungen der Richtlinie zu beachten sind -
- Anhang 2 Auszugsweise Wiedergabe der für Eigner und Betreiber wichtigen Rechtsvorschriften aus dem Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) und der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV).
- Anhang 3 Grundsätze für die Besetzung von Traditionsschiffen und ihre Regelbesetzung mit Inhabern von nautischen und technischen Befähigungsnachweisen -

(nicht in diesem Dokument enthalten)

- Anhang 4 Schnellkupplung zur Abwasserentsorgung von Traditionsschiffen.

1. Anwendungsbereich

- 1.1 Traditionsschiffe sind historische Wasserfahrzeuge, welche die Bundesflagge führen,
- und die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind,
 - und deren Rumpflänge 55 Meter nicht übersteigt,
 - und deren Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient,
 - und die zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken, zum Beispiel von der Sail Training Association, als Seeschiffe eingesetzt werden.
- 1.2 Traditionsschiffe, deren Rumpflänge 15 Meter, jedoch nicht 55 Meter übersteigt, oder deren Rumpflänge 15 Meter nicht übersteigt und die für mehr als 25 Personen an Bord vorgesehen sind, unterliegen dieser Richtlinie, soweit sie nicht den internationalen Schiffssicherheitsregelungen unterliegen,
- 1.3 Für Traditionsschiffe bis zu einer Rumpflänge von 15 Metern, die nicht für mehr als 25 Personen an Bord vorgesehen sind, finden die Regelungen für Sportboote Anwendung.
- 1.4 Schiffe nach Nr. 1.1 erhalten auf schriftlichen Antrag ein Schiffssicherheitszeugnis der See-Berufsgenossenschaft nach § 9 Abs. 3 SchSV, in dem nach dem SchSG Verantwortlichen bei Erfüllung der Anforderungen bescheinigt wird, dass das Schiff den geltenden Vorschriften, Richtlinien und Schiffssicherheitsnormen entspricht. Die See-Berufsgenossenschaft entscheidet in Zusammenarbeit gemäß § 3 Abs. 1 SchSV mit der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) e.V. auf der Grundlage vorgelegter Unterlagen des Antragstellers, bei Schiffen mit weniger als 80 Personen an Bord außerdem auf der Grundlage des Gutachtens nach Nr. 1.6.1, ob die Voraussetzungen nach Satz 1 vorliegen. Der nach dem Schiffssicherheitsgesetz Verantwortliche muß mit der Antragstellung erklären,

dass das Schiff nach Nr. 1.1 als Traditionsschiff eingesetzt wird.

- 1.5 Die See-Berufsgenossenschaft führt eigene Besichtigungen durch und legt dabei diese Richtlinie zugrunde; sie kann Ausnahmen und Befreiungen gemäß § 7 Abs. 1 SchSV und gleichwertigen Ersatz gemäß § 7 Abs. 3 zulassen. Das Schiffssicherheitszeugnis wird für die Dauer von 5 Jahren mit einer Zwischenbesichtigung während seiner Geltungsdauer erteilt. Zusätzliche Zwischenbesichtigungen können durchgeführt werden, wenn hierfür triftige Gründe bestehen. Der Schiffsführer sollte das Schiffssicherheitszeugnis an Bord mitführen.
- 1.6 Die See-Berufsgenossenschaft trifft keine weiteren Feststellungen und führt auch keine eigenen Besichtigungen für Schiffe nach Nr. 1.1 mit weniger als 80 Personen an Bord durch, wenn
- 1.6.1 der Antragsteller das Gutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für das Sachgebiet "Traditionsschiffe" vorlegt, das aufgrund einer Besichtigung erstellt wurde, die nicht älter als 3 Monate sein darf, und in dem bescheinigt wird, dass die geltenden Vorschriften, die in den Anlagen 1, 2, 3, 4 und 5 der Richtlinie gestellten Anforderungen und die zu beachtenden Schiffssicherheitsnormen erfüllt sind,
- 1.6.2 das Gutachten nach Nr. 1.6.1 über die GSHW der See-Berufsgenossenschaft zugeleitet wird,
- 1.6.3 die GSHW aufgrund eigenen Nachprüfungen zu dem Ergebnis kommt, dass der nach Nr. 1.6.1 bescheinigte Nachweis erbracht ist, und die für das Schiffssicherheitszeugnis erforderlichen Angaben der See-Berufsgenossenschaft zugeleitet hat und
- 1.6.4 die Absprachen eingehalten werden, die im Rahmen einer zwischen der See-Berufsgenossenschaft und der GSHW abzuschließenden Vereinbarung getroffen worden sind.

- 1.6.5 Dasselbe Verfahren findet bei der Durchführung von Zwischenbesichtigungen mit der Maßgabe Anwendung, dass die GSHW der See-Berufsgenossenschaft den Vorschlag unterbreitet, die Erfüllung der genannten Anforderungen in dem Schiffssicherheitszeugnis zu bestätigen.
- 1.6.6 Hat die See-Berufsgenossenschaft triftige Gründe für die Annahme, dass die dem Gutachten oder der Empfehlung der GSHW zugrundeliegenden Feststellungen nicht entsprechend der Richtlinie durchgeführt wurden, kann sie für die Erteilung des Schiffssicherheitszeugnisses weitere Nachweise zur Erfüllung der entsprechenden Anforderungen verlangen und eigene Feststellungen treffen oder Besichtigungen durchführen.
- 1.7 Traditionsschiffe nach Nr. 1.2, für die ein gültiges Schiffssicherheitszeugnis nicht vorliegt, sind nach § 9 Abs. 4 SchSV vorzuführen (s. Anhang 1).
- 1.8 Die See-Berufsgenossenschaft leitet dem Bundesamt für SeeSchifffahrt und Hydrographie für die Erfassung der Schiffsdaten eine Kopie des Schiffssicherheitszeugnisses nach § 9 Abs. 3 oder der Prüfbescheinigung nach § 9 Abs. 4 SchSV zu.

2. Verantwortung und Selbstkontrolle

Im Zusammenhang mit dem sicheren Schiffsbetrieb, der Beschaffenheit und Ausrüstung, der Erfüllung der Anforderungen an das Verhalten beim Schiffsbetrieb und dem Wachdienst wird auf die unterschiedlichen Verantwortlichkeiten der §§ 3 und 7 bis 9 SchSG verwiesen. Betriebsabläufe, Maßnahmen und Ereignisse, die den sicheren Schiffsbetrieb betreffen, sind in geeigneter Weise, z. B. im Logbuch oder Tagebuch, zu dokumentieren, damit eine Selbstkontrolle im Sinne des § 2 SchSV erfolgen kann. Es wird hier auf den Anhang 1 der Richtlinie verwiesen.

3. Begriffsbestimmungen

Im Sinne der Richtlinie ist:

- 3.1 Schiff der Fahrzeuggruppe A: ein Fahrzeug, das für 12 oder weniger Personen an Bord vorgesehen ist;

- 3.2 Schiff der Fahrzeuggruppe B: ein Fahrzeug, das für mehr als 12 Personen bis höchstens 50 Personen an Bord vorgesehen ist;
- 3.3 Schiff der Fahrzeuggruppe C: ein Fahrzeug, das für mehr als 50 Personen an Bord vorgesehen ist;
- 3.4 Rumpflänge: Waagerechter Abstand zwischen den äußersten Punkten des Vorstevens und des Hinterstevens;
- 3.5 Schiffssicherheitszeugnis: ein Zeugnis nach dem Muster der Anlage 7.

4. Schifffahrtspolizeilicher Vollzug

Die schifffahrtspolizeilichen Vollzugskräfte können Anordnungen gemäß § 10 SchSV zur Einhaltung der Richtlinie treffen und legen dabei den Leitfaden für die praktische Anwendung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe zugrunde.

5. Anpassung der Richtlinie

Eine Sicherheitskommission, die sich aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der See-Berufsgenossenschaft, des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest und der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) e. V. zusammensetzt, erarbeitet Vorschläge für die Fortentwicklung der Richtlinie und ihre Anpassung an den jeweiligen Stand der Technik, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen nach Abstimmung mit der Sicherheitskommission durch entsprechende Anpassung dieser Richtlinie umgesetzt werden können.

6. Vorschriften für bestimmte Anlagen

Es wird darauf hingewiesen, dass für bestimmte Anlagen, die sich an Bord befinden, die dafür gegebenen Vorschriften anzuwenden sind (siehe Anhang 2).

7. Sicherheitsausrüstung

Für Fahrzeuge der Gruppen A, B und C sind die Mindestregelungen der Anlage 1 anzuwenden.

8. Brandschutz

Für Fahrzeuge der Gruppen A, B und C sind die Regelungen der Anlage 2 anzuwenden.

9. Behandlung von Schiffsabwasser und Schiffsmüll

Für Fahrzeuge der Gruppen A, B und C sind mindestens die Regelungen der Anlage 3 anzuwenden.

10. Seetüchtigkeit

Für Fahrzeuge der Gruppen A, B und C sind die Regelungen der Anlage 4 anzuwenden.

11. Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle

Für Fahrzeuge der Gruppen A, B und C sind die Regelungen der Anlage 5 anzuwenden.

12. Registrierung der an Bord befindlichen Personen

Für Fahrzeuge der Gruppen B und C sind die Regelungen der Anlage 6 anzuwenden.

13. Gleichwertigkeitsklausel

Produkte aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften und Ursprungswaren aus den Vertragsparteien des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum, die den in dieser Richtlinie geregelten technischen Anforderungen nicht entsprechen, werden einschließlich der im Herstellerland durchgeführten Prüfungen, Zulassungen und Überwachungen als gleichwertig behandelt, wenn mit ihnen das geforderte Schutzniveau – Sicherheit, Gesundheit und Gebrauchstauglichkeit - gleichermaßen dauerhaft erreicht wird; für Gegenstände gemäß Anhang A der Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung sind die Bestimmungen dieser Richtlinie in ihrer jeweils geltenden Fassung maßgebend.

14. Verweis auf technische Vorschriften

Soweit in dieser Richtlinie auf DIN-Normen Bezug genommen wird, sind diese im Beuth-Verlag GmbH, 10772 Berlin, erschienen. Sie sind beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.

15. Inkrafttreten und Übergangsregelung

15.1 Die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe tritt am 15. April 2000 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Richtlinie im Sinne des § 6 der alten Schiffssicherungsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen vom 14. September 1991 (VkB1. 1991, S. 646 und 648) außer Kraft.

15.2 Zeugnisse, Bescheinigungen und Prüflisten, die auf der Grundlage der Richtlinie vom 14. September 1991 ausgestellt worden sind, bleiben hinsichtlich ihrer Geltungsdauer bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit wirksam; jedoch endet ihre Geltungsdauer spätestens mit Ablauf des 14. April 2001.

15.3 Ab 15. April 2001 benötigen Traditionsschiffe, die dem Geltungsbereich der Richtlinie unterliegen, ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe oder eine Prüfbescheinigung nach § 9 Abs. 4 SchSV, die sie an Bord mitführen sollten.

15.4 Bereits mit dem Inkrafttreten am 15. April 2000 sollten Traditionsschiffe entsprechend den Sicherheitsanforderungen der Richtlinie ausgerüstet werden, soweit damit keine wesentlichen Umbauten verbunden sind.

- Sicherheitsausrüstung -

1. Allgemeine Hinweise

1.1 Bei Anwendung der folgenden Regelungen sollen

- die Erhaltung des historischen Charakters des Wasserfahrzeuges sowie
 - die Bauart und besondere betriebliche Einrichtungen
- berücksichtigt werden.

1.2 Kann im Einzelfall eine der Anforderungen nicht erfüllt werden, soll der Betreiber des Wasserfahrzeuges einen anerkannten Experten, z.B. Mitarbeiter einer Schiffssicherheitsbehörde, einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für das Sachgebiet „Traditionsschiffe“, als Berater mit dem Ziel hinzuziehen, gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmittel und Maßnahmen festzulegen. Dabei sind die anzustrebende Erhaltung des historischen Charakters des Wasserfahrzeuges und die Sicherheitsbedürfnisse der Personen an Bord sorgfältig abzuwägen.

1.3 Die Ausrüstungsgegenstände der Anlage 1 müssen wirksam, betriebsbereit und schnell erreichbar sein.

1.4 Die in Anlage 1 aufgeführten Rettungsflöße, Bereitschaftsboote, Rettungsringe, Rettungswesten, Arbeitssicherheitswesten, Überlebens- oder Wetterschutzanzüge sowie Wärmeschutzhilfsmittel müssen zugelassen sein. Zugelassen bedeutet: Zugelassen nach dem Internationalen Rettungsmittel- (LSA-) Code vom 4. Juni 1998 (BAnz. Nr. 118a vom Juli 1998). Es können auch solche Ausrüstungsgegenstände mitgeführt werden, die einer europäischen oder DIN-Norm entsprechen und vom Hersteller so gekennzeichnet sind.

1.5 Die übrigen in Anlage 1 aufgeführten Ausrüstungsgegenstände sollten den einschlägigen internationalen und nationalen Sicherheitsvorschriften der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), der See-Berufsgenossenschaft, des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie, des Germanischen Lloyds, der Normungsinstitute, der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes oder der Sail Training Association entsprechen.

2. Begriffsbestimmungen

2.1 Wattfahrt: die Fahrt auf Buchten, Haffen und Watten der See und ähnlichen Gewässern, auf denen hoher Seegang ausgeschlossen ist;

2.2 Fahrt in den küstennahen Seegewässern: die Fahrt in den küstennahen Seegewässern aller Meere bis zu 30 sm Abstand von der Küste sowie die Seegebiete der Nord- und Ostsee, des Englischen Kanals, des Bristolkanals, der Irischen und Schottischen See, des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres;

2.3 Weltweite Fahrt: die Fahrt, die über die Grenzen der Fahrt in den küstennahen Seegewässern hinausgeht.

Fahrzeuggruppe A

3. Rettungsflöße

Aufblasbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen.

Fahrzeuggruppe B

Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe C

Wattfahrt

Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe A

Fahrt in den küstennahen Seegewässern bis Weltweite Fahrt

Aufblasbare Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen.

Können Rettungsflöße nicht schnell zum Aussetzen von der einen Seite des Schiffes zur anderen befördert werden, so sind zusätzliche Rettungsflöße mitzuführen, so dass das vorhandene Gesamtfassungsvermögen ausreicht, um 200 v.H. aller an Bord befindlichen Personen aufzunehmen.

Die Flöße sind so zu lagern, dass sie frei aufschwimmen können. Zurrungen sind mit Wasserdruck auslösern zu versehen.

Die Flöße können in geprüften Yachtcontainern oder Tragsäcken verpackt sein, wenn die Aufstellung runder Container aus örtlichen Gründen nicht möglich ist.

Im Hinblick auf die Aufstellung von Rettungsflößen wird auch auf die Regeln des Kapitels III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen 1974/88) und die Bestimmungen der Schiffssicherheitsverordnung in der jeweils gelten den Fassung hingewiesen.

Die Überprüfung der Flöße kann alle 17 Monate erfolgen, wenn das Fahrzeug nicht ganzjährig betrieben wird und die Flöße in der übrigen Zeit sachgemäß in wettergeschützten Räumen gelagert werden.

4. Boote, Bereitschaftsboote

Ein ausreichend motorisiertes Boot, das schnell und einfach zu Wasser gelassen werden kann.

Wattfahrt

Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe B

Fahrt in den küstennahen Seegewässern

Ein ausreichend motorisiertes Boot unter Aussetzvorrichtung.

Weltweite Fahrt

Bereitschaftsboote unter Aussetzvorrichtungen, die zusammen alle Rettungsflöße für alle an Bord befindlichen Personen auf Position halten können.

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

Starre Boote müssen mit Auftriebskörpern versehen sein, dass sie im vollgeschlagenen Zustand nicht sinken und auf ebenem Kiel schwimmen.

Schlauchboote müssen in mehrere Kammern unterteilt sein, die unabhängig voneinander aufgeblasen werden können. Bei Verwendung von Außenbordmotoren müssen separate Tanks gezurrt werden.

5. Rettungsringe

2 Rettungsringe, davon

4 Rettungsringe, davon

Wattfahrt

1 Rettungsring mit selbstzündendem Licht für den sofortigen Gebrauch

2 Rettungsringe mit selbstzündenden Lichtern klar für den sofortigen Gebrauch

Mindestens 4 Rettungsringe, davon
2 Rettungsringe mit selbstzündenden Lichtern klar für den sofortigen Gebrauch

1 Rettungsring mit einer 30 m langen, schwimmfähigen Rettungsleine

1 Rettungsring mit einer 30 m langen, schwimmfähigen Rettungsleine

2 Rettungsringe mit je einer 30 m langen, schwimmfähigen Rettungsleine

Fahrt in den küstennahen Seegewässern bis Weltweite Fahrt

Mindestens 8 Rettungsringe, davon
2 Rettungsringe mit selbstzündenden Lichtern klar für den sofortigen Gebrauch
2 Rettungsringe mit je einer 30 m langen, schwimmfähigen Rettungsleine
2 Rettungsringe mit selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen

Rettungsringe sind

- so zu verteilen, dass sie auf beiden Seiten des Schiffes und soweit möglich auf allen offenen Decks entlang der Seite des Schiffes ohne weiteres verfügbar sind; mindestens 1 Rettungsring soll sich in der Nähe des Hecks befinden;
- so aufzubewahren, dass sie schnell losgeworfen werden können. Sie dürfen keinerlei Vorrichtung für eine ständige Befestigung haben.

6. Rettungswesten, Arbeitssicherheitswesten, Überlebens- oder Wetterschutzanzüge sowie Wärmeschutzhilfsmittel

„Für jede an Bord befindliche Person eine ohnmachtsichere Rettungsweste. Sofern Kinder mitfahren, für jedes Kind eine Rettungsweste.“	Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe A	Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe A Zusätzlich Reserve-Rettungswesten für mindestens 5 v. H. aller an Bord befindlicher Personen.
---	---------------------------------	--

Für jedes Mitglied der Wache an Deck eine aufblasbare Arbeitssicherheitsweste.	Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe A	2 aufblasbare Arbeitssicherheitswesten für Tätigkeiten, bei denen ein über Bord fallen nicht auszuschließen ist. Weitere aufblasbare Arbeitssicherheitswesten für jedes Mitglied der Wache an Deck soweit nach Art des Schiffes und des Betriebes erforderlich.
--	---------------------------------	---

Für die Besatzung des bei Fremdrettung einzusetzenden Bootes sind in den Wintermonaten Überlebens- oder Wetterschutzanzüge an Bord mitzuführen. Bei Fahrzeugen, die in der Wattfahrt eingesetzt sind, kann darauf verzichtet werden.

In den Wintermonaten ist für jede Person, die in einem Überlebensfahrzeug unter gebracht werden soll und für die kein Überlebens- oder Wetterschutzanzug zur Verfügung steht, ein Wärmeschutzhilfsmittel mitzuführen.

Im Hinblick auf die Aufbewahrung der Rettungswesten wird auf die Regeln des Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen 1974/88) und die Bestimmungen der Schiffssicherheitsverordnung in der jeweils geltenden Fassung hingewiesen.“

7. Notsignale

12 Fallschirm-Leuchtraketen	Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe A	Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe A
4 rote Handfackeln		24 Fallschirm-Leuchtraketen
2 orange Rauchsignale		
1 Rettungssignaltafel		

Die Notsignale müssen in wasserdichten Behältern verstaut sein. Es kann eine Signalpistole und zugehörige Munition verwendet werden.

8. Rettungsbojen

Rettungsboje in der Nähe des Rudergängers klar für den sofortigen Gebrauch; ausgestattet mit Trillerpfeife, Treibanker, selbst-zündendem Licht und einer Stange mit Flagge. Die Stange muss ständig in voller Länge gefahren werden.

Ausrüstung wie Fahrzeuggruppe A

Rettungsboje wie für Fahrzeuggruppe A jedoch an beiden Seiten des Hecks je eine.

Auf Fahrzeugen mit einer mittschiffs angeordneten Brücke können Rettungsbojen in der Brückennock angeordnet werden.

9. Navigationsausrüstung

Zusätzlich zu den für die Fahrzeuge der Gruppen A, B und C nach den Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Positionslaternen, Schallsignalgebern und Signalkörpern:

1. Eine Funknavigationsanlage zur Ortsbestimmung auf Fahrzeugen, die sich mehr als 12 Seemeilen von der Küste entfernen und das Küstenmeer verlassen;
2. Peilmöglichkeit für terrestrische Ortsbestimmung,
3. in der weltweiten Fahrt eine zusätzliche Satellitenfunknavigationsanlage oder Sextant mit den zugehörigen Hilfsmitteln zur Ortsbestimmung,
4. Magnet-Steuerkompaß, dessen Ablenkung regelmäßig zu überprüfen und in einer Ablenkungstabelle festzuhalten ist. Auf Fahrzeugen der Gruppen B und C ist der Magnet-Steuerkompaß durch einen vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie beauftragten Kompaßregulierer oder einer anderen anerkannten Stelle eines Mitgliedstaates der EU zu regulieren. Nachregulierung alle 2 Jahre,
5. Echolotanlage,
6. Handlot,
7. Fernglas, das für den gehörigen Ausguck geeignet ist,
8. Barometer oder Barograph,
9. Tagsignalscheinwerfer auf Fahrzeugen der Fahrzeuggruppen B und C,
10. die für die jeweilige Reise notwendigen, vor Fahrtantritt auf den neuesten Stand berichtigten amtlichen Seekarten und Seebücher,
11. Tonrundfunkempfänger für die Aufnahme von Wetter- und Warnnachrichten.

10. Funkverkehr

10.1 Grundsatz

- A Der Betrieb von Traditionsschiffen im Sinne dieser Richtlinie erfolgt fast ausschließlich saisonal (Mitte April bis Ende Oktober) und ist ganz überwiegend auf die küstennahen Seegebiete in der Nord- und Ostsee beschränkt. Die Schiffsgröße liegt zumeist bei Bruttoreaumzahlen 50 bis 100, auch die größten Fahrzeuge bleiben unter der Bruttoreumzahl 500, und auf dem größten Teil der Fahrzeuge ist die Anzahl der Personen an Bord klein (Fahrzeuggruppe A). Die Veränderungen und Entwicklungen im Seefunkdienst machen es erforderlich, bei der Ausrüstung von Traditionsschiffen mit Funkanlagen die neuen Technologien des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS) zu berücksichtigen und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Soweit die Traditionsschiffe weniger als 500 BRZ bzw. 300 BRZ haben, sind gem. § 6 Abs. 4 SchiffSV in bezug auf die Pflicht zur Ausrüstung mit funktechnischen Rettungsmitteln und -Vorrichtungen sowie Funkverkehr und Funkanlagen die Anforderungen des Kap. III bzw. IV der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen und der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung (ABL EG Nr. L 64 S. 25) in Verbindung mit Abschnitt A 1 der Anlage 1 in der jeweiligen geltenden Fassung nach Maßgabe dieser Richtlinie anzuwenden.

B Funktionsanforderungen

Die Seefunkstelle an Bord eines Traditionsschiffes muss die folgende Funktionen erfüllen :

1. Aussendung von Notalarmen der Richtung Schiff – Land
2. Empfang von Notalarmen der Richtung Land – Schiff
3. Aussendung und Empfang von Notalarmen der Richtung Schiff – Schiff
4. Koordinierung von Such- und Rettungsmaßnahmen
5. Durchführung von Funkverkehr für Such- und Rettungsmaßnahmen vor Ort
6. Aussendung und Empfang von Funksignalen zur Standortfeststellung
7. Aussendung und Empfang von Schiffssicherheitsinformationen“

10.2 Begriffsbestimmungen

10.2.1 Seegebiete

Im Sinne dieser Richtlinie bedeuten

„Seegebiet A1“: ein von einer Vertragsregierung festgelegtes Gebiet innerhalb der Sprechfunkreichweite mindestens einer UKW-Küstenfunkstelle, in dem eine ununterbrochene DSC-Alarmierung zur Verfügung steht;

„Seegebiet A2“: ein von einer Vertragsregierung festgelegtes Gebiet (ohne Seegebiet A1) innerhalb der Sprechfunkreichweite mindestens einer GW-Küstenfunkstelle, in dem eine ununterbrochene DSC-Alarmierung zur Verfügung steht;

„Seegebiet A3“: ein von einem geostationären Inmarsat-Satelliten erfasstes Gebiet (ohne Seegebiete A1 und A2), in dem eine ununterbrochene Alarmierung zur Verfügung steht und

„Seegebiet A4“: Ein Gebiet außerhalb der Seegebiete A1, A2 und A3.

10.2.2 DSC: digitales Selektivrufverfahren (Digital Selective Calling) zur Herstellung und Abwicklung von Funkverbindungen unter Anwendung digitaler Zeichen.

10.2.3 EPIRB: Funkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition (Emergency Position Indicating Radio Beacon).

10.2.4 SART: ein Sender/Empfänger (Search and Rescue Radartransponder), der zur Ortsbestimmung im Seenotfall verwendet wird, wobei die Seenotposition auf 3-cm (9-GHz) Radarschirmen gekennzeichnet wird;

10.2.5 NAVTEX: ein Verfahren (Navigational Warnings by Telex) für den automatischen Empfang von Schiffssicherheitsinformationen in englischer Sprache (MSI Maritime Safety Information) auf 518 kHz;

10.2.6I NMARSAT: internationale Organisation, die Seefunksatelliten betreibt (International Mobile Satellite Organisation);

10.2.7 COSPAS-SARSAT: von Russland und den USA betriebenes kosmisches System zur Ortung von havarierten Schiffen und Flugzeugen.

10.3 Besichtigung der Funkausrüstung

Die Besichtigungen der Funkausrüstung nach Ziff. 1.2, 1.4.1 und 1.4.5 dieser Richtlinie und die Angaben für das Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis über die Funkausrüstung erfolgen durch Personen, die für das Fachgebiet Seefunk vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als sachverständig anerkannt sein.

Die Besichtigung der Funkausrüstung umfasst die Prüfung des Umfangs und der Funktionsfähigkeit der Funkausrüstung. Sie wird bei der Aufnahmebesichtigung und den Erneuerungsbesichtigungen zur Erlangung eines Schiffssicherheitszeugnisses sowie bei den zur Erhaltung der Gültigkeit des Schiffssicherheitszeugnisses notwendigen Zwischenbesichtigungen vorgenommen. Das Ergebnis ist für die Ausstellung des Sicherheitszeugnisses zu bescheinigen.

10.4 Funkausrüstung Fahrzeuggruppe A

Im Hinblick darauf, dass Traditionsschiffe der Fahrzeuggruppe A in Nutzung und Betrieb im Grundsatz Sportfahrzeugen vergleichbar sind, sind die in der RICHTLINIE FÜR DIE TEILNAHME VON NICHT-SOLAS-SCHIFFEN AM WELTWEITEN SEENOT- UND SICHERHEITSFUNKSYSTEM (GMDSS) aufgestellten Grundsätze auf die Funkausrüstung der Traditionsschiffe dieser Fahrzeuggruppe wie folgt anzuwenden:

A. Funkanlagen

Die Funkausrüstung der Schiffe richtet sich nach der in den verschiedenen Seegebieten vorhandenen Funkabdeckung durch landseitige Funkeinrichtungen (Küstenfunkstellen bzw. Erdfunkstellen).

1. Jedes Schiff muss Funkeinrichtungen mitführen, die geeignet sind, die in Nummer 10.1 Abschnitt C genannten Funktionen während der gesamten beabsichtigten Reise zu erfüllen und den Anforderungen des Abschnitts B, soweit zutreffend, sowie den Anforderungen der Abschnitte C bis E dieser Nummer entsprechen.
2. Als geeignete Funkeinrichtungen gelten wahlweise folgende, den einschlägigen Anforderungen des Anhangs A.1 zur Richtlinie 96/98/EG in der jeweils geltenden Fassung entsprechende, betriebsbereite Funkanlagen:

Funktion	GMDSS-Seegebiet				Funkanlage
	A1	A2	A3	A4	
1. Aussendung von Notalarmen der Richtung Schiff – Land	X				UKW-DSC-Funkanlage
	X	X			GW-DSC-Funkanlage
	X	X	X	X	KW-DSC-Funkanlage
	X	X	X		Inmarsat-Schiffs-Erdfunkstelle (A, B, C)
	X	X	X		Satelliten-EPIRB Inmarsat-E
	X	X	X	X	Satelliten-EPIRB COSPAS-SARSAT
2. Empfang von Notalarmen der Richtung Land – Schiff ¹	X				UKW-DSC-Funkanlage
	X	X			GW-DSC-Funkanlage
	X	X	X	X	KW-DSC-Funkanlage
	X	X	X		Inmarsat-EGC-Empfänger
	X	X			NAVTEX-Empfänger
3. Aussendung und Empfang von Notalarmen der Richtung Schiff - Schiff	X	X	X	X	UKW-DSC-Funkanlage
4. Koordinierung von SAR-Maßnahmen	X	X	X	X	UKW-DSC-Funkanlage
5. Durchführung von SAR-Funkverkehr vor Ort	X	X	X	X	UKW-Handsprechfunkgerät
6. Aussendung von Funksignalen zur Standortbestimmung	X	X	X	X	Radartransponder 9 GHz
7. Aussendung und/oder Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt ²	X				UKW-DSC-Funkanlage
	X	X			GW-DSC-Funkanlage
	X	X			NAVTEX-Empfänger
	X	X	X		Inmarsat-EGC-Empfänger
	X	X	X	X	Funkfernschreibanlage

¹ Vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Landeinrichtungen

² Vorbehaltlich entsprechender Abdeckung und Versorgung

B. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen

1. Bei Fahrten seewärts der Küstenmeerbegrenzung ist eine von der übrigen Funkausrüstung des Schiffes unabhängige Einrichtung zur Aussendung von Notalarman mitzuführen, die frei aufschwimmen oder von Hand ausgelöst und bei Verlassen des Schiffes in ein Überlebensfahrzeug mitgenommen werden kann. Diese Forderung kann durch die zur Erfüllung der Funktion Aussendung von Notalarman der Richtung Schiff - Land (Abschnitt A.1) gewählte Ausrüstung mit einer Satelliten-EPIRB zur Kennzeichnung der Seenotposition erfüllt werden. Zur Erfüllung dieser Anforderung wird die Verwendung einer Satelliten-EPIRB des Inmarsat-E-Systems empfohlen, sofern der Inmarsat-Bedeckungsbereich nicht verlassen wird.
2. Die ständige Überwachung der für die Aussendung von Notalarman und Übermittlung von Schiffssicherheitsinformationen vorgesehenen Frequenzen auf See ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.
3. Für den Betrieb von fest eingebauten Funkanlagen muss eine vom Antriebssystem und vom elektrischen System des Fahrzeugs unabhängige Stromquelle vorhanden sein, die in der Lage ist, den Betrieb dieser Funkanlagen für mindestens eine Stunde sicherzustellen. Wenn die unabhängige Stromquelle aus einer Akkumulatorenbatterie besteht, ist durch ein entsprechendes Ladegerät sicherzustellen, dass sich die Batterie immer in einem geladenen Zustand befindet.

C. Empfehlungen und Erleichterungen zur Erfüllung der Anforderungen an die Funkanlagen

1. Anstelle der unter Abschnitt A.2 genannten Funkanlagen ist mit Zustimmung der zuständigen Stelle auch die Verwendung anderer Funkanlagen zulässig.
2. Zur Erfüllung der Anforderung bezüglich der Mitführung einer Satelliten-EPIRB wird die Verwendung des Inmarsat-E-Systems empfohlen, sofern der Inmarsat-Bedeckungsbereich nicht verlassen wird.
3. Schiffe, die nur in den Monaten Mai bis September und nur zeitweilig im Rahmen einer Reise über das Seegebiet A1 hinaus im Seegebiet A2 eingesetzt und mit einer Satelliten-EPIRB des Inmarsat-E-Systems ausgerüstet sind, sind von der Ausrüstungspflicht mit einer GW-DSC-Funkanlage und einem GW-DSC-Wachempfänger bzw. einer KW-DSC-Funkanlage befreit.
4. Die Führung eines gesonderten Funktagebuches ist nicht erforderlich. Eine schriftliche Zusammenfassung aller Aussendungen, die sich auf Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsmeldungen beziehen sowie wichtige Vorkommnisse, die den mobilen Seefunkdienst betreffen, ist ausreichend.

10.5 Funkausrüstung Fahrzeuggruppen B und C

Die Funkausrüstung richtet sich nach folgenden Anforderungen und Empfehlungen:

A. Funkanlagen

- I. Ausrüstungspflicht für Schiffe, die nur im Seegebiet A1 fahren

Alle Schiffe müssen ausgerüstet sein mit

1. Hauptanlagen

- 1.1.1 UKW-Funkanlage mit
- 1.1.2 DSC-Kodierer für Kanal 70
- 1.1.3 DSC-Wachempfänger für Kanal 70
- 1.1.4 UKW-Sprechfunk

2. Zweite Alarmierungsmöglichkeit

Die Anforderung kann durch die Ausrüstung mit einer Seenotfunkbake (EPIRB) für das jeweilige Seegebiet erfüllt werden.

- 3.1 Einrichtungen zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt

- 3.1.1 NAVTEX-Empfänger oder

3.1.2 Inmarsat EGC-Empfänger
in Abhängigkeit vom Seegebiet und der Ausrüstung des Schiffes mit Hauptanlagen.

3.2 EPIRB, abhängig vom Seegebiet

3.2.1 Inmarsat E – Seegebiet A1 bis A3 oder

3.2.2 COSPAS-SARSAT 406 MHz – Seegebiet A1 bis A4 oder

3.2.3 UKW EPIRB (Seenotfunkbake) - Seegebiet A1

4. Radartransponder (SART 9 GHz) – 2 Stück

5. UKW-Handsprechfunkgeräte – 3 Stück.

II. Ausrüstungspflicht für Schiffe, die in den Seegebieten A1 und A2 fahren

Diese Schiffe müssen zusätzlich zu Abschnitt I ausgerüstet sein mit

1. Hauptanlagen

1.2GW-Funkanlage mit

1.2.1 DSC – Kodierer 2187,5 kHz

1.2.2 DSC – Wachempfänger 2187,5 kHz

1.2.3 GW-Sprechfunk

III. Ausrüstungspflicht für Schiffe, die in den Seegebieten A1, A2 und A3 fahren

Diese Schiffe müssen zusätzlich zu Abschnitt II ausgerüstet sein mit

1. Hauptanlagen

1.3GW/KW – Funkanlage mit

1.3.1 DSC – Kodierer

1.3.2 DSC – Mehrkanal - Wachempfänger

1.3.3 GW/KW-Sprechfunk bzw.

1.3.4 Funkfernsehreibanlage

oder

1.4Inmarsat Schiffs-Erdfunkstelle (A, B, C)

in Verbindung mit einer GW-DSC-Funkanlage.

IV. Ausrüstungspflicht für Schiffe, die in den Seegebieten A1, A2, A3 und A4 fahren

Diese Schiffe müssen, soweit diese Geräte nicht schon an Bord sind, zusätzlich zu Abschnitt III ausgerüstet sein mit

1.3GW/KW - Funkanlage

1.3.1 DSC – Kodierer

1.3.2 DSC – Mehrkanal - Wachempfänger

1.3.3 Sprechfunk

1.3.4 Funkfernsehreibanlage

B. Empfehlungen, Ergänzungen und Erleichterungen zur Erfüllung der Anforderungen an Funkanlagen

1. Zur Erfüllung der Anforderung bezüglich der Mitführung einer Satelliten-EPIRB wird die Verwendung des Inmarsat-E-Systems empfohlen, sofern der Inmarsat-Bedeckungsbereich nicht verlassen wird.
2. Auf Schiffen, die für höchstens 30 Personen an Bord vorgesehen sind und die nicht mehr als ein Überlebensfahrzeug mitführen, ist nur ein Radartransponder erforderlich.
3. Auf Schiffen der Fahrzeuggruppe B, die für höchstens 30 Personen an Bord vorgesehen sind und die nicht mehr als zwei Überlebensfahrzeuge mitführen, sind nur zwei UKW-Handsprechfunkgeräte erforderlich.

4. Die Führung eines gesonderten Funktagebuches ist nicht erforderlich. Eine schriftliche Zusammenfassung aller Aussendungen, die sich auf Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsmeldungen beziehen sowie wichtige Vorkommnisse, die den mobilen Seefunkdienst betreffen, ist ausreichend.
5. Schiffe der Fahrzeuggruppe B, die nur in den Monaten Mai bis September und nur zeitweilig im Rahmen einer Reise über das Seegebiet A1 hinaus im Seegebiet A2 eingesetzt und mit einer frei aufschwimmenden Satelliten-EPIRB des Inmarsat-E-Systems ausgerüstet sind, sind von der Ausrüstungspflicht mit einer GW-DSC-Funkanlage und einem GW-DSC-Wachempfänger befreit.
6. Schiffe, die in Seegebieten A2 eingesetzt werden, sind von der Ausrüstungspflicht mit einer GW-DSC-Funkanlage und einem GW-DSC-Wachempfänger befreit, wenn sie mit einer für das betreffende Fahrtgebiet geeigneten Inmarsat-Schiffs-Erdfunkstelle ausgerüstet sind.
7. Schiffe der Fahrzeuggruppe B, die im Seegebiet A3 eingesetzt werden, können mit Zustimmung der zuständigen Stelle bei Verwendung einer Inmarsat-Schiffs-Erdfunkstelle eine für den Fahrtbereich geeignete Anlage dieses Systems mitführen.

C. *Instandhaltungsanforderungen*

1. Die Ausrüstung muss so ausgelegt sein, dass ihre Hauptbestandteile ohne erneute Eichung oder Abstimmung leicht ausgetauscht werden können.
2. Die Ausrüstung muss so konstruiert und eingebaut sein, dass sie für Überprüfungen und für Zwecke der Instandhaltung an Bord leicht zugänglich ist.
3. Um die Ausrüstung ordnungsgemäß betreiben und instandhalten zu können, muss ausreichendes Informationsmaterial vorhanden sein, wobei auf Empfehlung der IMO über die allgemeinen Anforderungen für schiffsseitige Funkausrüstung als Teil des künftigen GMDSS (Entschließung A. 569 (14)) verwiesen wird.
4. Zur Instandhaltung der Ausrüstung müssen ausreichend Werkzeuge und Ersatzteile vorhanden sein.
5. Eine regelmäßige Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Funkausrüstung erfolgt im zeitlichen Rhythmus der nach Ziff. 10.3 vorgesehenen Besichtigungen der Anlagen durch Sachverständige für das Fachgebiet Seefunk.
6. Auf Schiffen, die auf Reisen in den Seegebieten A1 und A2 eingesetzt sind, ist die Betriebsbereitschaft durch landseitige Instandhaltung oder Doppelung von Geräten sicherzustellen.

Bei landseitiger Instandhaltung hat der Eigentümer oder Besitzer des Schiffes geeignete Vorkehrungen zu treffen, um beim Ausfall von Funkanlagen oder –teilen deren unverzügliche Instandsetzung sicherzustellen. Dies kann durch eine entsprechende Vereinbarung mit einem Schiffsausrüster, z. B. einen Wartungsvertrag nachgewiesen werden

Bei der Doppelung der Geräte richtet sich die Art und Zahl der zu doppelnden Geräte nach Ziff. IV 1 der Grundsätze für die Ausrüstung mit Funkanlagen und der Durchführung des Funkverkehrs im GMDSS für Schiffe unter deutscher Flagge, Ausgabe 1991 (VkBl Dok B 8111) in Verbindung mit den Ausrüstungsvorschriften dieser Richtlinie.

7. Auf Schiffen, die auf Reisen in den Seegebieten A3 und A4 eingesetzt sind, ist die Betriebsbereitschaft durch eine Kombination von mindestens zwei Maßnahmen wie Doppelung von Geräten, landseitige Instandhaltung oder die Möglichkeit zur Instandhaltung der Elektronik auf See, wie sie in den Grundsätzen für die Ausrüstung mit Funkanlagen und der Durchführung des Funkverkehrs im GMDSS für Schiffe unter deutscher Flagge, Ausgabe 1991 niedergelegt sind, sicherzustellen.
8. Auf Schiffen, die auf Reisen in den Seegebieten A3 eingesetzt sind, kann die Betriebsbereitschaft allein durch die landseitige Instandhaltung sichergestellt werden, wenn es sich bei diesen Reisen um Überführungsfahrten von der südspanischen Küste zu den Kanarischen Inseln handelt.

D Stromquellen

Für den Betrieb von fest eingebauten Funkanlagen muss zusätzlich eine vom Antriebssystem und vom elektrischen System des Fahrzeugs unabhängige Stromquelle vorhanden sein, die in der Lage ist, den Betrieb dieser Funkanlagen für mindestens drei Stunden sicherzustellen. Wenn die unabhängige Stromquelle aus einer Akkumulatorenbatterie besteht, ist durch ein entsprechendes Ladegerät sicherzustellen, dass sich die Batterie immer in einem geladenen Zustand befindet.

10.6 Einweisung

Alle an Bord befindlichen Personen sind vor dem Auslaufen mit der Handhabung der funktechnischen Rettungsmittel an Bord vertraut zu machen.

10.7 Bedienung der Funkanlagen

Der mobile Seefunkdienst oder der mobile Seefunkdienst über Satelliten auf Traditionsschiffen darf gem. § 13 Abs. 4a SchiffSV nur von Personen ausgeübt werden, die ein für die Funkstelle ausreichendes Befähigungszeugnis nach Anlage 3 Buchst. A 2.4 – 2.6 oder ein vor dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen ausgestelltes und nicht widerrufenes Seefunkzeugnis besitzen.

Die Anzahl der Inhaber entsprechender Befähigungszeugnisse für die Bedienung der Funkanlagen regelt die Sportseeschifferscheinverordnung.“

11. Sonstige Sicherheitsausrüstung

1. Handleuchte zum Morsen,
2. mehrere, vorzugsweise wasserdichte Taschenleuchten,
3. angemessenes Werkzeug für Notfälle, auf Segelfahrzeugen auch zur Trennung des Riggs vom Rumpf (Kappbeil, Drahtschere, Bolzenschneider, Eisensäge, Brechstange, Moker),
4. Schwerwetterblenden für alle Fenster mit einer Fläche von mehr als 0,186 qm (2 Quadratfuß), von denen die Räume eine direkte Verbindung zum Inneren des Rumpfes haben,
5. Leckdichtungsmaterial,
6. Fahrzeuge der Gruppen A und B: Signalflaggen, Signalhandbuch;
Fahrzeuge der Gruppe C: Signalflaggen, Internat. Signalbuch,
7. Radarreflektor für Fahrzeuge der Gruppe A und für Fahrzeuge der Gruppe B, wenn es Holzfahrzeuge sind,
8. Notsteuereinrichtung, die am Quadranten oder Ruderschaft angreift,
9. Bordapotheke unter Berücksichtigung von Fahrtgebiet und Personenzahl,
10. eine handbedienbare, ausreichende Lenzeinrichtung, zusätzlich zur sonstigen Lenzanlage bei Fahrzeugen der Gruppe A und B,
11. mindestens zwei stabile Pützen mit Leine,
12. Sicherheitsgurte für alle Personen, die gleichzeitig in Masten, im Rigg und auf dem Klüverbaum arbeiten,
13. Sicherheitsnetze, die über dem Schanzkleid bei schwerem Wetter ausgebracht werden können,
14. Strecktaue, die bei schwerem Wetter an Deck ausgebracht werden können,
15. eine geeignete Sicherheitsleiter oder Jakobsleiter, über die Personen von außenbords wieder an Deck kommen können,
16. Anker, Ketten, Trossen und Schlepplaine,
17. Treibanker, wenn für das Fahrzeug geeignet,
18. eine oder mehrere schwimmfähige Wurfleinen (Mindestlänge 16 m); auf Fahrzeugen der Fahrzeuggruppen B und C mindestens 2 Wurfleinen.

- Brandschutz -

1. Allgemeine Hinweise und Begriffe

1.1 Bei der Anwendung der folgenden Regelungen sind

1.1.1 die Erhaltung des historischen Charakters des Wasserfahrzeugs sowie

1.1.2 die Bauart und besondere betriebliche Einrichtungen zu berücksichtigen.

1.2 Kann im Einzelfall eine der Anforderungen nicht erfüllt werden, so hat der Betreiber des Wasserfahrzeuges einen anerkannten Experten, z. B. Mitarbeiter einer Schiffssicherheitsbehörde, einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für das Sachgebiet „Traditionsschiffe“, als Berater mit dem Ziel hinzuzuziehen, gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmittel oder Maßnahmen festzulegen. Dabei sind die anzustrebende Erhaltung des historischen Charakters des Wasserfahrzeugs und die Sicherheitsbedürfnisse der Personen an Bord sorgfältig abzuwägen.

1.3 Eignung von Baustoffen, Ausrüstungsteilen und Einrichtungen für den Seebetrieb

An Bord der Wasserfahrzeuge verwendete Baustoffe, Bauteile, Vor- und Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungsteile sollen für den Seebetrieb geeignet sein. Eine Eignung ist auf jeden Fall dann gegeben, wenn eine gültige Zulassung der See-Berufsgenossenschaft oder einer anderen Seefahrtsbehörde eines anderen Mitgliedstaates der EU vorhanden ist. Zugelassen werden u. a. 1.3.1 nichtbrennbare Werkstoffe (außer Stahl),

1.3.2 nichtbrennbare und schwerentflammbare Isolierungen,

1.3.3 schwerentflammbare Stoffe (Gardinen, Vorhänge, Tischdecken),

1.3.4 schwerentflammbare Farben, Anstrichmittel und Beschichtungen.

Anstelle der in den Regelungen vorgesehenen Baustoffe, Vor- und Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungsteile können auch andere Maßnahmen, Bauarten, Baustoffe, Vor- und Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungsteile vorgesehen werden, wenn sie den in diesen Regelungen genannten gleichwertig sind.

1.4 Begriffsbestimmungen

Die nachfolgenden Brandschutz-Grundsätze enthalten die gleichen Begriffe, wie sie im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen 1974/88) aufgeführt sind; jedoch mit folgenden Ausnahmen:

1.4.1 Räume, welche die Hauptantriebsanlage enthalten, sind als „Hauptmaschinenräume“ bezeichnet worden,

1.4.2 alle anderen Räume, die maschinelle Anlagen enthalten, sind als „Hilfsmaschinenräume“ bezeichnet worden.

1.4.3 Sind Maschinenräume und Kesselräume nicht vollständig voneinander getrennt, so sind sie als zusammenhängender Maschinen- und Kesselraum anzusehen.

1.5 Nachbauten

Bei Nachbauten sind außer den vorliegenden Regelungen auch die für Handelsschiffe entsprechenden Vorschriften zu beachten. Bei derartigen Nachbauten sind deshalb bereits bei der Planung Experten von Schiffssicherheitsbehörden bzw. anerkannten Klassifikationsgesellschaften mit heranzuziehen.

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

2. Bauausführung

2.1 Bereich der Unterkunft- und Wirtschaftsräume

Eine Feuermeldeanlage ist nicht erforderlich.

2.1 Bereich der Unterkunft- und Wirtschaftsräume

Im Bereich der Unterkunft- und Wirtschaftsräume ist eine Rauchmeldeanlage vorzusehen, die die Gänge, Treppen und Fluchtwege überwacht, wenn mehr als 12 feste Schlafplätze an Bord vorhanden sind. Bei 12 oder weniger Schlafplätzen ist eine Feuermeldeanlage nicht erforderlich.

2.1 Bereich der Unterkunft- und Wirtschaftsräume

Der Bereich der Unterkunft- und Wirtschaftsräume muß wie folgt geschützt sein, wenn mehr als 50 feste Schlafplätze vorhanden sind:

2.1.1 Bestehen die Schotte aus Stahl oder die Schotte und Decken aus nichtbrennbarem Werkstoff oder sind Holzschotte und Holzdecken mit nichtbrennbaren Platten oder Paneelen abgedeckt, so muß eine Rauchmeldeanlage vorhanden sein, die die Gänge, Treppen und Fluchtwege überwacht.

2.1.2 Bestehen die Schotte und Decken aus brennbarem Werkstoff (z. B. Holz), so muß für alle Unterkunft- und Wirtschaftsräume eine Feuermeldeanlage und in den Gängen, Treppen und Fluchtwegen eine Rauchmeldeanlage vorgesehen sein. In Räumen mit keinem oder nur geringem Brandrisiko, wie Leerräumen und Sanitärräumen, sind Feuermelder nicht erforderlich. Die Rauchmeldeanlage kann in die Feuermeldeanlage integriert sein.

2.1.3 Sind mehr als 12, jedoch nicht mehr als 50 feste Schlafplätze an Bord vorhanden, so gilt Nr. 2.1 der Fahrzeuggruppe B.

2.2 Maschinenräume

2.2 Maschinenräume

2.2 Maschinenräume

2.2.1 In Hauptmaschinenräumen sind die Decks und Decken, Quer- und Längsschotte und die Außenhaut bis 250 mm unterhalb der Leerwasserlinie, wenn sie aus

2.2.1 wie Fahrzeuggruppe A

2.2.1 wie Fahrzeuggruppe A

brennbaren Werkstoffen bestehen, mit schaum-schichtbildender Farbe zu

Fahrzeuggruppe A

streichen, damit im Brandfall eine isolierend wirkende Schutzschicht aufgebaut wird. Anstelle dieser Farbe kann auch eine nichtbrennbare Isolierung vorgesehen sein. Bei Verbrennungskraftmaschinen kann anstelle des schaumschichtbildenden Anstrichs eine Einkapselung der Maschine, bestehend aus nichtbrennbaren, isolierten oder isolierend wirkenden Platten, vorgesehen sein.

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

2.2.2 In Hilfsmaschinenräumen sind die Decks, Decken und Begrenzungsschotte, wenn sie aus brennbaren Werkstoffen bestehen, in den besonders gefährdeten Bereichen mit schaumschichtbildender Farbe zu streichen. Bei Verbrennungskraftmaschinen kann anstelle des schaumschichtbildenden Anstrichs eine Einkapselung der Maschine, bestehend aus nichtbrennbaren, isolierten oder isolierend wirkenden Platten, vorgesehen sein.

2.2.2 wie Fahrzeuggruppe A

2.2.2 wie Fahrzeuggruppe A

2.3 Raucherräume

Für das Rauchen an Bord sind besonders eingerichtete Räume oder Teile von Räumen (siehe Nr. 8.2) oder besonders geeignete Stellen an Deck vorzusehen.

2.3 Raucherräume

wie Fahrzeuggruppe A

2.3 Raucherräume

wie Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe A

2.4 Treppen im Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich

Bei Treppen, die durch mehrere Decks führen, sind in den zu den Treppen führenden Gängen unmittelbar vor den Treppen selbstschließende Türen einzubauen. Treppen, die nur 2 Decks verbinden, sind wenigstens in einem Deck mit selbstschließenden Türen zu versehen.

Fahrzeuggruppe B

2.4 Treppen und Aufzüge im Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich

2.4.1 Durch mehrere Decks führende Treppen (Treppenhäuser) müssen eingeschachtet und in allen Decks mit selbsttätig schließenden Türen versehen sein.

Die Einschachtung soll aus Stahl bestehen; besteht sie aus Holz, muß sie, soweit wie möglich, von außen mit nichtbrennbarem Material isoliert sein. Ist eine Einschachtung nicht möglich, so sind in den zu den Treppen führenden Gängen unmittelbar vor den Treppen selbstschließende Türen vorzusehen. Treppen, die nur zwei Decks verbinden, müssen wenigstens in einem Deck mit selbstschließenden Türen versehen sein.

2.4.2 Aufzugsschächte (Personen- und Güteraufzüge) müssen aus Stahl bestehen und in allen Decks mit selbstschließenden, stählerne Türen versehen sein.

Fahrzeuggruppe C

2.4 Treppen und Aufzüge im Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich

2.4.1 wie Fahrzeuggruppe B

2.4.2 wie Fahrzeuggruppe B

2.5 Bauart der Türen

2.5.1 Türen, die zu Treppenhäusern führen oder die zu Treppen führende Gänge abschließen oder die sich in Gangschotten in mit nichtbrennbaren Schotten unterteilten Unterkunfts- und Wirtschaftsbereichen befinden, müssen mindestens

2.5 Bauart der Türen

2.5.1 wie Fahrzeuggruppe A

2.5 Bauart der Türen

2.5.1 wie Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe A	Fahrzeuggruppe B	Fahrzeuggruppe C
aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen.		
2.5.2 Türen zu Maschinenräumen müssen hinsichtlich Werkstoff und Dicke dem Schott entsprechen, in das sie eingebaut sind; sie müssen selbstschließend und ausreichend gasdicht sein.	2.5.2 wie Fahrzeuggruppe A	2.5.2 wie Fahrzeuggruppe A
2.5.3 Selbstschließende Türen dürfen nicht mit Feststellhaken versehen sein. Es können jedoch Feststelleinrichtungen mit einer betriebs-sicheren Fernauslösevorrichtung verwendet werden.	2.5.3 wie Fahrzeuggruppe A	2.5.3 wie Fahrzeuggruppe A
3. Maschinenräume	3. Maschinenräume	3. Maschinenräume
3.1 Maschinenräume mit Verbrennungskraftmaschinen	3.1 Maschinenräume mit Verbrennungskraftmaschinen	3.1 Maschinenräume mit Verbrennungskraftmaschinen
3.1.1 In Hauptmaschinenräumen, in denen sich Verbrennungskraftmaschinen befinden, müssen folgende Feuerlöscheinrichtungen vorhanden sein:	3.1.1 In Hauptmaschinenräumen, in denen sich Verbrennungskraftmaschinen befinden, müssen folgende Feuerlöscheinrichtungen vorhanden sein:	3.1.1 In Hauptmaschinenräumen, in denen sich Verbrennungskraftmaschinen befinden, müssen folgende Feuerlöscheinrichtungen vorhanden sein:
3.1.1.1 Tragbare Schaum- oder Pulverlöscher wie folgt (Typ und Konstruktion von Feuerlöschern siehe Nr. 12): Bei einer effektiven Gesamtleistung unter 200 kW - 2 Feuerlöscher von 200 kW bis unter 500 kW - 3 Feuerlöscher von 500 kW und mehr - 3 Feuerlöscher und je angefangene weitere 500 kW - 1 zusätzlicher Feuerlöscher.	3.1.1.1 Eine fest eingebaute geeignete Feuerlöschanlage. 3.1.1.2 Eine ausreichende Anzahl tragbarer Schaum- oder Pulverlöscher, die so anzuordnen sind, dass man von jedem Punkt des Raumes auf einem Weg von nicht mehr als 10 m einen Feuerlöscher erreichen kann; an tragbaren Feuerlöschern müssen mindestens vorhanden sein (Typ und Konstruktion von Feuerlöschern siehe Nr. 12):	3.1.1.1 Eine fest eingebaute geeignete Feuerlöschanlage. 3.1.1.2 2 tragbare Pulverlöscher mit je 12 kg Inhalt oder 3 tragbare Schaumlöscher mit je 9 Liter Inhalt in der Nähe der Hauptmaschine. 3.1.1.3 Eine ausreichende Anzahl tragbarer Schaum- oder Pulverlöscher, die so anzuordnen sind, dass man von jedem Punkt des Raumes auf einem Weg von nicht mehr als 10 m einen Feuerlöscher erreichen kann; an tragbaren Feuerlöschern müssen mindestens vorhanden sein (Typ und Konstruktion von Feuerlöschern siehe Nr. 12):
3.1.1.2 Bei kleinen unzugänglichen Maschinenräumen oder eingekapselten Verbrennungsmotoren ein Feuerlöschdurchlaß in der Zugangstür oder ein oder	Bei einer effektiven Gesamtleistung unter 200 kW - 2 Feuerlöscher von 200 kW bis unter 500 kW	Bei einer effektiven Gesamtleistung unter 200 kW - 1 Feuerlöscher von 200 kW bis unter 500 kW

Fahrzeuggruppe A

mehrere Feuerlöschdurchlässe in der Umschottung mit daneben angeordneten tragbaren Feuerlöschern in Abhängigkeit von der effektiven Gesamtleistung.

Fahrzeuggruppe B

- 3 Feuerlöscher von 500 kW bis unter 1 000 kW
- 4 Feuerlöscher von 1 000 kW und mehr
- 4 Feuerlöscher und je angefangene weitere 1 000 kW
- 1 zusätzlicher Feuerlöscher.

Fahrzeuggruppe C

- 2 Feuerlöscher von 500 kW bis unter 1 000 kW
- 3 Feuerlöscher von 1 000 kW und mehr
- 3 Feuerlöscher und je angefangene weitere 1 000 kW
- 1 zusätzlicher Feuerlöscher.

3.1.1.3 Sind in Hauptmaschinenräumen Hilfskessel von untergeordneter Bedeutung oder Heizkessel aufgestellt, so muß mindestens 1 zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein.

3.1.1.4 Sind in Hauptmaschinenräumen Hilfskessel von untergeordneter Bedeutung oder Heizkessel aufgestellt, so muß mindestens 1 zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein.

3.1.1.4 Bei kleinen unzugänglichen Maschinenräumen oder eingekapselten Verbrennungsmotoren ein Feuerlöschdurchlaß in der Zugangstür oder ein oder mehrere Feuerlöschdurchlässe in der Umschottung mit daneben angeordneten tragbaren Feuerlöschern in Abhängigkeit von der effektiven Gesamtleistung.

3.1.1.5 Bei kleinen unzugänglichen Maschinenräumen oder eingekapselten Verbrennungsmotoren ein Feuerlöschdurchlaß in der Zugangstür oder ein oder mehrere Feuerlöschdurchlässe in der Umschottung mit daneben angeordneten tragbaren Feuerlöschern in Abhängigkeit von der effektiven Gesamtleistung.

3.1.2 Hilfsmaschinenräume, in denen sich Verbrennungskraftmaschinen befinden, sind wie Hauptmaschinenräume zu behandeln.

3.1.2 wie Fahrzeuggruppe A

3.1.2 wie Fahrzeuggruppe A

3.1.3 In geschlossenen Räumen dürfen keine Benzinmotoren betrieben werden.

3.1.3 wie Fahrzeuggruppe A

3.1.3 wie Fahrzeuggruppe A

3.2 Räume mit kohlegefeuerten oder ölgefeuerten Kesseln oder Ölaufbereitungsanlagen:

3.2 Räume mit kohlegefeuerten oder ölgefeuerten Kesseln oder Ölaufbereitungsanlagen:

3.2 Räume mit kohlegefeuerten oder ölgefeuerten Kesseln oder Ölaufbereitungsanlagen:

3.2.1 Mindestens 2 tragbare Schaum- oder Pulverlöscher müssen in der Nähe des Kesselbedienungsstands vorhanden sein.

3.2.1 wie Fahrzeuggruppe A

3.2.1 wie Fahrzeuggruppe A

3.2.2 An jedem Kesselbedienungsstand ist 1 Behälter mit Sand

3.2.2 In jedem Raum mit kohlegefeuerten Kesseln muß mindestens 1 Pulverlöscher

3.2.2 In jedem Raum mit kohlegefeuerten Kesseln müssen mindestens 2 Pulverlöscher mit je 12

Fahrzeuggruppe A

oder mit einem anderen geeigneten Trockenstoff vorzuhalten. Stattdessen kann auch 1 zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorgesehen sein.

Fahrzeuggruppe B

mit 12 kg Inhalt vorhanden sein. In jedem Raum mit ölgefeuerten Kesseln oder Ölaufbereitungsanlagen muß mindestens 1 fahrbarer Pulver- oder Schaumlöscher mit 45 Liter Inhalt vorhanden sein. Dieser Feuerlöscher muß mit einem Schlauch auf einer Trommel versehen sein, mit dem jeder Teil des Raums erreicht werden kann. Bei Heizkesseln mit weniger als 175 kW Leistung genügt 1 Pulverlöscher mit 12 kg Inhalt.

Fahrzeuggruppe C

kg Inhalt vorhanden sein. In jedem Raum mit ölgefeuerten Kesseln muß mindestens 1 barer Schaumlöscher mit mindestens 135 Liter Inhalt oder ein gleichwertiger Feuerlöscher vorhanden sein. Dieser Feuerlöscher muß mit einem Schlauch auf einer Trommel versehen sein, mit dem jeder Teil des Raums erreicht werden kann. Bei Heizkesseln mit weniger als 175 kW Leistung genügt 1 Pulverlöscher mit 12 kg Inhalt.

3.2.3 An jedem Kesselbedienungsstand muß 1 Behälter mit Sand oder mit einem anderen geeigneten Trockenstoff vorgehalten werden. Stattdessen kann auch 1 zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorgesehen sein. Dies gilt nicht für Heizkessel mit weniger als 175 kW Leistung.

3.2.3 wie Fahrzeuggruppe B

3.3 Hauptmaschinenräume mit Dampfturbinen oder Dampfmaschinen

3.3 Hauptmaschinenräume mit Dampfturbinen oder Dampfmaschinen

3.3 Hauptmaschinenräume mit Dampfturbinen oder Dampfmaschinen

3.3.1 In Hauptmaschinenräumen, in denen sich Dampfturbinen oder Dampfmaschinen befinden, müssen mindestens 2 Feuerlöscher vorhanden sein. Diese Feuerlöscher sind nicht erforderlich, wenn sich Kessel und Dampfturbinen bzw. Dampfmaschinen in einem Raum befinden.

3.3.1 In Hauptmaschinenräumen, in denen sich Dampfturbinen oder Dampfmaschinen befinden, muß folgendes vorhanden sein:

Eine ausreichende Anzahl tragbarer Schaum- oder Pulverlöscher, die so anzuordnen sind, dass man von jedem Punkt des Raumes auf einem Weg von nicht mehr als 10 m einen Feuerlöscher erreicht; es müssen mindestens 2 Feuerlöscher vorhanden sein, von denen mindestens einer ein Pulverlöscher sein muß, der einen Inhalt von 12 kg hat. Diese Feuerlöscher sind nicht erforderlich, wenn sich Kessel- und Dampfturbinen bzw. Dampfmaschinen in einem Raum befinden.

3.3.1 wie Fahrzeuggruppe B

3.3.2 In Hilfsmaschinenräumen mit Dampfturbinen oder

3.3.2 wie Fahrzeuggruppe A

3.3.2 wie Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe A	Fahrzeuggruppe B	Fahrzeuggruppe C
Dampfmaschinen muß wenigstens 1 tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein.		
3.4 Besondere Vorkehrungen in Maschinenräumen	3.4 Besondere Vorkehrungen in Maschinenräumen	3.4 Besondere Vorkehrungen in Maschinenräumen
3.4.1 Alle Öffnungen in Maschinenräumen und alle Öffnungen in Schornsteinen müssen, soweit technisch möglich, mit geeigneten Verschlusseinrichtungen versehen sein, damit im Brandfall der Verschlusszustand des Raumes hergestellt werden kann.	3.4.1 wie Fahrzeuggruppe A	3.4.1 wie Fahrzeuggruppe A
3.4.2 Es müssen Einrichtungen vorhanden sein, die sich außerhalb der betreffenden Räume, für die sie vorgesehen sind, befinden und die folgendes ermöglichen:	3.4.2 wie Fahrzeuggruppe A	3.4.2 wie Fahrzeuggruppe A
3.4.2.1 Das Öffnen und Schließen von Oberlichtern, das Schließen von Öffnungen in Schornsteinen und das Schließen von Lüfterbrandklappen,		
3.4.2.2 das Schließen von Türen,		
3.4.2.3 das Abstellen von Lüftern, von Druck- und Saugzuggebläsen, Brennstoff-Förderpumpen, Brennstoff-Betriebspumpen, Schmieröl-Betriebspumpen, Ölseparatoren, Ölfeuerungen und andere ähnliche Pumpen.		
3.4.3 Glasscheiben in Oberlichtern müssen wenigstens aus Drahtglas bestehen.	3.4.3 Glasscheiben in Oberlichtern müssen wenigstens aus Drahtglas bestehen. Oberlichter für Maschinenräume, die durch ein Gas-Feuerlöschsystem geschützt sind, dürfen entweder keine Glasscheiben enthalten oder müssen zusätzlich Stahlblenden haben, damit eventuell geborstene Scheiben abgedeckt werden können und der Verschlusszustand hergestellt werden kann.	3.4.3 wie Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe A	Fahrzeuggruppe B	Fahrzeuggruppe C
3.4.4 In den Begrenzungen von Maschinenräumen dürfen keine Fenster eingebaut sein.	3.4.4 In den Begrenzungen von Maschinenräumen dürfen keine Fenster eingebaut sein. Dies gilt nicht für Sichtfenster in Kontrollräumen, die innerhalb des Maschinenraums angeordnet sind.	3.4.4 wie Fahrzeuggruppe B
3.4.5 Treten an Bauteilen von Abgas- und Dampfsystemen Oberflächentemperaturen von mehr als 220 ° C auf, so müssen diese Bauteile in Haupt- und Hilfsmaschinenräumen vollständig isoliert sein; die Isolierung muß nichtbrennbar sein. Die Isolierung der Abgasleitungen im Bereich von Verbrennungskraftmaschinen und der Dampfleitungen im Bereich der Turbinen und Dampfmaschinen muß mit Stahlblech verkleidet sein, damit kein Brennstoff oder Schmieröl in die Isolierung eintreten kann. Gegebenenfalls sind in weiteren gefährdeten Bereichen liegende isolierte Abgasleitungen oder andere heiße Leitungen mit Stahlblech entsprechend zu verkleiden.	3.4.5 wie Fahrzeuggruppe A	3.4.5 wie Fahrzeuggruppe A
3.5 Zeitweise unbesetzte Maschinenräume Keine zusätzlichen Anforderungen.	3.5 Zeitweise unbesetzte Maschinenräume In zeitweise unbesetzten Maschinenräumen muß ein festeingebautes Feuermelde- und Feueranzeigesystem eines zugelassenen Typs vorhanden sein. Außer in Räumen mit beschränkter Höhe und wo ihre Verwendung besonders zweckmäßig ist, sind Anzeigesysteme, bei denen nur Wärmemelder verwendet werden, nicht gestattet. Die Anzahl der verwendeten Melder ist von der Raumgröße sowie der Anordnung brandgefährdeter Anlagenteile abhängig. Die Anlage muß im Brandfall akustische und optische Alarmsignale auf der Kommando- und an einer anderen Stelle,	3.5 Zeitweise unbesetzte Maschinenräume wie Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

wo sie von einem verantwortlichen Besatzungsmitglied gehört und gesehen werden können, auslösen. Dies gilt auch für Hilfsmaschinenräume mit Verbrennungskraftmaschinen; es ist jedoch nur ein Melder erforderlich.

4. Vorkehrungen für Brennstoffe, Schmieröle und sonstige entzündbare Flüssigkeiten

4.1	Feste Brennstoffe	4.1	wie Fahrzeuggruppe A	4.1	wie Fahrzeuggruppe A
	Bei Kohlebunkern ist sicherzustellen, dass im Brandfall durch die Zugänge oder andere Öffnungen Wasserstrahlen aus der Wasser-Feuerlöschanlage in die Bunker gegeben werden können.				
4.2	Flüssige Brennstoffe	4.2	Flüssige Brennstoffe	4.2	Flüssige Brennstoffe
4.2.1	Es darf kein Brennstoff mit einem Flammpunkt unter 60 ° C, bei Notgeneratoren mit einem Flammpunkt nicht unter 43 ° C verwendet werden. Benzin für den Betrieb von Außenbordmotoren darf an Bord dieser Wasserfahrzeuge nur in einem besonderen Raum, kleinem Store oder Verschlag auf dem freien Deck gelagert werden, die möglichst weit von den Unterkunft- und Wirtschaftsräumen, den Kontrollstationen und Maschinenräumen entfernt und gut belüftet sind, damit sich keine explosionsfähigen Gemische bilden können (siehe Nr. 8.1).	4.2.1	wie Fahrzeuggruppe A	4.2.1	wie Fahrzeuggruppe A
4.2.2	Die Lagerung, Verteilung und Verwendung des Brennstoffs muß derart sein, dass eine ausreichende Sicherheit im Maschinenraum gewährleistet ist; zumindest sind folgende Vorkehrungen zu treffen:	4.2.2	wie Fahrzeuggruppe A	4.2.2	wie Fahrzeuggruppe A
4.2.2.1	Alle Teile des Brennstoffsystems müssen so angeordnet bzw. zugänglich				

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

sein, dass eine Sichtkontrolle auf Brennstoffleckagen leicht erfolgen kann. Bereiche, in denen Teile des Brennstoffsystems angeordnet sind, müssen angemessen beleuchtbar sein.

4.2.2.2 Die Lüftung der Maschinenräume muß ausreichen, um unter normalen Umständen die Ansammlung von Brennstoffen zu verhindern.

4.2.2.3 Brennstofftanks in Maschinenräumen dürfen keinen Brennstoff enthalten, dessen Flammpunkt unter 60 ° C liegt. Die Verwendung freistehender Brennstofftanks ist möglichst zu vermeiden. Sind sie jedoch vorhanden, so sind sie in öldichten Leckwannen ausreichender Größe aufzustellen, von denen aus ein geeignetes Abflußrohr zu einem Brennstoff-Überlauf tank ausreichender Größe führt. Unter Stellen, bei denen betriebsmäßig mit Austreten von Brennstoff zu rechnen ist, z. B. unter Brennstofffiltern, sind Leckwannen anzuordnen.

4.2.2.4 Es ist durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Leitbleche, sicherzustellen, dass über- oder auslaufender Brennstoff nicht auf erhitzte Flächen gelangen kann.

4.2.2.5 Die Übernahme von flüssigem Brennstoff muß vom freien Deck aus erfolgen; die Füllrohre sind bis zum Tankboden herunterzuführen. Oberhalb des Doppelbodens befindliche Vorrats-, Setz- oder Tages tanks sind mit einer Absperrvorrichtung unmittelbar am Tank zu versehen, die bei einem Brand in dem entsprechenden

Fahrzeuggruppe A

Maschinenraum von einer außerhalb dieses Raumes liegenden sicheren Stelle ausgeschlossen werden kann (Schnellschlußventile); diese Stelle ist auffällig zu kennzeichnen.

4.2.2.6 Für jeden Brennstofftank ist eine sichere und wirksame Vorrichtung für die Bestimmung der darin befindlichen Betriebsstoffmenge vorzusehen, bei der durch Versagen oder ein Überfüllen des Brennstofftanks kein Brennstoff austreten kann. Zylindrische Füllstandsgläser sind nicht zu verwenden. Füllstandsanzeiger mit flachen Schaugläsern und selbstschließenden Absperrarmaturen zwischen den Füllstandsanzeigern und dem betreffenden Brennstofftank können jedoch vorgesehen sein.

4.2.2.7 Im Brennstoffsystem oder den Brennstofftanks darf kein Überdruck entstehen. Etwaige Überdruckventile und Luft- oder Überlaufleitungen müssen Brennstoff nur an einem sicheren Ort austreten lassen.

4.2.2.8 Die Verwendung flexibler Brennstoffleitungen muß auf die unbedingt notwendige Anzahl beschränkt bleiben; derartige Leitungen müssen aus flammbeständigem Werkstoff angemessener Festigkeit bestehen.

4.2.2.9 Flüssiger Brennstoff darf nicht in Vorpiektanks gelagert werden.

Fahrzeuggruppe B

4.3 Schmieröle

wie Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe C

4.3 Schmieröle

wie Fahrzeuggruppe A

Bei der Lagerung, Verteilung und Verwendung von Öl, das in Schmiersystemen verwendet wird, sind die Regelungen für flüssig-

Fahrzeuggruppe A	Fahrzeuggruppe B	Fahrzeuggruppe C
<p>gen Brennstoff entsprechend anzuwenden. Die Verwendung von Durchflußschaugläsern in Schmiersystemen ist möglich, sofern sie eine ausreichende Widerstandsfähigkeit gegen Feuer haben.</p>		
<p>4.4 Sonstige entzündbare Flüssigkeiten:</p> <p>Bei sonstigen entzündbaren Ölen und Flüssigkeiten sind in Abhängigkeit von ihrem Gefährdungspotential die entsprechenden Regelungen für flüssige Brennstoffe anzuwenden.</p>	<p>4.4 Sonstige entzündbare Flüssigkeiten</p> <p>wie Fahrzeuggruppe A</p>	<p>4.4 Sonstige entzündbare Flüssigkeiten</p> <p>wie Fahrzeuggruppe A</p>

5. Fluchtwege

<p>5.1.1 Fluchtwege können sein:</p> <p>5.1.1.1 Treppen,</p> <p>5.1.1.2 Leitern (nichtbrennbarer Werkstoff),</p> <p>5.1.1.3 Türen zu freien Decks,</p> <p>5.1.1.4 Türen zu anderen Räumen, von denen aus das freie Deck sicher erreicht werden kann,</p> <p>5.1.1.5 Schächte mit Steigeisen,</p> <p>5.1.1.6 kleine Luken oder Notausstiege,</p> <p>5.1.1.7 schnell zu öffnende Fenster.</p>	<p>5.1.1 Fluchtwege können sein:</p> <p>5.1.1.1 Treppen,</p> <p>5.1.1.2 Leitern (nichtbrennbarer Werkstoff),</p> <p>5.1.1.3 Türen zu freien Decks,</p> <p>5.1.1.4 Türen zu anderen Räumen, von denen aus das freie Deck sicher erreicht werden kann,</p> <p>5.1.1.5 Schächte mit Steigeisen,</p> <p>5.1.1.6 kleine Luken oder Notausstiege von Räumen, in denen sich normalerweise nur wenige Personen aufhalten,</p> <p>5.1.1.7 schnell zu öffnende Fenster von Räumen, in denen sich normalerweise nur wenige Personen aufhalten.</p>	<p>5.1 wie Fahrzeuggruppe B</p>
<p>5.1.2 Die lichte Weite der Schachtausgänge, kleinen Luken und Notausstiege soll mindestens 400 x 400 mm betragen.</p>	<p>5.1.2 Die lichte Weite der Schachtausgänge, kleinen Luken und Notausstiege soll Möglichst 600 x 600 mm, sie muß jedoch mindestens 400 x 400 mm betragen.</p>	
<p>5.1.3 Die Durchstiegsöffnungen von zu öffnenden Fenstern müssen mindestens folgende Abmessungen haben:</p> <p>Runde Fenster</p> <p>- 385 mm Durch-</p>	<p>5.1.3 Die Durchstiegsöffnungen von zu öffnenden Fenstern müssen mindestens folgende Abmessungen haben:</p> <p>Runde Fenster</p> <p>- 385 mm Durch-</p>	

Fahrzeuggruppe A

messer
rechteckige Fenster
- 0,16 m² Fläche,
wobei keine der Kantenlängen 350 mm unterschreiten darf. *

Fahrzeuggruppe B

messer
rechteckige Fenster
- 0,16 m² Fläche,
wobei keine der Kantenlängen 350 mm unterschreiten darf. *

Fahrzeuggruppe C

* Es wird auf folgende DIN/ISO Normen verwiesen:

DIN ISO 1095:1994.04
Schiffbau und Meerestechnik;
Scheiben aus Einscheiben-Sicherheitsglas für runde Schiffsfenster; Identisch mit ISO 1095:1989,
DIN ISO 1751:1994.04
Schiffbau und Meerestechnik;
Runde Schiffsfenster; Identisch mit ISO 1751:1993,

DIN ISO 3254:1994.04:
Schiffbau und Meerestechnik;
Scheiben aus Einscheibensicherheitsglas für rechteckige Schiffsfenster; Identisch mit ISO 3254:1989;
DIN ISO 3903:1994.04
Schiffbau und Meerestechnik;
Rechteckige Schiffsfenster;
Identisch mit ISO 3903:1993.

Nur mit einem Schlüssel zu öffnende Fenster gelten als Festfenster.

Nur mit einem Schlüssel zu öffnende Fenster gelten als Festfenster.

5.1.4 Türen, Luken, Klappen und sonstige Verschlüsse von Fluchtwegen müssen von beiden Seiten zu öffnen sein.

5.1.4 Türen, Luken, Klappen und sonstige Verschlüsse von Fluchtwegen müssen von beiden Seiten zu öffnen sein. Aufzüge gelten nicht als Fluchtwege.

5.2 Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich

5.2 Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich

5.2 Unterkunfts- und Wirtschaftsbereich

In allen Decks, in denen sich Unterkunfts- und Wirtschaftsräume befinden, müssen mindestens 2 soweit wie möglich voneinander entfernt liegende Fluchtwege aus allen größeren Räumen oder Raumgruppen vorhanden sein. Tote Gänge von mehr als 7 m Länge sind zu vermeiden. Auf einen der Fluchtwege kann verzichtet werden, wenn die Beschaffenheit und Lage eines Raumes und die Anzahl der darin normalerweise befindlichen Personen dies gestattet.

wie Fahrzeuggruppe A

wie Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe A	Fahrzeuggruppe B	Fahrzeuggruppe C
5.3 Kontrollstationen	5.3 Kontrollstationen	5.3 Kontrollstationen
5.3.1 Kontrollstationen (z. B. Brücke), ausgenommen Kleine Räume, müssen ebenfalls 2 Fluchtwege haben, die möglichst weit auseinander liegen.	5.3.1 wie Fahrzeuggruppe A	5.3.1 wie Fahrzeuggruppe A
5.4 Maschinenräume	5.4 Maschinenräume	5.4 Maschinenräume
5.4.1 Hauptmaschinenräume müssen wenigstens 2 soweit wie möglich voneinander entfernt liegende Fluchtwege haben. Die Fluchtwege müssen zum freien Deck oder bis zu einer Stelle außerhalb des Maschinenraumes führen, von der aus das freie Deck sicher erreicht werden kann.	5.4.1 Hauptmaschinenräume müssen wenigstens 2 soweit wie möglich voneinander entfernt liegende Fluchtwege haben. Die Fluchtwege müssen bis zu einer Stelle außerhalb des Maschinenraums führen, von der aus das freie Deck sicher erreicht werden kann.	5.4.1 Hauptmaschinenräume müssen wenigstens 2 soweit wie möglich voneinander entfernt liegende Fluchtwege haben. Sind diese Fluchtwege Leitern oder Leitergruppen, so muß wenigstens eine mit einem stählernen Schacht umkleidet und unmittelbar vom Flurboden aus oder über eine kurze Treppe durch eine selbstschließende stählerne Tür zugänglich sein.
		5.4.2 Anstelle einer eingeschachteten Leiter kann auch ein Schacht mit Steigeisen vorgesehen sein, der am unteren Ende ebenfalls eine stählerne selbstschließende Tür hat. Die Fluchtwege müssen bis zu einer Stelle außerhalb des Maschinenraumes führen, von der aus das freie Deck sicher erreicht werden kann.
5.4.2 Bei kleinen Hauptmaschinenräumen und Hilfsmaschinenräumen kann unter Berücksichtigung der Beschaffenheit und Lage auf einen Fluchtweg verzichtet werden.	5.4.2 Bei kleinen Hauptmaschinenräumen und Hilfsmaschinenräumen kann unter Berücksichtigung der Beschaffenheit und Lage auf einen Fluchtweg verzichtet werden.	5.4.3 Bei kleinen Hauptmaschinenräumen und Hilfsmaschinenräumen kann unter Berücksichtigung der Beschaffenheit und Lage auf einen Fluchtweg verzichtet werden.
5.5 Kennzeichnung	5.5 Kennzeichnung	5.5 Kennzeichnung
Die Fluchtwege sind, soweit erforderlich, zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung soll, soweit nötig, die Fluchtrichtung angeben. Dies gilt auch für Fluchtwege wie Fenster, kleine Luken, Notausstiege und Schächte.	wie Fahrzeuggruppe A	wie Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

6. Bauliche Einzelheiten und beschränkte Verwendung von brennbaren Werkstoffen

- 6.1 Bei Reparaturen und Umbauten sind die verdeckten brennbaren Flächen aller Schotte, Verkleidungen, Treppen, Unterkonstruktionen usw. durch zugelassene schaum-schichtbildende Anstrichmittel oder durch andere gleichwertige Maßnahmen schwer entflammbar zu machen.
- 6.2 Bei Reparaturen und Umbauten dürfen nur schwerentflammbare und zugelassene Anstrichmittel und Beschichtungsmaterialien für freiliegende Innenflächen von Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen verwendet werden. Dieses gilt nicht für bewegliches Inventar.
- Bei Reparaturen und Umbauten dürfen nur schwerentflammbare und zugelassene unterste Decksbeläge in den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen eingebaut werden.
- 6.3 Bei Reparaturen und Umbauten dürfen nur zugelassene nichtbrennbare Isolierungen verwendet werden. Schwerentflammbare Isolierungen können zugelassen werden, wenn der Isolierstoff mit nichtbrennbaren Werkstoffen abgedeckt ist.
- Die Oberfläche der Isolierung in Maschinenräumen muß undurchlässig für Öl und Öldämpfe sein; bei Reparaturen oder bei Ersatz der vorhandenen Isolierung ist dieser Grundsatz zu beachten.
- 6.4 Bei Reparaturen und Umbauten dürfen nur zugelassene schwerentflammbare Furniere, Beschichtungsmaterialien und ähnliche Stoffe, die auf Schotten, Verkleidungen und Decken in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen aufgebracht werden; sie dürfen nicht dicker als 1,5 mm sein. Dies gilt nicht für bewegliches Inventar.
- 6.5 Bei Reparaturen und Umbauten müssen hinter Decken, Täfelungen oder Verkleidungen befindliche Hohlräume durch gut dichtende, nichtbrennbare Luftzugssperren unterteilt sein, deren Abstand 14 Meter nicht überschreiten darf. In senkrechter Richtung müssen diese Hohlräume einschließlich derjenigen hinter den Wandverkleidungen der Treppen, Schächten usw. in Höhe jeden Decks geschlossen sein.
- 6.6 Bei Reparaturen und Umbauten müssen Schächte (z. B. für elektrische Kabel) so gebaut werden, dass ein Brand nicht von einem Deck oder einer Abteilung auf außerhalb von diesen liegende Räume übergreifen kann.
- 6.7 Die Rauchrohre der Küchenherde und Öfen müssen aus Stahlblech bestehen, auch im Bereich der Decksdurchführung; sie müssen angemessen isoliert sein. Die Rauchrohre müssen fest gehalten und einschließlich der Anschlüsse dicht sein.
- 6.8 Hitzeempfindliche Werkstoffe dürfen nicht für Außenbordspeigatte, sanitäre Ausgüsse und andere Auslässe verwendet werden, die sich nahe der Wasserlinie oder an einem Ort befinden, an dem ihr Versagen im Brandfall die Gefahr eines Wassereintruchs zur Folge haben könnte.
- 6.9 Elektrische Heizkörper müssen fest angebaut sein und dürfen keine freiliegenden Heizdrähte haben, deren Hitze Kleidungsstücke, Vorhänge oder andere Gegenstände versengen oder in Brand setzen könnten. Die elektrischen Heizkörper sind durch ein Gehäuse oder eine Verkleidung so abzudecken, dass auf ihnen keine Kleidungsstücke oder sonstigen Gegenstände abgelegt werden können. Die Heizkörper sollen ferner mit einem Thermostat ausgerüstet sein, der den Heizkörper abschaltet, wenn die höchstzulässige Temperatur überschritten wird. Über Öfen, Herden oder in deren unmittelbarer Nähe dürfen keine Haken oder andere Einrichtungen angebracht sein, die das Aufhängen von Kleidungsstücken oder Ablegen von Gegenständen ermöglichen können.
- 6.10 Ölbeheizte Heizungsanlagen und Ölöfen müssen Ölauffangwannen haben.

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

- 6.11 Tragbare Heizsysteme sind nicht zulässig.
- 6.12 Papierkörbe müssen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen und so gebaut sein, dass bei einer Brandentstehung eine Sauerstoffzufuhr in ausreichender Weise verhindert wird.
- 6.13 Schränke und andere Behälter für Reinigungsmittel und Arbeitskleidung müssen nichtbrennbar sein.
- 6.14 Vorhänge und Gardinen in der Nähe von Kochstellen und Räumen oder Teilen von Räumen, die für das Rauchen eingerichtet sind, müssen mindestens aus zugelassenem schwerentflammbarem Werkstoff bestehen. Alle anderen Gardinen, Vorhänge und sonstigen hängenden Textilien-Werkstoffe müssen eine Widerstandsfähigkeit gegenüber der Flammenausbreitung ausweisen, die nicht geringer ist als diejenige eines Wollstoffs mit einer Masse von 0,8 Kilogramm je Quadratmeter.

7. Lüftungssysteme

7.1	Alle Teile der Lüftungssysteme sollen aus nichtbrennbarem Werkstoff bestehen. Sind Lüftungskanäle aus brennbaren Werkstoffen gebaut, so sollen sie beiderseitig von Schottdurchführungen, unterhalb von Decksdurchführungen und in brandgefährdeten Bereichen ausreichend isoliert sein.	7.1	wie Fahrzeuggruppe A	7.1	wie Fahrzeuggruppe A
7.2	Lüftungssysteme für Maschinenräume sollen von den Systemen für andere Räume betrieblich unabhängig und räumlich getrennt sein.	7.2	wie Fahrzeuggruppe A	7.2	wie Fahrzeuggruppe A
7.3	Die Hauptein- und -austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme sollen von außerhalb der belüfteten Räume geschlossen werden können. Die Verschlussvorrichtungen sollen aus Stahl bestehen; Bedienungselemente sollen leicht zugänglich sowie augenfällig und dauerhaft gekennzeichnet sein und angeben, ob der Verschluss geöffnet oder geschlossen ist. Andere Maßnahmen können getroffen werden, wenn sie eine gleichwertige Wirkung haben.	7.3	wie Fahrzeuggruppe A	7.3	Sind größere Wasserfahrzeuge in Hauptbrandabschnitte unterteilt, so sollen Lüftungskanäle, die durch Decks oder durch Schotte führen, die senkrechte Hauptbrandabschnitte abschließen, im Bereich der Decks oder Schotte mit Brandklappen ausgerüstet sein. Die Brandklappen können entfallen, sofern der Kanal nur auf einer Schottseite Lüftungsöffnungen aufweist und auf der anderen Seite dem Schott entsprechend isoliert ist. Brandklappen sollen von jeder Seite bedient werden können und anzeigen, ob sie geschlossen oder geöffnet sind. Die Bedienungseinrichtungen der Brandklappen sollen auffällig gekennzeichnet sein.

Fahrzeuggruppe A	Fahrzeuggruppe B	Fahrzeuggruppe C
7.4 Lüfter mit Kraftantrieb müssen auch von einer leicht zugänglichen Stelle außerhalb der belüfteten Räume aus abgestellt werden können.	7.4 wie Fahrzeuggruppe A	7.4 Führen die Lüftungskanäle mit einem freien Querschnitt von mehr als 0,02 m ² durch Schotte oder Decks und sind sie im Bereich der Durchbruchstelle nicht aus Stahl oder nur aus dünnem Blech, so müssen sie mit einem Stahlstutzen versehen oder mit einer Stahlblechmanschette umkleidet sein. Der Stutzen bzw. die Manschette muß mindestens 3 mm dick und mindestens 900 mm lang sein; bei Schotten muß die Länge des Stutzens bzw. der Manschette nach Möglichkeit in 450 mm auf jeder Seite des Schottes aufgeteilt sein. Bei isolierten Schotten oder Decks muß der Stutzen bzw. die Manschette ebenfalls eine Brandschutzisolierung erhalten, die der Isolierung des Schottes oder des Decks entspricht.
7.5 Die Abzüge der Küchenherde müssen	7.5 wie Fahrzeuggruppe A	7.5 Die Abzüge der Küchenherde müssen
7.5.1 aus Stahl gebaut sein und		7.5.1 aus Stahl gebaut sein,
7.5.2 Vorrichtungen zum Abstellen des Ablüfters von der Küche aus haben.		7.5.2 Vorrichtungen zum Abstellen des Ablüfters von der Küche aus haben,
7.5.3 Abzüge, die durch Unterkunftsräume oder Räume, die brennbare Werkstoffe enthalten, geführt sind, müssen mit einer Isolierung versehen sein.		7.5.3 mit einem leicht herausnehmbaren Fettfilter ausgerüstet sein,
		7.5.4 eine Brandklappe haben, die am unteren Ende des Kanals angebracht ist und eine Einrichtung zum Löschen eines Brandes innerhalb des Kanals haben.
		7.5.5 Abzüge, die durch Unterkunftsräume oder Räume, die brennbare Werkstoffe enthalten, geführt sind, müssen mit einer Isolierung versehen sein.
		7.5.6
		7.6 Lüftungskanäle für Hauptmaschinenräume oder Küchen dürfen nicht durch Unterkünfte, Wirtschaftsräume oder Kontrollstationen führen, sofern sie nicht aus Stahl bestehen, mit selbsttätigen Brandklappen an den Hauptmaschinenräumen und

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

Küchen von den anderen Räumen trennenden Schotten ausgerüstet und auf einer Länge von mindestens 2 m auf jeder Seite der Schotte mit einer Isolierung versehen sind.

7.7 Lüftungskanäle für Unterkunftsräume, Wirtschaftsräume oder Kontrollstationen dürfen nicht durch Hauptmaschinenräume oder Küchen führen, sofern sie nicht entsprechend Nr. 7.6 aus Stahl bestehen, mit selbsttätigen Brandklappen ausgerüstet und mit einer Isolierung versehen sind.

7.8 Die Hauptein- und -austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme müssen von außerhalb der belüfteten Räume geschlossen werden können. Die Verschlussvorrichtungen müssen aus Stahl bestehen; Bedienungselemente müssen leicht zugänglich sowie augenfällig und dauerhaft gekennzeichnet sein und angeben, ob der Verschluss geöffnet oder geschlossen ist. Andere Maßnahmen können getroffen werden, wenn sie eine gleichwertige Wirkung haben.

7.9 Lüfter mit Kraftantrieb müssen auch von einer leicht zugänglichen Stelle außerhalb der belüfteten Räume aus abgestellt werden können.

8. Räume mit besonderen Gefahren

<p>8.1 Kleine Räume, Stores oder Verschläge für die Lagerung von entzündbaren Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 ° C, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen dürfen nur auf dem freien Deck angeordnet und mit einer ausreichenden Lüf-</p>	<p>8.1 wie Fahrzeuggruppe A</p>	<p>8.1 Räume, in denen leicht entzündbare Stoffe, entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 ° C, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen gelagert werden, dürfen nur oberhalb des obersten durchlaufenden Decks angeordnet sein und nur einen unmittelbaren Zu-</p>
---	---------------------------------	---

Fahrzeuggruppe A

tung im oberen und unteren Bereich versehen sein.

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

gang vom freien Deck aus haben. Die Schotte und Decks angrenzender Räume müssen gasdicht gebaut sein. Die Räume müssen beleuchtbar und mit einer ausreichenden Lüftung versehen sein, die von anderen Lüftungssystemen getrennt ist. Die Lüftung ist im Decken- und Bodenbereich vorzusehen. Die Ein- und Austrittsöffnungen der Lüfter sind in sicheren Bereichen anzuordnen und mit einem Schutz aus engmaschiger Drahtgaze auszustatten.

8.2 Räume oder Teile von Räumen, die für das Rauchen eingerichtet sind, müssen mit Möbeln und Einrichtungsgegenständen von beschränkter Brandgefahr eingerichtet sein; Tischdecken müssen mindestens schwerentflammbar und zugelassen sein.

8.2 wie Fahrzeuggruppe A

8.2 wie Fahrzeuggruppe A

8.3 Kleine Stores oder Verschläge auf dem freien Deck für die Lagerung von entzündbaren Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 60 ° C, Anstrichmittel, Acetylen- oder Sauerstoffflaschen müssen mit einer ausreichenden Lüftung im oberen und unteren Bereich versehen sein.

9. Ehemalige Laderäume

9.1 Ehemalige Laderäume sind entsprechend ihrer Nutzung zu behandeln.

9.1 wie Fahrzeuggruppe A

9.1 wie Fahrzeuggruppe A

9.2 Laderäume, die nicht mehr als solche genutzt werden, jedoch für Ausstellungen, als Gesellschaftsräume oder andere ähnliche Zwecke verwendet werden, sind wie Unterkunftsräume zu behandeln.

9.2 wie Fahrzeuggruppe A

9.2 wie Fahrzeuggruppe A

10. Wasser-Feuerlöschanlage

<p>10.1 Es müssen wenigstens 2 Schlagpützen mit ausreichend langer Leine vorhanden sein.</p>	<p>10.1 Anzahl der Feuerlöschpumpen</p> <p>Es muß wenigstens eine maschinell angetriebene, vom Hauptantrieb unabhängige Feuerlöschpumpe vorhanden sein. Sanitär-, Ballast-, Lenz- oder allgemeine Betriebspumpen können als Feuerlöschpumpe verwendet werden. Pumpen, die ständig oder gelegentlich der Ölförderung dienen, gelten nicht als Feuerlöschpumpen und dürfen keine Verbindung zum Feuerlöschsystem haben.</p> <p>Ist die Feuerlöschpumpe im Hauptmaschinenraum fest eingebaut, so muß eine weitere maschinell angetriebene Pumpe zur Lieferung von Löschwasser außerhalb dieses Raumes vorhanden sein („Notfeuerlöschpumpe“). Der Antrieb dieser Pumpe muß vom Hauptmaschinenraum unabhängig sein. Eine geeignete Tragkraftspritze kann hierfür verwendet werden.</p>	<p>10.1 Anzahl der Feuerlöschpumpen</p> <p>Es müssen wenigstens 2 maschinell angetriebene, vom Hauptantrieb unabhängige Feuerlöschpumpen vorhanden sein, von denen eine außerhalb des Hauptmaschinenraumes aufzustellen ist; dies kann auch eine Tragkraftspritze sein. Sanitär-, Ballast-, Lenz- oder allgemeine Betriebspumpen können als Feuerlöschpumpen verwendet werden. Pumpen, die ständig oder gelegentlich der Ölförderung dienen, gelten nicht als Feuerlöschpumpen und dürfen keine Verbindung zum Feuerlöschsystem haben.</p>
	<p>Feuerlöschpumpen sind auf der Druckseite mit einem absperrbaren Rückschlagventil zu versehen.</p>	<p>Feuerlöschpumpen sind auf der Druckseite mit einem absehbaren Rückschlagventil zu versehen.</p>
	<p>10.2 Volumendurchfluß der Feuerlöschpumpen</p> <p>Die Feuerlöschpumpe soll wenigstens einen Volumendurchfluß haben von</p> $Q = \frac{3,8 \cdot d_H^2}{1000} (m^3/h)$ <p>d_H = theor. Lenzleitungsdurchmesser in Millimeter</p> $d_H = 1,68\sqrt{(B+H)L+25} \text{ [mm]}$ <p>L = Länge zwischen den Loten in Meter</p>	<p>10.2 Volumendurchfluß der Feuerlöschpumpen</p> <p>Die Feuerlöschpumpe soll wenigstens einen Volumendurchfluß haben von</p> $Q = \frac{3,8 \cdot d_H^2}{1000} (m^3/h)$ <p>d_H = theor. Lenzleitungsdurchmesser in Millimeter</p> $d_H = 1,68\sqrt{(B+H)L+25} \text{ [mm]}$ <p>L = Länge zwischen den</p>

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

B = Breite auf Spanten in Meter
H = Seitenhöhe bis Hauptdeck in Meter

Loten in Meter
B = Breite auf Spanten in Meter
H = Seitenhöhe bis Hauptdeck in Meter

Der Volumendurchfluß braucht nicht größer als 20 m³/h zu sein, muß jedoch mindestens 10 m³/h betragen. Eine "Notfeuerlöschpumpe" muß wenigstens einen kräftigen Wasserstrahl aus einem Strahlrohr gemäß Nr. 10.4 abgeben können.

Der gesamte Volumendurchfluß braucht nicht größer als 60 m³/h zu sein, muß jedoch mindestens 10 m³/h betragen. Werden Feuerlöschpumpen mit unterschiedlichem Volumendurchfluß eingebaut, darf keine Pumpe weniger als 80 % des erforderlichen Gesamtvolumendurchflusses, geteilt durch die Anzahl der Pumpen, liefern.

10.3 Feuerlöschleitung und Anschlußstutzen

10.3 Feuerlöschleitung und Anschlußstutzen

Eine fest eingebaute Feuerlöschleitung muß einen inneren Durchmesser von wenigstens 80 % des theor. Lenzleitungsdurchmessers d_H (siehe Nr. 10.2) haben.

Eine fest eingebaute Feuerlöschleitung muß einen inneren Durchmesser von wenigstens 80 % des theor. Lenzleitungsdurchmessers d_H (siehe Nr. 10.2) haben.

Wenn die Feuerlöschpumpe die nach Nr. 10.2 ermittelte Wassermenge abgibt, muß bei Anschluß von 2 Strahlrohren an zwei beliebigen benachbarten Anschlußstutzen ein Mindestdruck von 0,23 N/mm² (Newton je mm² = ca. 2,3 bar) am Anschlußstutzen gehalten werden. Anzahl und Verteilung der Anschlußstutzen muß derart sein, dass jede norma-

Wenn die kleinste Feuerlöschpumpe die nach Nr. 10.2 ermittelte Wassermenge abgibt, muß bei Anschluß von 2 Strahlrohren an zwei beliebigen benachbarten Anschlußstutzen ein Mindestdruck von 0,27 N/mm² (Newton je mm² = ca. 2,7 bar) am Anschlußstutzen gehalten werden. Anzahl und Verteilung der Anschlußstutzen muß derart sein, dass jede normalerweise zugängliche Stelle des in Fahrt befindlichen Fahrzeugs mit einem Wasserstrahl unter Verwendung nur einer Schlauchlänge und mit einem zweiten Wasserstrahl unter Verwendung von 2 gekuppelten Schlauchlängen erreicht werden kann.

lerweise zugängliche Stelle des in Fahrt befindlichen Fahrzeugs mit einem Wasserstrahl unter Verwendung nur einer Schlauchlänge erreicht werden kann.

In Hauptmaschinenräumen muß mindestens ein Anschlußstutzen vorgesehen sein. In kleinen Maschinenräumen kann dieser Anschlußstutzen entfallen,

In Hauptmaschinenräumen muß mindestens ein Anschlußstutzen vorgesehen sein. In kleinen Maschinenräumen kann dieser Anschlußstutzen entfallen, wenn sichergestellt ist, dass von einem außerhalb

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

wenn sichergestellt ist, dass von einem außerhalb des Raumes angeordneten Anschlußstutzen jede Stelle des Maschinenraumes unter Verwendung einer Schlauchlänge von 10 m erreicht werden kann. Anschlußstutzen sind mit einem Absperrventil und genormten Kupplungen (z.B. Storzkupplungen) zu versehen. Hitzeempfindliche Werkstoffe dürfen für Feuerlöschleitungen und Anschlußstutzen nicht verwendet werden.

des Raumes angeordneten Anschlußstutzen jede Stelle des Maschinenraumes unter Verwendung einer Schlauchlänge von 10 m erreicht werden kann. Anschlußstutzen sind mit einem Absperrventil und genormten Kupplungen (z.B. Storzkupplungen) zu versehen. Hitzeempfindliche Werkstoffe dürfen für Feuerlöschleitungen und Anschlußstutzen nicht verwendet werden.

10.4 Feuerlöschschläuche und Strahlrohre

10.4 Feuerlöschschläuche und Strahlrohre

Feuerlöschschläuche müssen den geltenden EN-Normen (oder DIN-Normen, wenn EN-Normen noch nicht vorhanden sind) entsprechen. Die einzelne Schlauchlänge darf 15 m und in Maschinenräumen 10 m nicht überschreiten. Jeder Schlauch ist mit einem Strahlrohr und einem Kupplungsschlüssel (ausgenommen Schlauchhaspel) zu versehen. Die Feuerlöschschläuche mit Strahlrohr und Kupplungsschlüssel sind sichtbar in der Nähe der Anschlußstutzen aufzubewahren. Werden die Schläuche in Kästen oder Schränken aufbewahrt, so dürfen die Türen dazu nicht abschließbar und müssen auffällig gekennzeichnet sein. Für jeden nach Nummer 10.3 ermittelten Anschlußstutzen ist ein Feuerlöschschlauch mit Strahlrohr und Kupplungsschlüssel mitzuführen; ein Reserveschlauch ist zusätzlich vorzuhalten.

Feuerlöschschläuche müssen den geltenden EN-Normen (oder DIN-Normen, wenn EN-Normen noch nicht vorhanden sind) entsprechen. Die einzelne Schlauchlänge darf 15 m und in Maschinenräumen 10 m nicht überschreiten. Jeder Schlauch ist mit einem Strahlrohr und einem Kupplungsschlüssel (ausgenommen Schlauchhaspel) zu versehen. Die Feuerlöschschläuche mit Strahlrohr und Kupplungsschlüssel sind sichtbar in der Nähe der Anschlußstutzen aufzubewahren. Werden die Schläuche in Kästen oder Schränken aufbewahrt, so dürfen die Türen dazu nicht abschließbar und müssen auffällig gekennzeichnet sein. Für jeden nach Nummer 10.3 ermittelten Anschlußstutzen ist ein Feuerlöschschlauch mit Strahlrohr und Kupplungsschlüssel mitzuführen; ein Reserveschlauch ist zusätzlich vorzuhalten.

Als Strahlrohre sind Mehrzweckstrahlrohre mit Vollsprühstrahl und Absperrung und einem Mundstück von 9 mm Durchmesser zu ver-

Als Strahlrohre sind Mehrzweckstrahlrohre mit Vollsprühstrahl und Absperrung und einem Mundstück von mindestens 9 mm Durch-

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

wenden. Es dürfen nur genormte Kupplungen (z.B. Storzkupplungen) für Schläuche und Strahlrohre verwendet werden.

messer zu verwenden. Es dürfen nur genormte Kupplungen (z.B. Storzkupplungen) für Schläuche und Strahlrohre verwendet werden.

Innerhalb des Unterkunfts- und Wirtschaftsbereichs sind die Feuerlöschschläuche mit den zugehörigen Strahlrohren an die vorgesehenen Anschlußstutzen möglichst ständig anzuschließen, um einen Schnelleinsatz zu ermöglichen. Hierzu sollen möglichst formfeste Druckschläuche (Schnellangriffsschläuche) auf Schlauchhaspeln verwendet werden.

Innerhalb des Unterkunfts- und Wirtschaftsbereichs sind die Feuerlöschschläuche mit den zugehörigen Strahlrohren an die vorgesehenen Anschlußstutzen möglichst ständig anzuschließen, um einen Schnelleinsatz zu ermöglichen. Hierzu sollen möglichst formfeste Druckschläuche (Schnellgriffsschläuche) auf Schlauchhaspeln verwendet werden.

10.5 Wasserfahrzeuge in der Auslandsfahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr müssen wenigstens einen internationalen Landanschluß, mit dem Löschwasser von außerhalb in das Löschsystem des Wasserfahrzeugs gespeist werden kann, mitführen. Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, damit dieser Anschluß auf jeder Seite des Schiffes verwendet werden kann.

11. Feuermeldeanlage und Generalanlage

11.1 Eine Feuermeldeanlage ist nicht erforderlich.

11.1 Es dürfen nur Feuermeldeanlagen einschließlich ihrer Einzelbauteile eingebaut sein, die für den Seebetrieb geeignet sind.

11.1 Es sollen nur Feuermeldeanlagen einschließlich ihrer Einzelbauteile eingebaut sein, die für den Seebetrieb geeignet sind.

Das Wirksamwerden eines selbsttätigen oder eines handbetätigten Feuermelders muß in der Kontrolltafel und den Anzeigegeräten ein optisches und akustisches Feueralarmsignal auslösen. Die Kontrolltafel muß sich auf der Kommandobrücke oder an anderer zentraler Stelle und im Hauptmaschinenraum befinden, soweit er ständig besetzt ist.

Das Wirksamwerden eines selbsttätigen oder eines handbetätigten Feuermelders muß in der Kontrolltafel und den Anzeigegeräten ein optisches und akustisches Feueralarmsignal auslösen. Die Kontrolltafel muß sich auf der Kommandobrücke oder an anderer zentraler Stelle und im Hauptmaschinenraum befinden, soweit er ständig besetzt ist.

Sind Alarmsignale innerhalb

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

von 2 Minuten nicht beachtet worden, so muß selbsttätig ein akustischer Alarm in allen Unterkünftsäumen für die Besatzung, Wirtschaftsäumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen ausgelöst werden. Dieses Alarmsystem braucht nicht Teil des Feueranzeigesystems zu sein.

11.2 Auf Wasserfahrzeugen ab 25 m Rumpflänge muß eine Generalalarmanlage installiert sein.

12. Feuerlöscher

12.1 Typ und Konstruktion von Feuerlöschern

Es dürfen nur Feuerlöscher verwendet werden, die für den Seebetrieb von der See-Berufsgenossenschaft, einer anderen Behörde eines Mitgliedstaates der EU oder einer nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 anerkannten Schiffsüberprüfungs- und Besichtigungsorganisation zugelassen sind. Sie müssen DIN EN 3 entsprechen. Für die Bekämpfung von den nach Brandklassen unterteilten Bränden sind Feuerlöscher mit den in nachfolgender Tabelle jeweils aufgeführten Löschmitteln zu verwenden:

Brand-klasse	Art des brennbaren Stoffes	Löschmittel
A	Feste Stoffe, hauptsächlich organischer Natur, die normalerweise unter Glutbildung verbrennen (wie Holz, Kohle, Faserstoffe)	ABC-Pulver, Schaum
B	Flüssige oder flüssig werdende Stoffe (wie Benzin, Öl, Teer)	ABC-Pulver, BC-Pulver, Kohlendioxid (Kohlensäure), Schaum
C	Gase (wie Acetylen, Propan)	ABC-Pulver, BC-Pulver, Kohlendioxid (Kohlensäure)

Wasserlöscher dürfen nicht verwendet werden.

Pulverlöscher und Kohlendioxidlöscher müssen mindestens je 5 Kilogramm Inhalt und Schaumlöscher mindestens 9 Liter Inhalt haben.

Fahrzeuggruppe A

Fahrzeuggruppe B

Fahrzeuggruppe C

12.2 Ersatzfüllungen und Reservefeuerlöscher

Benutzte Feuerlöscher müssen unverzüglich nachgefüllt werden. Auch teilweise entleerte Feuerlöscher sind nachzufüllen. Traditionsschiffe außerhalb der Fahrt in den küstennahen Seegewässern müssen Ersatzfüllungen und Ersatztreibmittel oder Reserve-Feuerlöscher entsprechend nachfolgender Übersicht mitführen:

- 50 v.H. für die ersten 30 Feuerlöscher,
- 25 v.H. für die verbleibenden Feuerlöscher,
- jedoch nicht mehr als 30 Reservefüllungen.

Gebrochene Zahlen sind auf volle Zahlen aufzurunden.

Eine Anweisung für das Nachfüllen sowie eine erforderliche Spannvorrichtung und Werkzeuge müssen sich an Bord befinden. Zum Nachfüllen dürfen nur für den jeweiligen Feuerlöscher zugelassene Ersatzfüllungen verwendet werden.

Für Feuerlöscher, die an Bord nicht nachgefüllt werden können, ist eine den Ersatzfüllungen entsprechende Anzahl von Reservelöchern mitzuführen.

12.3 Anordnung der tragbaren Feuerlöscher

Feuerlöscher sollen an gut sichtbaren und schnell erreichbaren Stellen, die auffallend und dauerhaft gekennzeichnet sind, einsatzbereit untergebracht und so angeordnet sein, dass sie durch Witterungseinflüsse, Vibrationen oder andere äußere Einwirkungen in ihrer Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden. Ein für einen bestimmten Raum vorgesehener Feuerlöscher soll in der Nähe des Zugangs zu diesem Raum angeordnet sein; sind mehrere Feuerlöscher für einen Raum vorgesehen, so soll sich wenigstens einer in der Nähe des Zugangs befinden.

Tragbare Feuerlöscher sind zu plombieren, um eine eventuelle unbefugte Benutzung kenntlich zu machen.

Die Gebrauchsfähigkeit der Feuerlöscher muß durch eine am Feuerlöscher angebrachte gültige Prüfbescheinigung oder Prüfplakette eines beauftragten des Herstellers oder eines von der See-Berufsgenossenschaft anerkannten Sachverständigen nachgewiesen werden. Die Bescheinigung muß das Datum der Prüfung enthalten und die Prüfplakette das Jahr und den Monat der Prüfung angeben. Die Bescheinigung und die Prüfplakette haben eine Geltungsdauer von 2 Jahren.

Art und Anzahl der Feuerlöscher sind entsprechend nachfolgender Tabelle vorzusehen:			Art und Anzahl der Feuerlöscher sind entsprechend nachfolgender Tabelle vorzusehen:			Art und Anzahl der Feuerlöscher sind entsprechend nachfolgender Tabelle vorzusehen:		
Fahrzeuggruppe A			Fahrzeuggruppe B			Fahrzeuggruppe C		
Räume	Feuerlöscher Art	Feuerlöscher Anzahl	Räume	Feuerlöscher Art	Feuerlöscher Anzahl	Räume	Feuerlöscher Art	Feuerlöscher Anzahl
Maschinen-, Kessel- und Heizräume	siehe Nr. 3		Maschinen-, Kessel- und Heizräume	siehe Nr. 3		Maschinen-, Kessel- und Heizräume	siehe Nr. 3	
Unterkunfts- und Wirtschaftsbe- reich	ABC-Pulver Schaum	Mindestens 2	Unterkunfts- und Wirtschaftsbe- reich	ABC-Pulver Schaum	Mindestens 3	Unterkunfts- und Wirtschaftsbe- reich	ABC-Pulver Schaum	Feuerlöscher In Abständen von max. 20m: mindestens 5
Küche	ABC-Pulver	1	Küche	ABC-Pulver	1	Küche	ABC-Pulver	1
Pantry mit Kochein- richtung	ABC-Pulver	1	Pantry mit Kochein- richtung	ABC-Pulver	1	Pantry mit Kochein- richtung	ABC-Pulver	1

Fahrzeuggruppe A			Fahrzeuggruppe B			Fahrzeuggruppe C		
Raum mit Ölheizofen	ABC-Pulver Schaum BC-Pulver	1	Raum mit Ölheizofen	ABC-Pulver Schaum BC-Pulver	1	Raum mit Ölheizofen	ABC-Pulver Schaum BC-Pulver	1
Kontrollstation mit elektrischen Geräten	ABC-Pulver Kohlendioxid	1	Kontrollstation mit elektrischen Geräten	ABC-Pulver Kohlendioxid	1	Kontrollstation mit elektrischen Geräten	ABC-Pulver Kohlendioxid	1
Kontrollstation für elektronische Geräte	Kohlendioxid	1	Kontrollstation für elektronische Geräte	Kohlendioxid	1	Kontrollstation für elektronische Geräte	Kohlendioxid	1
Raum für entzündbare Stoffe und Flüssigkeiten sowie Farben	ABC-Pulver Kohlendioxid	1	Raum für entzündbare Stoffe und Flüssigkeiten sowie Farben	ABC-Pulver Kohlendioxid	1	Raum für entzündbare Stoffe und Flüssigkeiten sowie Farben	ABC-Pulver Kohlendioxid	1
Raum, Store oder Verschlag für Acetylen u. Sauerstoff	ABC-Pulver Kohlendioxid	1	Raum, Store oder Verschlag für Acetylen u. Sauerstoff	ABC-Pulver Kohlendioxid	1	Raum, Store oder Verschlag für Acetylen u. Sauerstoff	ABC-Pulver Kohlendioxid	1
Raum mit Abfallverbrennungsanlage	ABC-Pulver	1	Raum mit Abfallverbrennungsanlage	ABC-Pulver	1	Raum mit Abfallverbrennungsanlage	ABC-Pulver	1

13. Brandschutzausrüstung

13.1 Eine Brandschutzausrüstung ist nicht erforderlich.	13.1 Auf Wasserfahrzeugen mit bis zu 25 Schlafplätzen an Bord wie Fahrzeuggruppe A. Auf Wasserfahrzeugen mit mehr als 25 Schlafplätzen an Bord müssen wenigstens 2 Brandschutzausrüstungen und Reservedruckflaschen mit einer Gesamtluftmenge von mindestens 4800 Liter je Preßluftatmer mitgeführt werden.	13.1 wie Fahrzeuggruppe B
13.2 Die Wasserfahrzeuge müssen jedoch wenigstens die folgende Ausrüstung mitführen: 13.2.1 Eine elektrische Sicherheitslampe, 13.2.2 eine Axt mit hochspannungsisiertem Handgriff, 13.2.3 ein Brecheisen.		13.2 Die Wasserfahrzeuge müssen Brandschutzausrüstungen und Reservedruckluftflaschen für die Preßluftatmer wie folgt mitführen: 13.2.1 3 Brandschutzausrüstungen für Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge von 50 m und mehr und Reserve-Druckluftflaschen mit einer Gesamtluftmenge von mindestens 4800 Liter je Preßluftatmer, 13.2.2 2 Brandschutzausrüstungen für Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 50 m und Reserve-

Druckluftflaschen mit einer Gesamtluftmenge von mindestens 4800 Liter je Preßluftatmer.

- | | | |
|---|---|---|
| 13.3 Die Ausrüstung ist leicht zugänglich und einsatzbereit aufzubewahren. Die Stelle für die Aufbewahrung der Ausrüstung ist dauerhaft und gut sichtbar zu kennzeichnen. | 13.3 Die Brandschutzausrüstung ist leicht zugänglich und einsatzbereit aufzuwahren. Die Stelle für die Aufbewahrung der Brandschutzausrüstung ist dauerhaft und gut sichtbar zu kennzeichnen. | 13.3 Die Brandschutzausrüstungen sind leicht zugänglich und einsatzbereit aufzuwahren; sie sind an wenigstens zwei weit voneinander entfernten Stellen zu stauen. Die Stellen für die Aufbewahrung der Brandschutzausrüstungen sind dauerhaft und gut sichtbar zu kennzeichnen. |
|---|---|---|

14. Sicherheitspläne und Verschußpläne

- | | | |
|---|--|---|
| 14.1 Auf allen Wasserfahrzeugen sind zur Unterrichtung der verantwortlichen Personen an Bord ständig Sicherheitspläne entsprechend DIN 87 903 offen auszuhängen.

Aus diese Plänen müssen, sofern vorhanden, die Kontrollstationen, Einzelheiten über die Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, die Feuerlöscheinrichtungen, die Fluchtwege, Einzelheiten der Lüftungssysteme mit Angaben über die Lage der Lüftungsschalter und die Schnellschlußventile für die Brennstoffversorgung ersichtlich sein. | 14.1 Auf allen Wasserfahrzeugen sind zur Unterrichtung der verantwortlichen Personen an Bord ständig Sicherheitspläne entsprechend DIN 87 903 offen auszuhängen.

Aus diesem Plänen müssen, sofern vorhanden, die Kontrollstationen, Einzelheiten über die Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, die Feuerlöscheinrichtungen, die Fluchtwege, Einzelheiten der Lüftungssysteme mit Angaben über die Lage der Lüftungsschalter, die Brandklappen und die Schnellschlußventile für die Brennstoffversorgung ersichtlich sein. | 14.1 Auf allen Wasserfahrzeugen sind zur Unterrichtung der verantwortlichen Personen an Bord ständig Sicherheitspläne entsprechend DIN 87 903 offen auszuhängen.

Aus diesen Plänen müssen, sofern vorhanden, die Kontrollstationen, die Brandabschnitte, Einzelheiten über die Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, die Feuerlöscheinrichtungen, die Fluchtwege, Einzelheiten der Lüftungssysteme mit Angaben über die Lage der Lüftungsschalter, die Brandklappen und die Schnellschlußventile für die Brennstoffversorgung ersichtlich sein. |
| 14.2 Als Ergänzung zu dem Sicherheitsplan für den Brandschutz ist ein Verschußplan aufzustellen, in dem die Verschußelemente des Sicherheitsplans für den Brandschutz samengefaßt sind.
Ein Verschußplan kann auch wie eine Checkliste aufgestellt sein. | 14.2 wie Fahrzeuggruppe A | 14.2 wie Fahrzeuggruppe A |
| 14.3 Je ein Doppel dieser Pläne muß am zentralen Sammelplatz und auf der Brücke verfügbar sein für | 14.3 wie Fahrzeuggruppe A | 14.3 wie Fahrzeuggruppe A |
| 14.3.1 Wohnbereiche mit angrenzenden Räumen, | | |
| 14.3.2 Maschinenbereich mit angrenzenden Räumen und | | |
| 14.3.3 sonstige Räume. | | |

15. Hinweise für den Betrieb und das Verhalten an Bord

15.1 Einweisen der Personen an Bord

Alle an Bord befindlichen Personen mit den verantwortlichen Personen vor dem Auslaufen bekannt machen;
alle in den Betrieb des Schiffes eingebundenen Personen mit den Fluchtwegen und Notausstiegen einschließlich ihrer Funktion vor dem Auslaufen vertraut machen;
alle in den Betrieb des Schiffes eingebundenen Personen mit der Lage und Anordnung der handbetätigten Feuermelder, sofern vorhanden, vor dem Auslaufen vertraut machen;
darauf hinweisen, dass Fluchtwege freizuhalten sind und nicht mit Gegenständen zugestellt werden dürfen;
bei mehrtägigen Reisen mit allen Personen nach dem Auslaufen ein Brandabwehrübung durchführen;
darauf hinweisen, dass die Feuerlöscheinrichtungen freizuhalten sind und nicht mit Gegenständen zugestellt werden dürfen.

15.2 Rauchen an Bord und offenes Licht

Nur in den Räumen oder an den Stellen an Deck rauchen, die für das Rauchen freigegeben sind; für alle anderen Räume und Stellen an Deck besteht Rauchverbot!
Kippen nicht achtlos wegwerfen (auch nicht nach außen, weil der Wind sie in das Schiffsinnere befördern könnte), sondern nur in den Aschenbecher, das gleiche gilt für benutzte Streichhölzer;
brennende Zigaretten nicht auf Kanten von Möbeln usw. ablegen; sie gehören in den Aschenbecher; auf keinen Fall in der Koje rauchen; Aschenbecher nicht in Papierkörbe entleeren; kein offenes Licht (z.B. brennende Kerze) verwenden.

15.3 Feuerlöscheinrichtungen

Darauf achten, dass Feuerlöscheinrichtungen sich in gutem Zustand befinden und jederzeit zum sofortigen Einsatz bereit sind;
darauf achten, dass die Prüffrist von 2 Jahren bei tragbaren und fahrbaren Feuerlöschern sowie fest eingebauten Feuerlöschanlagen eingehalten werden;
geeignete Personen aussuchen und mit der Lage, Anordnung und Bedienung der Brandklappen und Lüftungsverschlüsse, tragbaren Feuerlöscher und der Anschlußstutzen, Schläuche und Strahlrohre vertraut machen;
soweit vorhanden, darauf achten, dass die Stellen für die Feuerlöscheinrichtungen einschließlich der Brandausrüstung auffallend gekennzeichnet sind; benutzte oder auch teilentleerte Feuerlöscher unverzüglich nachfüllen oder nachfüllen lassen.

15.4 Tanken und Umfüllen von flüssigem Brennstoff

Bei Tank- und Umfüllvorgängen absolutes Rauchverbot an Bord einhalten, beim Umfüllen aus größeren Behältern (z.B. Fässer) Faßpumpen verwenden;
Öffnungen zum Inneren des Wasserfahrzeuges verschließen, um Gaseintritt zu verhindern;
Koch- und elektrische Heizeinrichtungen abstellen, elektrische Einrichtungen nicht betätigen;
beim Befüllen fest eingebauter Tanks Trichter in den Tankeinfüllstutzen einsetzen, wenn ohne Zapfpistole befüllt wird oder der Einfüllstutzen zur Aufnahme der Zapfpistole zu klein ist, Überlaufmengen sofort beseitigen;
sicherstellen, dass die Füllstandsvorrichtungen der Tanks beobachtet werden, damit ein Überlaufen verhindert wird;
Tanks nie vollständig füllen, weil sich kalter Brennstoff im Sommer bei höheren Temperaturen ausdehnt und somit überlaufen kann;
Füll- und Entlüftungsleitungen regelmäßig überprüfen;
flüssigen Brennstoff in transportablen Tanks oder Kanistern nicht im Inneren des Wasserfahrzeugs umfüllen; dies gilt besonders für Benzin!!!

15.5 Elektrische Einrichtungen

Darauf achten, dass die elektrische Anlage einschließlich Befestigungen und Anschlüsse der Kabel in betriebssicherem Zustand ist;

festgestellte Mängel, auch bei Schaltern, Steckdosen und Maschinen, unverzüglich beseitigen oder beseitigen lassen;
auf Belüftung der Batterie bzw. des Akkumulators achten, besonders beim Aufladen.

15.6 Heiz- und Kocheinrichtungen

Gerät nur nach Anweisung des Herstellers bedienen;
bei Flüssiggasanlagen regelmäßig Funktion und Leitungen einschließlich flexibler Leitungen und Verschraubungen auf Leckage überprüfen (nicht mit Streichholz oder Feuerzeug, sondern mit Seifenlösung oder sog. Lecksuchspray), und alle Jahre von einem Sachkundigen überprüfen lassen;
bei Ölanlagen regelmäßig Funktion überprüfen und Auffangwannen für flüssigen Brennstoff kontrollieren,
eventuell vorhandenen Brennstoff sofort beseitigen, Ursachen eventueller Leckagen feststellen und Mängel beseitigen;
nach Gebrauch der Anlagen Ventile an den Vorratsbehältern schließen;
keine Kleidungsstücke zum Trocknen auf Heizungen legen oder in unmittelbarer Nähe aufhängen.

15.7 Reinigungsmittel und Farben

Derartige Flüssigkeiten enthalten meistens brennbare Bestandteile, die beim Verarbeiten mit der Luft brennbare oder explosive Gemische bilden können, deshalb nur geringe Mengen verarbeiten;
auf gute Belüftung achten;
absolutes Rauchverbot einhalten. (Lagerung siehe Nrn. 8.1 und 8.2 (Fahrzeuggruppe C)).

15.8 Für den Brandfall

Brände an Bord können jederzeit auftreten. Deshalb sollten folgende Vorsorgemaßnahmen getroffen werden:

15.8.1 Geeignete Personen

Von den an Bord befindlichen Personen sind Personen auszuwählen, die für die Brandbekämpfung, Rettung von Personen, Herstellung des Verschlusszustandes des Wasserfahrzeugs oder einzelner Räume und Erkundungsgänge an Bord geeignet sind.

15.8.2 Sicherheitsrolle

Es ist eine Sicherheitsrolle zu erstellen, in der die ausgewählten Personen eingetragen und möglichst entsprechend ihrer Eignung organisatorisch eingeteilt sind in

- Einsatzleiter
- Brandabwehrgruppe,
- Verschluss/Rettungsgruppe.

Abschriften der Sicherheitsrolle sind an mehreren Stellen des Wasserfahrzeugs, insbesondere in den Räumen der Stammcrew und auf der Brücke, gut sichtbar aufzuhängen. Der zentrale Sammelplatz oder Sammelplätze sollen festgelegt sein. Die Anzahl der Gruppen hängt von der Fahrzeuggröße und der an Bord befindlichen geeigneten Personen ab. Die Personen der Verschlussgruppe können nach Herstellung des Verschlusszustands des Wasserfahrzeugs als Rettungsgruppe eingesetzt werden. Es soll darauf geachtet werden, dass ein Minimum geeigneter Personen immer an Bord ist.

15.8.3 Sicherheitspläne und Verschlussplan

Die Personen an Bord sind mit den Sicherheitsplänen nach Nr. 13 der Richtlinie vertraut zu machen.

15.8.4 Generalalarm

Sicherheitsmaßnahmen sollen durch den Generalalarm eingeleitet werden. Der Generalalarm besteht aus mindestens sieben kurzen Tönen, gefolgt von einem langen Ton. Der Sinn der Beschränkung auf nur ein Signal ergibt sich aus der Tatsache, dass jeder Alarm ausnahmslos alle an Bord befindlichen Personen betrifft.

Übungen werden vorher angekündigt und mit dem Generalalarm eingeleitet.

Beim Ertönen des Generalalarms begeben sich alle an Bord befindlichen Personen, mit Ausnahme der Wachgänger, auf ihre Sammelplätze, ausgerüstet mit Rettungswesten, den ganzen Körper bedeckende Kleidung, festem Schuhwerk und einer Kopfbedeckung;

- bereits eingeleitete Brandabwehrmaßnahmen werden fortgesetzt;
- der zentrale Sammelplatz oder die Sammelplätze sollen sich in der Nähe der Überlebensfahrzeuge befinden.

15.8.5 Ronden

Zur frühzeitigen Erkennung einer Gefahrensituation sollen regelmäßig Kontrollgänge durchgeführt werden. Hierbei ist besonders zu achten auf

- Kammern und Aufenthaltsräume, in denen Zusammenkünfte stattfinden oder stattgefunden haben;
- von der Schiffsleitung näher bezeichnete Bereiche, die eine besondere Gefährdung in sich bergen.

15.8.6 Sicherheitsübungen zur Brandabwehr

Die erfolgreiche Brandbekämpfung auf einem Wasserfahrzeug ist in erster Linie von einer guten Organisation abhängig, damit plötzlich und unerwartet auftretende Brände sofort erkannt und bekämpft werden können. Dieses ist von entscheidender Bedeutung für die Rettung des Fahrzeugs und der an Bord befindlichen Personen. Nur eine richtig eingesetzte und ausgebildete Crew wird in der Lage sein, auftretende Brände wirksam zu bekämpfen. Die materiellen und organisatorischen Vorbereitungen müssen rechtzeitig getroffen sein.

Die ausgesuchten Personen sollen deshalb ihrem vorgesehenen Einsatz entsprechend vom Schiffsführer oder einer von ihm benannten Person unterwiesen werden. Für die Unterweisung und theoretische Ausbildung ist das „Handbuch für die Ausbildung im Schiffssicherheitsdienst (Rettungs- und Brandschutzdienst“ der See-Berufsgenossenschaft sehr gut geeignet. Bei einer Übung sollen die geeigneten Personen nachweisen, dass sie die nach der Sicherheitsrolle ihnen übertragenen Aufgaben

und Pflichten erfüllen können und mit den Sicherheits- und Brandschutzeinrichtungen sowie der Brandschutzausrüstung vertraut sind.

Diese Übungen sollen regelmäßig und möglichst praxisnah durchgeführt werden.

15.8.7 Checklisten

Um bei der Unterweisung der an Bord befindlichen Personen aus den vorstehenden „Hinweisen für den Betrieb und das Verhalten an Bord“ nichts zu vergessen, wird empfohlen, für jeden Sachbereich eine entsprechend ausgearbeitete Checkliste zu verwenden.

- Behandlung von Schiffsabwasser und Schiffsmüll -

1. Allgemeine Hinweise

1.1 Bei der Anwendung folgender Regelungen sollen

- die Erhaltung des historischen Charakters des Fahrzeugs sowie
 - die Bauart und besondere betriebliche Einrichtung
- Berücksichtigung finden.

1.2 Einbauten sollen zumutbar sein und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausgelegt werden. Sie erfolgen nach einem Konzept, in dem die Gegebenheiten des Fahrzeugs und die Anforderungen an die Abwasserentsorgung sorgfältig gegeneinander abzuwägen sind.

1.3 Für die Prüfung und Festlegung der Anforderungen hat der Betreiber einen anerkannten Experten, z.B. Mitarbeiter der See-Berufsgenossenschaft, einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für das Sachgebiet „Traditionsschiffe“ heranzuziehen.

2. Schiffsabwasser

2.1 Nach dem Übereinkommen von 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes (Helsinki-Übereinkommen) ist Abwasser „sewage“ im Sinne von Toilettenwasser (Schwarzwasser) zu verstehen.

2.2 Auslegung von Sammel tanks für Abwasser

2.2.1 Schiffe der Fahrzeuggruppe A

Schiffe der Fahrzeuggruppe A mit mehr als 10 Personen an Bord sollten mit einem Sammel tank für Abwasser mit einem Volumen von 1 Kubikmeter ausgerüstet sein, es sei denn, ein Tank dieser Größe kann aus Platzgründen nicht vorgesehen werden oder es wird nachgewiesen, dass der Anfall von Abwasser geringer ist.

2.2.2 Schiffe der Fahrzeuggruppe B und C

Das Volumen der Sammel tanks für Abwasser bemißt sich wie folgt:

$$V_s = V_{pt} \cdot P \cdot X$$

V_s = Volumen des Sammel tanks

V_{pt} = 20 l pro Person und Tag

P = Anzahl der Personen an Bord

X = Angabe nach x Tagen ($x = 1,2,3$)

Bei Verwendung von Vakuum-WC-Anlagen kann der Wert V_{pt} 8 l pro Person und Tag zugrunde gelegt werden.

2.2.3 Ausrüstung der Sammel tanks für Abwasser

Bauart, Werkstoff, Befestigung und Bauausführung der Sammel tanks müssen den Anforderungen des vorgesehenen Einsatzes und Fahrtgebietes genügen. Stabilität und Freibord des Schiffes sind zu berücksichtigen. Sammel tanks müssen aus Werkstoffen gebaut oder mit Werkstoffen verkleidet sein, die korrosionsbeständig gegen Abwasser sind. Der Sammel tank muß mit ausreichend großen Öffnungen für die Entleerung, Reinigung und Wartung sowie Einrichtungen zum Spülen ausgerüstet sein. Es ist eine geeignete Pumpe zur Abgabe des Abwassers an Auffanganlagen an Land und eine Abgabelleitung vorzusehen. Die Abgabekupplung sollte in einer Nische angeordnet sein. Anstelle des Abflußanschlusses nach Anlage IV Regel 11 des MARPOL-Übereinkommens kann sie mit einer Schnellkupplung nach Anhang 4 der Richtlinie ausgestattet sein.

2.2.4 Einbau von Abwasseranlagen

Abwasseranlagen müssen zugelassen sein.

3. Schiffsmüll

- 3.1 Im Geltungsbereich des MARPOL-Übereinkommens von 1973/78 und des Helsinki-Übereinkommens entsorgen Traditionsschiffe den Schiffsmüll an Land. Die Abgabe an Land ist im Logbuch oder Tagebuch zu dokumentieren.
- 3.2 Die „Richtlinie für die Aufstellung von Müllbehandlungsplänen“ zur Einhaltung der Regel 9.2 der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens von 1973/78 wird auf Traditionsschiffen angewendet, die außerhalb von Sondergebieten fahren.

Anlage 4

- Seetüchtigkeit -

Ungeachtet der Notwendigkeit, auf Grund der seemännischen Sorgfaltspflicht vor Fahrtantritt auf See die Seetüchtigkeit sicherzustellen, sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

1. Das Fahrzeug muß einen hinreichenden Freibord aufweisen. Grundsätzlich sollte der Freibord mindestens 5 v.H. der Schiffsbreite, beziehungsweise nicht weniger als 0,20 Meter betragen.
2. Der Verschlußzustand muß einwandfrei sein. Der Rumpf einschl. Deck, Aufbau und alle anderen Teile müssen eine vollständige, im wesentlichen wasserdichte Einheit bilden. Alle Öffnungen innerhalb dieser Einheit müssen sofort verschließbar sein, um den Einbruch größerer Wassermengen zu verhindern. Schwert- und Kielkästen dürfen nicht nach innen hin offen sein.
3. Hauptniedergänge in Cockpits müssen, wenn sie unter die Hauptdecksebene reichen, bis zur Hauptdecksebene abgedichtet werden können. Wenn der Niedergang unterhalb der Hauptdecksebene abgeschlossen ist, muß der Zugang zur Kajüte durch diesen Niedergang (oder eine Luke) möglich sein.
4. Alle Rumpfdurchbrüche unterhalb der Wasserlinie sind mit Seeverschlüssen oder Ventilen zu versehen. Dies gilt nicht für Rumpfdurchbrüche, z.B. bei eingebauten Decksspeigatten, Loggen, Fahrtmeßanlagen und Echoloten, in diesen Fällen sind Vorrichtungen zum Schließen dieser Öffnungen vorzuhalten.
5. Die Ausrüstung einschl. Innenballast und innen angebrachte Ausrüstungsteile (Batterien, Öfen, Gasflaschen, Tanks, Motoren, Außenbordmotoren usw.) sowie Anker und Ketten müssen seefest gesichert und gezurrt sein.
6. Ausreichende Stabilität muß während der ganzen Reise bei vorhandenem Freibord und wechselnden Wetterlagen gewährleistet sein.
7. Die Festigkeit des Schiffskörpers muß den Anforderungen des vorgesehenen Einsatzes und des Fahrtgebietes genügen.
8. Auf Traditionsschiffen darf Ladung nicht befördert werden.

Anlage 5

- Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle -

1. Auf Fahrzeugen der Gruppen A bis C sind nach DIN 87 903 Sicherheitspläne und eine Sicherheitsrolle vorzuhalten (vgl. auch Nummer 14, 15.8.2 und 15.8.3 der Anlage 2).
2. Die Sicherheitsrolle soll für jede verantwortlich Person an Bord verständliche Anweisungen enthalten, die bei drohendem Untergang des Fahrzeugs und im Brandfall zu befolgen sind. Die Sicherheitsrolle ist vor Fahrtantritt zu erstellen und an deutlich sichtbarer Stelle aufzuhängen. Die übrigen an Bord befindlichen Personen sind vor Fahrtantritt in geeigneter Weise über
 - die Art der Alarmierung im Notfall,
 - die Sammelplätze,
 - die im Notfall zu treffenden unerläßlichen Maßnahmen und
 - das Anlegen der Rettungswestenzu unterrichten. Die Zuweisung der Funktionen nach der Sicherheitsrolle und die Unterrichtung aller Personen sind in geeigneter Weise zu dokumentieren, z.B. im Logbuch oder Tagebuch.
3. Auf Fahrzeugen der Gruppe C sind die Regeln 8 bis 10 und 37 des Kapitels III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen 1974/88) sinngemäß anzuwenden.

Anlage 6

- Registrierung der an Bord befindlichen Personen -

1. Bei Traditionsschiffen der Fahrzeuggruppen B und C, die eine Fahrt von mehr als 20 Seemeilen ab ihrem Ausgangsort unternehmen, sind folgende Angaben vor der Abfahrt zu registrieren:
 - Familienname,
 - Vornamen oder deren Anfangsbuchstaben,
 - Geschlecht,
 - Altersgruppe (Erwachsener, Kinder, Kleinkind), der die Person angehört, oder Alter oder Geburtsjahr,
 - auf Wunsch einer Person im Notfall benötigte besondere Betreuung oder Hilfe.
2. Diese Angaben sind vor der Abfahrt an den Eigentümer oder Betreiber oder eine andere benannte Stelle an Land zu übermitteln.
3. Der Eigentümer oder der Betreiber eines Schiffes hat dafür Sorge zu tragen, dass die Angaben in einem Notfall oder für die Abwicklung nach einem Unfall der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger oder in anderen SAR-Bereichen den dort zuständigen Such- und Rettungsdiensten verfügbar gemacht werden.
4. Die Angaben sind zu vernichten, sobald die jeweilige Fahrt beendet ist.

Anlage 7

M u s t e r

Schiffssicherheitszeugnis für Traditionsschiffe

dieses Muster fehlt in der Datei. Hier müßte folgendes geändert werden:

Anlage 7 „Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe“ wird wie folgt geändert:

- a) Im Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe der Fahrzeuggruppe A (VkBl. S. 49) wird im Abschnitt 2 „Nähere Angaben zu den Funkeinrichtungen“ die Nummer 11 gestrichen.
- b) Im Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe der Fahrzeuggruppen B und C (VkBl. S. 54) wird im Abschnitt 2 „Nähere Angaben zu den Funkeinrichtungen“ die Nummer 8 gestrichen.

Anhang 1

Zum besseren Verständnis werden im folgenden auszugsweise noch einmal die Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes (SchSG) vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), Anlage zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. Juni 1999 (BGBl. I S. 1462) und der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. Juni 1999 (BGBl. I S. 1462), abgedruckt, die neben der Richtlinie für Traditionsschiffe für den Eigner oder Betreiber eines solchen Schiffes von grundsätzlicher Bedeutung und rechtlich bindend sind:

Schiffssicherheitsgesetz (SchSG)

§ 3 Grundsatz

Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, ist verpflichtet, für dessen sicheren Betrieb und insbesondere dafür zu sorgen, dass es samt seinem Zubehör in betriebssicherem Zustand gehalten und sicher geführt wird und dass die notwendigen Vorkehrungen zum Schutze Dritter und der Meeresumwelt vor Gefahren aus dem Betrieb getroffen werden. Dies umfaßt auch, dass Personen, die auf dem Schiff hierfür beauftragt werden, wirksam ausgewählt, angeleitet, unterrichtet, beobachtet und unterstützt werden.

§ 8 Verhalten beim Schiffsbetrieb

(1) Für die Erfüllung der Anforderungen hinsichtlich des Verhaltens beim Schiffsbetrieb an Bord, die den Wachdienst, das Mitführen, Stauen und Sichern der Ladung oder Ballast, das Waschen von Tanks, das Einleiten von Schadstoffen, die Müllbeseitigung, die Durchführung von Übungen, die Notfallbekämpfung, die Vornahme von Aufzeichnungen und Eintragungen, das Veranlassen von Unterrichtungen und Meldungen über Vorgänge beim Bordbetrieb sowie das Mitführen und Vorlegen von Zeugnissen, Bescheinigungen und einschlägigen Unterlagen betreffen, ist der Schiffsführer verantwortlich.

(2) Für die Erfüllung sonstiger Anforderungen hinsichtlich des Verhaltens beim Schiffsbetrieb einschließlich der Regelungen, die die sichere Bemannung samt Vorsorge für die Verständigung bei der Tätigkeit des Bordpersonals, die Einhaltung des zulässigen Freibords, die Notfallplanung und -vorsorge, das Veranlassen von Besichtigungen und Kontrollen, das Erhalten des Zustands des Schiffes sowie die Anzeige und das Unterlassen bestimmter Veränderungen betreffen, sind der Schiffseigentümer und der Schiffsführer verantwortlich.

§ 9 Verantwortliche Personen

- (1) Verantwortlich im Sinne dieses Gesetzes sind,
1. soweit der Schiffseigentümer verantwortlich ist, auch
 - a) der oder die Miteigentümer, bei Partenreedereien der Korrespondentreeder oder, wenn ein solcher nicht bestellt ist, die Mitreeder,
 - b) der gesetzliche Vertreter des Eigentümers und bei juristischen Personen das vertretungsberechtigte Organ,
 - c) bei Personenhandelsgesellschaften der vertretungsberechtigte Gesellschafter sowie
 - d) Personen, die ihm gegenüber Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen haben, wobei die Buchstaben b und c entsprechend anzuwenden sind,
 2. soweit der Schiffsführer verantwortlich ist, auch Personen, die mit Aufgaben der Sicherheit des Schiffes beauftragt sind, im Rahmen der ihnen übertragenen Aufgaben und Befugnisse,
 3. Personen, die es sonst gegenüber einem Verantwortlichen übernommen haben, nach diesem Gesetz ihm obliegende Aufgaben verantwortlich wahrzunehmen, im Rahmen dieser Aufgaben und Befugnisse.

(2) Die Verantwortlichkeit der in Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe d genannten Personen hinsichtlich der Sicherheitsorganisation im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 1 sowie des Verhaltens beim Schiffsbetrieb im Sinne des § 8 Abs. 2 und bei der Überwachung im Sinne des § 10 Abs. 1 tritt während der Dauer der

tatsächlichen Betriebsführung an die Stelle der entsprechenden Verantwortlichkeit des Schiffseigners.

(3) Die Verantwortlichkeit nach anderen Rechtsvorschriften bleibt unberührt.

Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

§ 2 Selbstkontrolle

Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat nach § 2 SchSV 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 Gefahrenvermeidung und -minderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.

§ 9 Schiffszeugnisse und -bescheinigungen, Schiffsbesichtigungen (Auszug)

(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 Schiffsbesichtigter 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 entsprechender 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 unter Antragstellung und auf eigene Kosten 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- und Zulassungspflicht für Navigations- oder Funkausrüstung an Bord dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Überprüfung 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 Schiffseinrichtungen, 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 6 Wochen, bei Dauerbetrieb mindestens 3 Monate. Über das Ergebnis jeder Überprüfung und die Festlegung der Abstände wird - wenn erforderlich nach nachgewiesener Mängelbeseitigung - eine Prüfbescheinigung ausgestellt.

(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.

**Übersicht
der Vorschriften für an Bord befindliche Anlagen,
die unabhängig von den Anforderungen der Richtlinie zu beachten sind**

1. Dampfkesselanlagen

Verordnung über Dampfkesselanlagen (Dampfkesselverordnung – DampfkV -)

Die Verordnung enthält Bestimmungen für wiederkehrende Kesselprüfungen und Kesselwärter.

2. Druckbehälter und Druckgasbehälter

Verordnung über Druckbehälter, Druckgasbehälter und Füllanlagen (Druckbehälterverordnung – DruckbehV -)

3. Aufzugsanlagen

Verordnung über Aufzugsanlagen (Aufzugsverordnung – AufzV -)

Dies sind beispielsweise Personenaufzüge und Lastenaufzüge; handbetriebene Aufzugsanlagen und kranbetriebene Aufzugsanlagen mit geringer Tragfähigkeit (5 kg) sind ausgenommen.

4. Flüssiggasanlagen zu Haushaltszwecken

Richtlinien der See-Berufsgenossenschaft für Bau, Ausrüstung, Prüfung und Betrieb von Flüssiggasanlagen zu Haushaltszwecken auf Seeschiffen oder Arbeitsblatt G 608 der DVGW (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches)

5. Getränkeanlagen

Verordnung über Getränkeschankanlagen (Getränkeschankanlagenverordnung)

6. Unfallverhütungsvorschriften der See-BG (UVV See) ergänzend, wenn versicherungspflichtige Arbeitnehmer beschäftigt werden.

Besetzung der Traditionsschiffe
- Auszug aus der Sportseeschifferscheinverordnung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. I S.2061)
in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. März 1998 (BGBl. I S. 394),
zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. September 1999 (BGBl. I S. 1938),
in der jeweils geltenden Fassung -

§ 11 der Sportseeschifferscheinverordnung

Grundsätze für die Besetzung von Traditionsschiffen

(1) Die Besetzung der Traditionsschiffe richtet sich nach folgenden Grundsätzen:

1. Für die Besetzung mit nautischem und technischem Führungspersonal, mit Funkpersonal und mit Schiffsleuten ist der Eigner beziehungsweise Betreiber verantwortlich; sie muß einen sicheren Schiffsbetrieb gewährleisten;
2. die Besatzungsmitglieder müssen im Besitz des geforderten Befähigungsnachweises sein oder, falls für bestimmte Besatzungsmitglieder keine Befähigungsnachweise gefordert werden, über ausreichende praktische Erfahrungen verfügen;
3. die Entscheidung über die Eignung des jeweiligen Führungspersonals auf seinem Schiff hat der Eigner beziehungsweise Betreiber zu treffen;
4. für die Durchführung des Funkdienstes muß mindestens ein Inhaber eines Seefunkzeugnisses entsprechend der vorhandenen Funkausrüstung an Bord vorhanden sein und
5. die Festlegung der ausreichenden Anzahl und der Eignung der Schiffsleute auf seinem Schiff hat der Eigner beziehungsweise Betreiber unter Berücksichtigung der Betriebsorganisation und des beabsichtigten Reiseverlaufs zu treffen.

(2) Die Regelbesetzung von Traditionsschiffen mit Inhabern von nautischen und technischen Befähigungsnachweisen ergibt sich aus der Anlage 4. Den in dieser Anlage vorgeschriebenen Befähigungsnachweisen stehen die Befähigungszeugnisse für die Berufsschiffahrt nach der Schiffsoffiziers-Ausbildungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 1992 (BGBl. I S. 22, 227) in der jeweiligen Fassung für den jeweiligen Geltungsbereich gleich.

(3) Die Zentrale Verwaltungsstelle kann auf Antrag im Einzelfall eine Ausnahme von Absatz 2 Satz 1 erteilen, wenn eine mit der Regelbesetzung vergleichbare Sicherheit gewährleistet ist.

Regelbesetzung von Traditionsschiffen mit Inhabern
von nautischen und technischen Befähigungsnachweisen

Anlage 4
(§ 11 Abs. 2)

1. Traditionsschiffe mit einer Rumpflänge bis zu 15 Meter und mit weniger als 25 Personen an Bord sind mit Inhabern von Befähigungsnachweisen wie vergleichbare Sportfahrzeuge zu besetzen.
2. Traditionsschiffe mit einer Rumpflänge bis zu 15 Meter und mit mehr als 25 Personen an Bord müssen in den Küstengewässern und küstennahen Seegewässern mit mindestens einem Inhaber des Sportseeschifferscheins besetzt sein.
3. Auf Traditionsschiffen mit einer Rumpflänge über 25 Meter, die Verholtörns oder Besichtigungsfahrten bis zu einer Dauer von höchstens zehn Stunden durchführen, kann die nautische Besetzung um eine Person verringert werden.
4. Traditionsschiffe mit einer Rumpflänge von über 15 Meter bis 55 Meter müssen im Regelfall mit Inhabern von nautischen und technischen Befähigungsnachweisen mindestens entsprechend der nachstehenden Tabelle (Regelbesetzung) besetzt sein. Auf Segelschiffen muß mindestens

ein Mitglied des nautischen Führungspersonals als

- a) bei einer Rumpflänge von 15 Metern bis 25 Metern Inhaber eines Sportseeschifferscheins/Segel beziehungsweise Sporthochseeschifferscheins/Segel und bei einer Rumpflänge über 25 Meter bis 55 Meter Inhaber eines Befähigungsnachweises als Schiffer von Traditionsschiffen und Inhaber des Sportseeschifferscheins/Segel beziehungsweise Sporthochseeschifferscheins/Segel sein oder
- b) Inhaber entsprechender nautischer Befähigungszeugnisse mit einer dem Erfahrungsnachweis vergleichbaren Segelerfahrung sein.

Regelbesatzung

Rumpflänge/ Fahrtbereich	Nautische Besetzung	Technische Besetzung
15 m bis 25 m in		
- Küstengewässern und küstennahen Seegewässern	ein Inhaber eines Sportseeschifferscheins- oder eines Sportbootführerscheins-See mit zusätzlichem Sportseeschifferzeugnis und bei Fahrten von mehr als 10 Stunden innerhalb von 24 Stunden bei mehr als 12 Personen an Bord zusätzlich ein Inhaber eines Sportbootführerscheins-See	
- weltweiter Fahrt	ein Inhaber eines Sporthochseeschiffer- scheins oder eines Sportbootführerscheins- See mit zusätzlichem Sporthochseeschiffer- zeugnis und ein Inhaber eines Sportseeschif- ferscheins oder eines Sportbootführerscheins- See mit zusätzlichem Sportseeschifferzeug- nis	ein Mitglied der Regel- besatzung muß zusätz- lich über ausreichende Kenntnisse der Ma- schinenanlage verfügen
über 25 m bis 55 m in		
- Küstengewässer und küstennahen Seegewässern	zwei Inhaber eines Sportseeschifferscheins mit Zusatzeintrag nach § 1 Abs. 5, § 10 Abs. 2	auf Segelschiffen ein Inhaber eines Befähig- ungsnachweises für Maschinisten auf Tradi- tionsschiffen (Motor)
- weltweiter Fahrt	drei Inhaber eines Sporthochseeschifferscheins mit Zusatzeintrag nach § 1 Abs. 5, § 10 Abs. 2	auf Maschinenfahrzeu- gen zwei Inhaber eines Befähigungsnachweises für Maschinisten auf Traditionsschiffen (Motor oder Dampf, je nach An- triebsanlage)