

Besatzungsvorschriften (Anhang VI der Binnenschiffsuntersuchungsordnung BGBl I 2018, 1398)

BinSchUO2018Anh VI

Ausfertigungsdatum: 21.09.2018

Vollzitat:

"Besatzungsvorschriften(Anhang VI der Binnenschiffsuntersuchungsordnung BGBl I 2018, 1398) vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 1503), die durch Artikel 7 Nummer 8 der Verordnung vom 31. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1518) geändert worden ist"

Stand: Geändert durch Art. 7 Nr. 8 V v. 31.10.2019 I 1518

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 7.10.2018 +++)
(+++ Text der Verordnung siehe: BinSchUO 2018 +++)

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1

Allgemeines

§§

1.01 Allgemeines

Kapitel 2

Ausrüstung der Schiffe im Hinblick auf die Besatzung für die Fahrt auf dem Rhein

2.01 Ausrüstung der Schiffe im Hinblick auf die Besatzung

Kapitel 3

Besatzungsvorschriften für Wasserstraßen der Zonen 1 bis 4

3.01 Allgemeines
3.02 Mitglieder der Besatzung, Befähigung
3.03 Betriebsformen
3.04 Dienst- und Ruhezeiten

- 3.05 Besatzung der Fahrzeuge ohne Antriebsmaschine
- 3.06 Besatzung der Gütermotorschiffe und Tankmotorschiffe
- 3.07 Besatzung der Schleppboote
- 3.08 Besatzung der Fahrgastschiffe
- 3.09 Mindestbesatzung auf Personenfähren
- 3.10 Mindestbesatzung auf Wagenfähren
- 3.11 Mindestbesatzung von Fahrgastbooten
- 3.12 Sonstige Wasserfahrzeuge
- 3.13 Abweichungen
- 3.14 Ausnahmegewilligung
- 3.15 Zusätzliche Bestimmungen

Anlage 1 Anforderungen an den Fahrtenschreiber und Vorschriften betreffend den Einbau von Fahrtenschreibern an Bord

Anlage 2 Prüfung zum Erwerb der Qualifikation „Matrosen-Motorwart“

Kapitel 1 Allgemeines

§ 1.01 Allgemeines

Die Besatzung, die sich während der Fahrt an Bord befinden muss, bestimmt sich nach Kapitel 3 oder nach der Schiffspersonalverordnung-Rhein und wird von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung oder in die Bescheinigung über die Besatzung nach Anhang V Muster 2 eingetragen. Die Eintragungen in mehrere dieser Urkunden sind zulässig. Sie müssen für die jeweils befahrenen Wasserstraßen gelten und an Bord mitgeführt werden.

Kapitel 2 Ausrüstung der Schiffe im Hinblick auf die Besatzung für die Fahrt auf dem Rhein

§ 2.01 Ausrüstung der Schiffe im Hinblick auf die Besatzung

Unbeschadet der übrigen Bestimmungen dieser Verordnung und in Anwendung des § 3.14 der Schiffspersonalverordnung-Rhein müssen Motorschiffe, Schubboote, Schubverbände und Fahrgastschiffe, die mit der Mindestbesatzung gefahren werden sollen, dem Ausrüstungsstandard

- a) S1 nach Artikel 31.02 ES-TRIN oder
- b) S2 nach Artikel 31.03 ES-TRIN

genügen.

Kapitel 3 Besatzungsvorschriften für Wasserstraßen der Zonen 1 bis 4

§ 3.01 Allgemeines

1. Die Besatzung, die sich während der Fahrt – mit Ausnahme der Fahrt auf dem Rhein – an Bord befinden muss, bestimmt sich nach den §§ 3.02 bis 3.14 und wird von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach Anlage 3 ES-TRIN oder Anhang V Muster 3 oder in die Bescheinigung über die Besatzung nach Anhang V Muster 2 eingetragen. Der Schiffsführer, Eigentümer, Ausrüster oder der Bevollmächtigte kann an Stelle der Besatzung nach diesem Kapitel die Besatzung nach der Schiffspersonalverordnung-Rhein wählen. In diesem Fall müssen die Bestimmungen nach Teil II Kapitel 2 und 3 der Schiffspersonalverordnung-Rhein mit folgenden Ausnahmen eingehalten werden:

- a) Soweit Fahrzeiten auf dem Rhein vorgeschrieben sind, genügen Fahrzeiten in der Binnenschifffahrt.
 - b) Soweit ein Besatzungsmitglied über ein Rheinpatent verfügen muss, genügt eine entsprechende Fahrerlaubnis der Klassen A bis C oder ein gleichgestelltes Schifferpatent nach § 5 der Binnenschifferpatentverordnung.
2. Für Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von nicht mehr als zwölf Fahrgästen verwendet werden, gilt für die Fahrt auf dem Rhein § 3.19 der Schiffspersonalverordnung-Rhein. Für Fähren gelten die §§ 3.09, 3.10 und § 3.15 entsprechend. Für Fahrgastboote gilt § 3.11 entsprechend.
3. Für die Besetzung nach den §§ 3.02 bis 3.15 gelten die §§ 3.03 bis 3.07 mit Ausnahme von § 3.06 Nummer 1 Satz 2 der Schiffspersonalverordnung-Rhein.
Abweichend von § 3.05 Nummer 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein
- a) dürfen Inhaber eines vor dem 1. Januar 1998 erteilten und bis zu diesem Datum geltenden Musters entsprechenden Schifferdienstbuches dieses weiterverwenden,
 - b) kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Schifferdienstbücher für Inhaber aus anderen Staaten auf ausländischen Fahrzeugen anerkennen, wenn sie für die jeweilige Funktion eine gleichwertige Qualifikation bescheinigen; dies gilt nur, soweit Gegenseitigkeit gewährleistet ist; das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt dies im Verkehrsblatt bekannt.
4. Die Besatzungsmitglieder müssen in der Lage sein, ihre Aufgaben an Bord unter Voraussetzungen zu erfüllen, die eine Übermüdung ausschließen.
5. Jedes Besatzungsmitglied kann, wenn es die Umstände erfordern, beim Betrieb des Wasserfahrzeugs auch für Arbeiten eingeteilt werden, die außerhalb seines gewöhnlichen Aufgabenbereichs liegen.
6. Wem die Betreuung ständig an Bord lebender Kinder unter zehn Jahren obliegt, kann nicht Mitglied der Besetzung sein.
7. Werdende Mütter und Wöchnerinnen können für eine Zeitspanne von mindestens 14 Wochen nicht Mitglied der Besetzung sein. Davon müssen mindestens sechs Wochen vor und mindestens acht Wochen nach der Niederkunft liegen.

Fußnote

(+++ § 3.01 Nr. 3: Zur Nichtanwendung vgl. § 1 Abs. 4 BinSchUO 2018 +++)

§ 3.02 Mitglieder der Besetzung, Befähigung

1. Mitglieder der Besetzung können sein: Decksmann, Schiffsjunge, Matrose, Matrosen-Motorwart, Bootsmann, Steuermann, Schiffsführer, Maschinist, Fährijunge, Fähriehilfe, Fähriührer.
2. Die Mitglieder der Besetzung müssen folgende Voraussetzungen für die Befähigung erfüllen:
 - a) beim Decksmann
ein Mindestalter von 16 Jahren;
 - b) beim Schiffsjungen
ein Mindestalter von 15 Jahren und ein vertraglich geregeltes Ausbildungsverhältnis mit Besuch einer Schifferberufsschule;
 - c) beim Matrosen
 - aa) ein Mindestalter von 17 Jahren und
 - aaa) ein erfolgreicher Abschluss des Ausbildungsverhältnisses nach Buchstabe b oder
 - bbb) eine andere mit Erfolg abgelegte, von der zuständigen Behörde anerkannte Prüfung nach dem Berufsqualifikationsfeststellungsgesetz oder
 - bb) ein Mindestalter von 19 Jahren und eine Fahrzeit von drei Jahren als Angehöriger der Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffs; davon mindestens sechs Monate in der Binnenschifffahrt; Fahrzeiten nach dem 20. Lebensjahr werden auf die dreijährige Fahrzeit doppelt angerechnet, jedoch nicht auf die vorgeschriebene Fahrzeit in der Binnenschifffahrt;
 - d) beim Matrosen-Motorwart

- aa) eine mit Erfolg abgelegte Prüfung zum/zur staatlich anerkannten Binnenschiffer/-in oder
 - bb) die Qualifikation zum Matrosen und eine andere mit Erfolg abgelegte, von der zuständigen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt anerkannte Prüfung nach den Anforderungen der Anlage 2 oder
 - cc) die Qualifikation zum Matrosen und eine Fahrzeit von einem weiteren Jahr auf einem Binnenschiff mit Maschinenantrieb und Grundkenntnissen in der Motorenkunde;
- e) beim Bootsmann
- aa) eine mit Erfolg abgelegte Prüfung zum/zur staatlich anerkannten Binnenschiffer/-in, wenn diese Ausbildung eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von einem Jahr einschließt oder
 - bb) die Qualifikation zum Matrosen und eine Fahrzeit von einem weiteren Jahr;
- f) beim Steuermann
- aa) die Qualifikation zum Matrosen und weitere zwei Jahre Fahrzeit in der Binnenschifffahrt oder
 - bb) die Qualifikation zum Matrosen-Motorwart oder Bootsmann und ein weiteres Jahr Fahrzeit in der Binnenschifffahrt;
- g) beim Schiffsführer
das nach der Binnenschifferpatentverordnung erforderliche Patent;
- h) beim Maschinisten
ein Mindestalter von 18 Jahren und die zur Bedienung der Maschinenanlage erforderlichen Kenntnisse;
- i) beim Fährjungen
ein Mindestalter von 15 Jahren;
- j) beim Fährgehilfen
ein Mindestalter von 17 Jahren und einer Fahrzeit von einem Jahr im Fährdienst oder als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem See- oder Binnenschiff;
- k) beim Fährführer
die nach der Binnenschifferpatentverordnung erforderliche Fahrerlaubnis.
3. Der Schiffsführer hat den Nachweis, dass ein zur Besatzung gehörender Schiffsjunge in einem ordnungsmäßigen Berufsausbildungsverhältnis steht, an Bord mitzuführen und den zuständigen Bediensteten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes oder der Wasserschutzpolizei auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Ein Schiffsjunge ohne Fahrzeiterfordernis, der als Besatzungsmitglied vorgeschrieben ist, kann durch einen Angehörigen der Decksmannschaft ersetzt werden, der mindestens 17 Jahre alt ist. Die Qualifikation des Schiffsjungens ist gleichzusetzen mit der Qualifikation des Leichtmatrosen nach § 3.02 Nummer 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein.
4. 180 effektive Fahrtage in der Binnenschifffahrt gelten als ein Jahr Fahrzeit. Innerhalb von 365 aufeinanderfolgenden Tagen können höchstens 180 Fahrtage angerechnet werden. 250 Fahrtage in der See-, Küsten- oder Fischereischifffahrt gelten als ein Jahr Fahrzeit.

Fußnote

(+++ § 3.02: Zur Nichtanwendung vgl. § 1 Abs. 4 BinSchUO 2018 +++)

§ 3.03 Betriebsformen

1. Die Untersuchungskommission setzt die Besatzung entsprechend der Betriebsform fest.
2. Es werden folgende Betriebsformen unterschieden:
 - a) Betriebsform A: Tagesfahrt von höchstens 16 Stunden,
 - b) Betriebsform B: verkürzte halbständige Fahrt von höchstens 18 Stunden,
 - c) Betriebsform C: halbständige Fahrt von höchstens 20 Stunden,
 - d) Betriebsform D: ständige Fahrt von höchstens 24 Stunden,

jeweils innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden.

Wechselt die Besatzung während der Fahrt, so ist die Zahl der Stunden maßgebend, während der sich die jeweilige Besatzung an Bord befindet, sofern nicht die Besatzung auf einem anderen Wasserfahrzeug weiterfährt. Bei wechselnder Besatzung hat der Eigentümer, Ausrüster oder Bevollmächtigte den Nachweis über die Arbeitszeit des einzelnen Besatzungsmitglieds durch besondere Anschreibung außerhalb des Fahrtenbuchs zu führen, die mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung aufzubewahren ist.

§ 3.04 Dienst- und Ruhezeiten

1. Kein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung darf während der Fahrt mehr als 16 aufeinanderfolgende Stunden Dienst tun.
2. Vorbehaltlich der Sondervorschriften der Nummern 4 und 6 müssen innerhalb von jeweils 24 Stunden, die mit dem Ende jeder Ruhezeit zu laufen beginnen, mindestens 8 Stunden ununterbrochener Ruhezeit liegen. Hat ein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung Arbeit beim Laden oder Löschen geleistet, so verkürzt sich seine Dienstzeit während der Fahrt innerhalb des gleichen Zeitraums von 24 Stunden um die Zeit, in der es hierbei gearbeitet hat. Als Arbeit gilt auch der Zeitraum, in welchem ein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung zur Aufnahme der Fahrt oder der Lade- oder Löschtätigkeit zur Verfügung stehen muss. In Ausnahmefällen, die sich aus der Lade- oder Löschtätigkeit ergeben, genügt es zur Erfüllung der Vorschrift des Satzes 1, wenn innerhalb eines Zeitraums von 48 Stunden, der mit dem Ende einer ununterbrochenen Ruhezeit von 8 Stunden zu laufen beginnt, 16 Ruhestunden liegen, von denen 8 Stunden ununterbrochen sein müssen.
3. Auf jedem Wasserfahrzeug, ausgenommen auf einem Wasserfahrzeug des öffentlichen Dienstes, einem Schubleichter ohne Besatzung, einem Sportfahrzeug und einem schwimmenden Gerät, hat der Schiffsführer ein Fahrtenbuch zu führen. Es sind täglich in das Fahrtenbuch einzutragen:
 - a) die Betriebsform,
 - b) die Besatzung und
 - c) für jedes Besatzungsmitglied die Dienstzeit während der Fahrt.

Es sind sofort in das Fahrtenbuch einzutragen:

- a) Ort und Zeit des täglichen Beginns und der täglichen Beendigung der Fahrt,
- b) für jedes Besatzungsmitglied die in Nummer 2 Satz 2 und 3 genannten Arbeitszeiten,
- c) Änderungen während der Fahrt.

Jedes Fahrtenbuch, dessen Seiten nummeriert sind, muss mit einer fortlaufenden Nummer versehen werden. Das Fahrtenbuch ist noch sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

4. Bei den Betriebsformen B, C und D nach § 3.03 Nummer 2 gelten die Voraussetzungen der Nummer 2 Satz 1 als erfüllt, wenn die nach den §§ 3.05 bis 3.12 für diese Betriebsformen jeweils vorgeschriebene Besatzung von Beginn der Fahrt an Bord ist. In diesen Fällen ist der Nachweis der Dienstzeit während der Fahrt nach Nummer 3 nur für die Schiffsführer, nicht für die übrigen Besatzungsmitglieder erforderlich. Arbeitszeiten nach Nummer 2 Satz 2 und 3 sind stets für jedes Besatzungsmitglied einzutragen.
5. In der Betriebsform A soll die Ruhezeit nach Nummer 2 Satz 1 zwischen 20:00 und 6:00 Uhr liegen. In der Betriebsform B soll die Ruhezeit die Zeit zwischen 22:00 und 5:00 Uhr einschließen. In der Betriebsform C soll die Ruhezeit die Zeit zwischen 23:00 und 3:00 Uhr einschließen.
6. Abweichende Regelungen arbeitsrechtlicher Art bleiben unberührt. Hierzu zählen insbesondere tarifvertragliche Beschränkungen der Fahrzeit, die Regelungen des Jugendarbeitsschutzgesetzes, des Arbeitszeitgesetzes und der Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung.

§ 3.05 Besatzung der Fahrzeuge ohne Antriebsmaschine

1. Wenn auf einem Wasserfahrzeug ohne eigene Antriebsmaschine, ausgenommen eine Fähre,
 - a) die Steuereinrichtung auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden kann,

- b) mit über 40 m Länge eine Wechselsprechanlage zwischen Steuerstand und Vorschiff vorhanden ist,
- c) mit über 350 t Tragfähigkeit die Lenz- und Deckwaschpumpen motorisiert sind,
- d) mit über 350 t Tragfähigkeit die Bugankerwinde, auf Fahrzeugen mit über 750 t Tragfähigkeit auch die Heckankerwinde motorisiert ist,
- e) mit über 1 000 t Tragfähigkeit die Scheerstöcke schwenk- oder verschiebbar sind oder gleichwertige Einrichtungen, wie z. B. Schiebe-Lukendächer, vorhanden sind,

so beträgt die Besetzung:

| Stufe | Tragfähigkeit | Besetzung | Anzahl der Besatzungsmitglieder in den Betriebsformen nach § 3.03 Nummer 2 | | | |
|-------|----------------------|--|--|-------------|-------------|-------------|
| | | | A | B | C | D |
| 1 | von 15 bis 250 t | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen | 1 - 1 | 2 - 1 | 2 1 - | 2 1 - |
| 2 | über 250 bis 500 t | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen | 1 - 1 | 2 - 1 | 2 1 - | 2 1 - |
| 3 | über 500 bis 750 t | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen | 1 1 - | 2 1 - | 2 1 - | 2 1 - |
| 4 | über 750 bis 1 400 t | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen | 1 1 1 | 2 1 1 | 2 2 - | 2 2 1 |
| 5 | über 1 400 t | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen | 1 2 - | 2 2 - | 2 2 1 | 2 3 - |

2. Sind eine oder mehrere der in Nummer 1 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so erhöht sich in allen Betriebsformen die Besetzung für die Stufen 1 bis 4 um einen Schiffsjungen, für die Stufe 5 um einen Matrosen.
3. In der Stufe 2 müssen die Schiffsjungen eine Fahrzeit von mindestens 2 Jahren haben und mindestens 17 Jahre alt sein.
4. In den Stufen 1 bis 3 müssen die Matrosen mindestens 18 Jahre alt sein, es sei denn, sie haben die Lehrabschlussprüfung für Binnenschiffer bestanden.
5. Auf der Elbe unterhalb der oberen Grenze des Hamburger Hafens (Elbe-km 607,50) mit ihren Nebenflüssen, auf der Trave, der Eider und der Kieler Förde bis Laboe brauchen Schuten und Leichter, ausgenommen Tankleichter, bis 330 t Tragfähigkeit in der Betriebsform A nur mit dem Schiffsführer besetzt zu sein.
6. Auf Strecken bis 20 km gelten für Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 150 t in der Betriebsform A im Pendelverkehr folgende Erleichterungen, die nicht in die Fahrtauglichkeitsbescheinigung einzutragen sind:
 - a) Es genügt die Besetzung mit dem Schiffsführer;
 - b) für je zwei längsseits gekuppelte Anhänge hinter dem Schlepper genügt die Besetzung mit einem gemeinsamen Schiffsführer;
 - c) längsseits des Schleppers gekuppelte Anhänge bedürfen keiner Besetzung.

Auf Antrag wird gestattet, dass Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 500 t, die zwischen der Eisenbahnbrücke in Bremen und den Mittelsbürener Häfen verkehren und nicht bereits unter die Regelung nach Satz 1 fallen, in der Betriebsform A nur mit einem Schiffsführer besetzt sind.

7. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann auf Antrag zulassen, dass Güterschleppkähne mit einer Tragfähigkeit bis 330 t auf Strecken bis 20 km in der Betriebsform A im Pendelverkehr nur mit dem Schiffsführer besetzt sind. Diese Zulassung ist an Bord mitzuführen.

§ 3.06 Besetzung der Gütermotorschiffe und Tankmotorschiffe

1. Wenn auf einem Gütermotorschiff oder einem Tankmotorschiff
 - a) die Steuereinrichtung auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden kann,
 - b) Sicht- und Schallzeichen während der Fahrt vom Steuerstand aus gegeben werden können,
 - c) mit über 40 m Länge eine Wechselsprechanlage zwischen Steuerstand und Vorschiff vorhanden ist,
 - d) die Antriebsanlagen vom Steuerstand aus bedient werden können,
 - e) zur Überwachung der Antriebsanlagen in den Gefahrenbereichen
 - aa) der Temperatur des Kühlwassers und des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben sowie
 - bb) des Öl- oder Luftdrucks der Umsteueranlage des Antriebs oder der Schraube im Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst werden,
 - f) die Geräte nach Buchstabe e entweder durch Schall- oder durch Sichtzeichen Alarm geben und so beschaffen sind, dass sie während des Betriebs der Antriebsanlage wirksam sind und unter allen Umständen die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auf sich lenken,
 - g) die maschinellen Anlagen so eingerichtet sind, dass die regelmäßig anfallenden Wartungsarbeiten während der Fahrt jederzeit unterbrochen werden können,
 - h) mit über 350 t Tragfähigkeit die Lenz- und Deckwaschpumpen motorisiert sind,
 - i) mit über 350 t Tragfähigkeit die Bugankerwinde, auf einem Schiff mit einer Länge über 86 m auch die Heckankerwinde motorisiert ist,
 - j) der Stufen 3 und 4 die Schleppstrangwinden motorisiert und von einer Person zu handhaben sind,
 - k) der Stufe 4 die Scheerstöcke schwenk- oder verschiebbar oder gleichwertige Einrichtungen, wie z. B. Schiebe-Lukendächer, vorhanden sind,

so beträgt die Besatzung:

| Stufe | Tragfähigkeit | Besatzung | Anzahl der Besatzungsmitglieder in den Betriebsformen nach § 3.03 Nummer 2 | | | |
|-------|------------------------|--|--|------------------|------------------|------------------|
| | | | A | B | C | D |
| 1 | von 15 bis 500 t | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen | 1 - 1 | 2 - 1 | 2 1 - | 2 1 - |
| 2 | über 500 bis 750 t | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen | 1 1 - | 2 1 - | 2 2 - | 2 3 - |
| 3 | über 750 bis 1 000 t | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen | 1 1 1 | 2 1 1 | 2 2 - | 2 3 - |
| 4 | über 1 000 bis 1 350 t | Schiffsführer Steuermann Matrosen Schiffsjungen | 1 - 1 1 | 2 - 1 1 | 2 - 2 1 | 2 - 3 - |
| 5 | über 1 350 t | Schiffsführer Steuermann Matrosen Schiffsjungen | 1 1 1 - | 2 1 1 - | 2 1 2 - | 2 1 2 1 |

2. Auf einem Schiff der Stufe 1 mit mehr als 300 t Tragfähigkeit und auf Fahrzeugen der Stufe 4 müssen die Schiffsjungen eine Fahrzeit von mindestens 2 Jahren haben und mindestens 17 Jahre alt sein.
3. Auf einem Schiff mit einer Maschinenleistung von mehr als 589 kW (800 PS) ist ein Matrose durch einen Matrosen-Motorwart zu ersetzen.

4. Auf einem Schiff mit einer Maschinenleistung bis 589 kW (800 PS) muss ein Besatzungsmitglied mit der Bedienung und Überwachung der Motoren vertraut sein und ein weiteres Besatzungsmitglied den Motor soweit bedienen können, dass es ihn anzulassen und abzustellen vermag.
5. Sind eine oder mehrere der in Nummer 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so erhöht sich in allen Betriebsformen die Besatzung für die Stufen 1 bis 3 um einen Schiffsjungen, für die Stufen 4 und 5 um einen Matrosen.
6. Sofern der Motor nur zur Vornahme kleinerer Ortsveränderungen in Häfen und an Lade- oder Löschplätzen oder zur Erhöhung der Steuerfähigkeit des Fahrzeugs im Schleppverband verwendet wird, gilt das Schiff hinsichtlich der Besatzung als Schiff ohne Antriebsmaschine. Die Beschränkung der Verwendung ist in die Fahrtauglichkeitsbescheinigung einzutragen.
7. Schleppt ein Gütermotorschiff oder ein Tankmotorschiff mehr als ein Fahrzeug, so erhöht sich die Besatzung in allen Stufen und Betriebsformen
 - a) bei 2 oder 3 geschleppten Fahrzeugen um einen Schiffsjungen,
 - b) bei 4 oder mehr geschleppten Fahrzeugen um einen Matrosen.Schleppt jedoch ein Gütermotorschiff oder ein Tankmotorschiff in der Talfahrt nicht mehr als zwei leere Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, die untereinander längsseits gekuppelt sind, so erhöht sich die Besatzung nicht. Schleppt ein Gütermotorschiff oder ein Tankmotorschiff als Vorspann auf einem einzigen Schleppstrang, so erhöht sich seine Besatzung nicht.
8. Für die Fahrt auf der Elbe und ihren Nebenflüssen kann die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt auf Antrag zulassen, dass auf einem Schiff mit einer Tragfähigkeit bis 120 t der Schiffsjunge entfällt, wenn in der Betriebsform A
 - a) der Schiffsführer geistig und körperlich geeignet ist, die Mehrverantwortung zu tragen und
 - b) das Schiff
 - aa) nur bei Tag fährt,
 - bb) keine explosions- oder feuergefährlichen Güter befördert und
 - cc) nur im Nahverkehr eingesetzt ist; als Nahverkehr gilt auf der Unterelbe der Verkehr vom Hamburger Hafen abwärts bis zur Linie Freiburg-Störmündung.

§ 3.07 Besatzung der Schleppboote

1. Wenn auf einem Schleppboot, ausgenommen einem Bugsierschleppboot,
 - a) die Antriebsanlagen vom Steuerstand aus bedient werden können,
 - b) zur Überwachung der Antriebsanlage in den Gefahrenbereichen
 - aa) der Temperatur des Kühlwassers und des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben sowie
 - bb) des Öl- oder Luftdrucks der Umsteueranlage des Antriebs oder der Schraubeim Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst werden,
 - c) die Geräte nach Buchstabe b entweder durch Schall- oder durch Sichtzeichen Alarm geben und so beschaffen sind, dass sie während des Betriebs der Antriebsanlagen wirksam sind und unter allen Umständen die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auf sich lenken,
 - d) die Winden zur Handhabung der Schleppstränge und der Anker mit mehr als 300 kg Normalgewicht motorisiert sind,
 - e) die Schleppstrangwinden von einer Person bedient werden können,so beträgt die Besatzung:

| Stufe | Maschinenleistung | Besatzung | Anzahl der Besatzungsmitglieder in den Betriebsformen nach § 3.03 Nummer 2 | | | |
|-------|---|--------------------|--|---|---|---|
| | | | A | B | C | D |
| 1 | bis 147,2 kW (200 PS) | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
| | | Matrosen | 1 | 1 | - | 1 |
| | | Schiffsjungen | - | - | - | - |
| | | Maschinisten | - | - | - | - |
| | | Matrosen-Motorwart | - | - | 1 | 1 |
| 2 | über 147,2 kW (200 PS) bis 294,4 kW (400 PS) | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
| | | Matrosen | - | - | - | 1 |
| | | Schiffsjungen | - | - | 1 | - |
| | | Maschinisten | - | - | - | - |
| | | Matrosen-Motorwart | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 3 | über 294,4 kW (400 PS) bis 441,6 kW (600 PS) | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
| | | Matrosen | 1 | 1 | 2 | 2 |
| | | Schiffsjungen | - | - | 1 | 1 |
| | | Maschinisten | - | - | 1 | 1 |
| | | Matrosen-Motorwart | 1 | 1 | - | - |
| 4 | über 441,6 kW (600 PS) | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |
| | | Matrosen | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | | Schiffsjungen | - | - | - | - |
| | | Maschinisten | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | | Matrosen-Motorwart | - | - | 1 | 1 |

Sind eine oder mehrere der in Satz 1 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so erhöht sich die Besatzung um einen Matrosen-Motorwart.

2. Wenn auf einem Bugsierschleppboot

- a) die Antriebsmaschine vom Steuerstand aus bedient werden kann,
- b) die zur Überwachung der Antriebsanlage dienenden Alarmgeräte für alle Gefahrenbereiche vom Steuerstand, vom Maschinenleitstand und vom Deck aus bedient werden können,
- c) alle Geräte nach Buchstabe b durch Schall- und Sichtzeichen Alarm geben können und so beschaffen sind, dass sie während des Betriebs der Antriebsanlage wirksam sind und unter allen Umständen die Aufmerksamkeit des Rudergängers auf sich lenken,
- d) die Winden zur Handhabung der Schleppstränge und der Anker mit mehr als 300 kg Normalgewicht motorisiert sind und
- e) die Schleppstrangwinden vom Steuerstand oder von Deck aus von einer Person bedient werden können,

so beträgt die Besatzung 1 Schiffsführer, 1 Matrose und 1 Matrosen-Motorwart. Sind eine oder mehrere Voraussetzungen des Satzes 1 nicht erfüllt, so erhöht sich die Besatzung um einen Matrosen; anstelle des Matrosen-Motorwarts muss in diesem Fall ein Maschinist an Bord sein.

§ 3.08 Besatzung der Fahrgastschiffe

1. Wenn auf einem Fahrgastschiff

- a) die Steuereinrichtung auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden kann,
- b) Sicht- und Schallzeichen während der Fahrt vom Steuerstand aus gegeben werden können,
- c) der Stufen 3 bis 7 der nachstehenden Tabelle eine Wechselsprechanlage zwischen Steuerstand und Vorschiff sowie eine Lautsprecheranlage, mit welcher der Schiffsführer den Fahrgästen Weisungen erteilen kann, vorhanden sind,
- d) die Antriebsanlagen vom Steuerstand aus bedient werden können,

- e) zur Überwachung der Antriebsanlagen in den Gefahrenbereichen
- aa) der Temperatur des Kühlwassers und des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben sowie
- bb) des Öl- oder Luftdrucks der Umsteueranlage des Antriebs oder der Schraube im Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst werden,
- f) die Geräte nach Buchstabe e entweder durch Schall- oder Sichtzeichen Alarm geben und so beschaffen sind, dass sie während des Betriebs der Antriebsanlagen wirksam sind und unter allen Umständen die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auf sich lenken,
- g) die maschinellen Anlagen so eingerichtet sind, dass die regelmäßig anfallenden Wartungsarbeiten während der Fahrt jederzeit unterbrochen werden können,
- h) die Lenz- und Deckwaschpumpen motorisiert sind,
- i) die Bugankerwinde der in nachstehender Tabelle in den Stufen 4 bis 7 aufgeführten Fahrzeuge motorisiert ist,
- j) Ankerwinden vorhanden sind,

so beträgt die Besetzung:

| Stufe | Höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste | Besetzung | Anzahl der Besatzungsmitglieder in den Betriebsformen nach § 3.03 Nummer 2 | | | |
|-------|--------------------------------------|--|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | | | A | B | C | D |
| 1 | bis 75 Personen | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart | 1 1 - - - | 2 1 - - - | 2 1 1 - - | 2 2 - - - |
| 2 | von 76 bis 300 Personen | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart | 1 - - - 1 | 2 - - - 1 | 2 - 1 - 1 | 2 1 - - 1 |
| 3 | von 301 bis 400 Personen | Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart | 1 - 1 - 1 | 2 - 1 - 1 | 2 1 - - 1 | 2 2 - 1 - |
| 4 | von 401 bis 700 Personen | Schiffsführer Steuermann Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart | 1 1 1 - - - | 2 1 1 - - - | 2 1 1 - - 1 | 2 1 1 - 1 - |
| 5 | von 701 bis 1 100 Personen | Schiffsführer Steuermann Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart | 1 1 1 1 - - | 2 1 1 1 - - | 2 1 1 - - 1 | 2 1 1 - 1 1 |
| 6 | von 1 101 bis 1 600 Personen | Schiffsführer Steuermann Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart | 1 1 2 - - - | 2 1 2 - - - | 2 1 2 - - 1 | 2 1 2 - 1 1 |
| 7 | über 1 600 Personen | Schiffsführer | 1 | 2 | 2 | 2 |

| Stufe | Höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste | Besatzung | Anzahl der Besatzungsmitglieder in den Betriebsformen nach § 3.03 Nummer 2 | | | |
|-------|--------------------------------------|--------------------|--|---|---|---|
| | | | A | B | C | D |
| | | Steuermann | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | | Matrosen | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | | Schiffsjungen | - | - | - | - |
| | | Maschinisten | - | - | - | 1 |
| | | Matrosen-Motorwart | - | - | 1 | 2 |

2. Ein Matrosen-Motorwart kann durch einen Maschinisten ersetzt werden, sofern mindestens ein Matrose zur Besatzung gehört.
3. Bei einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von mehr als 500 Personen muss in der Betriebsform A auf der Elbe unterhalb der oberen Grenze des Hamburger Hafens und auf der Weser unterhalb der Eisenbahnbrücke in Bremen außer dem Schiffsführer der Steuermann oder ein Matrose das für die jeweilige Strecke notwendige Schifferpatent besitzen.
4. Sind eine oder mehrere der in Nummer 1 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so erhöht sich in allen Betriebsformen die Besatzung in den Stufen 1 bis 3 um einen Schiffsjungen, in den Stufen 4 bis 7 um einen Matrosen. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann die Qualifikation des zusätzlichen Besatzungsmitglieds abweichend von Satz 1 festsetzen, wenn dies aus technischen oder Sicherheitsgründen notwendig ist.
5. Auf der Lahn wird bei einer zulässigen Anzahl der Fahrgäste bis zu 250 Personen die Besatzung um einen Matrosen vermindert, wenn
 - a) nicht mehr als 20 Fahrgäste an Bord sind,
 - b) der Wasserstand am Pegel Kalkofen 200 cm nicht übersteigt und
 - c) eine Schleuse nicht durchfahren wird; sind Fahrgäste nicht an Bord, so dürfen auch Schleusen durchfahren werden.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt vermerkt die für diesen Fall zulässige Besatzungsverminderung in der Fahrtauglichkeitsbescheinigung.

§ 3.09 Mindestbesatzung auf Personenfähren

1. Die Mindestbesatzung einer Personenfähre beträgt:

| Stufe | Zulässige Anzahl der Fahrgäste | Besatzung | Anzahl der Besatzungsmitglieder |
|-------|--------------------------------|--|---------------------------------|
| 1 | bis 35 Personen | Fährführer | 1 |
| 2 | 36 - 250 Personen | Fährführer Fährjunge | 1 1 |
| 3 | 251 - 600 Personen | Fährführer Fährgehilfe | 1 1 |
| 4 | 601 - 1 000 Personen | Fährführer Fährgehilfe Fährjunge | 1 1 1 |
| 5 | über 1 000 Personen | Fährführer Fährgehilfe Fährjunge | 1 2 1 |

2. Die nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesatzung setzt die Ausrüstung nach Standard S1 nach Artikel 31.02 ES-TRIN voraus. Die Anforderungen an die Ausrüstung nach Satz 1 gilt nicht für eine seil- oder kettengebundene Fähre oder eine Kahnfähre.
3. Die Mindestbesatzung nach Nummer 1 für eine Fähre der Stufe 2 kann um den Fährjungen vermindert werden, wenn
 - a) die Fahrzeit zwischen zwei Fährstellen 10 Minuten nicht übersteigt,

- b) die Fähre neben den Anforderungen nach Nummer 2 über eine betriebssichere Sprechfunkanlage verfügt und
- c) sichergestellt ist, dass das Festmachen an der Fährstelle kein Verlassen des Steuerstandes erfordert.

Verfügt eine Fähre nur über eine Hauptantriebsmaschine, muss der Anker bei schlechter Zugänglichkeit der Ankereinrichtung vom Steuerhaus fernbetätigt setzbar sein.

- 4. Erfüllt eine Fähre die in Nummer 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, genannten Voraussetzungen nicht, bestimmt sich die Mindestbesetzung nach der nächsthöheren Stufe. Bei einer Fähre der Stufe 5 erhöht sich die Mindestbesetzung um einen Fährgehilfen.

§ 3.10 Mindestbesetzung von Wagenfähren

- 1. Die Mindestbesetzung einer Wagenfähre beträgt:

| Stufe | Tragfähigkeit, Fahrgäste | Besetzung | Anzahl der Besatzungsmitglieder |
|-------|--|--|---------------------------------|
| 1 | bis 45 t bis 250 Personen | Fährführer Fährjunge | 1 1 |
| 2 | bis 135 t bis 250 Personen | Fährführer Fährjunge | 1 1 |
| 3 | bis 270 t 251 - 600 Personen | Fährführer Fährgehilfe | 1 1 |
| 4 | mehr als 270 t 601 - 1 000 Personen | Fährführer Fährgehilfe Fährjunge | 1 1 1 |
| 5 | mehr als 270 t über 1 000 Personen | Fährführer Fährgehilfe Fährjunge | 1 2 1 |

Dabei ist die jeweilige Stufe nach den für die Fähre ungünstigeren Grenzwerten der Tragfähigkeit oder der Anzahl der Fahrgäste zu bestimmen.

- 2. Die nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesetzung setzt die Ausrüstung nach Standard S1 nach Artikel 31.02 ES-TRIN voraus. Die Anforderungen an die Ausrüstung nach Satz 1 gilt nicht für eine seil- oder kettengebundene Fähre. Eine Fähre der Stufen 2 bis 5 muss zudem über eine Vorrichtung verfügen, durch die das Festmachen der Fähre an der Fährstelle ohne Verlassen des Steuerstandes möglich ist.
- 3. Die Mindestbesetzung nach Nummer 1 für eine Fähre der Stufe 1 kann um den Fährjungen vermindert werden, wenn
 - a) die Fahrzeit zwischen zwei Fährstellen 10 Minuten nicht übersteigt,
 - b) die Fähre neben den Anforderungen nach Nummer 2 über eine betriebssichere Sprechfunkanlage verfügt und
 - c) sichergestellt ist, dass das Festmachen der Fähre an der Fährstelle kein Verlassen des Steuerstandes erfordert.
- 4. Zusätzlich zu den in Nummer 2 genannten Voraussetzungen müssen bei einer Fähre der Stufen 3 bis 5 die Landeklappen und Schlagbäume vom Steuerstand aus fernbetätigt bedient werden können. Eine Fähre der Stufe 4 oder 5 muss über mindestens zwei getrennte Maschinenräume verfügen. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann eine von Satz 1 abweichende Lage der Bedieneinrichtungen von Landeklappen und Schlagbäumen zulassen, wenn eine Einrichtung für interne Sprechverbindungen zwischen Steuerstand und Ort der Bedieneinrichtung vorhanden ist.
- 5. Erfüllt eine Fähre die in Nummer 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, und Satz 3 sowie Nummer 4 genannten Voraussetzungen nicht, ist die Mindestbesetzung nach der Tabelle in Nummer 1 um die nächsthöhere Stufe anzuwenden. Bei einer Fähre der Stufe 5 erhöht sich die Mindestbesetzung um einen Fährgehilfen.

§ 3.11 Mindestbesetzung von Fahrgastbooten

1. Fahrgastboote sind mindestens mit einem Schiffsführer sowie einem Decksmann im Sinne des Anhangs VI § 3.02 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 2 Buchstabe a zu besetzen.
 2. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann auf Antrag zulassen, dass auf Fahrgastbooten, die für die Wasserstraßen nach Anhang I Zone 3 (außer Wasserstraße Rhein) und Zone 4 zugelassen werden sollen, der Decksmann entfällt, wenn
 - a) das Fahrgastboot nur bei Tag und gutsichtigem Wetter fährt,
 - b) der Steuerstand vom Fahrgastbereich abgetrennt ist,
 - c) der Schiffsführer das Steuerhaus oder den Steuerstand für das Festmachen nicht verlassen muss,
 - d) die Beschaffenheit der Anlegestelle sicherstellt, dass das festgemachte Fahrgastboot bezogen auf die Anlegestelle ruhig liegt und keine gefährlichen vertikalen und horizontalen Eigenbewegungen ausführt,
 - e) die Anker vom Steuerhaus oder Steuerstand fallen gelassen werden können und
 - f) das Ein- und Ausschalten der Lenzpumpe vom Steuerhaus oder Steuerstand oder automatisch über einen Geber erfolgt.
- Wird dem Antrag stattgegeben, so sind die einzuhaltenden Bedingungen nach Satz 1 Buchstabe a bis f in die Fahrtauglichkeitsbescheinigung einzutragen.
3. Nummer 2 gilt nicht für Fahrgastboote, die gebaut und eingerichtet sind, um auch durch Segel fortbewegt zu werden.

§ 3.12 Sonstige Wasserfahrzeuge

Die Untersuchungskommission setzt für Fahrzeuge, die nicht unter die §§ 3.05 bis 3.11 fallen, die erforderliche Besatzung, die sich während der Fahrt an Bord befinden muss, unter Berücksichtigung ihrer Größe, Bauart, Einrichtung und Zweckbestimmung fest.

§ 3.13 Abweichungen

1. Bei einem Schiff ohne Antriebsmaschine, einem Gütermotorschiff oder einem Tankmotorschiff, die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen ausgerüstet sind und deren Tragfähigkeit 750 t übersteigt, ist die Besatzung, wenn sie außer dem Schiffsführer nur aus Matrosen besteht, in der Betriebsform A um einen Schiffsjungen, in den Betriebsformen B, C und D um einen Matrosen zu verstärken; gehört in der Betriebsform A bereits ein Schiffsjunge zur Besatzung, so ist er durch einen Matrosen zu ersetzen.
2. Bei allen Schiffen kann die Untersuchungskommission oder die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt eine höhere Besatzungsstärke festsetzen, wenn nach Größe, Bauart, Ausrüstung und Zweckbestimmung des Schiffes anzunehmen ist, dass die Besatzung nach den §§ 3.05 bis 3.11 nicht unter allen Umständen zu seinem sicheren Betrieb ausreicht.
3. Bei einem Schleppboot, das nach der Fahrtauglichkeitsbescheinigung nur zur Fahrt in Häfen, auf Reeden oder auf kurzen Strecken bestimmt ist, kann die Untersuchungskommission oder die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt eine andere Besatzung festsetzen, wenn die Umstände dies erfordern oder zulassen. Satz 1 gilt nicht für Schleppboote, die zum Bugsieren oder zum Assistieren von Seeschiffen auf den Wasserstraßen der Zonen 1, 2 oder 3 zugelassen und verwendet werden.

§ 3.14 Ausnahmegewilligung

1. Die Untersuchungskommission oder die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann für die Betriebsform A die Besatzung eines Wasserfahrzeugs auf Antrag durch schriftliche Ausnahmegewilligung für eine Fahrt zum Bestimmungsort um eine Person, die nicht der Schiffsführer sein darf, herabsetzen, wenn es dem Schiffsführer trotz glaubhaft gemachter Bemühungen nicht möglich ist, die Besatzung zu vervollständigen, und wenn auf dem Fahrzeug neben dem Schiffsführer noch ein Matrose vorhanden ist.
2. Auf einem Schiff, dessen Besatzung größer ist als ein Schiffsführer und ein Matrose, kann die Besatzung um einen Schiffsjungen herabgesetzt werden, wenn dieser eine Schifferberufsschule besucht und dies durch

eine an Bord befindliche Bescheinigung bestätigt wird. Diese Herabsetzung wird für eine ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten im Kalenderjahr gewährt.

§ 3.15 Zusätzliche Bestimmungen

1. Beträgt die Zahl der Steuerleute, Matrosen und Matrosen-Motorwarte in der Besatzung zwei oder mehr Personen, kann ein Matrose durch zwei Schiffsjungen ersetzt werden. Dies gilt nicht für die Fahrt in den Betriebsformen B, C und D. Der Besatzung können nicht mehr als zwei Schiffsjungen angehören. Zwei Schiffsjungen können durch einen Matrosen ersetzt werden, wenn der Besatzung darüber hinaus ein Matrose oder ein Matrosen-Motorwart angehört.
2. Ein Wasserfahrzeug, auf dem durch unvorhergesehene Umstände (z. B. Krankheit, Unfall, behördliche Anordnung) höchstens ein Mitglied der Besatzung während der Fahrt ausfällt, kann seine Fahrt bis zum nächsten Lade- oder Löschplatz – Fahrgastschiffe und Fähren bis zur Tagesendstation – fortsetzen, wenn auf dem Wasserfahrzeug neben einem Inhaber des Schifferpatents für die betreffende Strecke noch ein weiteres Mitglied der Besatzung vorhanden ist.

Anlage 1 - gilt nur für Fahrzeuge mit Schiffsattest - Anforderungen an den Fahrtenschreiber und Vorschriften betreffend den Einbau von Fahrtenschreibern an Bord

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 1514 - 1515)

A. Anforderungen an den Fahrtenschreiber

1. Ermittlung der Fahrzeit des Schiffes
Zur Ermittlung der Fahrt nach dem Kriterium Ja/Nein ist die Schraubendrehung an einer geeigneten Stelle abzunehmen. Bei anderen als Propellerantrieben ist die Fortbewegung gleichwertig an einer geeigneten Stelle abzunehmen. Bei zwei oder mehr Schraubenwellen muss sichergestellt sein, dass auch bei Drehung nur einer Welle registriert wird.
2. Identifizierung des Schiffes
Die einheitliche europäische Schiffsnummer oder die amtliche Schiffsnummer muss unauslöschar auf dem Datenträger aufgezeichnet und aus diesem ersichtlich sein.
3. Registrierung auf dem Datenträger
Die jeweilige Betriebsform des Schiffes, Datum und Uhrzeit des Betriebs und der Betriebsunterbrechung des Fahrtenschreibers, Einlage und Entnahme des Datenträgers sowie andere Manipulationen am Gerät müssen fälschungssicher auf dem Datenträger registriert und aus diesem ersichtlich sein. Uhrzeit, Einlage und Entnahme des Datenträgers bzw. Öffnen und Schließen des Gerätes sowie die Unterbrechung dessen Energieversorgung müssen vom Fahrtenschreiber automatisch registriert werden.
4. Dauer der Registrierung pro Tag
Die Schraubendrehung zwischen 0:00 und 24:00 Uhr eines jeden Tages, das Datum sowie der jeweilige Beginn und das jeweilige Ende der Drehung müssen lückenlos registriert werden.
5. Ablesung der Registrierung
Die Registrierung muss eindeutig, leicht leserlich und klar verständlich sein. Die Ablesung der Registrierung muss jederzeit ohne besondere Hilfsmittel möglich sein.
6. Aufzeichnung der Registrierung
Die Registrierungen müssen jederzeit in leicht überblickbarer Form als Aufzeichnung verfügbar gemacht werden können.
7. Sicherheit der Registrierung
Die Schraubendrehung muss fälschungssicher registriert werden.
8. Genauigkeit der Registrierung
Die Schraubendrehung muss zeitlich genau registriert werden. Das Ablesen der Registrierung muss mit einer Genauigkeit von 5 Minuten möglich sein.
9. Betriebsspannungen

Schwankungen der Betriebsspannung bis $\pm 10\%$ des Nennwertes dürfen sich auf das einwandfreie Arbeiten des Gerätes nicht auswirken. Die Anlage muss außerdem eine Erhöhung der Speisespannung um 25 % über dem Nennwert mindestens 5 Minuten lang ohne Beeinträchtigung ihrer Betriebsfähigkeit vertragen können.

10. Betriebsbedingungen

Die Geräte oder Geräteteile müssen bei den nachstehend angegebenen Bedingungen einwandfrei arbeiten:

- Umgebungstemperatur: 0 °C bis + 40 °C
- Feuchtigkeit: bis 85 % relative Luftfeuchtigkeit
- Elektrische Schutzart: IP 54 nach IEC-Empfehlung 529
- Ölbeständigkeit: soweit sie für eine Aufstellung im Maschinenraum bestimmt sind, müssen sie ölbeständig sein
- zulässige Fehlergrenzen der Zeiterfassung: ± 2 Minuten pro 24 Stunden.

B. Einbau von Fahrtenschreibern an Bord

Beim Einbau von Fahrtenschreibern an Bord sind folgende Bedingungen einzuhalten:

1. Der Einbau der Fahrtenschreiber darf durch eine Fachfirma erfolgen, die von der zuständigen Behörde anerkannt ist.
2. Der Fahrtenschreiber muss im Steuerhaus oder an einer anderen gut zugänglichen Stelle eingebaut sein.
3. Es muss optisch erkennbar sein, ob das Gerät in Betrieb ist. Das Gerät muss über einen ausfallsicheren Stromkreis mit eigener Absicherung ständig mit elektrischer Energie versorgt werden und direkt an diese Versorgung angeschlossen sein.
4. Die Aussage über die Schiffsbewegung, das heißt ob das Schiff „in Fahrt“ ist oder die „Fahrt eingestellt“ hat, wird aus der Bewegung der Antriebsanlage hergeleitet. Das entsprechende Signal muss aus der Drehung der Schraube, der Schraubenwelle oder des Antriebsaggregates hergeleitet werden. Bei andersartigen Antrieben ist eine gleichwertige Lösung zu schaffen.
5. Die technischen Einrichtungen zur Erfassung der Schiffsbewegung sind äußerst betriebssicher zu installieren und gegen unberechtigte Eingriffe zu sichern. Hierzu ist die Übertragungsleitung (einschließlich des Signalgebers und Geräteeingangs) für die Signale von der Antriebsanlage zum Gerät durch geeignete Maßnahmen zu sichern und die Leitungsunterbrechung zu überwachen. Hierfür geeignet sind z. B. Plomben oder Siegel, die mit besonderen Zeichen versehen sind, sowie sichtbare Leitungsverlegung, Überwachungskreise.
6. Die anerkannte Fachfirma, die den Einbau durchgeführt oder überwacht hat, führt nach Fertigstellung der Installation eine Funktionsprüfung durch. Sie stellt über die besonderen Merkmale der Anlage (insbesondere Lage und Art von Plomben oder Siegel sowie deren Zeichen und der Überwachungseinrichtungen) und die ordnungsgemäße Funktion eine Bescheinigung aus, die auch Angaben über das zugelassene Gerät enthalten muss. Nach jeder Erneuerung, Änderung oder Instandsetzung ist eine erneute Überprüfung notwendig, die in der Bescheinigung zu vermerken ist.

Die Bescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- Name, Anschrift und Zeichen der zugelassenen Firma, die den Einbau durchgeführt oder überwacht hat;
- Name, Anschrift und Telefonnummer der zuständigen Behörde, die die Firma anerkannt hat;
- Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer;
- Typ und Seriennummer des Fahrtenschreibers;
- Datum der Funktionsprüfung.

Die Gültigkeit der Bescheinigung beträgt 5 Jahre.

Die Bescheinigung dient dem Nachweis, dass es sich um ein zugelassenes Gerät handelt, welches durch eine anerkannte Fachfirma installiert und auf seine ordnungsgemäße Funktion überprüft wurde.

7. Die Schiffsführung ist durch die anerkannte Fachfirma in der Bedienung des Gerätes zu unterweisen und eine Bedienungsanleitung ist zum Verbleib an Bord auszuhändigen. Dies ist in der Bescheinigung über den Einbau zu vermerken.

Anlage 2

Prüfung zum Erwerb der Qualifikation „Matrosen-Motorwart“

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 1516 - 1519 ;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)

Teil 1 **Ausbildungs- und Prüfungsinhalte**

- 0. Arbeitsschutz und Unfallverhütung (UVV)**
- 1. Wichtige Werkstoffe im Schiffbau**
- 2. Physikalische Grundlagen des Maschinenbaus**
 - a) Technische Grundmaße nach DIN 1301
 - b) Kräfte
 - c) Arbeit und Energie
 - d) Leistung und Wirkungsgrad
 - e) Wärme
- 3. Grundlagen der Mechanik**
 - a) Bewegung
 - b) Hebel
 - c) Rollen
 - d) Goldene Regel der Mechanik bei Anwendung von Hebel und Rollen
- 4. Fachausdrücke und Formeln im Schiffsmaschinenbau**
 - a) Zylinder
 - b) Triebwerk
 - c) Drücke
 - d) Kraft- und Schmierstoffe
 - e) Verbräuche
 - f) Nutzeffekt
- 5. Lösbare und nicht lösbare Verbindungen**
 - a) Schraubenverbindung
 - b) Stift- und Bolzenverbindungen
 - c) Nabenverbindung
 - d) Rohrverbindungen
 - e) Nietverbindungen
- 6. Maschinenelemente**
 - a) Lager
 - b) Kupplungen
 - c) Schiffsgetriebe mit und ohne Wellenachsenversetzung
 - d) Armaturen
- 7. Pumpen und Verdichter**
 - a) Pumpen und Verdichter

- b) Saug-, Druck- und Förderhöhe
- c) Pumpenarten
- d) Verdichter

8. Hydraulik

- a) Physikalische Grundlagen
- b) Hydraulische Kraftübertragung
- c) Grundaufbau und Bauelemente der Hydraulikanlage

9. Schiffsantriebsmaschinen

- a) Kolbendampfmaschinen und Dampfturbinen
- b) Diesel- und Ottomotoren mit und ohne Aufladung – speziell –
- c) Flüssiggasantrieb
- d) Gasturbinen
- e) Kombinierte Antriebsmaschinen
- f) Antriebsmaschinen mit Brennstoffzelle
- g) Ka Me Wa Verstellpropeller
- h) Festpropeller
- i) Schottel
- j) Jet
- k) Voithschneider

10. Zum Betreiben eines Diesel-/Ottomotors notwendige Systeme und Betriebsstoffe

- a) Kraftstoffsysteme der Antriebsmaschinen
- b) Schmiersysteme
- c) Kühlwassersysteme der Antriebsmaschinen
- d) Anlasssysteme der Antriebsmaschinen
- e) Anlassen mit Druckluft
- f) Anlassen mit elektrischem Anlasser
- g) Frischluftversorgungssysteme der Antriebsmaschinen
- h) Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen
- i) Kraftübertragung

11. Decks- und Arbeitsmaschinen, Ausrüstung und Einrichtungen zur Sicherheit und zum Betreiben von Schiffen

- a) Winden
- b) Hebezeuge
- c) Ausrüstungen zum Laden und Löschen von Gütern
- d) Einrichtungen zum Bewegen von Masten, Ladeluken, Steuerhäusern oder hydraulischen Kupplungssystemen in der Schubschiffahrt
- e) Ruderanlagen, Rudermaschinen
- f) Feuerlösch- und Lenzanlagen
- g) Trimm-, Kühl- und Heizungsanlagen
- h) Wohn- und Sanitätseinrichtungen
- i) Verhalten im Notfall (z. B. Schnellschluss Kraftstoff, Brandklappen usw.)

12. Die Bedeutung der Überwachung der Einsatzbereitschaft von Maschinen, Systemen, Einrichtungen und Ausrüstungen an Bord

- a) Überwachung der Betriebsparameter
- b) Kontrolle auf Auffälligkeiten
- c) Folge des Anstiegs/Abfalls von Druck oder Temperatur in einem System/einer Anlage bzw. Maschine auf andere Systeme, Anlagen oder Maschinen
- d) Betriebsüberwachung und Wirtschaftlichkeit
- e) Notwendigkeit von Ordnung und Sauberkeit zur Durchführung von Kontroll-/Wartungsarbeiten

13. Elektrotechnik

- a) Allgemeine Grundlagen
- b) Akkumulatoren, Arten, Einsatzbereiche
- c) Schaltung von Akkumulatoren
- d) Elektrische Maschinen
- e) Bordnetze
- f) Notstromanlagen zur Sicherheit von Schiff, Besatzung, Navigation und Kommunikation
- g) Anschluss von Verbrauchern 400 V Drehstromnetz
- h) Berührungsschutz/Schutzmaßnahmen
- i) Stromwandlung

14. Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt nach CDNI

- a) Begriffsbestimmung und Geltungsbereich
- b) Verbot der Einbringung und Einleitung
- c) Allgemeine Sorgfaltspflicht
- d) Organisation und Kontrolle der Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen
- e) Ölkontrollbuch
- f) Sammlung der Abfälle an Bord, Abgabe an Sammelstellen

15. Festlegungen in den Polizeiverordnungen zum Gewässerschutz in der Rhein- und Binnenschifffahrt

- a) Sammlung und Behandlung von Schiffsabfällen
- b) Allgemeine Sorgfaltspflicht
- c) Sorgfaltspflicht beim Bunkern
- d) Anstrich und Außenreinigung der Fahrzeuge.

Teil 2

Prüfung

Durch die Prüfung ist festzustellen, ob der Prüfling befähigt ist, den Anforderungen des Matrosen-Motorwarts zu entsprechen.

1. Zulassung zur Prüfung

(1) Zur Prüfung ist zuzulassen, wer eine mindestens dreijährige Fahrzeit als Angehöriger einer Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffs, davon mindestens sechs Monate auf Binnengewässern, und den Besuch eines erforderlichen Vorbereitungslehrgangs nach Nummer 3 nachweist.

(2) Gesellen und Gesellinnen des Metallhandwerks, Fachrichtung Motoren- und Elektrotechnik, sind abweichend von Satz 1 zuzulassen, sofern die nachgewiesene Fahrzeit den Anforderungen des Anhangs VI § 3.02 Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb entspricht.

2. Antrag

Der Antrag auf Zulassung zur Prüfung ist schriftlich an die zuständige Behörde zu richten. Dem Antrag sind beizufügen:

1. der Nachweis über die Fahrzeit und der Nachweis über die Teilnahme am Vorbereitungslehrgang oder
2. der Nachweis über die Ausbildung im Metallhandwerk.

Über die Zulassung zur Prüfung entscheidet die zuständige Behörde.

3. Vorbereitungslehrgang

(1) Der Vorbereitungslehrgang dient der Vermittlung der notwendigen Grundlagen für die Aufnahme einer praktischen Tätigkeit als Matrosen-Motorwart. Die Dauer des Lehrgangs soll insgesamt mindestens drei Wochen mit mindestens 120 Stunden betragen.

(2) Der Lehrgang bedarf der Anerkennung durch die zuständige Behörde. Die Anerkennung ist zu erteilen, wenn der Veranstalter des Lehrgangs nachweist, dass im Lehrgang die Grundprinzipien der im Teil 1 dieser Anlage aufgeführten Themen vermittelt werden. Der Nachweis ist insbesondere durch die Darstellung der zeitlichen und inhaltlichen Gliederung des Lehrgangs, der beabsichtigten Art und Weise der Vermittlung der Inhalte, der sachlichen Voraussetzung und der Qualifikation der Lehrkräfte zu erbringen. Die Anerkennung ist auf fünf Jahre befristet.

(3) Über die Anerkennung wird eine Urkunde mit einer Anerkennungsnummer erteilt. Bei Wegfall der für die Anerkennung maßgeblichen Gründe ist die Anerkennung zurückzunehmen.

4. Prüfung

(1) Die Prüfung besteht aus einem praktischen und einem theoretischen Teil.

(2) Im praktischen Teil werden die vom Matrosen-Motorwart erforderlichen Kenntnisse zur selbständigen Ausübung der Tätigkeit geprüft. Im Zusammenhang mit dem Erwerb der Fertigkeiten, Kenntnissen und Fähigkeiten soll die praktische Umsetzung der maßgeblichen berufsbezogenen Vorschriften erfolgen.

(3) Im theoretischen Teil hat der Prüfling anhand inhaltsübergreifender Fragestellungen seine beruflichen Kenntnisse nachzuweisen. Die schriftliche Arbeit soll nicht länger als 60 Minuten dauern. Sie kann durch eine mündliche Prüfung ergänzt werden, wenn diese für das Bestehen der Prüfung oder für die eindeutige Beurteilung der Prüfungsleistung von Bedeutung ist. Die Ergänzungsprüfung soll je Prüfling nicht länger als 30 Minuten dauern.

5. Prüfungsausschuss

(1) Die Prüfung wird vor einem Prüfungsausschuss, der durch die zuständige Behörde bestellt wird, abgelegt.

(2) Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern; diese werden von der zuständigen Behörde für die Dauer von drei Jahren berufen. Für jedes Mitglied ist mindestens eine stellvertretende Person zu benennen. An den Entscheidungen des Prüfungsausschusses müssen alle Ausschussmitglieder mitwirken. Der Vorsitz des Prüfungsausschusses wird von den Mitgliedern des Prüfungsausschusses gewählt.

(3) Die Beschlüsse des Prüfungsausschusses werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Die Ergebnisse der einzelnen Prüfungsleistungen sind in einer Niederschrift des Prüfungsausschusses auszuweisen.

(4) Die zuständige Behörde führt die Aufsicht über den Prüfungsausschuss. Sie ist berechtigt, Beauftragte zur Prüfung zu entsenden. Sie kann Mitglieder des Prüfungsausschusses, die sich als Prüfer einer erheblichen Pflichtverletzung schuldig gemacht haben, abberufen.

(5) Die Tätigkeit im Prüfungsausschuss ist ehrenamtlich. Für bare Auslagen und für Zeitversäumnis ist, soweit eine Entschädigung nicht von anderer Seite gewährt wird, eine angemessene Entschädigung zu zahlen, deren Höhe sich nach dem Bundesreisekostengesetz bestimmt.

6. Prüfungsverfahren

(1) Das den Vorsitz führende Mitglied des Prüfungsausschusses leitet die Prüfung und setzt die Prüfungstermine in Absprache mit der zuständigen Behörde fest. Die zuständige Behörde gibt die Prüfungstermine bekannt und bereitet die Prüfung vor. Die Prüflinge sind mit einer Frist von mindestens vier Wochen zu laden.

(2) Versäumt der Prüfling ohne ausreichende Entschuldigung die Teilnahme an der Prüfung ganz oder teilweise, so gilt die gesamte Prüfung als nicht bestanden. Bei ordnungswidrigem Verhalten während der Prüfung, insbesondere bei Täuschungsversuchen, kann der Prüfling von der weiteren Teilnahme an der Prüfung ausgeschlossen werden. Die Prüfung gilt in diesem Fall als nicht bestanden. Die Entscheidung trifft das den Vorsitz führende Mitglied des Prüfungsausschusses.

7. Bewerten und Bestehen der Prüfung

(1) Die Leistungen in den Prüfungsteilen sind gesondert zu bewerten.

(2) Für die Bewertung der Leistungen in den Prüfungsteilen ist die nachfolgende Notenskala anzuwenden. Die einzelnen Leistungen in den Prüfungsteilen sind mit einer der folgenden Noten gemäß der verbalen Darstellung des Leistungsniveaus in Bezug auf die Anforderungen zu bewerten.

Note 1 = sehr gut: eine den Anforderungen in besonderem Maße entsprechende Leistung,

Note 2 = gut: eine den Anforderungen voll entsprechende Leistung,

Note 3 = befriedigend: eine den Anforderungen im Allgemeinen entsprechende Leistung,

Note 4 = ausreichend: eine Leistung, die zwar Mängel aufweist, aber im Ganzen den Anforderungen entspricht,

Note 5 = mangelhaft: eine Leistung, die den Anforderungen nicht entspricht, jedoch erkennen lässt, dass notwendige Grundlagen für die berufliche Handlungsfähigkeit vorhanden sind,

Note 6 = ungenügend: eine Leistung, die den Anforderungen nicht entspricht und bei der selbst Grundlagen für die berufliche Handlungsfähigkeit fehlen.

(3) Die Prüfung ist bestanden, wenn in jedem der Prüfungsbereiche des praktischen und theoretischen Teils der Prüfung mindestens ausreichende Leistungen erbracht worden sind. Wird eine der Leistungen der Prüfungsbereiche mit ungenügend bewertet, so ist die Prüfung insgesamt nicht bestanden.

(4) Über das Ergebnis der Prüfung ist dem Prüfling ein Prüfungszeugnis auszustellen.

8. Gebühren für die Prüfung

(1) Die für die Abnahme der Prüfung entstehenden Gebühren für Prüfungsausschuss und Verwaltung sind zu gleichen Teilen von allen teilnehmenden Prüflingen zu erstatten.

(2) Die Gebühren sind nach Maßgabe der Binnenschiffahrtskostenverordnung zu erheben. Durch Anmeldung zur Prüfung erklärt sich der Gebührenschuldner zur Begleichung der tatsächlich entstehenden Gebühren bereit.

(3) Die Vorlage des Gebührenbescheids erfolgt mit Zustellung der Ladung. Dieser ist mindestens zwei Wochen vor Prüfung zu begleichen, andernfalls wird die Teilnahme an der Prüfung untersagt. Der Prüfling bleibt weiterhin Gebührenschuldner.