Gewerbliche Abnahme durch Berufsgenossenschaft Verkehr und BSH

Jede gewerbliche Ausbildungsyacht unter deutscher Flagge, muss ein staatliches Schiffssicherheitszeugnis (Ship Safety Certificate, gemäß § 52a SchSV), den Fahrerlaubnisschein (Sailing Permit Certificate) sowie ein Schiffsbesatzungszeugnis (Minimum Safe Manning Document) besitzen. Dafür ist die amtliche Sicherheitsabnahme der Yacht durch die Berufsgenossenschaft Verkehr (früher See-Berufsgenossenschaft) sowie die Abnahme von EPIRB, SART, Seefunkanlage und der nautischen Instrumente für ein Funksicherheitszeugnis (Radio Safety Certificate) durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zwingend erforderlich.

Das für Chartersyachten gesetzlich vorgeschriebene Bootszeugnis reicht für Ausbildungs- und Kojenchartertörns nicht. Ausbildungs- oder Kojenchartertörns sind ohne Schiffssicherheitszeugnis nicht möglich!

Wer als Skipper und Eigner gewerblich unterwegs sein will, kommt an der Berufsgenossenschaft Verkehr (früher See-Berufsgenossenschaft) nicht vorbei. Mit dem Auto fährst Du alle zwei Jahre zum TÜV, die gewerblich genutzte Yacht wird ebenfalls alle zwei Jahre überprüft. Selbstverständlich muss das Gewerbe bei der zuständigen Kommune und beim Finanzamt angemeldet sein.

Die Abnahme der Yacht erfolgt durch die [Dienststelle Schiffssicherheit](#). Für die Erstabnahme solltest Du mit einem halbes Jahr Vorlauf planen, damit die in der Regel erforderlichen Anschaffungen zur technischen Abnahme an Bord sind. Und natürlich will die [Dienststelle Schiffssicherheit](#) alles über Deine Yacht wissen ... bis hin zu Stabilitätsnachweisen, von denen ich vorher noch nie gehört hatte. Schweres Wetter, wie gesagt – je nach Yacht.

Die Richtlinien nach § 52a der Schiffssicherheitsverordnung sehen für Ausbildungsfahrzeuge von acht bis 24 Meter Länge unter anderem die Ausrüstung mit einer UKW-DSC-Anlage im Küstenbereich (Fahrtgebiet C) vor. Navtex, Radartransponder, selbstständig auslösende GPS-EPIRB mit NNMA-Anschluss sowie UKW-Handfunkgerät (GMDSS mit Lithiumbatterie) sind vorgeschrieben. Für die Funkanlage muss ein dritter Akku zusätzlich zur Hauptstromversorgung geschaltet werden. Dazu Sturmfock, Trysegel, Treibanker, Rettungsinsel, zusätzliche Leinen, Handpeiler, Feuerlöscher, Hinweisschilder, u.v.a.m. Alle Bauteile müssen selbstverständlich vom BSH baumustergeprüft, bzw. zugelassen sein. Den Ausrüstungskatalog sendet die [Dienststelle Schiffssicherheit](#), auf Nachfrage zu oder Du findest ihn [irgendwo hier im download](#).

Vor der technischen Abnahme fehlt jetzt nur noch das Flaggenzertifikat und dafür ist nicht die Berufsgenossenschaft Verkehr, sondern das [Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie](#) (BSH) zuständig – den Antrag und eine Erläuterung dazu gibt's hier im BSH [download](#). Für Yachten unter 12 m ist das Flaggenzertifikat zwar nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber das BSH besteht auch bei 11,55 m drauf. Ohne Flaggenzertifikat keine Abnahme, basta. Und der Antrag hat es in sich, denn zwei Jahre nach dem Kauf reichen Kaufvertrag und Übergabeprotokoll noch lange nicht. Nein, zunächst muss sich der Antragsteller identifizieren, der Verkäufer muss bestätigen, dass er den Kaufpreis erhalten hat, das BSH will einen Bootsprospekt (gibt's aus Baujahr 2001 gar nicht mehr), dann eben eine Bestätigung vom Hafenmeister, Fotos und und und. Eine ganz unangenehme Nerverei, aber mit dem Flaggenzertifikat ist endlich das letzte Hindernis zur technischen Abnahme aus dem Fahrwasser geräumt.

Dann ist es endlich soweit und ich konnte sowohl mit dem Gutachter des BSH als auch mit dem Gutachter für die Berufsgenossenschaft Verkehr einen Termin für den XX.XX vereinbaren. Am diesem Vormittag muss „Kalami Star“ aus dem Wasser, Rumpf und Seeventile werden begutachtet

(der Sinn für diese Maßnahme erschließt sich mir immer noch nicht). Danach werden im „Interview“ lange Checklisten der Ausrüstung abfragt und abgehakt. Besonderer Wert wird auf den Brandschutz gelegt und auch gezielt in Augenschein genommen - Maschine, Belüftung der Maschine, Feuerlöscher, Löschdecke und siehe da, drei 2 kg-Pulverlöscher reichen nicht aus, für den Salon ist ein zusätzlicher 6 kg-Löcher erforderlich. Die Seeventile werden begutachtet, das Absperrventil für den Treibstoff und natürlich alle Rettungsmittel an und unter Deck, ein kurzer Blick in die Backskiste, noch 'n büschen an Deck, 'n Pott Kaffee, small talk und nach roundabout zwei Stunden war's das denn auch.

Die Abnahme der EPIRB, des Radartransponders, der Seefunkanlage und der nautischen Instrumente wird am Nachmittag viel intensiver vorgenommen. Die Funkanlage wird akribisch durchgemessen und ganz besonders der neu installierte Notakku für GPS und Funke wird auf Herz und Nieren geprüft. Wie gut, dass der Techniker, der den Notakku eingebaut hatte, telefonisch erreichbar ist, ich hätte die gezielten Fragen nicht beantworten können. Zwei Stunden ist der BSH-Gutachter an Bord. Kaffee und small talk? Vergleichsweise wenig, Mängel keine.

Innerhalb einer Woche sind die kleinen Mängel, bzw. Auflagen der Vormittagsbesichtigung abgearbeitet und fünf Wochen später erhalte ich für insgesamt 1.280 € die lang ersehnten „Zeugnisse“ - ein Befreiungsschlag.

Prüfung der Yacht durch BG Verkehr	420 €
Ausstellen Schiffssicherheitszeugnis	210 €
Ausstellen Schiffsbeatzungszeugnis	130 €
Ausstellen Flaggenzertifikat	120 €
Prüfung Seefunkstelle (BSH)	240 €
Kranen	160 €

Abnahmekosten **1.280 €**

Diese Kosten sind ein vergleichsweise "kleiner" Betrag, auch wenn sich das Prozedere alle zwei Jahre wiederholen wird (ohne Kranen und ohne BSH). Die für die gewerbliche Fahrt zusätzlich erforderliche Ausrüstung schlägt in meinem Fall mit rund 8.000 € zu Buche.

Rückblende: Mein SKS-Prüfungstörn liegt inzwischen 10 Jahre zurück, aber ich habe nicht vergessen, dass meine Prüfungsyacht ein ziemlicher Seelenverkäufer war. In mein persönliches Logbuch notierte ich damals: „Die Yacht (Jahre später übrigens immer noch in derselben Mission unterwegs) fährt scheinbar nur noch Geld für den Eigner ein, investiert wird nichts. Allein eine Grundreinigung würde dem Schiff und damit jeder neuen Crew gut tun. Die Polster im Salon sind völlig durch und nur der schmutzige Bezug hält die letzten hinterbliebenen Schaumstoffkrümel zusammen – eine harte Schule für Hintern und Rücken. Das kann man vielleicht noch tolerieren, aber dass weder die elektrische noch die Handpumpe einen Tropfen Wasser aus der Bilge schaffen eben nicht. Die Seereling ist am Bugkorb notdürftig getapet und oft spinnt das GPS genau dann, wenn es eben nicht ausfallen darf. Die Großschot wird von Glaube, Liebe, Hoffnung zusammen gehalten und hat die Prüfung gerade noch überstanden. Da ist man als Segelschüler in einer blöden Situation; Du hast Dich angemeldet, Urlaub genommen, bezahlt, der Prüfungstermin steht ... nur, wer prüft eigentlich das Prüfungsschiff? Eine Zumutung, denn mit diesen Mängeln hätte die „Xxxwind“ gar nicht auslaufen dürfen. Und wenn nicht? Urlaub futsch, Törn- und Prüfungsgebühren dahin, neuer Termin? Ohje!“

Bis heute umfahren immer noch viele Segelschulen, Vereine und "Ausbilder" die gesetzlichen Vorgaben, aber warum nimmt der DSV Prüfungen auf Yachten ab, die kein Schiffssicherheits-

zeugnis vorweisen können? Würden die DSV-Prüfer darauf bestehen, wäre der Spuk schnell vorbei. Nur warum soll sich der DSV mit den Vercharterern anlegen ..? Warum, lieber DSV, muss so ein kleiner Anbieter wie ich, viel Geld investieren, während andere „schwarz“ geprüft werden? Ich fass' es nicht.

Übrigens hat sich für meinen SSS niemand wirklich interessiert (musste ich aber im Antrag versichern). Letzter Tipp: Abnahmetermin mit dem Krantermin verbinden, spart einmal aus dem Wasser.

P.S. Segelschüler und Kojencharterer sollten vor Vertragsabschluss immer die Frage nach den Sicherheitsstandards stellen und dort buchen, wo für Yacht und Skipper die notwendigen Zeugnisse nachgewiesen werden. Klar, wer diese Prozedur hinter sich hat, der stellt das auch als Qualitätsmerkmal auf die homepage, so wie ich.

Wer auf einer Ausbildungsyacht oder in Kojencharter ohne Schiffssicherheitszeugnis unterwegs ist, muss sich über die rechtlichen und versicherungstechnischen Konsequenzen im Falle eines Unfalls bewusst sein!

Meine Nachweise:

[Schiffssicherheitszeugnis](#) Wiederholung alle zwei Jahre

[Schiffsbesatzungszeugnis](#) Wiederholung alle fünf Jahre