

Verordnung über die Sicherung der Seefahrt

Vom 27. Juli 1993

In dieser Fassung sind folgende Änderungen berücksichtigt:

1. Die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt in der Fassung vom 27. Juli 1993 (BGBl I S. 1537)
2. der am ?? ? 1997 in Kraft getretene Artikel 4 der Verordnung vom 24. Juni 1997 (BGBl. I S. 1537),
3. der am 01. Oktober 1999 in Kraft getretene Artikel 3 der Verordnung vom 28. September 1999 (BGBl: I S. 1938) (Achte Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften (SeeRVsÄndV8)),
4. der am 16. Juni 2002 in Kraft getretene Artikel 4 des Gesetzes vom 16. Juni 2002 (BGBl. I S. 1815) (Zweites Gesetz zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz - SchAnpG 2)) und
5. der am 03. Oktober 2002 in Kraft getretene Artikel 4 der Verordnung vom 25. September 2002 (BGBl. I S. 3762) (Vierte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung)

Auf Grund des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Nr. 6 und Abs. 3 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Januar 1987 (BGBl I S.541) und des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl I S. 602) verordnet das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz:

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt auf den Seeschifffahrtsstraßen und darüber hinaus für Seeschiffe einschließlich Traditionsschiffe und Sportfahrzeuge im Sinne der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl I S. 3013, 3023) in der jeweils geltenden Fassung, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Schiffe der Bundeswehr.

(3) Sonst für die Sicherheit Verantwortlicher im Sinne dieser Verordnung ist die Person, die mit Aufgaben der Sicherung der Seefahrt beauftragt ist, im Rahmen der ihr übertragenen Aufgaben und Befugnisse.

§ 2 Hilfeleistung in Seenotfällen

(1) Ein Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortlicher eines auf See befindlichen und zur Hilfeleistung fähigen Schiffes, dem gemeldet wird, dass Menschen sich in Seenot befinden, hat ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen oder dem betreffenden Such- und Rettungsdienst nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben. Den Anordnungen der Stellen, die sich gegenüber dem Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortlichen als die mit der Koordinierung der Suche und Rettung in Seenotfällen nach Kapitel II der Anlage zum Internationalen Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See vom 6. November 1979 (BGBl. 1982 II S 485) beauftragten Organisation zu erkennen geben, ist Folge zu leisten.

(2) Ist das Schiff, das die Seenotalarmierung erhält, zur Hilfeleistung außer Stande oder hält sein Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche diese aufgrund besonderer Umstände für unzumutbar oder unnötig, so muss er unverzüglich den Grund der Unterlassung der Hilfeleistung in das Schiffstagebuch eintragen und den betreffenden Such- und Rettungsdienst unterrichten.

(3) Der Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche eines in Seenot befindlichen Schiffes oder der zuständige Rettungsdienst ist, nachdem er sich möglichst mit dem Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortlichen der Schiffe beraten hat, die auf die Seenotalarmierung geantwortet haben, berechtigt, eines oder mehrere Schiffe anzufordern, die der Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche des in Seenot befindlichen Schiffes oder der Such- und Rettungsdienste für eine Hilfeleistung am geeignetsten hält. Der Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche des angeforderten Schiffes oder die Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortlichen der angeforderten Schiffe sind verpflichtet, der Anforderung nachzukommen, indem sie weiterhin mit größter Geschwindigkeit den in Seenot befindlichen Personen zu Hilfe eilen.

(4) Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche sind vorbehaltlich des Absatzes 5 von der Verpflichtung nach Absatz 1 entbunden, sobald sie erfahren, dass ihre Schiffe nicht angefordert worden sind oder dass ein oder mehrere andere Schiffe angefordert worden sind und dieser Anforderung nachkommen. Die Nichtanforderung eines Schiffes muss nach Möglichkeit den anderen angeforderten Schiffen sowie dem Such- und Rettungsdienst mitgeteilt werden.

(5) Der Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche eines Schiffes ist erst von der Verpflichtung nach Absatz 1 sowie, wenn sein Schiff angefordert worden ist, von der Verpflichtung nach Absatz 3 entbunden, wenn ihm von den in Seenot befindlichen Personen, vom Such- und Rettungsdienst oder vom Schiffsführer eines anderen Schiffes, das diese Personen erreicht hat, mitgeteilt wird, dass eine Hilfeleistung nicht mehr erforderlich ist.

§ 3

(aufgehoben)

§ 4

(aufgehoben)

§ 5

(umbenannt)

§ 6 Besondere Vorschriften für das Verhalten nach Zusammenstößen

(1) Sind Schiffe zusammengestoßen, so haben die beteiligten Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortlichen allen von dem Unfall Betroffenen Beistand zuleisten, soweit sie dazu ohne erhebliche Gefahr für ihr Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande sind.

(2) Die Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortlichen haben mit ihren Schiffen so lange beieinander zubleiben, bis sie sich darüber Gewissheit verschafft haben, dass weiterer Beistand nicht mehr erforderlich ist. Setzen sie die Fahrt fort, so haben sie den anderen am Zusammenstoß beteiligten Fahrzeugen ihren Namen und Anschrift sowie Namen, Unterscheidungssignal, Heimat-, Abgangs- und Bestimmungshafen ihres Schiffes mitzuteilen. Kann ein Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortlicher der Verpflichtung nach Satz 1 nicht nachkommen, so hat er dies unter Angabe der Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen, soweit er zur Führung eines solchen verpflichtet ist. Der Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche hat die Hafenverwaltung des nächsten Anlaufhafens davon zu unterrichten, dass er seiner Verpflichtung nach Satz 1 nicht nachgekommen ist.

(3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 gelten bei einem Zusammenstoß mit Schiffahrtseinrichtungen aller Art entsprechend.

§ 7 Meldung bestimmter schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse

(1) Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, oder bei dessen Verhinderung ein anderes Besatzungsmitglied oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist, der Betreiber des Schiffes hat der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich jedes das Schiff betreffende schadens- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne von Absatz 2 zu melden und möglichst folgende Angaben zu übermitteln:

1. Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,
2. Ort (geographische Position) und Zeit des Unfall,
3. Name, IMO- Identifikationsnummer, Rufzeichen und Flagge des Schiffes sowie Rufnummer des zu diesem Schiff gehörenden mobilen Seefunkdienstes (MMSI),
4. Typ, Verwendungszweck, Länge und Tiefgang des Schiffes,
5. Name des Betreibers des Schiffes,
6. Name des verantwortlichen Schiffsführers,
7. Herkunfts- und Zielhafen des Schiffes,
8. Anzahl der Besatzungsmitglieder und weiteren Personen an Bord,
9. Umfang des Personen- und Sachschadens,
10. Angaben über beförderte Güter,
11. Darstellung des Verlauf des Vorkommnisses,
12. Angaben über andere Schiffe, die am Unfall beteiligt sind,
13. Wetterbedingungen,
14. Darstellung der Gefahr einer Meeresverschmutzung.

(2) Als Vorkommnis im Sinne des Absatzes 1 gilt jedes Ereignis beim Betrieb des Schiffes in der Seefahrt, wenn auf Grund des Betriebes

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist oder vermisst wird oder die Besatzung erheblich gefährdet wird,
2.
 - a. das Schiff einen Schaden durch Aufgrundlaufen, Zusammenstoß, Feuer, Wetter oder Explosion erlitten hat oder
 - b. Ausfälle in einem System aufgetreten sind, das für die Stabilität oder sichere Fahrt unverzichtbar ist,

und dadurch die sichere Schiffsführung beeinträchtigt wird oder worden ist oder

3. eine erhebliche Gefährdung oder Schädigung der Meeresumwelt eingetreten ist.

(3) Unabhängig von Absatz 1 haben auch die See- Berufsgenossenschaft, eine vom oder für den Schiffseigner herangezogene Klassifikationsgesellschaft und die Lotsen des betroffenen Schiffes eine Meldepflicht für die in Absatz 2 genannten Vorkommnisse.

(4) Die Schifffahrtspolizeibehörden des Bundes unterrichten die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich über jedes schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne des Absatzes 2, das Gegenstand ihrer Tätigkeit im Rahmen der Abwehr oder Bekämpfung von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes ist.

(5) Zur Vervollständigung der Meldung ist der Betreiber des Schiffes auf Verlangen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung verpflichtet, auf zugesandtem Formblatt einen ausführlichen Bericht vorzulegen.

§ 8 Schiffswegeführung- Schiffsmeldesysteme

(1) Der Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche hat die Vorschriften für von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommene Systeme der Schiffswegeführung, die für die Art oder Ladung seines Schiffes als verbindlich vorgeschrieben sind, anzuwenden. Dies gilt nicht, wenn aus zwingenden Gründen ein bestimmtes System der Schiffswegeführung nicht benutzt werden kann. Derartige Gründe sind unverzüglich in das Schiffstagebuch einzutragen.

§ 8a Befahren des Panamakanals

Der Betreiber eines Seeschiffes unter Bundesflagge, das den Panamakanal befahren will, hat sicherzustellen, dass

1. spätestens nach dem Einlaufen in den ersten Hafen des Kanals die Regeln für das Befahren des Panamakanals in der jeweils geltenden Fassung sich an Bord befinden und mitgeführt werden und
2. die für die Durchfahrt allgemein anerkannten Regeln der Technik und der seemännischen Praxis eingehalten werden.

§ 9 Entscheidungsfreiheit des Schiffsführers im Interesse einer sicheren Schiffsführung

Der Schiffsführer darf nicht durch den Reeder, den Charterer oder irgendeine andere Person daran gehindert werden, eine Entscheidung zu treffen, die nach dem Urteil des Schiffsführers für eine sichere Schiffsführung erforderlich ist, insbesondere bei schwerem Wetter und grober See.

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

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

1. § 2 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 3 Satz 2 einer dort genannten Anordnung nicht Folge leistet oder einer dort genannten Anforderung nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise nachkommt,
2. § 2 Abs. 2 eine Eintragung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder den Such- und Rettungsdienst nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
3. § 6 Abs. 1 auch in Verbindung mit Abs. 3 einem Unfallbetroffenen nicht Beistand leistet,
4. § 6 Abs. 2 auch in Verbindung mit Abs. 3 nach einem Unfall sich nicht in der vorgeschriebenen Weise verhält, die erforderlichen Angaben in das Schiffstagebuch nicht einträgt oder die Hafenverwaltung nicht unterrichtet,
5. § 7 Abs. 1 eine Meldung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht,
6. § 8 Abs. 1 Satz 1 oder 3 eine dort genannte Vorschrift nicht anwendet oder eine Eintragung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt oder
7. § 8 Abs. 2 eine dort genannte Vorschrift nicht einhält oder eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht.

(2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Abs. 1 wird auf die Wasser- und Schifffahrsdirektionen übertragen.

§ 11 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9511-3, veröffentlichten bereinigten Fassung, geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. Februar 1975 (BGBl I S.473), außer Kraft.

Bonn, den 27. Juli 1993

Der Bundesminister für Verkehr