Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Schiffahrt auf dem Bodensee (EV-BodenseeSchO) Vom 20. März 1976 (GVBl. S. 55) BayRS 95-7-B

Vollzitat nach RedR: Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Schiffahrt auf dem Bodensee (EV-BodenseeSchO) vom 20. März 1976 (GVBl. S. 55, BayRS 95-7-B), die zuletzt durch Verordnung vom 15. März 2022 (GVBl. S. 85) geändert worden ist

Auf Grund des Art. 1 des Gesetzes über die Schiffahrt auf dem Bodensee vom 23. Dezember 1975 (GVBl S. 424) erläßt das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit den Bayerischen Staatsministerien des Innern, der Justiz, für Unterricht und Kultus, der Finanzen, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen folgende Verordnung:

§ 1 Einführung

Für die Schiffahrt auf dem Bodensee gilt die als **Anlage 1** anliegende Verordnung über die Schiffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schiffahrtsordnung – BSO) einschließlich ihrer Anlagen A, B und C.

§ 2 Zuständigkeit

Zuständig zur Durchführung dieser Verordnung (einschließlich BSO) ist, soweit nichts anderes bestimmt ist, das Landratsamt Lindau (Bodensee).

§ 3 Schifferpatent

(1) Das Schifferpatent wird auf Antrag erteilt. Im Antrag sind der Geltungsbereich und die Kategorie, für die das Schifferpatent ausgestellt werden soll, anzugeben.

(2) Dem Antrag sind beizufügen:

1. Ein Lichtbild, das den Antragsteller ohne Kopfbedeckung im Halbprofil zeigt,

2. bei den Kategorien B und C ein ärztliches Zeugnis über die körperliche und geistige Eignung zum Führen eines Fahrzeuges, insbesondere über ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbunterscheidungsvermögen; darüber hinaus kann die zuständige Behörde bei allen Kategorien ein besonderes ärztliches Zeugnis oder das Zeugnis einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle verlangen,

3. auf Verlangen der zuständigen Behörde ein Führungszeugnis.

§ 4 Prüfungsausschuss

(1) Die Schiffsführerprüfung nach Art. 12.05 BSO ist vor einem Prüfungsausschuß abzulegen, der bei der zuständigen Behörde gebildet wird.

(2) Dem Prüfungsausschuß nach Absatz 1 gehören der Landrat oder ein von ihm beauftragter Vertreter als Vorsitzender und ein mit der Schiffahrt vertrauter Bediensteter der zuständigen Behörde an; die zuständige Behörde soll eine weitere mit der Schiffahrt vertraute Person in den Prüfungsausschuß berufen.

(3) Bei Stimmengleichheit im Prüfungsausschuß gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

(4) Mit der Abnahme der praktischen Prüfung kann der Vorsitzende ein Mitglied des Prüfungsausschusses beauftragen.

§ 5 Schifferpatentprüfung

(1) Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses bestimmt Zeit und Ort der Prüfung. Der Bewerber hat ein Fahrzeug der Kategorie, für die er seine Befähigung nachweisen will, für die Prüfung bereitzustellen.

(2) Über das Ergebnis der Prüfung ist eine Niederschrift zu fertigen. Hat der Bewerber die Prüfung nicht bestanden, müssen die Gründe aus der Niederschrift ersichtlich sein.

(3) Nach bestandener Prüfung stellt die zuständige Behörde dem Bewerber das Schifferpatent aus.

(4) Die Prüfung darf bei Nichtbestehen nach Ablauf eines angemessenen Zeitraums (in der Regel nicht weniger als 2 Wochen) wiederholt werden.

(5) Die Einzelheiten des Prüfungsverfahrens werden in einer Prüfungsordnung geregelt, die vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erlassen wird.

§ 6 Schifferpatent für Fahrzeuge der Wasserschutzpolizei

Schifferpatentbewerber, die Fahrzeuge der Wasserschutzpolizei führen wollen, werden von ihrer zuständigen Dienststelle geprüft. Diese bestimmt die Einzelheiten des Prüfungsverfahrens und stellt das Patent zum Führen der Dienstfahrzeuge aus.

§ 7 Geltung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung

(1) Für die Anforderungen an Bau und Einrichtung von Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen und Schwimmkörpern sowie für das Verfahren für die technische Zulassung zum Verkehr sind die in **Anlage 2** aufgeführten Vorschriften der Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt (Binnenschiffsuntersuchungsordnung – BinSchUO) vom 6. Dezember 2008 (BGBl I S. 2450) in der jeweils geltenden Fassung insoweit anzuwenden, als sich deren Bestimmungen auf Wasserstraßen der Zone 4 im Sinn von Anhang I BinSchUO beziehen.

(2) Für Fahrgastschiffe gelten zusätzlich die in **Anlage 3** aufgeführten Sonderbestimmungen.

§ 8 Durchführung der Untersuchung

(1) Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bestimmt die für die Durchführung der Untersuchung zuständige Stelle. Über das Ergebnis der Untersuchung ist eine Niederschrift zu fertigen. Bei den nach Art. 14.03 und 14.04 BSO erforderlichen Untersuchungen sind die von der zuständigen Behörde geforderten Unterlagen vorzulegen.

(2) Die zuständige Behörde ist berechtigt, die Untersuchung und Zulassung in angemessenem Zeitraum vor Ablauf der in Art. 16.03 Abs. 4 und 5 BSO festgesetzten Fristen durchzuführen.

(2) Die zuständige Behörde bestimmt Zeit und Ort der Untersuchung. Der Antragsteller hat das zu untersuchende Schiff an dem bestimmten Platz vorzuführen und die zur Untersuchung erforderliche Hilfe zu leisten. Das Schiff muss in allen seinen Teilen zugänglich sein. Auf Verlangen hat der Antragsteller eine Probefahrt vorzunehmen.

§ 9 Verkehr in Häfen und an Landestellen, örtlicher Schiffsverkehr

(1) Im Hafen hat sich jeder so zu verhalten, dass die Sicherheit und der ordnungsgemäße Betrieb des Hafens oder der Hafenanlagen oder die Umwelt nicht beeinträchtigt werden und dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

(2) Die zuständige Behörde kann von den Vorschriften der Bodensee-Schifffahrts-Ordnung abweichende Regelungen treffen, soweit dies zur Regelung besonderer örtlicher Verhältnisse sowie des Verkehrs und des Betriebs in Häfen erforderlich ist. Sie kann die Benutzung der Häfen regeln, soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des Betriebs erforderlich ist. Bei einer Regelung nach Sätzen 1 und 2 sind die Grundsätze des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee und der Anlage 1 zu beachten.

§ 10 Durchführung von Verkehrskontrollen

(1) Zur Durchführung von Verkehrskontrollen können die für die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben zuständigen Polizeidienststellen Fahrzeuge und schwimmende Anlagen anhalten und betreten sowie Prüfungen vornehmen.

(2) Der Eigentümer, Schiffsführer und die Person, unter deren Aufsicht das Fahrzeug oder die schwimmende Anlage steht, sind verpflichtet, den mit der Durchführung der Verkehrskontrolle betrauten Personen das Betreten des Fahrzeugs oder der schwimmenden Anlage und die Vornahme der Prüfung zu gestatten sowie die zur Durchführung der Verkehrskontrolle erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen.

§ 11 Ordnungswidrigkeiten

(1) Nach Art. 3 Nr. 1 des Gesetzes über die Schiffahrt auf dem Bodensee kann mit Geldbuße bis zu zweitausendfünfhundert Euro belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Schiffsführer entgegen Art. 1.01 Abs. 3 Satz 1 BSO während der Fahrt nicht an Bord ist oder entgegen Art. 1.01 Abs. 5 Satz 1 BSO eine Anweisung des Verbandsführers nicht befolgt,

2. als Mitglied der Schiffsmannschaft oder als sonst an Bord befindliche Person entgegen Art. 1.02 BSO eine Anweisung des Schiffsführers nicht befolgt,

3.
   a) als Schiffsführer oder als Person, unter deren Obhut eine schwimmende Anlage gestellt ist, entgegen Art. 1.03 BSO nicht alle Vorsichtsmaßnahmen trifft, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht oder die berufliche Übung gebieten, um eine Gefährdung oder Belästigung von Menschen, eine Beschädigung anderer Fahrzeuge oder Schwimmkörper, der Ufer oder von Anlagen jeder Art in dem Gewässer oder an dessen Ufer, eine Behinderung der Schiffahrt oder der Berufsfischerei oder eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu vermeiden,
   b) als Schiffsführer entgegen Art. 1.04 BSO bei unmittelbar drohender Gefahr nicht alle Maßnahmen trifft, welche die Umstände gebieten,

4. als Schiffsführer einer Vorschrift des Art. 1.05 BSO über die zulässige Beladung, Belastung oder Personenzahl zuwiderhandelt,

5. als Schiffsführer die in Art. 1.06 BSO vorgeschriebenen Urkunden nicht an Bord mitführt,

6. als Schiffsführer entgegen Art. 1.07 BSO nicht unverzüglich die nächsterreichbare Polizeidienststelle von einem Hindernis benachrichtigt, das die Schifffahrt gefährden kann,

7. entgegen Art. 1.08 Abs. 1 BSO ein Schifffahrtszeichen entfernt, verändert, beschädigt, unbrauchbar macht oder an ihm festmacht,

8. als Schiffsführer entgegen Art. 1.08 Abs. 2 BSO nicht die nächsterreichbare Polizeidienststelle benachrichtigt, wenn nach seiner Feststellung ein Schifffahrtszeichen entfernt, verändert, beschädigt oder unbrauchbar ist,

9. entgegen Art. 1.09 Abs. 1 Satz 1 BSO von einem Fahrzeug oder einer schwimmenden Anlage aus einen Stoff, der das Wasser verunreinigen oder seine Eigenschaften nachteilig verändern kann, in das Gewässer einbringt oder einleitet,

10. als Schiffsführer entgegen Art. 1.09 Abs. 1 Satz 2 BSO die Verunreinigung oder die Gefahr der Verunreinigung nicht beseitigt oder, wenn er dazu nicht in der Lage ist, nicht unverzüglich die nächsterreichbare Polizeidienststelle benachrichtigt,

11. als Schiffsführer oder als Person, unter deren Obhut eine schwimmende Anlage gestellt ist, entgegen Art. 1.09 Abs. 2 BSO nicht unverzüglich die nächsterreichbare Polizeidienststelle benachrichtigt, wenn er Kraftstoff, Öl oder sonstige wassergefährdende Stoffe im Gewässer festgestellt hat,

12. entgegen Art. 1.10 BSO beim Betrieb eines Fahrzeugs mehr Lärm, Rauch, Abgas oder Geruch erzeugt, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeugs unvermeidbar ist,

13. als Schiffsführer entgegen Art. 1.11 Abs. 1 BSO bei Unfällen, die Menschen an Bord gefährden, nicht alle zu ihrer Rettung erforderlichen Maßnahmen trifft,

14. sich als Beteiligter an einem Schiffsunfall entgegen Art. 1.11 Abs. 2 Satz 1 BSO nicht über die Unfallfolgen vergewissert und die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art der Beteiligung an dem Unfall ermöglicht,

15. als Schiffsführer entgegen Art. 1.11 Abs. 3 BSO nicht unverzüglich Hilfe leistet, wenn auf dem Gewässer Menschen in Gefahr oder Fahrzeuge in Seenot sind, oder nicht unverzüglich fremde Hilfe herbeiruft, wenn er nicht selbst helfen kann,

16. als Schiffsführer entgegen Art. 1.12 BSO das festgefahrene oder gesunkene Fahrzeug nicht nach Art. 3.08 und 3.11 BSO kennzeichnet, nicht unverzüglich die zur Beseitigung der Gefahr erforderlichen Maßnahmen trifft oder, wenn dies nicht möglich ist, nicht unverzüglich die nächsterreichbare Polizeidienststelle benachrichtigt,

17. als Schiffsführer oder als Verfügungsberechtigter den Vorschriften der Art. 2.01 oder 2.02 BSO über die Kennzeichnung der Fahrzeuge zuwiderhandelt,

18. als Schiffsführer oder als Verfügungsberechtigter den Vorschriften der Art. 3.01, 3.03 Abs. 1, Art. 3.04 bis 3.08 BSO über die Lichterführung oder den Vorschriften der Art. 3.02, 3.03 Abs. 2, Art. 3.09 bis 3.11 und 3.13 BSO über den Gebrauch oder das Führen von Zeichen, Flaggen, Bällen oder das Kennzeichnen durch Bojen zuwiderhandelt,

19. als Schiffsführer den Vorschriften der Art. 4.01 bis 4.03 BSO über Schallzeichen zuwiderhandelt oder entgegen Art. 4.04 BSO verbotene Schallzeichen gibt,

19a. als Schiffsführer während der Fahrt entgegen Art. 4.05 Abs. 1 BSO keine behördlich zugelassene Sprechfunkanlage auf Kanal 16 geschaltet hat,

19b. über Sprechfunkanlagen, die auf Kanal 16 geschaltet sind, nicht nur die für die Sicherheit der Schifffahrt notwendigen Nachrichten sendet,

20. als Schiffsführer entgegen Art. 5.01 Abs. 1 BSO ein Schifffahrtszeichen nicht beachtet,

21. einer Vorschrift des Art. 5.02 BSO über die Bezeichnung von Hafeneinfahrten oder Landestellen zuwiderhandelt,

22. als Schiffsführer entgegen Art. 6.01 Abs. 1 BSO ein Manöver, das bei Anwendung der Fahrregeln erforderlich wird, nicht deutlich und rechtzeitig ausführt,

23. entgegen Art. 6.01 Abs. 2 BSO ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder wegen des Genusses alkoholischer Getränke oder aus anderen Gründen in der sicheren

Führung eines Fahrzeugs behindert ist, es sei denn, dass die Tat in anderen Vorschriften mit Strafe bedroht ist,

24. entgegen Art. 6.01 Abs. 3 Satz 1 BSO ein Fahrzeug führt, obwohl er 0,40 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,8 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder einer Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, es sei denn, dass die Tat in anderen Vorschriften mit Strafe bedroht ist,

25. entgegen Art. 6.01 Abs. 3 Satz 2 BSO ein Fahrgastschiff oder ein Güterschiff führt, obwohl er 0,05 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, es sei denn, dass die Tat in anderen Vorschriften mit Strafe bedroht ist,

26. als Schiffsführer entgegen Art. 6.02 Satz 1 BSO seine Fahrgeschwindigkeit nicht so einrichtet, dass er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten, oder entgegen Art. 6.02 Satz 2 BSO mit einer höheren Geschwindigkeit als 40 km/h fährt,

27. als Schiffsführer entgegen Art. 6.03 BSO einem Fahrzeug, das das blaue Blinklicht nach Art. 3.12 BSO zeigt, nicht ausweicht oder nicht anhält,

28. als Schiffsführer einer Vorschrift der Art. 6.04, 6.05, 6.07 bis 6.09 BSO über das Begegnen, Ausweichen oder Überholen zuwiderhandelt,

29. als Schiffsführer einer Vorschrift des Art. 6.06 BSO über das Verhalten gegenüber einem Vorrangfahrzeug, einem Schleppverband oder einem Fahrzeug der Berufsfischer zuwiderhandelt,

30. als Schiffsführer einer Vorschrift des Art. 6.10 BSO über Hafeneinfahrt oder -ausfahrt oder über das Freihalten der Landestellen zuwiderhandelt,

31. als Schifffsführer Art. 6.11 Abs. 1 BSO über die Einschränkung der Schifffahrt in der Uferzone zuwiderhandelt oder entgegen Art. 6.11 Abs. 3 BSO Bestände von Wasserpflanzen befährt,

32. als Schiffsführer einer Vorschrift der Art. 6.12 bis 6.14 BSO über die Fahrt mit Radar oder bei unsichtigem Wetter, Starkwind und Sturm zuwiderhandelt,

33. einer Vorschrift des Art 6.15 BSO über das Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten zuwiderhandelt,

34. als Schiffsführer entgegen Art. 6.16 BSO ein dort angeführtes Notlicht oder -zeichen zeigt oder verwendet, obwohl sein Fahrzeug sich nicht in Not befindet,

35. als Schiffsführer einer Vorschrift des Art. 7.01 BSO über das Stilliegen zuwiderhandelt,

36. als Schiffsführer entgegen Art. 8.01 BSO wassergefährdende Güter befördert,

37. als Schiffsführer eines Fahrgastschiffes einer Vorschrift der Art. 9.01 Abs. 1, 3, Art. 9.02 Abs. 1 BSO über das Anlegen oder über das Zulassen des Ein- oder Aussteigens der Fahrgäste zuwiderhandelt,

38. als Schiffsführer entgegen Art. 9.01 Abs. 2 BSO einem Fahrgastschiff den Vorrang nicht einräumt,

39. als Schiffsführer eines Fahrgastschiffes entgegen Art. 9.03 Abs. 2 BSO Güter so verlädt, dass Fahrgäste gefährdet oder belästigt werden,

40. außer in Notfällen als Schiffsführer eines Fahrgastschiffes, das einen Fahrgast an Bord hat, entgegen Art. 9.04 BSO ein Fahrzeug schleppt, sein Fahrzeug schleppen läßt oder längsseits gekuppelt fährt,

41. als Fahrgast oder als Benützer einer Landestelle einer Vorschrift der Art. 9.02 Abs. 2, Art. 9.03 Abs. 1 BSO über das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste oder über die Sicherheit und Ordnung an Bord oder an den Landestellen zuwiderhandelt,

42. als Schiffsführer auf dem Rhein (Art. 10.01 BSO)

a) einer Vorschrift des Art. 10.02 BSO über die besonderen Ausweichregeln für Vorrangfahrzeuge und Segelfahrzeuge zuwiderhandelt,

b) die in Art. 10.03 BSO vorgesehene Höchstgeschwindigkeit überschreitet,

c) einer Vorschrift des Art. 10.04 (auch) in Verbindung mit Art. 10.06 BSO über das Begegnen oder Überholen zuwiderhandelt,

d) einer Vorschrift des Art. 10.05 BSO über die Durchfahrt unter Brücken zuwiderhandelt,

e) entgegen Art. 10.07 BSO den Rhein überquert,

f) entgegen Art. 10.09 BSO bei verminderter Sicht sein Fahrzeug nicht anhält, wenn es die Fahrt nicht mehr ohne Gefahr fortsetzen kann,

g) entgegen Art. 10.12 BSO in einer Fahrwasserenge, einer Fahrrinne oder im Bereich einer Brücke stilliegt,

43. als Schiffsführer oder als sonst Verantwortlicher auf dem Rhein (Art. 10.01 BSO) einer Vorschrift der Art. 10.10 oder 10.11 BSO über die Tag- oder Nachtbezeichnung der schwimmenden Geräte, der Fahrzeuge bei der Arbeit oder der festgefahrenen oder gesunkenen Fahrzeuge zuwiderhandelt,

44. auf dem Rhein (Art. 10.01 BSO) entgegen Art. 10.08 BSO mit Wasserski oder ähnlichen Geräten fährt oder Wellenbretter verwendet,

45. entgegen Art. 11.01 BSO ein Fischereigerät auslegt oder nicht bezeichnet,

46. entgegen Art. 11.02 BSO von nebeneinander- oder hintereinanderfahrenden Fahrzeugen aus mit der Schleppangel fischt,

47. entgegen Art. 11.04 BSO badet, taucht, an Fahrzeuge heranschwimmt, sich daran anhängt oder von Brücken herunter springt,

48. entgegen Art. 11.05 Satz 1 oder Art. 11.06 BSO eine Veranstaltung oder einen Sondertransport ohne Genehmigung durchführt oder einer vollziehbaren Auflage nach Art. 11.05 Satz 2 BSO zuwiderhandelt,

49. entgegen Art. 12.01 BSO ein Fahrzeug ohne das danach erforderliche Schifferpatent oder ohne die nach Art. 12.09 erforderliche Anerkennung führt oder einer vollziehbaren Auflage nach Art. 12.02 Abs. 4 BSO zuwiderhandelt,

50. ein Fahrzeug betreibt, das einer Vorschrift der BSO über

a) die Grundregel für den Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen (Art. 13.01 BSO),

b) die Schwimmfähigkeit (Art. 13.02 BSO),

c) die Stabilität, den Freibord und die Einsenkungsmarken (Art. 13.03 BSO),

d) die Manövrierfähigkeit (Art. 13.04 BSO),

e) das höchstzulässige Betriebsgeräusch (Art. 13.05 BSO),

f) die Schallgeräte (Art. 13.06 BSO),

g) die Lenzeinrichtungen oder Lenzgeräte (Art. 13.07 BSO),

h) den Steuerstand (Art. 13.08 BSO),

i) die Radargeräte (Art. 13.09 BSO),

j) den Gewässerschutz (Art. 13.10 BSO),

k) die Motoren mit Gemischschmierung (Art. 13.11 BSO),

l) die Abgasleitungen (Art. 13.12 BSO),

m) die Kraftstoffbehälter (Art. 13.13 BSO),

n) die elektrischen Anlagen und Flüssiggasanlagen (Art. 13.14 BSO),

o) die Akkumulatoren (Art. 13.15 BSO),

p) die Heiz-, Koch- und Kühleinrichtungen (Art. 13.16 BSO),

q) die Motoren in Fahrgastschiffen (Art. 13.17 BSO),

r) die zulässige Maschinenleistung von Vergnügungsfahrzeugen (Art. 13.18 BSO),

s) die Mindestausrüstung der Fahrzeuge (Art. 13.19 BSO),

t) die Rettungsmittel (Art. 13.20 BSO) oder

u) die Funkanlagen (Art. 13.21 BSO)

nicht entspricht.

51. entgegen Art. 14.01 Abs. 1 Satz 1 BSO ein Fahrzeug ohne Zulassung in Betrieb nimmt oder einer vollziehbaren Auflage nach Art. 14.01 Abs. 1 Satz 3 zuwiderhandelt,

52. als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter entgegen Art. 14.07 Abs. 1 BSO eine Tatsache, die eine Änderung der Zulassungsurkunde erfordert, nicht innerhalb von zwei Wochen mitteilt, entgegen Art. 14.07 Abs. 2 BSO die Beantragung einer neuen Zulassungsurkunde unterläßt oder entgegen Art. 14.07 Abs. 4 BSO nicht unverzüglich anzeigt, dass das Fahrzeug dauernd aus dem Verkehr gezogen oder nicht mehr auf dem Bodensee eingesetzt wird,

53. als Veräußerer eines Fahrzeugs entgegen Art. 14.07 Abs. 3 BSO nicht innerhalb von zwei Wochen die Anschrift des Erwerbers und den künftigen gewöhnlichen Standort des Fahrzeugs anzeigt,

54. als Schiffsführer einer Vorschrift des Art. 15.01 BSO über die Zahl oder die Eignung der Besatzungsmitglieder zuwiderhandelt,

55. entgegen § 9 Abs. 1 sich so verhält, dass die Sicherheit oder der ordnungsgemäße Betrieb des Hafens oder der Hafenanlagen oder die Umwelt beeinträchtigt wird,

56. entgegen § 9 Abs. 1 sich so verhält, dass andere geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt werden,

57. als Schiffsführer gegen eine von der zuständigen Behörde nach § 9 Abs. 2 getroffene Regelung verstößt oder

58. entgegen § 10 Abs. 1 ein Haltegebot nicht befolgt oder entgegen § 10 Abs. 2 den mit der Durchführung der Verkehrskontrolle betrauten Personen das Betreten des Fahrzeugs oder der schwimmenden Anlage oder die Vornahme einer Prüfung nicht gestattet, Auskünfte nicht erteilt oder Unterlagen nicht vorlegt.

§ 12 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. April 1976 in Kraft.

München, den 20. März 1976

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr

Anton Jaumann, Staatsminister

Anlage 1

Verordnung über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schifffahrtsordnung – BSO)

– hier abrufbar –

Anlage 2 (zu § 7 Abs. 1)

Aus der Binnenschiffsuntersuchungsordnung sind anwendbar:

1. aus dem Anhang II nach Maßgabe des Anhangs IV und der Art. 1 bis 4 des Anhangs XII die folgenden Paragrafen:

1.01, soweit Art. 0.02 BSO keine Begriffsbestimmung regelt; 1.02
2.03, 2.10, 2.12, 2.16
3.01 bis 3.04
4.01 bis 4.05
5.01 bis 5.05, 5.07 bis 5.10
6.01 bis 6.09
7.01 bis 7.04, 7.05 ohne Nr. 1, 7.06 bis 7.10, 7.12
8.01 ohne Nr. 3, 8.02 bis 8.04, 8.05 bis 8.07 ohne die Alternative „in zum Schiffskörper gehörenden Tanks“ in der jeweiligen Nr. 1, 8.08 und 8.09
9.01 bis 9.21
10.01 ohne die Nrn. 3, 4, 6 Abs. 2, 10; 10.03 bis 10.03 c
11.01 bis 11.13
12.01 bis 12.07
13.01 bis 13.07
14.01 bis 14.15
15.01 Nr. 1 bis 3; 15.01 Nr. 4 ohne Satz 3; 15.06 ohne die Nrn. 6 b), 8 und 12; 15.08; 15.09 ohne die Nrn. 1, 4 und 10; 15.10 bis 15.13; 15.15, soweit die Grundsätze, von denen abgewichen wird, anwendbar sind
16.01 bis 16.07
17.01 bis 17.10
18.01 bis 18.05
22.01 bis 22.04
22a.01 bis 22a.06

2. aus Anhang IX die Teile III bis VIII,

3. Anhang VII,

4. aus Anhang X
   a) die Vorschriften des Teils I ohne §§ 1.03, 1.04, 1.05 und 2.05,
   b) die Vorschriften des Kapitels 7 ohne § 7.02 Nr. 2,
   c) die Vorschriften des Kapitels 9 ohne § 9.14.

In Bezug auf die Anwendung der Anhänge II, IV und XII werden Fähren den Fahrgastschiffen gleichgestellt. Soweit § 2.02 Anhang X auf § 15.03 Anhang II verweist, gelten die entsprechenden Bestimmungen der Anlage 3 dieser Verordnung.

5. aus Anhang XII die Art. 5 und 6.

6. Abweichend gelten folgende Begriffe:

Statt	gilt
Gemeinschaftszeugnis, Fahrtauglichkeitsbescheinigung	Zulassungsurkunde
modifiziertes C2-Patent	nach der BSO erforderliches Bodenseeschifferpatent.

Anlage 3 (zu § 7 Abs. 2)

Hinweise:

Die nachfolgenden Bestimmungen sind der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Anlage zur Verordnung zur Einführung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung) vom 19. Dezember 1994 (BGBl II S. 3822) in der am 1. Januar 2000 geltenden Fassung entnommen. Die Nummerierung der Paragrafen wurde im Hinblick auf die in der Binnenschiffsuntersuchungsordnung verwendete Nummerierung angepasst. Soweit nichts anderes bestimmt ist, beziehen sich die in den folgenden Vorschriften genannten Paragrafen auf solche dieser Anlage.

§ 15.01 Allgemeine Bestimmungen

1. Der Nachweis der Schwimmfähigkeit muss im Leckfall nach § 15.02 für alle vorgesehenen Beladungszustände erbracht werden.

2. Die Dicke der Außenhaut stählerner Fahrgastschiffe ist bei Untersuchungen nach § 14.04 Abs. 1 BSO in der jeweils geltenden Fassung wie folgt festzulegen:
   a) Die Mindestdicke t_{min} der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung der Außenhaut von Fahrgastschiffen bestimmt sich nach dem größeren Wert der folgenden Formeln:

$$t_{1_{min}} = 0{,}006 \cdot a \cdot \sqrt{T}\,[mm];$$

$$t_{2_{min}} = f \cdot 0{,}55 \cdot \sqrt{L_{WL}}\,[mm].$$

   In diesen Formeln bedeuten:
   f = 1 + 0,0013 • (a – 500); a ≥ 400 mm.
   a = Längs- oder Querspantabstand [mm].
   Bei einem geringeren Spantabstand als 400 mm ist a = 400 mm zu setzen.

Der sich aus den Formeln ergebende größte Wert ist als Mindestdicke einzusetzen.
Plattenerneuerungen sind durchzuführen, wenn Boden- oder Seitenplatten den vorstehend ermittelten Mindestwert unterschritten haben.

b) Der sich nach den Formeln ergebende Mindestwert für die Plattendicke kann unterschritten werden, wenn der zulässige Wert auf Basis eines rechnerischen Nachweises für die genügende Festigkeit des Schiffskörpers festgelegt und bescheinigt ist.

c) An keiner Stelle der Außenhaut darf die Plattenstärke jedoch den Wert von 3 mm unterschreiten.

§ 15.02 Grundbedingungen zur Unterteilung des Schiffs

1. Die Schotteinteilung muss so gewählt sein, dass der Schiffskörper für Fahrgastschiffe bis einschließlich 20 m L_{CWL} bei Überflutung einer beliebigen Abteilung des Schiffes schwimmfähig bleibt. Es ist mit einer Leckage folgender Ausdehnung zu rechnen:

Lecklänge	= Abteilungslänge;
Eindringtiefe	= 1/5 der jeweiligen Breite eines Rumpfes in der CWL;
Leckhöhe	= von der Basis aufwärts unbegrenzt.

Bei Fahrgastschiffen mit einer L_{CWL} von mehr als 20 m muss die Schotteinteilung so gewählt sein, dass der Schiffskörper schwimmfähig bleibt, wenn eine Leckage an beliebiger Stelle mit folgender Ausdehnung auftritt:

Lecklänge	= 0,075 x L_{CWL}, mindestens aber 2,00 m;
Eindringtiefe	= 1/5 der jeweiligen Breite eines Rumpfes in der CWL;
Leckhöhe	= von der Basis aufwärts unbegrenzt.

Als Abteilungen eines Schiffes werden solche anerkannt, deren Schotte einen Abstand von 1,50 m und mehr haben; ausgenommen hiervon ist die Vorpiek.
Nach dem Fluten der oben beschriebenen wasserdichten Abteilungen darf das Schiff nicht über die Tauchgrenze hinaus eintauchen und § 15.03 Nr. 8 muss eingehalten werden.
Die zuständige Behörde kann im Rahmen von größeren Schiffsumbauten oder Revisionen Maßnahmen zur Verbesserung der Schwimmfähigkeit im Leckfall verlangen.

2. Wasserdichte Fenster dürfen unterhalb der Tauchgrenze liegen, wenn sie sich nicht öffnen lassen und eine ausreichende Festigkeit besitzen. Soweit sie im Fahrgastbereich liegen, dürfen nur Fensterscheiben aus vorgespanntem Glas, Verbundglas oder, wenn hinsichtlich Feuerschutz zulässig, Kunststoff verwendet werden.

3. Bei der Leckrechnung müssen die baulichen Gegebenheiten berücksichtigt werden.
Im Allgemeinen ist mit einer Flutbarkeit von 95 % zu rechnen.
Wird durch eine Berechnung nachgewiesen, dass die mittlere Flutbarkeit in irgendeiner Abteilung kleiner ist als 95 %, kann der errechnete Wert eingesetzt werden. Bei einer solchen Berechnung sind jedoch mindestens folgende Werte für die Flutbarkeit einzusetzen:

Fahrgast- und Besatzungsräume	95 %;
Maschinenräume (einschließlich Kesselräume)	85 %;
Lade-, Gepäck- und Vorratsräume	75 %;
Doppelböden, Brennstofftanks und sonstige Tanks je nachdem, ob sie ihrer Bestimmung entsprechend für das auf der Ebene der tiefsten Einsenkung schwimmende Schiff als voll oder leer angenommen werden müssen,	0 oder 95 %.

4. Zwischen Kollisionsschott und Heckschott gelten als wasserdichte Abteilungen nach Nr. 1 nur solche, die mindestens eine Länge von 0,075 L_{WL} haben, jedoch 4 m nicht unterschreiten. Die Untersuchungskommission kann geringfügige Abweichungen zulassen.
Ist eine wasserdichte Abteilung länger als nach Satz 1 erforderlich und erhält sie örtliche Unterteilungen, die wasserdichte Teilräume bilden und zwischen denen die Mindestlänge wiederum vorhanden ist, können diese für die Leckrechnung angerechnet werden.
Die Länge der ersten Abteilung hinter dem Kollisionsschott darf kleiner sein als 0,10 L_{WL} oder 4 m. In diesem Fall sind die Vorpiek und die angrenzende Abteilung in der Leckrechnung als zusammenflutend anzusehen. Der Abstand zwischen dem vorderen Lot und dem hinteren Querschott dieser Abteilung darf jedoch 0,10 L_{WL} nicht unterschreiten, muss jedoch mindestens 4 m betragen.
Der Abstand des Kollisionsschotts vom vorderen Lot darf 0,04 L_{WL} nicht unterschreiten und 0,04 L_{WL} + 2 m nicht überschreiten.

5. Hat ein Fahrgastschiff wasserdichte Längsunterteilungen, müssen Asymmetrien zwischen Kollisionsschott und Heckschott wie folgt berücksichtigt werden:

a) wenn die Längsschotte mindestens 1/5 BWL von der Außenhaut in der Linie der größten Einsenkung entfernt sind und dabei mindestens 1/6 BWL aber nicht weniger als 1,5 m voneinander entfernt sind, müssen in der Leckrechnung die Abteilungen A, B und C einzeln und die Abteilungen A + B und B + C zusammen als geflutet angesehen werden (Bild 1);

b) wenn in der mittleren Abteilung B ein wasserdichtes Deck auf mehr als 0,50 m Abstand vom Schiffsboden vorhanden ist, braucht die Abteilung D über diesem Deck nicht als geflutet gerechnet zu werden (Bild 2). Dabei gelten hinsichtlich der Lage der Längsschotte die Voraussetzungen nach Buchst. a.

Bild 1

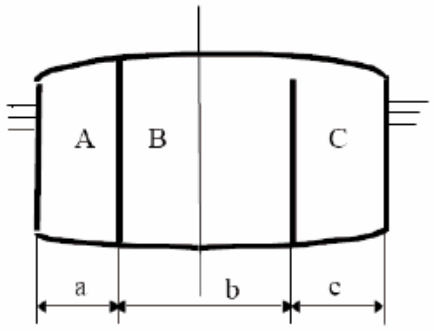
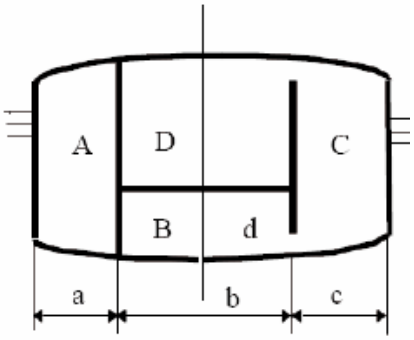


Bild 2



a = mindestens 1/5 B_{WL};

b = mindestens 1/6 B_{WL}, aber nicht weniger als 1,50 m;

c = mindestens 1/5 B_{WL};

d = mindestens 0,50 m.

§ 15.02a Querschotte

1. Zusätzlich zu den Schotten nach § 3.03 Nr. 1 Anhang II BinSchUO müssen Querschotte vorhanden sein, die sich aus der Leckrechnung ergeben.
Vorgeschriebene Querschotte müssen wasserdicht und bis zum Schottendeck hochgeführt sein. Fehlt ein Schottendeck, müssen diese Schotte mindestens 20 cm über die Tauchgrenze hochgeführt sein. § 15.03 Nr. 8 gilt entsprechend.
Fahrgasträume und Wohnräume für Bordpersonal müssen von Maschinen- und Kesselräumen gasdicht getrennt sein.

2. Die Anzahl der Öffnungen in wasserdichten Querschotten nach Nr. 1 muss so gering gehalten sein, wie es die Bauart und der ordnungsgemäße Betrieb des Schiffes zulassen. Öffnungen und Durchführungen dürfen die wasserdichte Funktion der Schotte nicht nachteilig beeinflussen.
Kollisionsschotte dürfen keine Öffnungen und Schotttüren haben.
Schotte, die Maschinenräume von Fahrgasträumen oder Wohnräumen für Bordpersonal trennen, dürfen keine Schotttüren haben.

3. Handbetätigte, wasserdichte Schotttüren ohne Fernbedienung sind nur außerhalb des Fahrgastbereichs zulässig. Sie müssen dauernd geschlossen bleiben und dürfen nur zum Durchgang kurzfristig geöffnet werden. Ihre schnelle und sichere Verschließbarkeit muss durch geeignete Vorrichtungen sichergestellt sein. Beide Seiten der Türen müssen mit der Aufschrift versehen sein: „Tür unmittelbar nach Durchgang schließen“.
Abweichend von Satz 1 ist eine handbetätigte Schotttür im Fahrgastbereich zulässig, wenn

a) L_{WL} 40 m nicht überschreitet,

b) die Fahrgastzahl nicht größer ist als L_{WL},

c) das Schiff über nur ein Deck verfügt,

d) diese Tür unmittelbar vom Deck aus zu erreichen und nicht mehr als 10 m vom Zugang zum Deck entfernt ist,

e) die Unterkante der Türöffnung mindestens 30 cm über dem Boden des Fahrgastbereiches liegt und

f) die beiden benachbarten Abteilungen mit Bilgenalarm ausgerüstet sind.

4. Schotttüren, die langfristig geöffnet sind, müssen an Ort und Stelle von beiden Seiten des Schotts und von einer gut zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks geschlossen werden können. Nach einem fernbetätigten Schließen muss sich die Tür an Ort und Stelle erneut öffnen und sicher schließen lassen. Der Schließvorgang darf insbesondere nicht durch Teppiche oder Fußleisten beeinträchtigt werden.
Die Dauer des fernbetätigten Schließvorgangs muss mindestens 30 Sekunden betragen und darf 60 Sekunden nicht überschreiten. Während des Schließvorgangs muss automatisch ein akustischer Alarm bei der Tür gegeben werden. Es muss sichergestellt sein, dass Türantrieb und Alarm auch unabhängig vom Bordnetz funktionieren. Am Ort der Fernbetätigung muss eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob die Tür offen oder geschlossen ist.

5. Schotttüren und ihre Betätigungsorgane müssen in einem sicheren Bereich liegen, der nach außen durch eine senkrechte Fläche begrenzt wird, die im Abstand von 1/5 B_{WL} parallel zum Verlauf der Außenhaut in der Linie der größten Einsenkung verläuft. Im Steuerhaus muss eine optische Warnanlage als Überwachungseinrichtung vorhanden sein, die bei geöffneter Schotttür aufleuchtet.

6. Rohrleitungen mit offenen Mündungen und Lüftungskanäle müssen so verlegt sein, dass über sie in keinem betrachteten Leckfall weitere Räume oder Tanks geflutet werden. Stehen mehrere Abteilungen über Rohrleitungen oder Lüftungskanäle in offener Verbindung miteinander, so müssen diese an geeigneter Stelle über die ungünstigste Leckwasserlinie hinaufgeführt werden. Geschieht dies bei Rohrleitungen nicht, so müssen an den durchbrochenen Schotten Absperrarmaturen mit Fernbetätigung von oberhalb des Schottendecks vorgesehen werden.
Hat ein Rohrleitungssystem in einer Abteilung keine offene Mündung, gilt die Rohrleitung bei Beschädigung dieser Abteilung als unbeschädigt, wenn sie innerhalb des in Nr. 5 definierten sicheren Bereichs verläuft und vom Boden mehr als 0,50 m Abstand hat.

7. Werden die in Nrn. 2 bis 6 genannten Öffnungen und Türen zugelassen, ist in die Zulassungsurkunde als Betriebsvorschrift aufzunehmen:

„Durch Anweisung an das Schiffspersonal muss sichergestellt sein, dass alle Öffnungen und Türen in wasserdichten Querschotten im Gefahrenfall unverzüglich wasserdicht geschlossen werden."

8. Ein Querschott darf mit einer Schottversetzung versehen sein, wenn alle Teile dieser Versetzung innerhalb des in Nr. 5 definierten sicheren Bereichs liegen.

§ 15.03 Nachweis der Stabilität des intakten Schiffes und der Leckstabilität

1. Der Antragsteller hat den Nachweis der hinreichenden Intaktstabilität durch eine Berechnung auf Grund der Ergebnisse eines Krängungsversuches und, auf Verlangen der Untersuchungskommission, eines Drehkreisversuches zu erbringen.

2. Der rechnerische Nachweis der genügenden Intaktstabilität gilt als erbracht, wenn die Krängung bei voller Ausrüstung des Schiffes, bei halber Füllung der Brennstoff-, Wasserbehälter und Abwassersammeltanks und bei Einhaltung eines Restfreibordes und eines Restsicherheitsabstandes nach Nr. 7 unter gleichzeitiger Einwirkung

a) der seitlichen Verschiebung der Personen nach Nr. 4
b) des Winddruckes nach Nr. 5
c) der Zentrifugalkraft bei der Drehbewegung nach Nr. 6

einen Winkel von 12° nicht überschreitet. Der allein durch die seitliche Verschiebung der Personen hervorgerufene Krängungswinkel darf 10° nicht überschreiten.
Die Untersuchungskommission kann verlangen, dass der Berechnung auch andere Füllungsgrade der Tanks zugrunde gelegt werden.

3. Bei Schiffen mit L_{WL} von weniger als 25 m kann die hinreichende Intaktstabilität anstelle des rechnerischen Nachweises nach Nr. 2 durch eine Belastungsprobe mit dem halben Gewicht der höchstzulässigen Personenzahl und bei der ungünstigsten Füllung der Brennstoff- und Wasserbehälter nachgewiesen werden. Dieses Gewicht ist, von der Seite aus beginnend, auf der für Fahrgäste verfügbaren freien Decksfläche mit einer Verdichtung von 3 3/4 Personen je m^2 unterzubringen. Dabei darf der Krängungswinkel von 7° nicht überschritten sowie ein Restfreibord von 0,05 B + 0,20 m und ein Restsicherheitsabstand von 0,05 B + 0,10 m nicht unterschritten werden.

4. Das krängende Moment aus der Verschiebung der Personen Mp ist die Summe der Einzelmomente Mp_n für alle Decks, die Fahrgästen zugänglich sind. Die jeweiligen Einzelmomente berechnen sich:

a) für freie Decks:
$Mp_n = c_p \cdot b \cdot P$ [kNm].
In dieser Formel bedeuten:
c_p Beiwert ($c_p = 1,5$) [m/s^2];
b größte nutzbare Breite des jeweiligen Decks in 0,50 m Höhe in m;
P Gesamtmasse der zulässigen Personen auf dem jeweiligen Deck in t;

b) für belegte Decks:
Für die Berechnung der seitlichen Verschiebung der Personen auf Decks, die teilweise mit festmontierten Bänken oder Tischen, mit Booten, kleinen Deckshäusern oder dergleichen besetzt sind, sind 3 3/4 Personen je m^2 freier Decksfläche anzunehmen. Bei Bänken ist je Fahrgast mit einer Sitzbreite von 0,50 m und einer Sitztiefe von 0,75 m zu rechnen.
Die Berechnung ist für eine Verschiebung nach Steuerbord und nach Backbord auszuführen.

Bei mehreren Decks ist die hinsichtlich Stabilität ungünstigste Verteilung des Gesamtgewichts der Personen auf die Decks anzunehmen. Auf Kabinenschiffen werden für die Berechnung der seitlichen Verschiebung der Personen die Kabinen als unbesetzt angenommen.
Der Höhenschwerpunkt einer Person ist mit 1 m über dem tiefsten Punkt des jeweiligen Decks auf 1/2 L_{WL} ohne Berücksichtigung von Sprung und Bucht und ihre Masse mit 75 kg einzusetzen.

5. Das krängende Moment infolge des Winddruckes M_W ist nach folgender Formel zu berechnen:

$M_W = p_W \cdot A\ (l_W + T/2)$ [kNm].
In dieser Formel bedeuten:
p_W spezifischer Winddruck von 0,1 kN/m^2;
A Lateralplan des Schiffes über der Ebene der größten Einsenkung in m^2;
l_W Abstand des Schwerpunktes des Lateralplanes A von der Ebene der größten Einsenkung in m.

6. Das krängende Moment durch Zentrifugalkraft bei der Drehbewegung M_{dr} ist nach folgender Formel zu berechnen:
$M_{dr} = C_{dr} \cdot D/L_{wl}\ (KG - T/2)$
In dieser Formel bedeuten:
C_{dr} Beiwert ($C_{dr} = 5$) [m^2/s^2];
KG Höhe des Gewichtsschwerpunktes über Oberkante Kiel in m.
Wird der Krängungswinkel im Drehkreis durch Versuch nachgewiesen, kann der hierbei ermittelte Wert in die Berechnung eingesetzt werden. Dieser Versuch muss bei halber Höchstgeschwindigkeit des Schiffes bei voller Beladung und dem dabei kleinstmöglichen Drehkreisdurchmesser durchgeführt werden.

7. In der durch die Krängungskräfte nach Nr. 2 Satz 1 Buchst. a bis c hervorgerufenen Lage des Schiffes muss ein Restfreibord von mindestens 200 mm verbleiben.
Bei Schiffen, deren Seitenfenster geöffnet werden können oder bei denen sonstige ungesicherte Öffnungen in der Außenhaut vorhanden sind, muss der Restsicherheitsabstand mindestens 100 mm betragen.

8. Der rechnerische Nachweis der genügenden Leckstabilität gilt als erbracht, wenn für alle Stadien des Volllaufens nach § 15.02 und für den Endzustand der Überflutung das aufrichtende Moment M_a größer ist als das krängende Moment M_k nach folgenden Formeln:

$$M_a = C_a \cdot MG_{rest.} \sin\varphi. \cdot D\ [kNm]$$

$$M_k = 0{,}2\ M_p\ [kNm].$$

In diesen Formeln bedeuten:
C_a Beiwert ($C_a = 10$) [m/s^2];
$MG_{rest.}$ reduzierte metazentrische Höhe im Leckzustand in m;
φ kleinerer der beiden folgenden Winkel in °: Winkel, bei dem die erste Öffnung einer nicht gefluteten Abteilung zu Wasser kommt, oder Winkel, bei dem das Schottendeck zu Wasser kommt;
M_p krängendes Moment aus der Verschiebung der Personen nach Nr. 4.

§ 15.04 Berechnung der sich aus der freien Decksfläche ergebenden Anzahl der Fahrgäste

1. Sind die §§ 15.03 und 15.05 erfüllt, setzt die Untersuchungskommission die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste wie folgt fest:

a) Der Berechnung wird die Summe der an Bord vorhandenen freien Decksflächen zugrunde gelegt, die zum regelmäßigen Aufenthalt der Fahrgäste bestimmt sind.
Davon abweichend werden Decksflächen von Schlafräumen und Toiletten sowie Decksflächen von Räumen, die dauernd oder zeitweilig dem Schiffsbetrieb dienen, nicht in die Berechnung einbezogen, auch wenn sie den Fahrgästen zugänglich sind. Nicht einzubeziehen sind ferner Räume unter dem Hauptdeck. Im Hauptdeck versenkte Räume mit großen Fenstern über Deck dürfen jedoch mitgerechnet werden.

b) Von der Summe der nach Buchst. a berechneten Fläche sind abzuziehen:
Flächen von Verbindungsgängen, Treppen und sonstigen Verkehrswegen; Flächen unter Treppen;
Flächen, die dauernd mit Ausrüstungsgegenständen oder Möbeln belegt sind;
Flächen unter Beibooten, Rettungsflößen und Rettungsbooten, auch wenn diese so aufgestellt sind, dass sich Fahrgäste darunter aufhalten können;
kleine Flächen insbesondere zwischen Sitzen und Tischen, die tatsächlich nicht nutzbar sind.

c) Auf den Quadratmeter der nach Buchst. a und b ermittelten freien Decksfläche werden 2,5 Fahrgäste gerechnet, bei Schiffen mit L_{WL} von weniger als 25 m jedoch 2,8.

2. Die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste muss an Bord an auffallender Stelle deutlich lesbar angeschlagen sein. Für Kabinenschiffe, die auch für Tagesausflüge eingesetzt werden, sind die Fahrgastzahlen als Tagesausflugsschiff und als Kabinenschiff zu berechnen und im Schiffsattest einzutragen.
Für jede dieser Fahrgastzahlen müssen die §§ 15.02 und 15.03 erfüllt sein.
Für Kabinenschiffe, die nur für Reisen mit Übernachtung benutzt werden, ist als Fahrgastzahl die Anzahl der Schlafplätze maßgebend.

§ 15.05 Sicherheitsabstand, Freibord und Einsenkungsmarken

1. Der Sicherheitsabstand muss mindestens der Summe entsprechen
   a) aus der zusätzlichen seitlichen Eintauchung, die sich, gemessen an der Außenhaut, durch die zulässige Krängung ergibt und
   b) aus dem Restsicherheitsabstand nach § 15.03 Nrn. 2 und 7.

Bei Schiffen ohne Schottendeck muss der Sicherheitsabstand mindestens 500 mm betragen.

2. Der Freibord muss mindestens der Summe entsprechen
   a) aus der zusätzlichen seitlichen Eintauchung, die sich, gemessen an der Außenhaut, durch die Krängung nach § 15.03 Nr. 2 ergibt und
   b) dem Restfreibord nach § 15.03 Nrn. 2 und 7.

Der Freibord muss jedoch mindestens 300 mm betragen.

3. Die Ebene der größten Einsenkung ist so festzusetzen, dass der Sicherheitsabstand nach Nr. 1, der Freibord nach Nr. 2 und die §§ 15.02, 15.02a und 15.03 eingehalten sind. Die Untersuchungskommission kann jedoch aus Sicherheitsgründen einen größeren Sicherheitsabstand oder Freibord festsetzen.

4. An jeder Seite eines Schiffes sind Einsenkungsmarken nach § 4.04 BinSchUO anzubringen. Die Anbringung zusätzlicher Markenpaare oder einer durchgehenden Markierung ist zulässig. Die Lage aller Marken muss in der Zulassungsurkunde eindeutig bezeichnet sein