

# Besatzungsvorschriften (Anhang XI zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung)

BinSchUO2008Anh XI

Ausfertigungsdatum: 06.12.2008

Vollzitat:

"Besatzungsvorschriften(Anhang XI zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung) vom 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450 ), die durch Artikel 12 Nummer 11 der Verordnung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. 2011 II S. 1300) geändert worden ist"

**Stand:** Geändert durch Art. 12 Nr. 11 V v. 16.12.2011 II 1300

## Fußnote

(+++ Text in Bearbeitung +++)

(+++ Text der Binnenschiffsuntersuchungsordnung siehe: BinSchUO 2008 +++)

## 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  
2.02 (weggefallen)  
2.03 (weggefallen)  
2.04 (weggefallen)  
2.05 (weggefallen)  
2.06 (weggefallen)  
2.07 (weggefallen)  
2.08 (weggefallen)  
2.09 (weggefallen)  
2.10 (weggefallen)  
2.11 (weggefallen)  
2.12 (weggefallen)  
2.13 (weggefallen)  
2.14 (weggefallen)  
2.15 (weggefallen)  
2.16 (weggefallen)

### Kapitel 3

#### Besatzungsvorschriften für Wasserstraßen der Zonen 1 bis 4

3.01 Allgemeines  
3.02 Begriffsbestimmungen

- 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 Sonstige Wasserfahrzeuge
- 3.10 Abweichungen
- 3.11 Ausnahmegewilligung
- 3.12 Zusätzliche Bestimmungen

## **Anlagen**

Anlage 1 Anforderungen an den Fahrtschreiber und Vorschriften betreffend den Einbau von Fahrtschreibern an Bord

## **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 Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt in eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung oder in die Bescheinigung über die Besatzung nach Anhang V 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**

1. 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, einem der nachfolgenden Ausrüstungsstandards genügen:
  - 1.1 Standard S1
    - a) Die Antriebsanlagen müssen so eingerichtet sein, dass die Veränderung der Fahrgeschwindigkeit und die Umkehrung der Propellerschubrichtung vom Steuerstand aus erfolgen kann. Die für den Fahrbetrieb erforderlichen Hilfsmaschinen müssen vom Steuerstand aus ein- und ausgeschaltet werden können, es sei denn, dies geschieht automatisch oder diese Maschinen laufen während jeder Fahrt ununterbrochen mit.
    - b) In den Gefahrenbereichen
      - aa) der Temperatur des Kühlwassers der Hauptmotoren,
      - bb) des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben,
      - cc) des Öl- und Luftdrucks der Umsteueranlage der Hauptmotoren, der Wendegetriebe oder der Propeller,
      - dd) des Füllstandes der Bilgen des Hauptmaschinenraumes

muss eine Überwachung durch Geräte gewährleistet sein, die bei Funktionsstörungen akustische und optische Alarmsignale im Steuerhaus auslösen. Die akustischen Alarmsignale können in einem Schallgerät zusammengefasst werden. Sie dürfen erlöschen, sobald die Störung erkannt ist. Die

optischen Alarmsignale dürfen erst erlöschen, wenn die ihnen zugeordneten Funktionsstörungen beseitigt sind.

- c) Die Brennstoffzufuhr und die Kühlung der Hauptmotoren müssen selbsttätig erfolgen.
- d) Die Steuereinrichtung muss auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden können.
- e) Die nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 1. Dezember 1993 bei der Fahrt erforderlichen Sicht- und Schallzeichen müssen vom Steuerstand aus gegeben werden können.
- f) Besteht keine direkte Verständigung vom Steuerstand zum Vorschiff, zum Achterschiff, zu den Wohnungen und zu den Maschinenräumen, müssen Sprechverbindungen vorgesehen sein. Zu den Maschinenräumen kann die Sprechverbindung durch eine optische und akustische Signalgebung ersetzt werden.
- g) (Ohne Inhalt)
- h) (Ohne Inhalt)
- i) Kurbeln und ähnliche drehbare Bedienungsteile von Hebezeugen dürfen zu ihrer Betätigung keinen Kraftaufwand von mehr als 160 N erfordern.
- k) Die im Schiffsattest eingetragenen Schleppwinden müssen motorisiert sein.
- l) Die Lenz- und Deckwaschpumpen müssen motorisiert sein.
- m) Die wesentlichen Bedienungsgeräte und Überwachungsinstrumente müssen ergonomisch angeordnet sein.
- n) Die nach Anhang II § 6.01 Nr. 1 erforderlichen Einrichtungen müssen aus dem Steuerstand fernbedient werden können.

## 1.2 Standard S2

- a) für einzeln fahrende Motorschiffe:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage;
- b) für Motorschiffe, die gekuppelte Fahrzeuge fortbewegen:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage;
- c) für Motorschiffe, die einen Schubverband, bestehend aus dem Motorschiff selbst und einem Fahrzeug davor, fortbewegen:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit hydraulisch oder elektrisch angetriebenen Kupplungswinden. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug an der Spitze des Schubverbandes mit einer Bugstrahlanlage ausgerüstet ist, die vom Steuerstand des schiebenden Motorschiffes aus bedienbar ist;
- d) für Schubboote, die einen Schubverband fortbewegen:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit hydraulisch oder elektrisch angetriebenen Kupplungswinden. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn ein Fahrzeug an der Spitze des Schubverbandes mit einer Bugstrahlanlage ausgerüstet ist, die vom Steuerstand des schiebenden Schubbootes aus bedienbar ist;
- e) für Fahrgastschiffe:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn die Antriebsanlage und die Steuereinrichtung des Fahrgastschiffes gleichwertige Manövriereigenschaften gewährleisten.

2. Die Erfüllung oder Nichterfüllung der Vorschriften nach Nummer 1.1 oder 1.2 wird von der Untersuchungskommission in dem Schiffsattest unter Nummer 47 vermerkt.

## **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 3.12 und wird von der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/ Schiffseichamt in eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung oder in die Bescheinigung über die Besatzung nach Anhang V eingetragen. Der Schiffsführer, Eigentümer oder Ausrüster kann an Stelle der Besatzung nach diesem Kapitel die Besatzung nach der Schiffspersonalverordnung-Rhein wählen. In diesem Fall müssen alle Bestimmungen 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 vom 15. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3066).
2. Für Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von nicht mehr als zwölf Fahrgästen verwendet werden, sowie für Fähren gilt für die Fahrt auf dem Rhein § 3.19 der Schiffspersonalverordnung-Rhein.
3. Für die Besatzung nach den §§ 3.02 bis 3.12 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) sind Schifferdienstbücher, die der Resolution Nummer 56 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) entsprechen, für Inhaber aus anderen Staaten auf ausländischen Fahrzeugen anerkannt, sofern der jeweilige Heimatstaat die genannte Resolution der UNECE umgesetzt hat,
  - c) kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 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, Bau und Stadtentwicklung 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 Besatzung sein.
7. werdende Mütter und Wöchnerinnen können für eine Zeitspanne von mindestens 14 Wochen nicht Mitglied der Besatzung sein. Davon müssen mindestens sechs Wochen vor und mindestens acht Wochen nach der Niederkunft liegen.

### § 3.02 Begriffsbestimmungen

1. In diesem Kapitel ist
  - a) **Steuermann**

ein Angehöriger der Decksmannschaft, der mindestens zwei Jahre als Matrose oder Matrosen-Motorwart in der Binnenschifffahrt gefahren ist;
  - b) **Matrosen-Motorwart**

ein Angehöriger der Decksmannschaft mit Grundkenntnissen in der Motorenkunde und einer Fahrzeit von mindestens einem Jahr als Matrose und mindestens einem Jahr auf Wasserfahrzeugen mit Antriebsmaschine in der Binnenschifffahrt oder in der Seeschifffahrt;
  - c) **Matrose**

ein Angehöriger der Decksmannschaft, der entweder die Lehrabschlussprüfung für Binnenschiffer bestanden hat oder der nach vollendetem 14. Lebensjahr mindestens drei Jahre in der Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffs gefahren ist, davon mindestens sechs Monate auf Binnengewässern; Fahrzeiten nach vollendetem 20. Lebensjahr werden auf die dreijährige Fahrzeit doppelt angerechnet, jedoch nicht auf die sechsmonatige Fahrzeit auf Binnengewässern;

d) Schiffsjunge

ein Angehöriger der Decksmannschaft, der mindestens 15 Jahre alt ist, nicht mehr der Vollzeitschulpflicht unterliegt und nachweislich in einem ordnungsmäßigen Berufsausbildungsverhältnis steht;

e) Maschinist

ein Angehöriger des Maschinenpersonals, der mindestens 18 Jahre alt ist und die zur Bedienung der Maschinenanlage erforderlichen Kenntnisse besitzt;

f) Heizer

ein Angehöriger des Maschinenpersonals, der mindestens 18 Jahre alt ist;

g) Flößer

eine floßfahrtkundige Person, die mindestens 18 Jahre alt ist;

h) Fährgehilfe

ein Angehöriger der Fährbesatzung, der mindestens 17 Jahre alt ist und nach vollendetem 14. Lebensjahr mindestens zwei Jahre entweder im Fährdienst tätig gewesen ist oder der Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffes angehört hat;

i) Fährjunge

ein Angehöriger der Fährbesatzung, der mindestens 15 Jahre alt ist.

2. Der Schiffsführer hat den Nachweis, dass ein zur Besatzung gehörender Schiffsjunge in einem ordnungsmäßigen Berufsausbildungsverhältnis steht, an Bord mitzuführen und den zuständigen Angehörigen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion, des Wasser- 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.

### § 3.03 Betriebsformen

1. Die Schiffsuntersuchungskommission setzt die Besatzung entsprechend der Betriebsform fest.
2. Die Betriebsformen sind:

A:	Tagesfahrt	)
	von höchstens 16 Stunden	)
		)
B:	Verkürzte halbständige Fahrt	)
	von höchstens 18 Stunden	) jeweils innerhalb
		) eines Zeitraums
C:	Halbständige Fahrt	) von 24 Stunden.
	von höchstens 20 Stunden	)
		)
D:	Ständige Fahrt	)
	von höchstens 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 oder Ausrüster 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 aufeinander folgende Stunden Dienst tun.
2. Vorbehaltlich der Sondervorschriften der Nummer 4 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. Abweichende Regelungen arbeitsrechtlicher Art, insbesondere tarifvertragliche Beschränkungen auf eine zwölf- oder vierzehnstündige Fahrzeit, bleiben unberührt.
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 (§ 3.03 Nr. 2) gelten die Voraussetzungen der Nummer 2 Satz 1 als erfüllt, wenn die nach den §§ 3.05 bis 3.10 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 und 6 Uhr liegen. In der Betriebsform B soll die Ruhezeit die Zeit zwischen 22 und 5 Uhr einschließen. In der Betriebsform C soll die Ruhezeit die Zeit zwischen 23 und 3 Uhr einschließen.

### § 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 Besatzung:

Betriebsform  
(§3.03 Nr. 2)

Stufe	Tragfähigkeit	Besatzung	A	B	C	D
1	von 15 bis 250 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	-	-	1	1
		Schiffsjungen	1	1	-	-
2	über 250 bis 500 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	-	-	1	1
		Schiffsjungen	1	1	-	-
3	über 500 bis 700 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	1	1
		Schiffsjungen	-	-	-	-
4	über 750 bis 1400 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	2	2
		Schiffsjungen	1	1	-	1
5	über 1400 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	2	2	2	3
		Schiffsjungen	-	-	1	-

2. Sind eine oder mehrere der in Nummer 1 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so erhöht sich in allen Betriebsformen die Besatzung 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 das Schiffszeugnis 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 Besatzung.

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 Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt 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 Besatzung 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 Nummer 5 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 Schlep strangwinden 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:

Betriebsform  
(§3.03 Nr. 2)

Stufe	Tragfähigkeit	Besatzung	A	B	C	D
1	von 15 bis 500t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	-	-	1	1
		Schiffsjungen	1	1	-	-
2	über 500 bis 750 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	2	3
		Schiffsjungen	-	-	-	-
3	über 750 bis 1000 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	2	3
		Schiffsjungen	1	1	-	-
4	über 1000 bis 1350 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Schiffsführer	-	-	-	-
		Matrosen	1	1	2	3
		Schiffsjungen	1	1	1	-
5	über 1350 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	1	1	2	2
		Schiffsjungen	-	-	-	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 das Schiffszeugnis 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 Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt 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) 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 Schraube im Steuerstand Alarmgeräte ausgelöst werden,
  - c) die Geräte nach Nummer 2 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	Betriebsform (§3.03 Nr. 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	bis 147,2 kW	Schiffsführer	1	2	2	2

	(200 PS) bis 294,4 kW (400 PS)	Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart	- - - 1	- - - 1	- 1 - 1	1 - - 1
3	bis 294,4 kW (400 PS) bis 441,6 kW (600 PS)	Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart	1 1 - - 1	2 1 - - 1	2 2 1 1 -	2 2 1 1 -
4	über 441,6 kW (600 PS)	Schiffsführer Matrosen Schiffsjungen Maschinisten Matrosen-Motorwart	1 2 - 1 -	2 2 - 1 -	2 2 - 1 1	2 2 - 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 Nummer 2 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 Nummer 5 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 Besatzung:

Betriebsform  
(§3.03 Nr. 2)

Stufe	Höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste	Besatzung	A	B	C	D
1	bis 75 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	1	1	1	2
		Schiffsjungen	-	-	1	-
		Maschinisten	-	-	-	-
		Matrosen-Motorwart	-	-	-	-
2	von 76 bis 300 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	-	-	-	1
		Schiffsjungen	-	-	1	-
		Maschinisten	-	-	-	-
		Matrosen-Motorwart	1	1	1	1
3	von 301 bis 400 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Matrosen	-	-	1	2
		Schiffsjungen	1	1	-	-
		Maschinisten	-	-	-	1
		Matrosen-Motorwart	1	1	1	-
4	von 401 bis 700 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	1	1	1	1
		Schiffsjungen	-	-	-	-
		Maschinisten	-	-	-	1
		Matrosen-Motorwart	-	-	1	-
5	von 701 bis 1100 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	1	1	1	1
		Schiffsjungen	1	1	-	-
		Maschinisten	-	-	-	1
		Matrosen-Motorwart	-	-	1	1
6	von 1191 bis 1600 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	2	2	2	2
		Schiffsjungen	-	-	-	-
		Maschinisten	-	-	-	1
		Matrosen-Motorwart	-	-	1	1
7	über 1600 Personen	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuermann	1	1	1	1
		Matrosen	3	3	3	3

	Schiffsjungen	-	-	-	-
	Maschinisten	-	-	-	1
	Matrosen-Motorwart	-	-	1	2

- Ein Matrosen-Motorwart kann durch einen Maschinisten ersetzt werden, sofern mindestens ein Matrose zur Besatzung gehört.
- 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.
- 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 Zentralstelle Schiffsunter-suchungskommission/Schiffseichamt kann die Qualifikation des zusätzlichen Besatzungsmitgliedes abweichend von Satz 1 festsetzen, wenn dies aus technischen oder Sicherheitsgründen notwendig ist.
- Auf der Lahn wird bei einer zulässigen Anzahl der Fahrgäste bis zu 250 Personen die Besatzung um einen Matrosen vermindert, wenn
  - nicht mehr als 20 Fahrgäste an Bord sind,
  - der Wasserstand am Pegel Kalkofen 200 cm nicht übersteigt und
  - eine Schleuse nicht durchfahren wird; sind Fahrgäste nicht an Bord, so dürfen auch Schleusen durchfahren werden.

Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt vermerkt die für die-sen Fall zulässige Besatzungsverminderung im Schiffsattest.

### § 3.09 Sonstige Wasserfahrzeuge

Für Wasserfahrzeuge, die nicht unter die §§ 3.05 bis 3.08 fallen (z. B. Fähren, schwimmende Geräte), setzt die Schiffsuntersuchungskommission oder die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt Art und Umfang der Besatzung jeweils entsprechend der Größe, Bauart und Ausrüstung des Fahrzeugs fest.

### § 3.10 Abweichungen

- 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.
- Bei allen Schiffen kann die Schiffsuntersuchungskommission oder die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt eine höhere Besatzungsstärke festsetzen, wenn nach Größe, Bauart, Ausrüstung und Zweckbestimmung des Schiffes anzunehmen ist, dass die Besatzung nach den §§ 3.05 bis 3.08 nicht unter allen Umständen zu seinem sicheren Betrieb ausreicht.
- Bei einem Schleppboot, das nach dem Schiffsattest oder Schiffszeugnis nur zur Fahrt in Häfen, auf Reeden oder auf kurzen Strecken bestimmt ist, kann die Schiffsuntersuchungskommission oder die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/ Schiffseichamt 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.

### § 3.11 Ausnahmegewilligung

- Die Schiffsuntersuchungskommission oder die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt 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.

### **§ 3.12 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. Gehören der Besatzung eines Wasserfahrzeugs unabhängig von der Betriebsform mehr als sechs Mitglieder an, so darf kein Besatzungsmitglied mit den allgemeinen Küchenarbeiten beauftragt werden.
3. 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 - ein Fahrgastschiff 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**

### **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 unauslöschbar 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: | $\pm 2$ 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.