

# HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

---

Conference Paper, Published Version

**Braun, Hans-Josef**

**Geltende, vom Schiffsführer zu beachtende Vorschriften**

---

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/101958>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Braun, Hans-Josef (2013): Geltende, vom Schiffsführer zu beachtende Vorschriften. In: Bundesanstalt für Wasserbau (Hg.): Havarie des TMS Waldhof - Bergung, Analysen, Einsichten. Karlsruhe: Bundesanstalt für Wasserbau. S. 55-60.

**Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:**

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



## Geltende vom Schiffsführer zu beachtende Vorschriften

Dipl.-Ing. Hans-Josef Braun, Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

Die Havarie der TMS Waldhof hat im Zuge der Unfallermittlung gezeigt, welches umfangreiche gesetzliche Vorschriftenwerk vom Schiffsführer in der Binnenschifffahrt beim Transport von Gütern und speziell von Gefahrgütern zu beachten ist.

Grundsätzlich gilt: Der Schiffsführer ist der Hauptverantwortliche an Bord eines Binnenschiffes. Ihm sind alle weiteren Besatzungsmitglieder direkt unterstellt, er ist weisungsbefugt in allen Angelegenheiten, die die Besatzung, die Sicherheit, das Schiff, die Ladung und den Transport der Ladung betreffen.

Sicherlich ist das „Beachten“ und somit das Befolgen der meisten Vorschriften im täglichen Arbeitsablauf zur Routine geworden, aber es gibt auch Vorschriften deren Erfüllung zu einem recht komplexen Vorgang werden.

Die zu beachtenden Vorschriften basieren zudem auf verschiedenen juristischen Grundlagen als da wären nationales u. internationales Verkehrs- und Transportrecht, Gefahrgutrecht, Polizeiverordnungen, Binnenschifffahrtsgesetz, Arbeitsschutzgesetz usw.. Alleine auf der Internetseite [elwis.de](http://elwis.de) finden sie ca. 30 Gesetze oder Verordnungen die für die Binnenschifffahrt eine Relevanz haben, auch wenn nicht alle unmittelbar für den Schiffsführer von Bedeutung sind. Befasst man sich nun mit dem reinen Transport so sind da vorrangig, in Abhängigkeit vom Fahrgebiet, zu nennen:

- Binnenschifffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO)
- Polizeiverordnungen (Rhein, Mosel, Donau)
- Eichverordnung (BinSchEO)
- Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO)
- Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)
- ADN (Gefahrguttransport)
- Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG)
- Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn u. Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- Übereinkommen von ..... Abfällen in der Binnenschifffahrt (CDNI)

Sicherlich treten zu den einzelnen Gesetzen und Verordnungen Schnittmengen auf, um diese zu erkennen bedarf es allerdings großer Erfahrung.

Im Zusammenhang mit der Havarie TMS „Waldhof“ wird die Komplexität der Gesetzes- u. Verordnungslage ausschnittsweise dargestellt.

## **Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)**

### **§ 1.02 Nr.5 :**

Der Schiffsführer ist, unbeschadet der Verantwortung anderer Personen, für die Befolgung dieser Verordnung verantwortlich.

### **§ 1.07 Nr.3 :**

Die Ladung darf die Stabilität des Fahrzeuges und die Festigkeit des Schiffskörpers nicht gefährden.

### **§ 1.08 Nr.1 u. 3 :**

- 1) Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen und der Schifffahrt gewährleistet ist und die Verpflichtungen aus dieser Verordnung erfüllt werden können.
- 3) Diese Voraussetzungen gelten als erfüllt, wenn das Fahrzeug mit einem Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder einem nach dieser Verordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis versehen ist. Bau und Ausrüstung den Angaben des Attestes oder Zeugnisses entsprechen und Besatzung und Betrieb mit den Vorschriften der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein übereinstimmt.

## **Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO)**

### **§ 5 Technische Zulassung**

- (1) Die technische Zulassung zum Verkehr wird nach vorangegangener Untersuchung durch eine Untersuchungskommission von der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt erteilt. Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt kann ganz oder teilweise davon absehen, die technische Untersuchung bei einem Fahrzeug, einer schwimmenden Anlage oder einem Schwimmkörper durchzuführen, soweit sich aus einer gültigen Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach Anhang VII ergibt, dass das Fahrzeug ganz oder teilweise den technischen Vorschriften des Anhangs II oder XII entspricht.

### **Anhang II, Kapitel 2, § 2.04 Erteilung des Schiffsattestes**

1. Stellt die Untersuchungskommission bei der Untersuchung des Fahrzeuges fest, dass die Bestimmungen über Bau, Einrichtung und Ausrüstung dieser Verordnung eingehalten sind, erteilt sie dem Antragsteller ein Schiffsattest nach Anlage B.

### **Anhang II, Kapitel 3, § 3.02 Festigkeit und Stabilität**

1. Die Festigkeit des Schiffskörpers muss den Beanspruchungen genügen, denen er unter normalen Bedingungen ausgesetzt ist.
- 3 Die Stabilität der Schiffe muss ihrem Verwendungszweck entsprechen.

## ADN

**1.16.1.2.2** Das Zulassungszeugnis muss bestätigen, dass das Schiff untersucht worden ist und dass Bau und Ausrüstung den anwendbaren Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

**1.16.1.2.5** Für Tankschiffe muss das Zulassungszeugnis ergänzt werden durch eine Liste aller im Tankschiff zur Beförderung zugelassenen gefährlichen Güter, die von der Klassifikationsgesellschaft zugestellt wird, die das Schiff klassifiziert hat.

**8.1.2.3** Außer den nach Unterabschnitt 8.1.2.1 erforderlichen Dokumenten müssen an Bord von Tankschiffen folgende Dokumente zusätzlich an Bord mitgeführt werden:

- a) der in Unterabschnitt 7.2.4.11.2 vorgeschriebene Stauplan;
- b) die in Unterabschnitt 7.2.3.15 vorgeschriebene Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADN;
- c) bei Schiffen, die den Bedingungen für die Lecksicherheit (siehe Unterabschnitt 9.3.1.15, 9.3.2.15 oder 9.3.3.15) entsprechen müssen,
  - ein Lecksicherheitsplan;
  - die Intaktsicherheitsunterlagen sowie alle der Leckrechnung zu Grunde liegenden Intaktsicherheitsfälle in einer für den Schiffsführer verständlichen Form;
- d) die in Unterabschnitt 9.3.1.50, 9.3.2.50 oder 9.3.3.50 vorgeschriebenen Unterlagen für die elektrischen Anlagen;
- e) das in Unterabschnitt 9.3.1.8, 9.3.2.8 oder 9.3.3.8 vorgeschriebene Klassifikationszeugnis;
- f) die in Absatz 9.3.1.8.3, 9.3.2.8.3 oder 9.3.3.8.3 vorgeschriebene Bescheinigung über die Gasspüranlagen;
- g) die in Absatz 1.16.1.2.5 vorgeschriebene Bescheinigung über die im Schiff zugelassenen gefährlichen Stoffe;
- h) die in Unterabschnitt 8.1.6.2 vorgeschriebene Bescheinigung über die Prüfung der Lade- und Löschräume;
- i) die in Absatz 9.3.2.25.9 oder 9.3.3.25.9 vorgeschriebene Instruktion für die Lade- und Löschräume;

**7.2.4.21.3** Bei der Beförderung von Stoffen mit einer höheren als der im Zulassungszeugnis berücksichtigten relativen Dichte wird der Füllungsgrad mit nachstehender Formel bestimmt:

$$\text{zulässiger Füllungsgrad (\%)} = a/b \cdot 100$$

a = relative Dichte laut Zulassungszeugnis;  
b = relative Dichte des Stoffes.

Der in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 11 genannte Füllungsgrad darf jedoch nicht überschritten werden

## **Der Patenterwerb**

(Bedingungen und Voraussetzungen)

*Mindestalter von 21 Jahren*

*Besitz eines Funkzeugnisses für die Binnenschifffahrt (UBI)*

*vierjährige Fahrzeit als Mitglied der Decksmannschaft eines Binnenschiffes, davon mindestens 2 Jahre als Matrose oder mindestens ein Jahr in einer höherrangigeren Funktion*

*Allgemeine körperliche Eignung zum Schiffsführer*

*Besondere Eignung: Ausreichendes Seh-, Hör- und Farbunterscheidungsvermögen (Nachweis durch ärztliches Zeugnis erforderlich)*

*Nautische Befähigung sowie ausreichende Kenntnis der einschlägigen Verordnungen und der Wasserstraßen, insbesondere derjenigen Strecken, für die das Patent beantragt wird*

*Eignung zum Vorgesetzten einer Schiffsmannschaft*

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre nehmen fast alle Bewerber um ein Patent zur Vorbereitung auf die Patentprüfung an einem mehrwöchigen Fortbildungslehrgang teil.

Der Unterricht in den Fortbildungslehrgängen erstreckt sich auf die für die verantwortliche Führung eines Binnenschiffes wichtigen Fachgebiete:

Strecken- und Fahrkunde Schiffbau

Signale und Fahrregeln Schiffsstabilität

Schiffahrtspolizeivorschriften Motorenkunde

Seeschiffahrtsstraßen – Ordnung / KVR Elektrotechnik

Havariekunde Sicherheitstechnik / UVV

Ladungskunde Transport gefährlicher Güter / ADNR

Schiffseiche Binnenschiffahrtsgesetz

Funkdienste in der Binnenschiffahrt Schiffspapiere

Ausbildung an Bord

**Prüfungsanforderungen zur Patentprüfung gem. den ZKR Richtlinien nach § 1.06 der RheinPatV an die zuständigen Behörden**

Prüfungsblöcke nach Anlage D1 PatV-Rhein	Höchstdauer der schriftlichen Prüfung	Regeldauer der mündlichen Prüfung
1 Kenntnis der Vorschriften	a) 90 Min. und oder b) 60 Min. und	a) 0 Min. b) 30 Min.
2 Strecken	a) 45 Min. und oder b) 90 Min. und	a) 60 Min. b) 0 Min.
3 Berufskennnisse		
3.1 Führung des Fahrzeugs	a) 30 Min. und oder b) 60 Min. und	a) 45 Min. b) 0 Min.
3.2 Maschinenkenntnisse	a) 120 Min. und	a) 0 Min.
3.3 Laden und Löschen		oder
3.4 Verhalten unter besonderen Umständen	b) 60 Min. und	b) 60 Min.

Die von dem Schiffsführer geforderten Kenntnisse werden bei weitem nicht alle im Zuge der heutigen Ausbildung vermittelt. Noch problematischer wird es bei den sich aus den Vorschriften ergebenden Interaktionen.

Für die Zukunft sind Überlegungen notwendig wie z.B.:

- Ist das Ausbildungsprofil in der Binnenschifffahrt noch zeitgemäß?
- Müssen die Zulassungs- und Untersuchungsverfahren angepasst werden?
- Sind durch weitere technische Maßnahmen Erleichterungen für die Schiffsführung möglich?

