

**Verordnung über den Verkehr im
Hamburger Hafen und auf anderen Gewässern
(Hafenverkehrsordnung)
Vom 12. Juli 1979**

Fundstelle: HmbGVBl. 1979, S. 227

Stand: letzte berücksichtigte Änderung: zuletzt geändert durch Verordnung vom 6. August 2019
(HmbGVBl. S. 253)

Inhaltsübersicht

Abschnitt I

Allgemeine Vorschriften und Begriffsbestimmungen

- § 1 Anwendbare Rechtsvorschriften
- § 2 Begriffsbestimmungen für Fahrzeuge und sonstige Schwimmkörper
- § 3 Begriffsbestimmungen für Fahrzeugführer und Besatzung
- § 3a Begriffsbestimmungen für den Massengutumschlag
- § 3b Begriffsbestimmungen für den Informationsdienst River Information Service
- § 4 Verkehrswege und -flächen
- § 5 See- und Binnenschiffhäfen
- § 6 Sonstige Begriffsbestimmungen

Abschnitt II

Meldepflichten

- § 7 An- und Abmeldung
- § 8 Schifffahrtpolizeiliche Meldungen
- § 8a Mitteilungspflicht

Abschnitt III

(aufgehoben)

- §§ 9 bis 11 (aufgehoben)

Abschnitt IV

Verkehrsvorschriften

Unterabschnitt 1

Sichtzeichen und Schallsignale der Fahrzeuge

- § 12 Allgemeines
- § 13 Seeschiffe
- § 14 Binnenschiffe und Hafenfahrzeuge
- § 15 Hafengüterfahrzeuge
- § 16 Sportfahrzeuge
- § 17 Warn- und Sperrsignale
- § 18 Nebelsignale
- § 19 Ausnahmen

Unterabschnitt 2

Fahrregeln

- § 20 Allgemeine Fahrregeln
- § 21 Fahrregeln für Sportfahrzeuge
- § 22 Schlepp- und Schubverbände
- § 23 Fahrgeschwindigkeit
- § 24 Durchfahren von Brücken
- § 25 Benutzung von Schleusen und Sperrwerken
- § 26 Verkehr in den Randgebieten

Unterabschnitt 3

Ruhender Verkehr

§ 27	Liegeplätze
§ 28	Liegeplatzgenehmigung
§ 29	Wasserrechtliche Genehmigung
§ 30	Allgemeine Genehmigung; weitere Vorschriften für Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge und schwimmende Geräte
§ 31	Ankern
§ 32	Vertäuen und Abbäumen
§ 33	Zugang zu den Fahrzeugen
§ 34	Herausragende Gegenstände
§ 35	Bewachung
§ 36	Benutzung der Schrauben

Abschnitt V

Sicherheitsbestimmungen für den Umschlag von Trockenmassengütern

§ 37	Umschlag von Trockenmassengütern
§ 38	Sicherheitsbestimmungen für Massengutschiffe
§ 39	Sicherheitsbestimmungen für Umschlagsanlagen von Trockenmassengütern

Abschnitt VI

Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste

§ 39a	Geltungsbereich und Gegenstand
§ 39b	Pflichten
§ 39c	Nutzungsverpflichtung

Abschnitt VII

Sonstige Vorschriften

§ 40	Bezeichnung und Meldung von Schadens- und Gefahrenstellen
§ 41	Verhüten von Verunreinigungen
§ 41a	Einleiten von Ballastwasser
§ 41b	Einbringen von Sedimenten
§ 41c	Begriffsbestimmungen für die Ballastwasserbehandlung
§ 42	Erlaubnisse und Verbote

Abschnitt VIII

Bußgeld- und Schlussvorschriften

§ 43	Ordnungswidrigkeiten
§ 44	Inkrafttreten

Auf Grund von § 8 Absatz 3 und § 21 Absatz 1 Nummern 1 bis 3 des Hafenverkehrs- und Schiffahrtsgesetzes vom 3. Juli 1979 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 177) wird verordnet:

I

Allgemeine Vorschriften und Begriffsbestimmungen

§ 1

Anwendbare Rechtsvorschriften

(1)¹ Soweit diese Verordnung keine abweichenden Regelungen enthält, finden in ihrer jeweiligen Fassung entsprechend Anwendung:

1. die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung vom 22. Oktober 1998 (Bundesgesetzblatt 1998 I Seite 3210, 1999 I Seite 193), zuletzt geändert am 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 1554),

2. die Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 13. Juli 1977 (Bundesgesetzblatt I Seite 813), zuletzt geändert am 7. Dezember 1994 (Bundesgesetzblatt I Seiten 3744, 3750) einschließlich der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln - KVR - Bundesgesetzblatt 1976 II Seite 1023),

oder die an ihre Stelle tretenden Rechtsvorschriften.² Bei Anwendung dieser Vorschriften gelten Hafenfahrzeuge als Binnenschiffe.

(2) Abweichend von Absatz 1 findet in den Häfen Oortkaten und Zollenspieker ergänzend die Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 8. Oktober 1998 (Bundesgesetzblatt I Seite 3148), in ihrer jeweiligen Fassung oder die an ihre Stelle tretende Rechtsvorschrift entsprechend Anwendung.

§ 2

Begriffsbestimmungen für Fahrzeuge und sonstige Schwimmkörper

In dieser Verordnung sind

1. Fahrzeuge:
See- und Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge, Sportfahrzeuge und Fähren sowie schwimmende Geräte;
2. Hafenfahrzeuge:
Fahrzeuge, die ausschließlich zur Verwendung im Geltungsgebiet des Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes bestimmt sind;
3. Hafengüterfahrzeuge:
Hafenfahrzeuge ohne eigene Triebkraft, die der Güterbeförderung dienen, wie Schuten, Leichter und Transportpontons;
4. Schleppverband:
die Zusammenstellung von einem oder mehreren schleppenden Maschinenfahrzeugen (Schlepper) und einem oder mehreren dahinter oder daneben geschleppten Anhängen, die keine oder keine betriebsbereite Antriebsanlage besitzen oder in ihrer Manövrierfähigkeit eingeschränkt sind; Motorsportfahrzeuge, die andere Sportfahrzeuge schleppen, gelten nicht als schleppende Maschinenfahrzeuge im Sinne der KVR;
5. Schubverband:
die Zusammenstellung von einem oder mehreren schiebenden Maschinenfahrzeugen (Schubschiff) und einem oder mehreren davor geschobenen Schubleichtern, die keine oder keine betriebsbereite Antriebsanlage besitzen;
6. außergewöhnliche Schlepp- und Schubverbände:

Schlepp- und Schubverbände, die die Schifffahrt außergewöhnlich behindern können oder besonderer Rücksicht durch die Schifffahrt bedürfen; sie gelten als manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe g der KVR;

7. Sportfahrzeuge:
Wasserfahrzeuge, die ausschließlich Sport- und Vergnügungszwecken dienen;
8. Fahrgastschiffe:
Fahrzeuge, die für die Beförderung von mehr als 12 Personen bestimmt und hierfür zugelassen sind; ausgenommen Barkassen und Sportfahrzeuge;
9. Wegerechtschiffe:
Fahrzeuge, die wegen ihres Tiefganges, ihrer Länge oder anderer Eigenschaften gezwungen sind, den tiefsten Teil der Verkehrswege und -flächen in Anspruch zu nehmen; sie gelten als manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe g der KVR;
10. schwimmende Geräte:
manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe g der KVR auch dann, wenn sie nicht in Fahrt sind, insbesondere Kräne, Rammen, Hebefahrzeuge einschließlich ihres schwimmenden Zubehörs;
11. schwimmende Anlagen:
schwimmende Einrichtungen, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung bestimmt sind, insbesondere Docks und Anlegebrücken; sie gelten im Falle der Überführung als Fahrzeuge;
12. Lieger:
ortsfest gemachte Schwimmkörper, die insbesondere als Wohn-, Büro-, Aufenthalts- oder Versammlungsräume, als Restaurationsbetrieb, Werkstatt oder zur Lagerung verwendet werden; sie gelten im Falle der Überführung als Fahrzeuge;
13. außergewöhnliche Schwimmkörper:
einzelne oder zu mehreren zusammengefasste schwimmfähige Gegenstände, die im Wasser fortbewegt werden sollen und nicht oder nur wenig über die Wasseroberfläche hinausragen, insbesondere Hölzer, Rohre, Faltbehälter, Sinkstücke oder ähnliche Schwimmkörper;
14. Traditionsfahrzeuge:
Museumsschiffe und ähnliche Wasserfahrzeuge einschließlich deren Nachbauten, sofern ihr Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient und sie zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken eingesetzt werden.

§ 3

Begriffsbestimmungen für Fahrzeugführer und Besatzung

In dieser Verordnung sind

1. Fahrzeugführer:
jeder Führer eines Fahrzeuges oder sein Vertreter;
2. Besatzung:
alle Personen, die für die Führung und den Betrieb eines Fahrzeuges an Bord sind.

§ 3a **Begriffsbestimmungen für den Massengutumschlag**

In dieser Verordnung sind

1. BLU-Code:
die am 4. Dezember 2001 geltende Fassung des im Anhang der IMO-EntschlieÙung A.862 (20) vom 27. November 1997 enthaltenen Verhaltenscodes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen;
2. Trockenmassengüter:
Güter, die in Kapitel XII Regel 1.4 der jeweils geltenden Fassung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS Übereinkommen 1974) (BGBl. 1979 II S. 142) beschrieben sind, mit Ausnahme von Getreide gemäß Kapitel VI Regel 8.2 des SOLAS Übereinkommens 1974.

§ 3b **Begriffsbestimmungen für den Informationsdienst River Information Service**

In dieser Verordnung sind

1. Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste (River Information Services - RIS): harmonisierte Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschiffahrt einschließlich - sofern technisch durchführbar - der Schnittstellen zu Managementdiensten anderer Transportträger, insbesondere den Verkehrsmanagement- und Informationsdiensten des Seeverkehrs;
2. Benutzer der Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste:
alle Nutzergruppen wie Schiffsführer, Betriebspersonal der Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste, Betreiber von Schleusen oder Brücken, Wasserstraßenverwaltungen, Betreiber von Häfen, Umschlagstellen und Terminals, Personal in Unfallbekämpfungszentren der Rettungsdienste, Flottenmanager, Verloader, Absender, Empfänger, Frachtmakler und Ausrüster;
3. Inland AIS Gerät:

ein Gerät zur Darstellung von elektronischen Binnenschifffahrtskarten, das in den zwei Betriebsarten Informationsmodus oder Navigationsmodus betrieben werden kann;

4. Inland ECDIS Gerät:

ein Gerät, das auf einem Fahrzeug eingebaut ist und im Sinne des Standards Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschiffahrt genutzt wird.

§ 4

Verkehrswege und -flächen

(1) In dieser Verordnung gilt folgende Einteilung der Verkehrswege und -flächen:

1. Hauptfahrwasser:
Unter- und Norderelbe von Tinsdal bis Oortkaten mit Ausnahme der Wasserflächen nördlich der Linie vom Sandtorhöft entlang den Ponton- und Landeanlagen bis zur Südostecke Ausrüstungskai Altona;
2. Nebenfahrwasser:
Köhlfleet, Finkenwerder Vorhafen, Parkhafen, Köhlbrand, Süderelbe, Kuhwerder Vorhafen und südlicher Reiherstieg von der Schleuse bis zur Rethe-Hubbrücke mit Ausnahme der Binnenschiffsliegeplätze am Ewersween;
3. Sonstige Verkehrsflächen:
Alle anderen Wasserläufe und -flächen, Hafenbecken und Kanäle.

(2) Alle Verkehrswege und -flächen gelten als Fahrwasser im Sinne der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung.

(3) Für die Bezeichnung der tiefsten Rinne im Fahrwasser der Norderelbe oberhalb der Freihafenelbbrücke und der Süderelbe oberhalb der Brücke des 17. Juni werden die auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe geltenden Schifffahrtzeichen verwendet.

§ 5

See- und Binnenschiffhäfen

(1) Als Seeschiffhäfen gelten mit Ausnahme der Wasserflächen zwischen Ufern und Pontons:

das Hauptfahrwasser von Tinsdal bis zur Freihafenelbbrücke,

die Nebenfahrwasser mit Ausnahme der Süderelbe oberhalb der Brücke des 17. Juni,

der Fischereihafen westlich des Radarturms,

der Segelschiffhafen, der Hansahafen, der Südwesthafen und der Steinwerder Hafen,
der nördliche Reiherstieg bis zur Argentinienbrücke,
der Werfthafen, der Kuhwerder Hafen, der Kaiser-Wilhelm-Hafen, der Ellerholzhafen,
der Oderhafen und der Roßhafen,
der Waltershofer Hafen und der Petroleumhafen,
der Köhlfleethafen und der Dradenauhafen,
der Sandauhafen, die Rethe, der Neuhofer Hafen, der Kattwykhafen, der Blumensandha-
fen, der Hohe-Schaar-Hafen und der Schluisgrovehafen,
der Reiherstieg von der Süderelbe bis zur Schleuse,
die Seehäfen 1 bis 4 in Harburg.

(2) Als Binnenschiffhäfen gelten alle übrigen Hafenteile.

§ 6

Sonstige Begriffsbestimmungen

In dieser Verordnung sind

1. Randgebiete:
Alster und ihre Kanäle und Fleete unterhalb der Hasenbergbrücke; Bille und ihre Kanäle unterhalb des Bille-Schöpfwerkes; Hammerbrookkanäle, Dove Elbe (Bezirk Bergedorf), Gose Elbe, Neuer Schleusengraben, Schleusengraben bis Serrahnwehr; Häfen Oortkaten und Zollernspieker;
2. Hammerbrookkanäle:
Hochwasserbassin, Schleusenkanal, Sonninkanal, Mittel-, Süd- und Rückerskanal;
3. Fleete der Speicherstadt:
Kehrwiederfleet, Brooksfleet, Wandrahmsfleet, Kleines Fleet, St.-Annen-Fleet, Holländischbrookfleet;
4. Steinwerder Kanäle:
Fährkanal, Norderloch, Steinwerder Kanal, Grevenhofkanal, Querkanal;
5. Wilhelmsburger Kanäle:
Ernst-August-Kanal, Assmann Kanal, Jaffe-Davids-Kanal, Reiherstieg-Schleusenfleet, Veringkanal, Schmidtkanal;
6. Harburger Binnenhäfen:
Verkehrshafen, Lotsekanal bis Lotsebrücke, Überwinterungshafen.

II Meldepflichten

§ 7 An- und Abmeldung

(1) Der zuständigen Behörde ist

1. die Ankunft eines Binnenschiffes 24 Stunden vor Ankunft, spätestens jedoch beim Verlassen des letzten Hafens und
2. der Zeitpunkt der Abfahrt mindestens zwei Stunden vorher
unter Angabe von
 - a) Art, Name und Führer des Fahrzeugs,
 - b) ENI/amtlicher Schiffsnummer und Flagge,
 - c) Größe und Tiefgang,
 - d) Ladung,
 - e) Eigner oder Charterer,
 - f) Ankunftstag, -zeit und Liegeplatz

schriftlich oder in elektronischer Form zu melden.

Die Meldepflicht gilt als erfüllt, wenn sie elektronisch über das von der zuständigen Behörde zur Verfügung gestellte Meldeportal erfolgt.

(2) Die Ankunft eines Seeschiffes ist spätestens 24 Stunden vorher oder spätestens beim Verlassen des letzten Hafens mit den in § 28 Absatz 2 genannten Angaben der zuständigen Behörde zu melden. Die Meldepflicht gilt auch als erfüllt, wenn sie elektronisch über das vom zuständigen Bundesministerium eingerichtete einzige nationale Fenster erfolgt. Die zuständige Behörde oder die von ihr beauftragte Stelle sind berechtigt, diese Daten bei der Stelle zu erheben, die das einzige nationale Fenster betreibt.

(3) Seeschiffe und nach See auslaufende Binnenschiffe haben den Zeitpunkt der Abfahrt der zuständigen Behörde mindestens zwei Stunden vorher anzuzeigen.

(4) Von der An- und Abmeldepflicht (Absatz 1) sowie von der Anzeigepflicht (Absatz 3) sind befreit:

1. deutsche und fremde Hoheitsfahrzeuge;
2. Sportfahrzeuge;
3. Fahrgastschiffe, die zwischen Hamburg und den deutschen Nordseebädern oder Orten an der Elbe verkehren;
4. Schlepper mit Ausnahme der von See kommenden und nach See gehenden Schlepper;
5. Fischereifahrzeuge mit weniger als 600 BRT.

§ 8 Schifffahrtspolizeiliche Meldungen

(1) ¹ Die von der zuständigen Behörde bezeichneten Seeschiffe und mit Ukw ausgerüsteten Binnenschiffe (einschließlich Schlepp- und Schubverbände) haben beim Ein- und Auslaufen sowie beim Verholen im Hafen unter Angabe des Namens, der Größe und des Fahrtweges Positionsmeldungen in deutscher Sprache abzugeben. ² Diese Fahrzeuge haben an Hamburg Port Traffic ein- und ausgehend das Passieren der Landesgrenze bei Tinsdal und Oortkaten sowie das An- und Ablegen im Hamburger Hafen zu melden.

(2) ¹ Fahrzeuge im Sinne des § 30 Absatz 1 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung dürfen den Hamburger Hafen nur unter den von der zuständigen Behörde für die jeweilige Fahrzeugart bekannt gemachten schifffahrtspolizeilichen Voraussetzungen befahren. ² Diese Fahrzeuge sind zwei Stunden vor dem Auslaufen oder Verholen mit den in § 58 Absatz 1 Nummer 1 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung genannten Angaben bei der zuständigen Behörde schriftlich zu melden.

§ 8a Mitteilungspflicht

(1) Erhält die zuständige Behörde bei Erfüllung ihrer üblichen Pflichten Kenntnis davon, dass ein Schiff offensichtliche Auffälligkeiten aufweist, die die Sicherheit des Schiffes gefährden oder eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können, unterrichtet sie unverzüglich und vorzugsweise in elektronischer Form die für die Hafensstaatkontrolle zuständige Behörde unter mindestens folgenden Angaben:

1. Angaben zum Schiff (Name, IMO-Kennnummer, Rufzeichen und Flagge),
2. Informationen zur Route (letzter Anlaufhafen, Bestimmungshafen),
3. Beschreibung der an Bord festgestellten offensichtlichen Auffälligkeiten.

(2) Die zuständige Behörde übermittelt der für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörde die in Artikel 25 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. EU Nr. L 131 S. 57) genannten Informationen, soweit sie über diese verfügt.

III

§§ 9 bis 11 (aufgehoben)

IV

Verkehrsvorschriften

Unterabschnitt 1

Sichtzeichen und Schallsignale der Fahrzeuge

§ 12

Allgemeines

(1) Schlepper, die Seeschiffen assistieren, dürfen die Sichtzeichen nach Regel 24 Buchstabe a Ziffer i Satz 2 sowie Ziffer v, geschleppte Fahrzeuge das Sichtzeichen nach Regel 24 Buchstabe e Ziffer iii der KVR nicht führen.

(2) Geschleppte außergewöhnliche Schwimmkörper in Fahrt haben das Sichtzeichen nach Regel 24 Buchstabe e Ziffer iii der KVR nur dann zu führen, wenn die Länge des Schleppverbandes insgesamt mehr als 50 m beträgt.

(3) ¹ Die in der KVR vorgeschriebenen Sichtzeichen für manövrierunfähige und manövrierbehinderte Fahrzeuge dürfen nur geführt werden, wenn es aus Sicherheitsgründen von der zuständigen Behörde angeordnet worden ist; handelt es sich um ein Wegerechtschiff, darf das Sichtzeichen auch auf Anordnung der Hafenslotsen geführt werden. ² Dies gilt nicht, wenn und solange ein die Manövrierfähigkeit beeinträchtigendes Ereignis während der Fahrt eintritt. ³ Hamburg Port Traffic ist über die Erklärung eines Fahrzeugs zum Wegerechtschiff zu informieren.

(4) Fahrzeuge, die zum Zwecke des Drehens und Schwojens den Anker benutzen, gelten als in Fahrt befindlich und haben die entsprechenden Sichtzeichen zu führen.

(5) Die in der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vorgeschriebenen Sichtzeichen für Fahrzeuge, die bestimmte gefährliche Güter befördern, dürfen nicht geführt werden von festgemachten Fahrzeugen, die

1. unverpackte entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55 Grad C geladen haben,
2. nach dem Löschen der in Nummer 1 genannten Güter noch nicht gereinigt und entgast oder inertisiert sind.

(6) Die Bestimmungen der KVR über den Signalaustausch beim Überholen (Regel 34 Buchstabe c) finden keine Anwendung.

§ 13 Seeschiffe

(1) Ankommende Seeschiffe, die einen Hafenlotsen in Anspruch nehmen wollen, haben - soweit sie nicht mit der Lotsenstation in Funksprechverbindung stehen - am Tage ab Blankenese die Flagge G des Internationalen Signalbuches zu führen, nachts bei Annäherung an die Lotsenstation den Morsebuchstaben G als Schall- oder Lichtsignal zu geben.

(2) Für festgemachte Seeschiffe entfällt in den Binnenschiffhäfen und in den Randgebieten die Pflicht zur Lichterführung.

§ 14 Binnenschiffe und Hafenfahrzeuge

(1) In Fahrt befindliche Binnenschiffe und Schlepp- und Schubverbände des Oberelbeverkehrs dürfen auch die für sie auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe vorgeschriebenen Sichtzeichen führen.

(2) ¹ Auf Binnenschiffen im Hafenverkehr und auf Hafenfahrzeugen brauchen

1. das nach Regel 23 Buchstabe a Ziffer ii der KVR vorgeschriebene zweite Topplicht,
2. das nach Regel 24 Buchstabe a Ziffer i der KVR vorgeschriebene dritte Topplicht,
3. solange das nach § 8 der Allgemeinen Zollverordnung in der Fassung vom 18. Mai 1970 (Bundesgesetzblatt I Seite 561) geforderte weiße Zollicht geführt wird, das nach Regel 24 Buchstabe a Ziffer iv der KVR vorgeschriebene Schlepplicht

nicht geführt zu werden. ² Abweichend von Anlage 1 Ziffer 2 Buchstabe a bis e und i der Seestraßenordnung braucht das Topplicht nur in einem Mindestabstand von 1 m über den Seitenlichtern geführt zu werden. ³ Der Abstand der senkrecht übereinander zu führenden Lichter und Signalkörper (Anlage 1 Ziffer 2 Buchstabe i und Ziffer 6 der Seestraßenordnung) braucht nur 0,50 m zu betragen; das untere Licht muss jedoch mindestens 2 m über Deck geführt werden.

(3) ¹ Für festgemachte Binnenschiffe und Hafenfahrzeuge findet § 8 Absatz 2 und § 9 Absatz 2 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung keine Anwendung. ² Die Pflicht zur Lichterführung entfällt

1. für Binnenschiffe in den Binnenschiffhäfen und in den Randgebieten,

2. für Hafenfahrzeuge in den Seeschiffhäfen innerhalb der ihnen allgemein zur Verfügung gestellten und durch Tafeln kenntlich gemachten Liegeplätze (§ 29 Absatz 1), in den Binnenschiffhäfen sowie in den Randgebieten.

(4) ¹ Hafenfahrzeuge haben Positionslaternen zu führen, die entweder nach der Verordnung über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt und im Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 16. Dezember 2011 (Anlageband zum Bundesgesetzblatt Teil I Nummer 1 vom 2. Januar 2012, BGBl. 2012 I S. 2, 1666), zuletzt geändert am 20. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2802, 2964), oder nach § 18 in Verbindung mit Anlage 6 Nummer 1 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (Bundesgesetzblatt I Seiten 3013, 3023) in ihrer jeweiligen Fassung zugelassen sind. ² Die Bezeichnung und Anordnung der Positionslaternen darf den Vorschriften der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung entsprechen.

(5) ¹ Festmacherboote brauchen, während die Leinen angenommen, ausgefahren, befestigt oder gelöst werden, die Lichter nach Regel 23 Buchstabe a oder c der KVR nicht zu führen. ² Es ist dann aber eine elektrische Lampe oder eine angezündete Laterne mit weißem Licht bereitzuhalten. ³ Das Licht muss bei Annäherung eines anderen Fahrzeugs gezeigt werden.

(6) Greiferbagger auf schwimmenden Einrichtungen sowie Peil- und Messfahrzeuge im Einsatz dürfen neben den Sichtzeichen nach Regel 27 Buchstabe b der KVR ein gelbes Funkellicht führen.

§ 15 Hafengüterfahrzeuge

(1) ¹ Geschleppte oder geschobene Hafengüterfahrzeuge dürfen an Stelle der in der KVR und Seeschifffahrtstraßen-Ordnung vorgeschriebenen Lichter ein weißes Rundumlicht führen. ² Es sind Laternen zu verwenden, deren Baumuster vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Verwendung auf Seeschifffahrtstraßen zugelassen sind und deren Mindesttragweite zwei Seemeilen beträgt.

(2) ¹ Bei zwei nebeneinander geschleppten oder geschobenen Hafengüterfahrzeugen genügt ein Rundumlicht. ² Das Gleiche gilt für bis zu vier Hafengüterfahrzeuge, die als Gruppe geschleppt oder geschoben werden und so starr miteinander verbunden sind, dass sich diese Schlepp- oder Schubgruppe wie ein Fahrzeug verhält. ³ Das Rundumlicht ist auf Schleppgruppen hinten, auf Schubgruppen vorn zu führen.

§ 16 Sportfahrzeuge

(1) Für Sportfahrzeuge des Oberelbeverkehrs gilt § 14 Absatz 1 entsprechend.

(2) ¹ In den Randgebieten brauchen Sportfahrzeuge mit Maschinenantrieb abweichend von den Vorschriften der KVR und der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung nur ein weißes

Rundumlicht zu führen. ² Wenn sie andere Sportfahrzeuge schleppen, müssen zwei weiße Rundumlichter senkrecht übereinander geführt werden. ³ Von den geschleppten Fahrzeugen braucht nur das letzte ein weißes Licht zu führen.

(3) Für nicht in Fahrt befindliche Sportfahrzeuge finden an den für sie eingerichteten und besonders gekennzeichneten Liegeplätzen sowie in den Binnenschiffhäfen und in den Randgebieten die Vorschriften über Lichter und Signale keine Anwendung.

§ 17 Warn- und Sperrsignale

Eine vorübergehende Sperrung für die Schifffahrt kann abweichend von den Vorschriften der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung auch durch Dienstfahrzeuge erfolgen, die jeweils ein blaues Funkellicht und

1. am Tage einen rot-weiß-roten Zylinder,
2. bei Nacht ein rotes, über den ganzen Horizont sichtbares Licht

führen.

§ 18 Nebelsignale

(1) Die in der KVR und in der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vorgeschriebenen Nebelsignale sind mindestens jede Minute zu geben.

(2) Abweichend von den in Absatz 1 genannten Vorschriften haben von Schleppern assistierte Seeschiffe das Nebelsignal für Alleinfahrer (ein langer Ton) zu geben.

(3) Geschleppte Hafengüter- und Sportfahrzeuge sowie an einem Liegeplatz festgemachte Fahrzeuge brauchen keine Nebelsignale zu geben.

§ 19 Ausnahmen

In den Randgebieten kann die zuständige Behörde unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsverhältnisse weitere Ausnahmen von den Vorschriften über Sichtzeichen und Schallsignale der Fahrzeuge zulassen.

Unterabschnitt 2 Fahrregeln

§ 20 Allgemeine Fahrregeln

(1) ¹ Fahrzeuge haben nach Möglichkeit auf allen Verkehrswegen und -flächen die rechte Seite des Fahrwassers zu halten und dabei so zu fahren, dass sie die Verkehrswege nicht mehr und nicht länger als nötig in Anspruch nehmen. ² Die Benutzung der linken Fahrwasserseite ist

1. für Fahrzeuge im Lotsenversetzdienst,
2. beim Manövrieren mit Großschiffen,
3. im Übrigen nur auf kurzen Strecken zwischen benachbarten Hafenbecken, Einfahrten oder Liegeplätzen

und unter der Voraussetzung zulässig, dass die Gefährdung der durchgehenden Schifffahrt ausgeschlossen werden kann.

(2) Alle in Fahrt befindlichen Fahrzeuge - einschließlich der außergewöhnlichen Schlepp- und Schubverbände - müssen den Wegerechtschiffen ausweichen.

(3) Fahrzeuge mit in Betrieb befindlichen Verbrennungskraftmaschinen oder Feuerungsanlagen, deren Schornsteine oder Abgasleitungen nicht mit wirksamen Funkenfängern ausgerüstet sind, müssen von Fahrzeugen, die für die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter vorgeschriebenen Sichtzeichen führen, einen Mindestabstand von 30 m einhalten.

(4) Ergänzend zu § 25 Absatz 2 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung gelten für die Vorfahrt folgende Regelungen:

1. Fahrzeuge, die das Hauptfahrwasser benutzen, haben Vorrang vor den aus Nebenfahrwassern oder sonstigen Verkehrsflächen kommenden Fahrzeugen,
2. Fahrzeuge, die ein Nebenfahrwasser benutzen, haben Vorrang vor den aus sonstigen Verkehrsflächen kommenden Fahrzeugen,
3. Fahrzeuge auf sonstigen Verkehrsflächen sind ausweichpflichtig, wenn sich ihr Kurs und der eines Fahrzeuges an ihrer Steuerbordseite so kreuzen, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

§ 21 Fahrregeln für Sportfahrzeuge

(1) ¹ Auslaufende Sportfahrzeuge dürfen im Hauptfahrwasser der Unterelbe von der Einfahrt Rüschanal bis zur Landesgrenze die Wasserflächen südlich des südlichen Tonnenstrichs benutzen. ² Segelfahrzeuge, die kreuzen müssen, dürfen die durchgehende Schifffahrt nicht behindern. ³ Für Sportfahrzeuge untereinander gelten auf sonstigen Verkehrs-

flächen im Hamburger Hafen abweichend von § 20 Absatz 4 Nummer 3 die Ausweichregeln der KVR.

(2) Fahrzeuge unter Ruder müssen auf der Norderelbe zwischen Niederhafen und Fischereihafen an der Nordseite hinter den Landungsanlagen fahren; sie dürfen sich in beiden Fahrtrichtungen außerhalb der Fahrrinne sowohl auf der Süderelbe zwischen der Rethereinfahrt und der Brücke des 17. Juni auf der Ostseite, nahe dem östlichen bzw. dem nördlichen Ufer, als auch auf der Süder- und Oberelbe, zwischen der Brücke des 17. Juni und der Hafengrenze bei Oortkaten, nahe dem südlichen Ufer halten.

(3) Sportfahrzeuge müssen sich auf der Alster und ihren Kanälen und Fleeten oberhalb der Schaartorschleuse sowie auf der Bille und ihren Kanälen und den Hammerbrookkanälen so verhalten, dass Fahrgastschiffe und Schleppzüge nicht behindert werden.

(4) Abweichend von § 20 Absatz 1 können Sportfahrzeuge auf der Binnen- und Außenalster, wenn die Verkehrslage dies erlaubt, auch die linke Fahrwasserseite benutzen.

§ 22 Schlepp- und Schubverbände

(1)¹ Schlepp- und Schubverbände dürfen, wenn sie aus zwei oder mehr geschleppten oder geschobenen Fahrzeugen bestehen, insgesamt folgende Abmessungen nicht überschreiten:

1. auf der Unterelbe, der Norderelbe, der Süderelbe und dem Köhlbrand die auf der Bundeswasserstraße Elbe außerhalb des Hamburger Hafens zulässigen Abmessungen;
2. im Köhlfleet, Finkenwerder Vorhafen und Dradenauhafen;
im Parkhafen und Waltershofer Hafen;
im Sandauhafen und in der Rethere;
im Kuhwerder Vorhafen und Roßhafen 185 m Länge und 23 m Breite;
3. in den übrigen Seeschiffhäfen 135 m Länge und 23 m Breite;
4. in den Binnenschiffhäfen und in den Randgebieten entsprechend den jeweiligen örtlichen Verhältnissen bis zu 100 m Länge und 20 m Breite.

² Die zuständige Behörde kann in besonderen Fällen Ausnahmen zulassen.

(2)¹ Die Schlepptrosse der Schleppverbände muss soweit aufgekürzt werden, wie es die sichere Führung des Schleppverbandes erfordert. ² Sie darf unterhalb des Seemannshöftes höchstens 90 m lang sein.

(3)¹ Auf geschobenen Einheiten müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

1. im vorderen Teil des Schubverbandes hat sich eine schiffahrtskundige Person als Ausguck aufzuhalten, wenn es die sichere Führung des Verbandes erfordert,
2. für diesen Ausguck muss eine ständige Sprechverbindung zum Schiffsführer gewährleistet sein.

² Von dem Ausguck kann abgesehen werden, wenn durch ein in der Höhe veränderbares Ruderhaus auf dem Schubschlepper dem Schiffsführer ausreichende Sicht für ein sicheres Manövrieren gewährleistet ist.

(4) ¹ Binnenmotorschiffe im Oberelbeverkehr dürfen auf der Norderelbe unterhalb der Freihafenelbbrücke und auf der Süderelbe unterhalb der Brücke des 17. Juni nicht als Schlepper verwendet werden. ² Dieses Verbot gilt nicht, wenn der Hafen nur durchfahren werden soll. ³ Die zuständige Behörde kann in besonderen Fällen weitere Ausnahmen zulassen.

§ 23 Fahrgeschwindigkeit

(1) Im Hamburger Hafen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die gewerbliche Schifffahrt 10 Knoten (19 Kilometer in der Stunde) durchs Wasser; die zuständige Behörde kann in begründeten Fällen Ausnahmen zulassen. Die Höchstgeschwindigkeit für Sportfahrzeuge mit Maschinenantrieb beträgt 12 Knoten (22 Kilometer in der Stunde) durchs Wasser.

(2) Auf folgenden Verkehrswegen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit, soweit örtlich durch Schifffahrtszeichen nichts anderes bestimmt ist, für alle Fahrzeuge mit eigener Triebkraft 8 km (4,3 Seemeilen) in der Stunde:

1. Alster und ihre Kanäle und Fleete,
2. Bille und ihre Kanäle,
3. Hammerbrookkanäle,
4. Fleete der Speicherstadt,
5. Dove Elbe oberhalb der Tatenberger Schleuse, Neuer Schleusengraben und Schleusengraben,
6. Steinwerder Kanäle,
7. Wilhelmsburger Kanäle,

8. Harburger Binnenhafen und seine Kanäle.

(3) Die zuständige Behörde kann in besonderen Fällen Abweichungen von den Geschwindigkeitsbegrenzungen der Absätze 1 und 2 zulassen oder anordnen.

§ 24 Durchfahren von Brücken

(1) ¹ Brücken, die den Verkehrsweg einengen, sind langsam an der rechten Seite zu durchfahren. ² Bei mehreren Brückenöffnungen ist die jeweils rechte Öffnung zu benutzen, sofern nicht durch Schifffahrtzeichen etwas anderes bestimmt ist. ³ Beschränkungen der Durchfahrtsbreiten gelten abweichend von der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung auch für Kleinfahrzeuge.

(2) ¹ Bewegliche Brücken werden während der von der zuständigen Behörde bekannt gemachten Betriebszeit auf Anforderung geöffnet, wenn es die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse zulassen. ² Außerhalb der Betriebszeit erfolgt die Öffnung nur, wenn das Fahrzeug spätestens ½ Stunde vor Betriebsschluss angemeldet ist.

(3) ¹ Geöffnete Brücken dürfen nur mit maschineller Triebkraft oder mit Schlepperhilfe durchfahren werden. ² Anordnungen des Brückenpersonals ist unverzüglich Folge zu leisten.

§ 25 Benutzung von Schleusen und Sperrwerken

(1) ¹ Schleusen werden während der von der zuständigen Behörde bekannt gemachten Betriebszeit auf Anforderung bedient, wenn es die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse zulassen. ² Auf Schleusungsmöglichkeiten außerhalb der Betriebszeiten wird in den Bekanntmachungen besonders hingewiesen.

(2) ¹ Bei Doppelkammerschleusen werden Richtungssignale gegeben, die aus je einem weißen festen Licht und einem weißen Blinklicht bestehen. ² Sie bedeuten, dass jeweils die auf der Seite des Blinklichtes liegende Schleusenkammer zu benutzen ist.

(3) ¹ Schleusen und Sperrwerke sind so zu befahren, dass die Tore nicht berührt und die Kammern nicht beschädigt werden können. ² Beim Ein- und Ausfahren ist die Geschwindigkeit auf das geringste Maß herabzumindern, das erforderlich ist, um das Fahrzeug steuerfähig zu halten. ³ In den Stauschleusen dürfen während des Liegens die Schrauben nicht gedreht werden. ⁴ Anordnungen des Schleusenpersonals ist unverzüglich Folge zu leisten.

(4) Die zuständige Behörde kann weitere Einzelheiten für die Benutzung der Schleusen und Sperrwerke durch besondere Anordnung regeln.

§ 26 Verkehr in den Randgebieten

In den Randgebieten kann die zuständige Behörde durch Bekanntmachung oder durch Tafeln die höchstzulässige Tauchtiefe anordnen. ¹⁾

Fußnoten

- 1) In Artikel 4 der Verordnung zur Regelung der Benutzung der Alster mit maschinengetriebenen Fahrzeugen vom 3. Januar 2006 (HmbGVBl. S. 2) wird auf Grund der in den Präambeln der Artikel 1 bis 3 genannten Rechtsvorschriften verordnet: Erlaubnisse, die auf Grund von § 26 Absatz 2 der Hafenverkehrsordnung in der bisher geltenden Fassung erteilt worden sind, verlieren ihre Gültigkeit mit Ablauf der in ihnen enthaltenen Frist.

Unterabschnitt 3 Ruhender Verkehr

§ 27 Liegeplätze

(1) Das Hinlegen von Fahrzeugen und sonstigen Schwimmkörpern ist verboten, soweit nicht die zuständige Behörde eine Genehmigung nach §§ 28 bis 30 Absatz 1 erteilt hat oder ein Fall des § 30 Absatz 2 vorliegt.

(2) Soll ein Fahrzeug oder ein sonstiger Schwimmkörper an einer privat betriebenen Kaianlage, sonstigen Umschlagsanlage oder Werft hingelegt werden, so darf von einer Genehmigung nur Gebrauch gemacht werden, soweit der jeweilige Kai-, sonstige Umschlags- oder Werftbetrieb zugestimmt hat.

§ 28 Liegeplatzgenehmigung

(1) Soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt wird, ist bei der zuständigen Schifffahrtspolizeibehörde eine Genehmigung für den Liegeplatz einzuholen.

(2) ¹ Die Genehmigung für den Liegeplatz eines Seeschiffes ist spätestens 24 Stunden vor der Ankunft unter Angabe von

1. Schiffsname,
2. Unterscheidungssignal und Flagge,
3. Größe und Tiefgang,
4. Schiffsmakler,

5. Ankunststag und -zeit sowie
6. Anlaufreferenznummer

zu beantragen. ² In den Fällen des § 27 Absatz 2 hat der jeweilige Kai-, sonstige Umschlags- oder Werftbetrieb die Genehmigung einzuholen.

(3) ¹ Die Genehmigung ist widerruflich. ² Sie kann insbesondere aus schiffahrtspolizeilichen Gründen oder zur Anpassung an die fortschreitende Verkehrsentwicklung widerrufen werden. ³ § 49 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 9. November 1977 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 333, 402), zuletzt geändert am 26. November 1996 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 263), in der jeweils geltenden Fassung, bleibt unberührt.

(4) ¹ Die Genehmigung kann befristet und unter Auflagen erteilt werden. ² Auflagen können nachträglich erteilt, geändert oder ergänzt werden.

(5) In den Fällen des § 29 darf eine Liegeplatzgenehmigung nicht erteilt werden.

§ 29 Wasserrechtliche Genehmigung

¹ Bei der zuständigen Wasserbehörde ist eine Genehmigung nach § 15 des Hamburgischen Wassergesetzes in der Fassung vom 29. März 2005 (HmbGVBl. S. 97), geändert am 1. September 2005 (HmbGVBl. S. 337, 380), in der jeweils geltenden Fassung einzuholen, soweit Gewässer als

1. Betriebs- oder Vorhaltefläche für Lieger, schwimmende Anlagen, Hafengüterfahrzeuge oder schwimmende Geräte,
2. Vorhaltefläche für Sport- oder Traditionsfahrzeuge oder
3. Vorhaltefläche für Fahrzeuge ohne gültige Schiffspapiere

benutzt werden sollen. ² Die Schiffahrtspolizeibehörde ist zu beteiligen.

§ 30 Allgemeine Genehmigung; weitere Vorschriften für Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge und schwimmende Geräte

(1) ¹ Die zuständige Schiffahrtspolizeibehörde kann für Wasserfahrzeuge bestimmte Flächen als Liegeplätze allgemein genehmigen und deren Benutzung durch besondere Anordnung regeln. ² § 28 Absatz 3 findet Anwendung.

(2) ¹ Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge und schwimmende Geräte dürfen an Seeschiffen und Seeschiffsliegeplätzen nur anlegen, wenn es aus betrieblichen Gründen erforderlich ist. ² Nach Beendigung der Arbeiten müssen die Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge und schwimmenden Geräte den Einsatzplatz unverzüglich verlassen.

(3) Im Übrigen sind Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge und schwimmende Geräte so hinzulegen und zu befestigen, dass der Verkehr, insbesondere an Hafeneinfahrten, engen Fahrwasserstellen, Schleusen und Brückendurchfahrten nicht behindert wird.

§ 31 Ankern

(1) ¹ Fahrzeuge dürfen nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörde ankern. ² Das gilt nicht

1. bei unmittelbar drohender Gefahr,
2. außerhalb des Tonnenstrichs auf der Elbe und dem Köhlbrand,
3. auf der Norderelbe oberhalb der Freihafenelbbrücke,
4. auf der Süderelbe oberhalb der Brücke des 17. Juni,
5. außerhalb der Tankschiffhäfen für die Benutzung des Ankers zum Zwecke des Drehens oder Schwojens.

(2) Das Ankern und das Schleppen von Ankern ist verboten:

1. an Stellen, an denen Kabel und Düker liegen;
2. in den Schleusen und Sperrwerken sowie unter den Brücken;
3. über den Elbtunneln;
4. an Stellen, die durch Ankerverbotsschilder gekennzeichnet sind;
5. im Ankerbereich von Baggern, Rammen oder sonstigen schwimmenden Geräten, die zu Bau- oder Bergungsarbeiten eingesetzt sind, sowie an Stellen, an denen im oder am Strom Bauarbeiten ausgeführt werden.

§ 32 Vertäuen und Abbäumen

(1) ¹ Fahrzeuge sind sicher zu vertäuen. ² Die Befestigung darf den Verkehr an Land oder auf den Landungsanlagen nicht behindern und muss, rasch gelöst werden können.

(2) ¹ Fahrzeuge dürfen nur an den dafür vorgesehenen Einrichtungen der Liegeplätze befestigt werden. ² Solche Einrichtungen sind insbesondere Poller, Klampen, Haken, Schutthalter, Ringe und Ketten.

(3) Müssen fremde Fahrzeuge losgeworfen werden, so sind sie von dem, der sie losgeworfen hat, unverzüglich wieder ordnungsgemäß zu vertäuen.

(4) Leinen, die die Benutzung der Gewässer behindern können, dürfen ohne Erlaubnis der zuständigen Behörde nur zum Verholen ausgebracht und müssen bei Tag und Nacht in geeigneter Weise kenntlich gemacht werden.

(5) Seeschiffe dürfen nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörde abgebäumt werden.

(6) Der Fahrzeugführer ist für alle Maßnahmen verantwortlich, die durch Änderung des Wasserstandes sowohl in den tideoffenen als auch in den abgeschleusten Gewässern erforderlich werden.

§ 33 Zugang zu den Fahrzeugen

(1) ¹ Fahrzeuge, die am Ufer, an Kais oder sonstigen Landeanlagen liegen, müssen auf sichere Weise zugänglich sein. ² Ist wegen der Gegebenheiten am Liegeplatz die bordseitige Gestellung eines Landganges nicht möglich, hat der Landbetrieb durch entsprechende bauliche Einrichtungen für einen sicheren Landgang zu sorgen.

(2) Seeschiffe müssen an jeder Wasserseite, an der gelöscht oder geladen wird, mindestens einen sicheren Zugang ausbringen.

§ 34 Herausragende Gegenstände

(1) ¹ Gegenstände dürfen über Fahrzeuge nur so weit hinausragen, dass der Verkehr nicht behindert wird. ² Die Gegenstände müssen am Ende durch eine rote Flagge gekennzeichnet und nachts ausreichend beleuchtet sein; dies gilt nicht für Ladebäume im Einsatz.

(2) ¹ Festgemachte Fahrzeuge haben ihre Anker einzuheieven und zusätzlich zu sichern. ² Das Aushieven des Ankers für Instandsetzungsarbeiten ist nicht genehmigungspflichtig. ³ Die Benutzung des Ankers zur Unterstützung der Festmacherleinen ist nur nach Genehmigung durch die zuständige Behörde erlaubt. ⁴ Können geworfene Anker nicht eingehievt werden, dürfen sie nur mit Zustimmung der zuständigen Behörde liegen bleiben.

§ 35 Bewachung

- (1) Seeschiffe müssen während ihres Aufenthaltes im Hafen ausreichend besetzt sein.
- (2) Binnenschiffe und Hafenfahrzeuge müssen während ihres Aufenthaltes in Seeschiffhäfen so besetzt oder bewacht werden, wie es die im Verkehr erforderliche Sorgfalt unter Berücksichtigung der jeweils herrschenden Verkehrs-, Wetter-, Tide- und Eisverhältnisse verlangt.
- (3) ¹ Soll ein See- oder Binnenschiff ohne Besatzung in einem Seeschiffhafen aufliegen, so muss, sich mindestens ein schiffahrtkundiger Wachmann an Bord befinden. ² Soll das Fahrzeug in einem Binnenschiffhafen aufliegen, so genügt es, wenn der zuständigen Behörde eine geeignete ortsansässige Person namhaft gemacht wird, die sich verpflichtet, behördliche Anordnungen auszuführen.
- (4) ¹ Die Schiffsräume aufliegender Fahrzeuge müssen den zuständigen Beamten jederzeit zugänglich sein. ² Vorrichtungen zur Abgabe von Notsignalen und zum Vertäuen müssen ständig bereitliegen.
- (5) Verantwortlich für die Einhaltung dieser Bestimmungen sind der Fahrzeugführer, die zur Bewachung eingesetzten Personen, in den Fällen der Absätze 2 bis 4 auch der Eigentümer oder Besitzer des Fahrzeugs.

§ 36 Benutzung der Schrauben

- (1) Fahrzeuge dürfen beim An- und Ablegen ihre Schrauben nur benutzen, wenn dadurch weder die Hafenanlage beschädigt noch die Hafensohle aufgewühlt wird.
- (2) ¹ Stillliegende Fahrzeuge dürfen die Schrauben nur dann drehen, wenn sie flott sind und eine Erlaubnis der zuständigen Behörde haben. ² Das gilt nicht, wenn es sich um einen Verstellpropeller in Nullstellung handelt oder wenn die Schraube getörnt wird. ³ Törnen ist ein langsames Drehen der Schraube mit der Törnmaschine oder per Hand mit dem Törnknüppel, bei der kein Sog oder Schwell entsteht.
- (3) Maschinenproben dürfen nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörde an den hierfür besonders vorgesehenen Liegeplätzen vorgenommen werden.
- (4) Während der Maschinenprobe sind folgende Signale so zu führen, dass sie jederzeit über den ganzen Horizont zu erkennen sind:
 1. bei Tage das Flaggensignal »UY« des Internationalen Signalbuches,
 2. bei Nacht ein grünes Licht über einem roten Licht.
- (5) ¹ Drehende oder törnende Schrauben stillliegender Fahrzeuge sind durch dicht über dem Wasserspiegel angebrachte und nachts zu beleuchtende Warntafeln zu kennzeich-

nen.² Soweit eine erlaubnispflichtige Bewegung der Schrauben erfolgt, muss außerdem die Brücke und die Maschine besetzt und ein Warnposten am Heck aufgestellt sein.³ Dieser hat bei gefahrdrohender Annäherung anderer Fahrzeuge das sofortige Stoppen der Maschine zu veranlassen.

(6) Absätze 1 bis 5 gelten sinngemäß für die Benutzung von Steueranlagen, die einen Wasserstrom erzeugen.

V

Sicherheitsbestimmungen für den Umschlag von Trockenmassengütern

§ 37

Umschlag von Trockenmassengütern

(1) Der Umschlag von Trockenmassengütern darf nur erfolgen, wenn alle zu beachtenden Sicherheitsvorschriften eingehalten sind.

(2) Der Fahrzeugführer und der Vertreter der Umschlagsanlage müssen rechtzeitig vor Ankunft des Schiffes die in Anlage 1 aufgeführten erforderlichen Informationen austauschen.

(3) Vor Beginn des Umschlags haben der Fahrzeugführer und der Vertreter der Umschlagsanlage eine gemeinsame Sicherheitsprüfliste nach den Leitlinien des Anhangs 4 des BLU-Codes auszufüllen und zu unterzeichnen. Der Fahrzeugführer und der von der Umschlagsanlage benannte Vertreter haben die in der Prüfliste festgestellten Betriebszustände und Vereinbarungen zu gewährleisten.

(4) Der Fahrzeugführer ist verantwortlich für das sichere Be- und Entladen des Fahrzeugs. Die Einzelheiten des Umschlags sind durch einen abgestimmten Lade- und Lösplan nach dem Muster in Anhang 2 des BLU-Codes zu vereinbaren, der auch die IMO-Kennnummer des betreffenden Fahrzeugs enthält; der Fahrzeugführer und der Vertreter der Umschlagsanlage haben ihre Zustimmung zu dem Plan mit ihrer Unterschrift zu bestätigen. Fahrzeugführer und Vertreter der Umschlagsanlage haben vor Beginn und während der Lade- und Lösarbeiten die in Anlage 2 aufgeführten Pflichten zu erfüllen.

(5) Vor Beginn des Ladens hat der Fahrzeugführer eine Ladungserklärung nach Anhang 5 des BLU-Codes zu erstellen; der Vertreter der Umschlagsanlage hat sich davon zu überzeugen, dass der Fahrzeugführer die in der Ladungserklärung enthaltenen Angaben zum frühestmöglichen Zeitpunkt erhalten hat.

(6) Nach Beendigung des Umschlags ist durch den Verantwortlichen des Schiffes und den Vertreter der Umschlagsanlage schriftlich zu bestätigen, dass der Umschlag gemäß dem vereinbarten Lade- und Lösplan durchgeführt wurde, beim Löschen muss diese Bestätigung eine Feststellung über die ordnungsgemäße Leerung und Reinigung der Laderäume enthalten. Der Umschlagsbetrieb hat diese Bestätigung und eine Kopie des Lade- und Lösplans ein Jahr aufzubewahren und der zuständigen Behörde auf Verlangen auszuhändigen.

(7) Wenn der Lade- und Löschanplan nach Absatz 4 nicht eingehalten wird oder die Sicherheit des Fahrzeugs aus anderen Gründen beeinträchtigt wird, kann der Fahrzeugführer den Umschlag abbrechen.

(8) Der Vertreter der Umschlagsanlage hat von ihm festgestellte offensichtliche Mängel an Bord des Fahrzeugs, die das sichere Laden oder Löschen fester Massengüter gefährden könnten, unverzüglich dem Fahrzeugführer und der zuständigen Behörde zu melden.

(9) Die zuständige Behörde hat das Recht, den Umschlag zu unterbrechen, wenn die Sicherheit des Fahrzeugs gefährdet ist.

(10) Zwischen dem Fahrzeug und der Umschlagsanlage ist eine wirksame und ununterbrochene Nachrichtenverbindung zum Austausch von Informationen über die Lade- oder Löscharbeiten zu schaffen und aufrecht zu erhalten; diese muss gewährleisten, dass eine Anweisung zur Unterbrechung des Ladens oder Löschens unverzüglich befolgt wird.

(11) Beim Laden oder Löschen entstandene Schäden sind gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2001/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Dezember 2001 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (ABl. EG Nr. L 13 S. 9), zuletzt geändert am 5. November 2002 (ABl. EG 2002 Nr. L 324 S. 53), zu melden und gegebenenfalls zu beheben; eine Erklärung hierüber ist in den Lade- oder Löschanplan nach Absatz 6 aufzunehmen.

§ 38

Sicherheitsbestimmungen für Massengutschiffe

(1) Das Fahrzeug, das zum Laden oder Löschen von Trockenmassengütern eine Umschlagsanlage anläuft, hat den Kriterien für die betriebliche Eignung von Massengutschiffen in Anlage 3 zu entsprechen. Die Eignung ist von dem Vertreter der Umschlagsanlage zu kontrollieren. Stellt dieser fest, dass ein Fahrzeug die Eignungskriterien nicht erfüllt, so hat er unverzüglich die zuständige Behörde zu informieren.

(2) Vor Beginn des Umschlages von Trockenmassengütern auf Fahrzeugen, die sowohl feste als auch flüssige Stoffe in loser Form befördern können (Oil-Bulk-Ore-Schiffe), muss die Gasfreiheit der Laderäume und der angrenzenden Tanks durch eine Gaszustandsbescheinigung oder durch andere geeignete Unterlagen nach der Hafensicherheitsverordnung bei der zuständigen Behörde nachgewiesen werden.

§ 39

Sicherheitsbestimmungen für Umschlagsanlagen von Trockenmassengütern

(1) Die Umschlagsanlage hat den Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen für das Laden und Löschen von Trockenmassengütern in Anlage 3 zu entsprechen.

(2) Für die Umschlagsanlage ist beziehungsweise sind durch deren Betreiber ein oder mehrere Vertreter zu benennen.

(3) Die Betreiber der Umschlagsanlage müssen Informationsbroschüren erstellen, die neben Angaben über die Anforderungen der Umschlagsanlage und der zuständigen Be-

hörden die für einen sicheren Umschlag erforderlichen im Anhang 1 Absatz 1.2 des BLU-Codes aufgeführten Informationen erhalten. Diese Broschüren sind den Fahrzeugführern der die Umschlagsanlage nutzenden Massengutschiffe zur Verfügung zu stellen.

VI Binnenschifffahrtsinformationsdienste

§ 39a Geltungsbereich und Gegenstand

(1) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten für den gesamten Binnenschiffsverkehr im Hamburger Hafen.

(2) Für den Geltungsbereich dieses Abschnitts wird ein Binnenschifffahrtsinformationsdienst „RIS“ - River Information Service - eingeführt beziehungsweise vorhandene Informationssysteme so aufgebaut oder erweitert, dass die Bestimmungen der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. EU Nr. L 255 S. 152), geändert am 11. März 2009 (ABl. EU Nr. L 87 S. 109), erfüllt sind.

§ 39b Pflichten

(1) Für den Geltungsbereich gemäß § 39a Absatz 1 stellt die zuständige Behörde bis zum Ablauf der in Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie 2005/44/EG genannten Frist sicher, dass

1. den Benutzern der Binnenschifffahrtsinformationsdienste alle für die Navigation, Verkehrsplanung und Sicherheit relevanten Daten entsprechend der Anhänge I und II der Richtlinie 2005/44/EG in einem elektronischen Format zugänglich sind,
2. den Benutzern der Binnenschifffahrtsinformationsdienste über die in Nummer 1 genannten Daten hinaus navigationstaugliche elektronische Schifffahrtskarten zur Verfügung stehen,
3. elektronische Meldungen der erforderlichen Daten von Schiffen empfangen werden können, soweit hafen- oder schifffahrtsrechtliche Vorschriften ein Meldeverfahren für Schiffe vorsehen und
4. Nachrichten für die Binnenschifffahrt in standardisierter, codierter und abrufbarer Form bereit stehen, wobei die standardisierten Nachrichten mindestens die für die sicherere Schiffsführung erforderlichen Informationen enthalten und diese für die Binnenschifffahrt zumindest in einem elektronischen Format zugänglich sein müssen.

(2) Für den Betrieb der unter Absatz 1 aufgeführten Binnenschiffahrtswegsicherungsstellen gelten die in Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG genannten technischen Leitlinien und Spezifikationen.

§ 39c Nutzungsverpflichtung

Für Fahrzeuge, die mit Inland AIS und Inland ECDIS Geräten nach Artikel 7.06 Nummern 2 und 3 des Europäischen Standards für technische Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) Ausgabe 2017/1 (BAnz. AT 13.03.2018 B4) ausgerüstet sind, gilt eine Nutzungsverpflichtung der AIS und ECDIS Geräte gemäß § 4.07 der Binnenschiffahrtswegsicherungs-Ordnung im Hamburger Hafen ohne die Randgebiete.

VII Sonstige Vorschriften

§ 40 Bezeichnung und Meldung von Schadens- und Gefahrenstellen

(1) ¹ Schiffahrtgefährdende Stellen an Kaistrecken, Hafen- und Uferanlagen können durch rote Flaggen oder Tafeln gekennzeichnet werden. ² Von den Bestimmungen der Seeschiffahrtswegsicherungs-Ordnung über die Bezeichnung von Wracks oder anderen Schiffahrtshindernissen kann abgewichen werden.

(2) Jeder Fahrzeugführer hat der zuständigen Behörde unverzüglich zu melden:

1. wenn er unbezeichnete, gesunkene oder treibende Fahrzeuge sowie unter Wasser liegende oder treibende Gegenstände feststellt, die die Schiffahrt gefährden können;
2. wenn durch sein Fahrzeug eine Beschädigung von Hafen- und Schiffahrtswegsicherungsanlagen oder -einrichtungen verursacht worden ist;
3. wenn sein Fahrzeug die Bezeichnung eines Schiffahrtshindernisses beschädigt, abgerissen oder in anderer Weise unkenntlich gemacht hat; in diesem Fall hat der Fahrzeugführer außerdem das Schiffahrtshindernis sofort behelfsmäßig ausreichend zu bezeichnen, sofern nicht die Bezeichnung von anderer Seite übernommen oder eine Überwachung der Stelle sichergestellt ist;
4. wenn durch sein Fahrzeug oder dessen Ladung Hafen- und Schiffahrtswegsicherungsanlagen oder Gewässer verunreinigt werden.

§ 41 Verhüten von Verunreinigungen

(1) Wenn Öl gebunkert, gelöscht oder geladen wird, müssen die Abflüsse vom Deck der Fahrzeuge nach außenbords abgedichtet werden.

(2) Es ist verboten, Bilgen und Tanks zu lenzen, in denen sich Öl oder andere schädliche Stoffe befinden können.

(3) ¹ Die Vorschrift des § 1.10 Nummer 1 Buchstabe e der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der jeweils geltenden Fassung über die Pflicht, das ordnungsgemäß ausgefüllte Ölkontrollbuch an Bord zu haben, ist auch im Hamburger Hafen und in den Randgebieten auf Binnenschiffe und Hafenfahrzeuge anzuwenden. ² Die Aufbewahrung des Ölkontrollbuchs für Hafenfahrzeuge kann an einer zentralen Betriebsstation erfolgen, wenn die Überwachung des Verbleibs der Rückstände von Öl und flüssigen Brennstoffen einschließlich ölhaltiger Abwässer sichergestellt ist.

(4) Beim Löschen und Laden sowie beim Abpumpen von Wasser und bei der Benutzung von Schiffsaborten sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um Beschädigungen oder Verschmutzungen zu vermeiden.

(5) ¹ Nach Einnahme eines Liegeplatzes ist das nach den Umständen vermeidbare Laufenlassen von Verbrennungsmotoren verboten. ² Soweit Landstromanschlüsse für die Schifffahrt vorhanden sind, dürfen Verbrennungsmotoren nicht länger als eine halbe Stunde nach dem Festmachen zur Stromversorgung benutzt werden.

§ 41a Einleiten von Ballastwasser

(1) Das Einleiten von Ballastwasser ist verboten, soweit nicht zuvor eine Ballastwasser-Behandlung nach Regel D-2 der Anlage zum Ballastwasser-Übereinkommen vom 13. Februar 2004 (BGBl. 2013 II S. 42, 44) in der jeweils geltenden Fassung durchgeführt worden ist. Dies gilt nicht in den Fällen nach Regel A-3 der Anlage zum Ballastwasser-Übereinkommen .

(2) Die zuständige Behörde kann in den Fällen des Artikels 9 Absatz 3 und des Artikels 10 Absatz 2 des Ballastwasser-Übereinkommen auf Antrag eine Erlaubnis erteilen.

(3) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 ist für Schiffe, die vor dem 8. September 2017 auf Kiel gelegt wurden, das Einleiten von Ballastwasser auch zulässig, soweit zuvor ein Ballastwasser-Austausch nach Regel D-1 der Anlage zum Ballastwasser-Übereinkommen und unter Beachtung der Anforderungen an den Ballastwasser-Austausch nach Regel B-4 der Anlage zum Ballastwasser-Übereinkommen durchgeführt worden ist. Im Übrigen ist ein Ballastwasser-Austausch auch in einem vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gemäß § 22 Satz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung vom 13. August 2014 (BGBl. I S. 1371), zuletzt geändert am 20. Februar 2018 (BGBl. I S. 210), bestimmten Ballastwasser-Austauschgebiet zulässig.

(4) Die Regelung nach Absatz 3 gilt für Schiffe, für die gemäß Regel 7 der Anlage 1 zum Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen (MARPOL) vom 12. März 1996 (BGBl. II S. 399) ein internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölver-

schmutzung (IOPP-Zeugnis) ausgestellt wird, bis zum Tag der ersten Erneuerungsbesichtigung nach dem 8. September 2019. Hat eine Erneuerungsbesichtigung des Schiffes zwischen dem 8. September 2014 und dem 7. September 2017 stattgefunden, so gilt Absatz 3 nur bis zum Tag der ersten Erneuerungsbesichtigung nach dem 7. September 2017. Die Regelung des Absatzes 3 gilt für Schiffe, für die gemäß Regel 7 der Anlage 1 MARPOL ein IOPP-Zeugnis nicht ausgestellt wird, bis zum 7. September 2024.

(5) Die Beschränkungen der Absätze 1 und 3 gelten nicht für Ballastwasser, das im Geltungsbereich dieser Rechtsverordnung aufgenommen worden ist.

§ 41b Einbringen von Sedimenten

Das Einbringen von Sedimenten aus Ballasttanks in das Hafenwasser ist verboten.

§ 41c Begriffsbestimmungen für die Ballastwasserbehandlung

Im Sinne der §§ 41a und 41b dieser Verordnung sind

1. Ballastwasser: jegliches Wasser einschließlich der darin enthaltenen Schwebstoffe, das an Bord eines Schiffes genommen wird, um den Trimm, die Krängung, den Tiefgang, die Stabilität oder die Spannung eines Schiffes zu regulieren;
2. Sediment: jegliche aus Ballastwasser ausgefallene Stoffe, die sich in einem Schiff abgelagert haben;
3. Schiff: jedes seegehende Fahrzeug, das im Wasser betrieben wird, insbesondere auch Unterwassergerät, schwimmende Plattformen, Geräte und Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten, wenn es Seegewässer seewärts der Grenze des Küstenmeeres befährt, ausgenommen Binnenschiffe.

§ 42 Erlaubnisse und Verbote

(1) Ergänzend zu § 57 Absatz 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung bedürfen einer Erlaubnis der zuständigen Behörde:

1. Das Abbrennen von Feuerwerkskörpern,
2. das Fischen vom Boot aus,
3. das Befahren der Landungsanlagen, Pontons und Zugangsbrücken mit Kraftfahrzeugen und sonstigen Landfahrzeugen sowie das Abstellen von Kraftfahrzeugen und sonstigen Landfahrzeugen;

4. Baumaßnahmen oder Baustelleneinrichtungen auf oder an den Gewässern im Hamburger Hafen, wenn sie die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen können.

(2) ¹ Die Erlaubnis kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, die eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verhüten oder ausgleichen. ² Die Erlaubnis wird für eine bestimmte Frist erteilt.

(3) Verboten ist

1. das unbefugte Benutzen und Entfernen von öffentlich ausgelegten Rettungsgeräten,
2. das unbefugte Betreten von beweglichen Brücken, Schleusen und Sperrwerken sowie von Leuchtfeuer-, Radar-, Funk-, Pegel- und abgesperrten Landungsanlagen,
3. das eigenmächtige Öffnen oder Schließen von Absperrvorrichtungen,
4. das unbefugte Bedienen von beweglichen Brücken, Schleusen- und Sperrwerkanlagen,
5. das Unterfahren von ausgelegten Containerbrücken oder anderen Lade- beziehungsweise Löscheinrichtungen an Kaianlagen mit Fahrzeugen in der entgeltlichen Personenbeförderung sowie Sportfahrzeugen und Traditionsfahrzeugen,
6. der Fischfang von öffentlichen Landeanlagen, die für die entgeltliche Personenbeförderung zugelassen sind,
7. das Stehpaddeln im Hamburger Hafen ohne die Randgebiete.

VIII Bußgeld- und Schlussvorschriften

§ 43 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig nach § 20 Absatz 1 Nummer 18 des Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 7 die Ankunft oder Abfahrt eines Schiffes nicht, nicht in der vorgeschriebenen Form oder nicht rechtzeitig meldet oder den Zeitpunkt der Abfahrt nicht oder nicht rechtzeitig anzeigt;
2. entgegen § 8 Absatz 1 Positionsmeldungen nicht oder nicht richtig abgibt;

3. entgegen § 8 Absatz 2 eine Meldung nicht oder nicht rechtzeitig abgibt oder den Hamburger Hafen ohne die von der zusätzlichen Behörde für sein Fahrzeug bekannt gemachten schiffahrtspolizeilichen Voraussetzungen befährt;
4. bis 6. (gestrichen)
7. einer Vorschrift des § 12 über das Führen von Sichtzeichen zuwiderhandelt;
8. einer Vorschrift der §§ 14 bis 16 über die Lichterführung für Binnenschiffe, Hafen-, Hafengüter- und Sportfahrzeuge zuwiderhandelt;
- 8 a. ein in § 17 genanntes Sperrsignal nicht beachtet;
9. entgegen § 18 Nebelsignale nicht gibt;
10. den allgemeinen Fahrregeln des § 20 oder den Fahrregeln des § 21 für Sportfahrzeuge zuwiderhandelt;
11. den Vorschriften des § 22 über Schlepp- und Schubverbände zuwiderhandelt;
12. die nach § 23 zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überschreitet;
13. einer Vorschrift des § 24 über das Durchfahren von Brücken zuwiderhandelt;
14. einer Vorschrift des § 25 über die Benutzung von Schleusen und Sperrwerken zuwiderhandelt;
15. entgegen § 27 Absatz 1 ein Fahrzeug oder sonstigen Schwimmkörper unbefugt hinlegt;
16. entgegen § 28 Absatz 2 eine Liegeplatzgenehmigung für ein Seeschiff nicht fristgerecht beantragt;
17. entgegen § 28 Absätze 3 und 4 einen Liegeplatz ohne die erforderliche Genehmigung oder unter Verstoß gegen eine erteilte Auflage nutzt
18. den Vorschriften des § 30 zuwiderhandelt;
19. entgegen § 31 ohne Erlaubnis an Stellen, an denen es verboten ist, ankert;
20. den Vorschriften des § 32 über das Vertäuen und Abbäumen zuwiderhandelt;
21. entgegen § 33 einen sicheren Zugang zum Fahrzeug nicht herstellt oder nicht unterhält;
22. den Vorschriften des § 34 über herausragende Gegenstände zuwiderhandelt;

23. den Vorschriften des § 35 über die Bewachung zuwiderhandelt;
24. den Vorschriften des § 36 über die Benutzung der Schrauben zuwiderhandelt;
- 24a. einer Vorschrift der §§ 37 bis 39 über die Sicherheitsbestimmungen für den Umschlag von Trockenmassengütern zuwiderhandelt;
- 24b. entgegen § 39c der Nutzungsverpflichtung der Inland AIS und Inland ECDIS Geräte nicht nachkommt;
25. gegen die Verpflichtung nach § 40 Absatz 2 , Schadens- und Gefahrenstellen zu melden, verstößt;
26. den Vorschriften des § 41 über die Verhütung von Verunreinigungen zuwiderhandelt;
27. dem Verbot des § 41a Absatz 1 über die Einleitung von Ballastwasser zuwiderhandelt;
28. dem Verbot des § 41b über das Einbringen von Sedimenten aus Ballasttanks in das Hafengewasser zuwiderhandelt;
29. entgegen § 42 Absatz 1 ohne Erlaubnis einen der dort aufgeführten Tatbestände verwirklicht oder einem Verbot des § 42 Absatz 3 zuwiderhandelt.

(2) Ordnungswidrig nach § 20 Absatz 1 Nummer 18 des Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Geltungsbereich dieser Verordnung gegen die in § 1 für anwendbar erklärten Rechtsvorschriften verstößt, soweit die Zuwiderhandlung nach § 15 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung vom 27. September 1994 mit der Änderung vom 6. Juni 1995 (Bundesgesetzblatt 1994 I Seite 2803, 1995 I Seite 778) oder nach § 7 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung vom 4. August 1986 (Bundesgesetzblatt I Seite 1271), zuletzt geändert am 8. März 1994 (Bundesgesetzblatt I Seite 494) in den jeweils geltenden Fassungen als Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld bedroht ist.

§ 44 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1979 in Kraft.

Gegeben in der Versammlung des Senats,
Hamburg, den 12. Juli 1979.

Anlage 1

zu § 37 Absatz 2

I.

Vom Fahrzeugführer an die Umschlagsanlage zu liefernde Angaben:

Zum frühestmöglichen Zeitpunkt die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs vor dem Hafen. Diese Angabe ist bei Bedarf zu aktualisieren.

Bei der ersten Meldung der voraussichtlichen Ankunftszeit:

1. Schiffsname, Rufzeichen, IMO-Kennnummer, Flaggenstaat, Heimathafen;
2. der Lade- und Löschplan unter Angabe der Ladungsmenge und der Stauung nach Luken, die Reihenfolge des Ladens oder Löschens, die je Schüttung zu ladende oder in den einzelnen Phasen des Entladens zu löschende Menge;
3. die Tiefgänge bei Ankunft und die voraussichtlichen Tiefgänge bei Abfahrt des Schiffs;
4. der Zeitbedarf für Ballastaufnahme oder -abgabe;
5. die Gesamtlänge und größte Breite des Schiffs; Länge des Ladebereichs vom vorderen Süll der vordersten bis zum achteren Süll der hintersten für das Laden oder Löschen zu benutzenden Ladeluke;
6. der Abstand von der Wasserlinie bis zur vordersten zu be- oder entladenden Luke und von der Bordwand des Schiffs bis zur Lukenöffnung;
7. der Ausbringungsort des Landgangs des Schiffs;
8. die Überwasserhöhe (höchster Punkt über der Wasserlinie);
9. Einzelheiten und Leistungsfähigkeit des bordeigenen Ladegeräts (soweit vorhanden);
10. Anzahl und Art der Festmacheleinen;
11. besondere Anforderungen wie z.B. Trimmen oder laufende Messung des Wassergehalts des Ladeguts;
12. Einzelangaben über notwendige Reparaturen, die das Anlegen, den Beginn des Ladens oder Löschens oder die Ausfahrt des Schiffs nach Beendigung der Lade- oder Löscharbeiten verzögern können;
13. sonstige, von der Umschlagsanlage angeforderte Angaben über das Schiff.

II.

Von der Umschlagsanlage an den Fahrzeugführer zu liefernde Angaben:

1. Die Bezeichnung des Liegeplatzes, an dem das Laden oder Löschen erfolgen soll und geschätzte Zeitangaben für das Anlegen bis zum Ablegen. Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden;
2. die Merkmale der Lade- und Löscheinrichtungen der Umschlagsanlage mit Angaben über die nominelle Lade- oder Löschleistung der Anlage und die Zahl der zum Einsatz vorgesehenen Lade- oder Löschköpfe sowie über den geschätzten Zeitbedarf für die einzelne Schüttung oder - im Falls des Löschens einer Massengutladung - den geschätzten Zeitbedarf für die einzelnen Phasen des Entladevorgangs;
3. spezifische Merkmale des Liegeplatzes oder des Anlegers, mit denen der Fahrzeugführer vertraut sein muss, wie z.B. die Position fester oder beweglicher Hindernisse, Fender, Poller und der Einrichtungen für das Festmachen des Schiffs;
4. die Mindestwassertiefen am Liegeplatz und im Fahrwasser zu und von dem Liegeplatz. Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden;
5. die Wasserdichte am Liegeplatz;
6. die maximale Höhe von der Wasserlinie bis zur Oberkante der Lukenabdeckung oder der Lukensäule (je nachdem, welches Maß für den Lade- oder Löschbetrieb relevant ist) und die höchstzulässige Überwasserhöhe;
7. die Vorkehrungen für das Anlegen von Gangways und sonstigen Zugängen;
8. mit welcher Seite das Schiff am Liegeplatz längsseits gehen soll;
9. die höchstzulässige Geschwindigkeit bei der Annäherung an den Pier und Angaben über die Verfügbarkeit von Schleppern und deren Art und Zugkraft;
10. die beim Laden unterschiedlicher Teilladungen einzuhaltende Reihenfolge und etwaige sonstige Beschränkungen, wenn es nicht möglich ist, die Ladung nach Reihenfolge oder Wahl der Laderäume so zu laden, wie es für das Schiff am besten passt;
11. etwaige Eigenschaften des zu ladenden Gutes, die bei Kontakt mit anderen Ladungen oder Ladungsrückständen an Bord Gefahren mit sich bringen können;

12. Vorabinformationen über die vorgesehenen Lade- oder Löscharbeiten oder Änderungen der bestehenden Lade- oder Löschpläne;
13. ob das Lade- oder Löschgerät der Umschlagsanlage ortsfest oder in irgendeiner Weise in seiner Bewegung einschränkt ist;
14. Anzahl und Art der benötigten Festmacheleinen;
15. ein warnender Hinweis auf etwaige ungewöhnliche Festmacheeinrichtungen;
16. Hinweise auf etwaige Beschränkungen bei der Aufnahme oder Abgabe von Ballast;
17. der von der zuständigen Behörde zugelassene maximale Abfahrtstiefgang; sowie
18. alle sonstigen, vom Fahrzeugführer angeforderten Informationen, die sich auf die Umschlagsanlage beziehen.

Anlage 2

zu § 37 Absatz 4

I.

Pflichten des Fahrzeugführers vor und während der Lade- und Löscharbeiten

Vor Beginn und während der Lade- und Löscharbeiten muss der Fahrzeugführer dafür sorgen, dass

1. das Laden oder Löschen des Ladeguts und die Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser unter Aufsicht des Dienst habenden Ladungsoffiziers seines Schiffes erfolgt;
2. die Verteilung von Ladung und Ballastwasser während des gesamten Lade- oder Löschvorgangs ständig überwacht wird, um sicherzustellen, dass die Schiffverbauteile nicht übermäßig belastet werden;
3. das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. das Schiff unter gebührender Berücksichtigung der örtlichen Wetterbedingungen und -vorhersagen stets sicher vertäut ist;
5. eine ausreichende Anzahl von Schiffsoffizieren und Mannschaften an Bord bleibt, um die Anpassung der Festmacheleinen zu besorgen und alle sonstigen im Normal- und Notfall anfallenden Arbeiten zu erledigen, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Besatzung ausreichende Ruhezeiten gewährt werden müssen, um Übermüdung zu vermeiden;

6. der Vertreter der Umschlagsanlage über die Erfordernisse für das Trimmen der Ladung informiert ist, die den Bestimmungen des IMO-Schüttgut-Codes entsprechen müssen;
7. der Vertreter der Umschlagsanlage über die notwendige Abstimmung zwischen der Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser und der Lade- oder Löschrates sowie über Abweichungen zum Ballastplan und alle sonstigen Umstände informiert ist, die sich auf die Lade- oder Löscharbeiten auswirken können;
8. das Ablassen von Ballastwasser so erfolgt, dass es dem vereinbarten Ladeplan entspricht und es nicht zum Überfluten des Kais oder in der Nähe liegender Schiffe kommt. Wenn es dem Schiff aus praktischen Gründen nicht möglich ist, das Ballastwasser vor Beginn der Trimmphase des Ladens vollständig abzulassen, muss der Fahrzeugführer mit dem Vertreter der Umschlagsanlage vereinbaren, zu welchen Zeiten und für welche Dauer die Ladearbeiten möglicherweise unterbrochen werden müssen;
9. mit dem Vertreter der Umschlagsanlagen vereinbart ist, welche Maßnahmen bei Regen oder sonstigen Wetterveränderungen zu treffen sind, wenn eine solche Veränderung der Bedingungen in Anbetracht der spezifischen Eigenschaften des Ladeguts mit Gefahren verbunden sein könnte;
10. während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine Heiß- oder Feuerarbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden; Ausnahmen bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Behörde gemäß § 4 der Hafensicherheitsverordnung und der Erlaubnis des Umschlagsbetriebes;
11. während der Endphasen des Ladens oder Löschens eine besonders enge Überwachung des Lade- oder Löscharbeitsbetriebs und des Schiffs gewährleistet ist;
12. der Vertreter der Umschlagsanlage unverzüglich verständigt wird, wenn die Lade- oder Löscharbeiten einen Schaden oder eine gefährliche Situation verursacht haben oder zu verursachen drohen;
13. der Vertreter der Umschlagsanlage unverzüglich rechtzeitig verständigt wird, wenn das abschließende Trimmen des Schiffs beginnen muss, um das Förderbandsystem entleeren zu können;
14. das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
15. beim Einlassen von Ballastwasser in einen oder mehrere Laderäume auf die Möglichkeit des Austretens brennbarer Dämpfe geachtet wird und entsprechende Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden; die Durchführung von Heiß- oder Feuerarbeiten bedarf der Erlaubnis der zuständigen Behörde gemäß § 4 der Hafensicherheitsverordnung .

II. Pflichten des Vertreters der Umschlagsanlage vor und während der Lade- und Löscharbeiten

Vor Beginn und während der Umschlagsarbeiten muss der Vertreter der Umschlagsanlage

1. dem Fahrzeugführer die Namen der bei der Umschlagsanlage für den Lade- oder Löschbetrieb zuständigen Personen und den Verloaderagenten nennen und ihm erläutern, wie er mit diesen Personen in Verbindung treten kann;
2. alle vorbeugenden Maßnahmen treffen, um eine Beschädigung des Schiffs durch das Lade- oder Löscherät zu vermeiden, und den Fahrzeugführer informieren, wenn ein Schaden eintritt;
3. dafür sorgen, dass das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. dafür sorgen, dass das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
5. bei Ladungen hoher Dichte oder bei hohem Gewicht der einzelnen Greiferladungen den Fahrzeugführer warnen, dass, solange die Oberseite der Tanks nicht völlig mit Ladung bedeckt ist, bei deren Aufschlagen insbesondere bei freiem Fall aus großer Höhe erhebliche örtliche Belastungen der Schiffsverbandteile auftreten können, und dafür sorgen, dass zu Beginn des Beladens der einzelnen Laderäume besonders vorsichtig vorgegangen wird;
6. dafür sorgen, dass zwischen dem Fahrzeugführer und dem Vertreter der Umschlagsanlage in allen Phasen und zu allen Aspekten der Lade- oder Löscharbeiten Übereinstimmung herrscht, dass dem Kapitän nach jeder Schüttung das geladene Gewicht gemeldet wird;
7. Aufzeichnungen über das Gewicht und die Verteilung der geladenen oder gelöschten Ladung führen und sicherstellen, dass die Gewichte in den Laderäumen nicht von den Vorgaben des vereinbarten Lade- und Löschplans abweichen;
8. dafür sorgen, dass die Ladung während des Be- und Entladens nach den Vorgaben des Fahrzeugführers getrimmt wird;
9. dafür sorgen, dass bei der Berechnung der zum Erzielen des Abfahrtstiefgangs und -trimms erforderlichen Ladungsmengen berücksichtigt wird, dass die auf den Förderbandsystemen der Umschlagsanlage befindlichen Ladungsmengen ablaufen können, so dass diese Systeme bei Beendigung des Ladevorgangs leer sind; zu diesem Zweck muss der Vertreter der Umschlagsanlage dem Fahrzeugführer neben dem normalen Tonnagegehalt des Förderbandsystems der Umschlagsanlage auch

alle Erfordernisse für das Leerfahren des Systems bei Beendigung des Ladens mitteilen;

10. den Fahrzeugführer beim Löschen von Ladung möglichst frühzeitig verständigen, wenn die Zahl der Entladeköpfe erhöht oder verringert werden soll und dem Fahrzeugführer mitteilen, wenn das Entladen eines Laderaums für abgeschlossen angesehen wird;
11. dafür sorgen, dass während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine Heiß- oder Feuerarbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden; Ausnahmen bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Behörde gemäß § 4 der Hafensicherheitsverordnung und der Erlaubnis des Fahrzeugführers.

Anlage 3

zu § 38 Absatz 1 und § 39 Absatz 1

I.

Kriterien für die betriebliche Eignung von Massengutschiffen für das Laden und Löschen fester Massengutladungen an einer Umschlagsanlage im Geltungsbereich dieser Verordnung (zu § 38 Absatz 1)

1. Massengutschiffe müssen Laderäume und Ladeluken genügender Abmessungen besitzen, die so gestaltet sind, dass das Laden, Stauen, Trimmen und Löschen fester Massengüter in zufrieden stellender Weise erfolgen kann;
2. ihre Ladeluken müssen Kennnummern tragen, die mit denen übereinstimmen, die im Lade- oder Löschplan verwendet werden; diese Lukenummern müssen nach Anbringungsort, Schriftgröße und Farbe so ausgeführt sein, dass sie für den Führer des Lade- oder Löschgeräts der Umschlagsanlage klar sichtbar und erkennbar sind;
3. ihre Ladeluken, Lukenbedienungssysteme und Sicherheitsvorrichtungen müssen in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein und dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie vorgesehen sind;
4. sofern eine Krängungsanzeige vorhanden ist, muss sie vor dem Laden oder Löschen auf einwandfreie Funktion überprüft werden;
5. wenn vorgeschrieben ist, an Bord einen zugelassenen Beladungsrechner mitzuführen, muss dieser zertifiziert und in der Lage sein, während des Ladens oder Löschens Spannungsberechnungen durchzuführen;
6. die Hauptantriebs- und Hilfsmaschinenanlage muss in einwandfreiem Betriebszustand sein;

7. die Ausrüstung an Deck für das Anlegen und Festmachen muss in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein.

II.

Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen im Geltungsbereich dieser Verordnung für das Laden und Löschen fester Massengüter (§ 39 Absatz 1)

1. Die Umschlagsanlagen nehmen nur solche Massengutschiffe zum Laden- und Löschen fester Massengüter an ihrer Umschlagsanlage an, die an den Lade- und Löscheinrichtungen der Anlage sicher anlegen können, wobei neben der Wassertiefe am Liegeplatz und der maximal zulässigen Schiffsgröße unter anderem die Festmachereinrichtungen, die Befenderung, die sichere Zufahrt und alle möglichen Behinderungen des Lade- und Löschvorgangs zu berücksichtigen sind;
2. das Lade- und Löschgerät muss vorschriftsmäßig zertifiziert und einwandfrei gewartet sein; es muss den einschlägigen Vorschriften und Normen entsprechen und darf nur von Personal bedient werden, das ausreichend befähigt ist und gegebenenfalls die vorgeschriebenen Zeugnisse besitzt;
3. die an den Umschlagsanlagen Beschäftigten müssen entsprechend ihren jeweiligen individuellen Aufgaben in allen Aspekten des sicheren Be- und Entladens von Massengutschiffen ausgebildet sein; diese Ausbildung muss darauf gerichtet sein, die betroffenen Personen mit den allgemeinen Gefahren des Ladens und Löschens fester Massengüter und den nachteiligen Folgen vertraut zu machen, die ein unsachgemäßes Laden oder Löschen für die Sicherheit des Schiffs haben kann;
4. das mit dem Laden und Löschen beschäftigte Personal der Umschlagsanlagen erhält und benutzt die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen und erhält ausreichende Ruhezeiten, damit übermüdungsbedingte Unfälle vermieden werden.