

## **Yachtpilot 2010/2011 – Ergänzung 2011**

**Liebe Wassersportler,  
liebe Skipper,**

die ausdrückbaren Ergänzungen zum Yachtpiloten 2010/2011 können an der gestrichelten Hilfslinie ausgeschnitten und einfach auf die jeweilige Seite geklebt werden.

Herausgeber und Verlag wünschen allen Nutzern eine erlebnisreiche Wassersportsaison 2011.

Hamburg, im Januar 2011  
Der Herausgeber

## A Sicherheit und Rettung

### A 20 Sicherheitsrichtlinien/Sicherheitsausrüstung

#### Sicherheitsrichtlinien

Anders als Verantwortungsbewusstsein, Können und Erfahrung kann die der Sicherheit dienende Ausrüstung käuflich erworben werden. Die Kreuzer-Abteilung (KA) des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) hat mit ihren Sicherheitsrichtlinien – *Internationale und nationale Richtlinien für die Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten* – dem Wassersportler eine wertvolle Informationsquelle an die Hand gegeben, mit deren Hilfe er sich Gedanken machen sollte, ob die Ausrüstung seines Bootes ausreichend und zweckmäßig ist. In diesem Zusammenhang sollte er auch prüfen, ob er die dort geforderte Ausrüstung auf seinem Fahrzeug überhaupt sinnvoll einsetzen kann. Die von der KA und des Offshore Racing Council insgesamt empfohlene Mindest-Sicherheitsausrüstung differenziert nach Fahrtgebieten und gibt dem Schiffsführer Anregungen für eine sachgerechte Ausrüstung seiner Yacht. Die Sicherheitsrichtlinien werden ständig auf dem neuesten Wissensstand gehalten. Die derzeit gültige Fassung steht im Internet unter [www.kreuzer-abteilung.org](http://www.kreuzer-abteilung.org) zur Verfügung. Der Sicherheit dienen auch verschiedene praxisorientierte Lehrgänge der KA.

#### Rechtliche Grundlagen

Die folgenden Querverweise sollen der rechtlichen Orientierung dienen:

- Sorgfaltspflichten eines Schiffsführers siehe A 21.
- Ausrüstungspflicht mit Positionslaternen, Signalkörpern und Schallsignalgeräten siehe A 12.
- Ausrüstungspflicht nach SOLAS, Kapitel V, siehe D 02.

Einen Überblick über die Bereiche, mit denen sich der Schiffsführer bei der Auswahl seiner Sicherheitsausrüstung auseinandersetzen muss, bietet zudem die Broschüre *Sicherheit auf dem Wasser – Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler* des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die z. B. aus dem Internet unter folgender Adresse heruntergeladen werden kann:

[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

*Die Berücksichtigung der Sicherheitsrichtlinien und -empfehlungen begrenzt jedoch nicht die vollständige und unbegrenzte Verantwortlichkeit des Eigners/Schiffsführers!*

#### Sicherheitsausrüstung

##### Arten von Rettungsmitteln

Rettungswesten müssen der Norm DIN EN ISO 12402 entsprechen, Rettungsflöße (-inseln) müssen ebenfalls eine Zulassung für das vorgesehene Einsatzgebiet besitzen. Beide Rettungsmittel müssen periodisch durch autorisierte Wartungsbetriebe gewartet werden.

Alle Rettungsmittel müssen mit Reflexstoffen versehen sein; dies gilt insbesondere für eventuelle Kopfbedeckungen, da nur der Kopf bei einem im Wasser treibenden Schiff-

## D 12 Anmerkungen zu den Ausweichregeln

*Anmerkung der Redaktion* zu Regel 10 Buchstabe c KVR (Queren eines Verkehrstrennungsgebietes):

Die Bundesregierung hat in der Publikation *Sicherheit auf dem Wasser – Leitfaden für Wassersportler* (siehe [www.elwis.de](http://www.elwis.de)) klargestellt, dass ein Queren möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung zu erfolgen hat. Zum Verhalten in Verkehrstrennungsgebieten siehe auch E 33/Seite 276.

### D 12 Anmerkungen zu den Ausweichregeln

Das Nebeneinander von Sportbooten und Berufsschifffahrt ist nicht immer unproblematisch. Um Unfälle zu vermeiden gilt es daher, die Sichtweise des jeweils anderen Verkehrsteilnehmers (im wörtlichen, aber auch im übertragenen Sinne) besser zu verstehen und darauf aufbauend die eigenen Verhaltensweisen kritisch zu überdenken.

Als Hilfestellung ein paar Ratschläge:

- Mache Dich sichtbar!  
Die Berufsschifffahrt „sieht“ nicht nur mit den Augen, sie nutzt ebenso Radar, AIS und Ohren (Seefunk, Schallsignale). Nutze also auch Radar-Reflektoren, AIS-Transponder und Seefunk/Schallsignale, um die Brückenbesatzung eines Schiffes frühzeitig auf Dich aufmerksam zu machen. Nur so kann diese auch frühzeitig reagieren.
- Handel frühzeitig und eindeutig!  
Distanzen schrumpfen mit der Größe des Fahrzeuges. Ein Berufsschiff zwischen Sportbooten im Revier fühlt sich an, wie eine 15 m Yacht zwischen den Optis der Jugendgruppe im engen Yachthafen.
- Kenne die Regeln und halte Dich daran!  
Neben KVR und SeeSchStrO gelten auch lokale Sonderbestimmungen. (Siehe z. B. auch D 20)
- Irren ist menschlich!  
Rechne immer mit dem Fehlverhalten der anderen und geh auf Nummer sicher. Wer besonders frühzeitig ausweicht oder sich gar von großen Schiffen ganz fernhält, beweist nicht nur Weitsicht, sondern auch echte Größe.

Das Verständnis füreinander ist der Schlüssel zur Sicherheit auf dem Wasser. Eine gute Möglichkeit dieses Verständnis auf- und auszubauen bieten die Berichte der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), deren Zielsetzung man mit „Aus Fehlern lernen“ zusammenfassen kann. Sie sind im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) zu finden.

## D Schifffahrtsrecht

### D 20 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)

Unabhängig davon, dass für Sportfahrzeuge keine Pflicht besteht, ein Exemplar der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) an Bord zu haben, muss sich der Schiffsführer vor Fahrtantritt mit den Schifffahrtsvorschriften des Fahrtgebietes vertraut machen; dies ist ein zentraler Teil seiner seemännischen Sorgfaltspflichten.

Ein wesentlicher Teil der Schifffahrtsvorschriften sind die von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest erlassenen *Bekanntmachungen zur SeeSchStrO*, die ergänzende örtliche oder sachliche Regelungen enthalten, die die allgemeinen Verkehrsvorschriften der SeeSchStrO ausfüllen.

Dabei sind den einzelnen Paragrafen der SeeSchStrO die dazu ergangenen Bekanntmachungen in der Reihenfolge der Seegebiete und Wasserstraßen von der Nordsee über den Nord-Ostsee-Kanal nach der Ostsee unmittelbar zugeordnet.

Um die Notwendigkeit der Kenntnis dieser Bekanntmachungen zu veranschaulichen, soll hier das folgende Beispiel aus der Flensburger Förde dienen:

Bekanntmachung der WSD Nord zu Fahrwasser (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 SeeSchStrO):

Lateral betonte Schifffahrtswege, die keine Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO sind: Flensburger Förde von den Tonnen 1 und 2 bis zu den Tonnen 13 und 14.

In der Praxis hat dies für den Sportschiffer weitreichende Konsequenzen:

Ausweichregelungen nach der SeeSchStrO verlieren in diesem Gebiet ihre Bedeutung. Es ist nach Teil B – Ausweich- und Fahrregeln der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) zu verfahren. Insbesondere haben Fahrzeuge die dem Fahrwasser folgen, nicht automatisch „Vorfahrt“. Viel mehr sind die Bestimmungen nach KVR Regel 9 Enge Fahrwasser zu prüfen und zu beachten.

Verdeutlicht man sich zudem die geographische Lage der Flensburger Förde – die Staatsgrenze Dänemark-Deutschland verläuft inmitten der Schifffahrtsstraße – und schließt die Möglichkeit etwaiger dänischer Befahrensregelungen mit ein, wird jedem Skipper klar, wie wichtig die Kenntnis der lokalen Regelungen ist.

Die Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein hat zu diesem speziellen Fall ein Merkblatt herausgegeben, das auch im Internet erhältlich ist:

<http://www.polizei.schleswig-holstein.de/cae/servlet/contentblob/732618/publicationFile/faltblatt-wsp-flensburger-foerde.pdf>.

Die SeeSchStrO und die dazu erlassenen Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen können im Internet unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de) → Schifffahrtsrecht → Seeschifffahrtsstraßen → Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung abgerufen werden, eine vom BSH publizierte Druckfassung im DIN-A4-Format, BSH-Nr. 20005, ist beim Yachtausrüster erhältlich.

Hinweis: Die Seeschifffahrtsstraßenordnung wurde 2010 durch den § 11 „Schallsignale der Binnenschiffe“ ergänzt. Dies hat für die Sportschifffahrt nur untergeordnete Relevanz.

# H Recht an Bord

## H 02 Recht an Bord

Innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes gilt an Bord eines Wassersportfahrzeugs deutsches Recht. Gleiches gilt grundsätzlich auch für Gebiete außerhalb fremder Hoheitsgebiete, also auf der Hohen See; Amtspersonen fremder Staaten haben damit kein Recht, das Wasserfahrzeug anzuhalten und gegen den Willen des Schiffsführers zu betreten. Ausnahmen sind unter bestimmten Voraussetzungen nur im Rahmen der Nachteile denkbar: Wurde z. B. an Land eine Straftat begangen, kann sich der Täter nicht auf die Hohe See „retten“, sondern muss Maßnahmen der Polizei auch gegen seinen Willen hinnehmen, wenn diese ihn auf seiner Flucht über die nationale Hoheitsgrenze hinaus verfolgt.

Befindet sich ein Wassersportfahrzeug in fremden Hoheitsgewässern, gilt uneingeschränkt das betreffende nationale Recht des Gastlandes. Es bestehen damit keine Unterschiede zum Landtourismus, d. h., das Wassersportfahrzeug genießt keine Sonderrechte. Staatliche Organe (Zoll, Polizei etc.) können im Rahmen ihrer Befugnisse das Wassersportfahrzeug betreten und Amtshandlungen vornehmen.

Völlig anderer Natur und für die Handels- und Sportschifffahrt ohne Bedeutung ist der Sonderstatus, den Staatsschiffe haben. Es handelt sich dabei in erster Linie um Kriegsschiffe, die gegenüber fremden Staaten als exterritoriales Gebiet gelten und die ohne Erlaubnis des Kommandanten auch von Amtspersonen fremder Staaten nicht betreten werden dürfen.

Aufgrund besonderer Rechtsvorschriften hat der Kapitän eines Berufsschiffes bzw. der Kommandant eines Kriegsschiffes eine gesetzlich genau abgegrenzte Disziplinargewalt gegenüber den Mitgliedern seiner Besatzung, mit der er die seinen Besatzungsmitgliedern aufgrund Arbeits- oder öffentlichen Rechts obliegenden Pflichten durchsetzen kann.

Etwas Vergleichbares ist dem Führer eines Sportbootes nicht gegeben. Seine „Befehlsgewalt“ gründet sich auf stillschweigender oder ausdrücklicher Übereinkunft aller Beteiligten; nach § 4 Abs. 4 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. I 1977 S. 813 vom 13. Juni 1977), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.06.2006, BGBl. I S. 1417 muss ein Fahrzeugführer bestimmt werden, wenn mehrere Personen an Bord zum Führen des Fahrzeugs berechtigt sind. Wird dem so bestimmten Fahrzeugführer die zur sicheren Führung des Wassersportfahrzeugs notwendige Unterstützung verweigert, muss er die Reise abbrechen.

Die aus einer Verweigerung resultierenden Folgen können strafrechtlicher (z. B. Nötigung, Gefährlicher Eingriff in den Schiffsverkehr oder Unterlassene Hilfeleistung) und zivilrechtlicher (Schadensersatz) Art sein.

Wer ohne triftigen Grund eine Reise zum Scheitern bringt oder dem Schiffsführer eine im Interesse der Schiffssicherheit notwendige Hilfe verweigert, muss also in jedem Fall mit erheblichen persönlichen Konsequenzen rechnen.