

**Probelektion**

**ABC-Fernkurs**

**Schifffahrtsrecht zum SSS/SHSS  
Lektion 1**



© ABC Wassersport GmbH  
Nachdruck und Vervielfältigungen - auch auszugsweise - nur mit  
ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

# **Gesamtinhalt**

## **Schifffahrtsrecht für den Hochseebereich**

**Verfasser: Dr. Walter Kratzer**

**Lektion 1: Seeverkehrsrecht : Grundlagen**

**Lektion 2: Seeverkehrsrecht: Ausweich- und Fahrregeln**

**Lektion 3: Seeverkehrsrecht: Sichtzeichen und Schallsignale der Fahrzeuge**

**Lektion 4: Seeverkehrrecht: Schifffahrtszeichen, NOK,  
ergänzende Bestimmungen der SeeSchStrO**

**Lektion 5: Sonstige Rechtsvorschriften des Schifffahrtsrechts**

**Lektion 6: Radar Plotting**

# ABC - PAKET SCHIFFFAHRTSRECHT

## Lektion 1: Seeverkehrsrecht: Grundlagen

**Verfasser: Dr. Walter Kratzer**

1	Rechtsgrundlagen.....	3
1.1	Die internationalen Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf See (KVR) .....	4
1.2	Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) und Schifffahrtsordnung Emsmündung.....	5
1.3	Örtliche Hafenvorschriften.....	6
1.4	Besondere Befahrensregelungen für Nationalparks Wattenmeer und Naturschutzgebiete.....	6
2	Grundregeln für das Verhalten im Verkehr und die Verantwortlichkeit des Schiffsführers .....	7
2.1	Verantwortlichkeit des Eigners und des Schiffsführers.....	7
2.2	Beachtung der Seeverkehrsrechtsvorschriften.....	8
2.3	Notwendigkeit des Abweichens von den Seeverkehrsrechtsvorschriften.....	8
2.4	Befolgung der Regeln guter Seemannschaft.....	9
2.5	Gesamtübersicht.....	10
3	Begriffsbestimmungen .....	10
3.1	Fahrzeug.....	11
3.2	Maschinenfahrzeug und Segelfahrzeug.....	11
3.3	Manövrierunfähiges Fahrzeug.....	12
3.4	Manövrierbehindertes Fahrzeug.....	12
3.5	Tiefgangbehindertes Fahrzeug.....	13
3.6	Schleppverbände.....	13
3.7	Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.....	14
3.8	Wassermotorräder.....	14
3.9	Fahrzeuge in Fahrt.....	14
3.10	Fahrwasser.....	15

© ABC Wassersport GmbH

Nachdruck und Vervielfältigungen - auch auszugsweise - nur mit  
ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers



## **Einleitung**

Der Fernkurs Hochsee-Schifffahrtsrecht beinhaltet den Lernstoff des Seeverkehrsrechts und des übrigen Schifffahrtsrechts, soweit er zum Erwerb des Sportsee- als auch des Sporthochseeschifferscheins erforderlich ist.

Er baut inhaltlich auf den Ausbildungsstand des Sportbootführerschein-See und des BR-Scheines auf und setzt deren Kenntnisse voraus. die dort behandelten Lerninhalte werden nur insoweit nochmals angesprochen, als dies zum Verständnis des Stoffzusammenhangs erforderlich und zweckmäßig ist.

## **Zusätzlich erforderliche Literatur:**

- Kollisionsverhütungsregeln, Bark, A., Delius Klasing, Kleine Yachtbücherei Bd. 92, in der jeweils neuesten Auflage
- Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, Bark, A., Delius Klasing, Kl. Yachtbücherei Bd. 57, in der jeweils neuesten Auflage
- Sicherheit im See- und Küstenbereich, Broschüre des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg (dort kostenlos zu beziehen)

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BVM	Bundesverkehrsministerium
DMYV	Deutscher Motoryachtverband
DSV	Deutscher Seglerverband
GL	Germanischer Lloyd
HGB	Handelsgesetzbuch
IHO	Internationale Hydrographische Organisation
IMO	International Maritime Organization
KVR	Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See = Kollisionsverhütungsregeln = International Regulations for preventing Collisions at Sea
MARPOL	<u>Maritime Pollution</u> = International Convention for the Prevention of Pollution for Ships = Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe i.d.F. des Protokolls von 1978
SeeSchStrO	Seeschifffahrtsstraßenordnung in der jeweils geltenden Fassung
SOLAS	International Convention for the <u>Safety of Life at Sea</u> = Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 / 78
StGB	Strafgesetzbuch
VO	Verordnung
VTG	Verkehrstrennungsgebiet nach R 10 KVR = Traffic separation scheme

## **1 Rechtsgrundlagen**

Mit Seeverkehrsrecht (SVR) bezeichnet man die gesamten internationalen Übereinkommen, die staatlichen Vorschriften und die Anweisungen der Wasser- und Schiffahrtsbehörden, die für das Verhalten aller Wasserfahrzeuge im Hochseebereich - im Gegensatz zum Binnenschiffahrtsbereich - maßgebend sind.

Schifffahrtsrecht ist Bestandteil des allgemeinen Rechts und wird konkretisiert durch dt. Gesetzgeber (Bundestag) in Form von dt. Gesetzen, Beispiel SeeSchStrO. Erlass von dt. Gesetzen ist rechtlich aber nur im dt. Hoheitsbereich einschließlich Küstenmeer möglich.

Internationale Schiffahrt findet aber auch auf Hoher See statt, also außerhalb des dt. Hoheitsgebietes, dort jedoch „Freiheit der Meere“: kein Staat hat auf Hoher See Hoheits- und damit Gesetzgebungsbefugnis.

Regelungen jedoch andererseits notwendig, weil auch dort menschliche Beziehungen und Begegnungen stattfinden.

Beispiel: Zwei Fahrzeuge auf Hoher See auf Kollisionskurs. Welche Lösungsmöglichkeit?

Regelungen nur über multinationale Vereinbarungen zwischen möglichst allen seefahrenden Nationen: Internationales Seerechtsübereinkommen.

Bei Anliegerstaaten Regelung bilateral zwischen betroffenen Staaten, z.B. Schiffahrtsordnung Emsmündung oder Festlegung der Grenze des Küstenmeers zwischen BRD und Dänemark.

Damit ergeben sich für das Schifffahrtsrecht folgende Regelungsmöglichkeiten:

Deutscher Hoheitsbereich = deutsche Grenze durch deutschen Gesetzgeber (Bundestag) für deutsche und ausländische Staatsbürger, die deutschen Hoheitsbereich befahren: z.B. SeeSchStrO, dt. Hafengesetze, Seeunfalluntersuchungsgesetz

Hohe See = internationale Vereinbarungen zwischen den Staaten, die jeder Staat für seine Staatsbürger und unter seine Flagge fahrenden Schiffe in verbindliches nationales Recht umsetzen muss: z.B. Kollisionsverhütungsregeln, SOLAS, MARPOL.

Es wird dringend empfohlen, die Regeln der KVR und die §§ der SeeSchStrO, die nachfolgend zitiert sind, im Original-Gesetzestext nachzulesen (Hrsg.: Delius Klasing, Yacht-Bücherei Bd. 57 und 92).

Für den Bereich der Hohen See und des deutschen Küstenmeeres kommen für seegehende Sportyachten insbesondere folgende Bestimmungen zur Anwendung.

### **1.1 Die internationalen Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf See (KVR)**

Die KVR sind ein internationales Abkommen nahezu aller seefahrenden Nationen, erarbeitet und mehrfach geändert von der International Maritime Organization (IOM).

Die KVR wurden durch staatliches Recht für die unter der jeweiligen Flagge fahrenden Fahrzeuge für verbindlich erklärt. Für Schiffe unter deutscher Flagge erfolgte dies durch die Verordnung zu den internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (V-KVR).

Die KVR gelten gem. Regel (R) 1a KVR für alle Fahrzeuge auf Hoher See und auf den mit dieser zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern.

## **1.2 Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) und Schiffahrtsordnung Emsmündung**

Die SeeSchStrO ist ein nationales deutsches Gesetz und gilt auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen mit Ausnahme der Emsmündung. Dort gilt die Schiffahrtsordnung Emsmündung.

Seeschiffahrtsstraßen sind gemäß § 1 Abs.1 SeeSchStrO die

Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von 3 Seemeilen seewärts der Basislinie.

Die Basislinie entspricht in etwa der Niedrigwasserlinie.

Soweit außerhalb dieser Flächen nach See zu die Fahrwasserbetonung durch Lateralzeichen im Küstenmeer durchgehend weiterläuft, gilt auch auf der Wasserfläche zwischen der Betonung die SeeSchStrO.

Sie gilt ferner zwischen den Ufern bestimmter, in § 1 SeeSchStrO genau bezeichneter Teile der angrenzenden Binnenwasserstraßen (z.B. Weser bis zur Eisenbahnbrücke in Bremen).

Von der Seeschiffahrtstraße zu unterscheiden sind die Fahrwasser innerhalb der Seestraßen, die insbesondere für die Fahr- und Ausweichregeln besondere Bedeutung haben.

Der Geltungsbereich der SeeSchStrO deckt sich nur teilweise mit dem Bereich des Küstenmeeres als dt. Hoheitsgebiet (vgl. Lektion 5 Nr. 1.1 b).

Bestimmte, vor allem für die Berufsschiffahrt einschlägige Vorschriften der SeeSchStrO gelten im Bereich des gesamten Küstenmeeres, also auch außerhalb der 3-Seemeilenzone und der Fahrwasser (§ 1 Abs.2 SeeSchStrO).

Die Schifffahrtsordnung Emsmündung ist ein bilaterales Abkommen zwischen den Niederlanden und der BRD und gilt im wesentlichen im Bereich der Emsmündung. Der sachliche Inhalt der Schifffahrtsordnung Emsmündung entspricht dem der SeeSchStrO, so dass eine gesonderte Darstellung nicht erforderlich ist.

Die Bekanntmachungen der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Nordwest und Nord sowie die ihr nachgeordneten Behörden ergänzen die SeeSchStrO und regeln örtliche Erfordernisse, wie z.B. die genaue Begrenzung von Reeden oder diejenigen Wasserflächen, auf denen das Wasserskifahren oder das Segelsurfen erlaubt bzw. verboten sind. Außerdem sind sie u.a. zuständig für die Regelungen über Schifffahrtszeichen nach § 5 SeeSchStrO.

<b>MERKE:</b> Hafen (ordnungen) - gesetze gehen vor SeeSchStrO, SeeSchStrO geht vor KVR!
---

### **1.3 Örtliche Hafenvorschriften**

Örtliche Hafenvorschriften, z.B. das Hamburger Hafengesetz, regeln die besonderen örtlichen Gegebenheiten von Häfen und gelten nur in diesem beschränkten, genau bestimmten Gebiet.

Grundsätzlich gelten alle Vorschriften (KVR, SeeSchStrO, Hafengesetze) nebeneinander, es sei denn, sie widersprechen sich. Dann gilt die speziellere Regelung als Sondervorschrift vor der allgemeinen Regelung (§ 2 Abs. 2 V-KVR, R 1b KVR, § 1 Abs. 4 SeeSchStrO).

### **1.4 Besondere Befahrensregelungen für Nationalparks Wattenmeer und Naturschutzgebiete**

In den jeweiligen Detailkarten sind diese Gebiete mit Angabe der besonderen Befahrens- und Sperrzeiten ausgewiesen.

## **2 Grundregeln für das Verhalten im Verkehr und die Verantwortlichkeit des Schiffsführers**

**(§§ 3, 4 V-KVR, R 2 KVR, §§ 3, 4 SeeSchStrO)**

Ähnlich wie die Straßenverkehrsordnung (vgl. § 1 StVO) enthalten auch die KVR und die SeeSchStrO allgemeine Verkehrsregeln, die von allen Verkehrsteilnehmern zu beachten und einzuhalten sind.

Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Soweit ein Sportfahrzeug mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüstet ist, muss der Schiffsführer die von einer Verkehrszentrale ausgegebenen Verkehrsinformationen abhören und sie entsprechend der jeweiligen Verkehrssituation berücksichtigen.

**Aus dieser Grundregel ergeben sich insbesondere folgende Verpflichtungen:**

### **2.1 Verantwortlichkeit des Eigners und des Schiffsführers**

- Jeder, der ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, ist nach § 3 Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) verpflichtet, für dessen sicheren Betrieb zu sorgen und den sicheren Betriebszustand zu erhalten.

Für den Nachweis der schiffbaulichen und technischen Verpflichtungen eignen sich die CE-Zertifizierungen des Germanischen Lloyds oder der Herstellerwerften, für die richtige Sicherheitsausrüstung von Yachten sind die Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des DSV heranzuziehen (vgl. Broschüre des BSH „Sicherheit im See- und Küstenbereich“).

- Der Schiffsführer hat durch Eintrag ins Logbuch über alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See von Bedeutung sind (§ 6 Abs. 3 SchSG). Die frühere Befreiung für die Sportschiffahrt ist damit weggefallen. Aus den Eintragungen muss sich der Standort, der Kurs und der Antrieb (Maschine, Segel) für jeden Zeitpunkt rekonstruieren lassen.

- Bestimmung eines verantwortlichen Schiffsführer vor Antritt der Fahrt, wenn mehrere Personen zur Führung eines Fahrzeuges berechtigt sind; dabei darf ein Fahrzeug nicht geführt werden, wenn infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel der Schiffsführer in der sicheren Führung des Fahrzeuges behindert ist. Wer ein Wasserfahrzeug führt, obwohl er 0,5 Promille Alkohol oder mehr im Blut hat, begeht eine Ordnungswidrigkeit. Außerdem ist der Entzug des Sportbootführerschein See möglich.

## **2.2 Beachtung der Seeverkehrsrechtsvorschriften**

Einhaltung der Vorschriften der KVR und der SeeSchStrO durch den Schiffsführer und jeden sonst Verantwortlichen, insbesondere

- ° Beachtung der Fahrregeln
- ° Führen und Zeigen von Lichtern und Signalkörpern
- ° Geben von Schallsignalen

## **2.3 Notwendigkeit des Abweichens von den Seeverkehrsrechtsvorschriften**

Gebot eines Abweichens von den Vorschriften der KVR und der SeeSchStrO entweder

- \* zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr (z.B. Manöver des letzten Augenblicks) oder
- \* wenn besondere Umstände es erfordern (z.B. drei Fahrzeuge nähern sich auf Kollisionskurs, wobei ein Fahrzeug sowohl Kurshalter als auch Ausweichpflichtiger ist).

## **2.4 Befolgung der Regeln guter Seemannschaft**

Beachtung der Vorsichtsmaßnahmen allgemeiner seemännischer Praxis und des Seemannsbrauchs zusätzlich zu den Vorschriften der KVR und der SeeSchStrO.

So schreiben z.B. die KVR und die SeeSchStrO für Sportfahrzeuge, für die die Schiffssicherheitsverordnung nicht gilt, an gesetzlicher Ausrüstungspflicht nur Positionslaternen, Signalkörper und Schallsignalkörper vor (letzteres auch nur für Fahrzeuge von 12 Meter Länge und mehr).

Es wäre jedoch ein grober Verstoß gegen die Regeln guter Seemannschaft, wenn eine seegehende Yacht z.B. keinen Kompass, keine Seekarten, keine Rettungswesten für jede Person an Bord hätte.

Aus diesem Grund hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und die Kreuzerabteilung des DSV über die gesetzliche Ausrüstungspflicht hinaus, je nach zu befahrendem Seegebiet, Empfehlungen für Mindestsicherheitsausrüstung und Zusatzausrüstung gegeben, deren Einhaltung eine seemännische Sorgfaltspflicht ist, die zur Grundregel für das Verhalten im Verkehr gehört.

Ferner gehört dazu z.B., dass das Fahrzeug fachgerecht und sicher gebaut und ausreichend bemannt ist.

<p><b>MERKE:</b> Guter Seemannsbrauch erfordert „mehr zu tun“, als gesetzlich in KVR und SeeSchStrO vorgeschrieben ist.</p>
---

**2.5 Gesamtübersicht**

**1. Grundregeln für das Verhalten im Seeverkehr nach KVR und SeeSchStrO**  
Gesamtverantwortlichkeit des Schiffsführers

1.	2.	3.	4.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestimmung eines verantwortlichen Schiffsführers bei mehreren Berechtigten</li> <li>Entscheidungsfreiheit des Schiffsführers, insbesondere bei schwerem Wetter oder grober See</li> <li>Keine Schiffsführung bei geistiger oder körperlicher Behinderung, z.B. Alkohol <math>\geq 0,5 \text{ ‰}</math> absolutes Fahrverbot.</li> <li>Betriebsicherer Zustand des Schiffes u. Zubehör; Führung eines Schiffstagebuches</li> </ul> <p>§§3(3), 4(4) KVR-VO §§3(3), 4(4) SeeSchStrO §§3, 6 SchStG</p>	<p>Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr, keine Schädigung, Gefährdung oder Behinderung, soweit vermeidbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einhaltung der Regeln über das Verhalten im Verkehr, insbesondere der Fahrregeln;</li> <li>Führen und Zeigen von Lichtern und Signalkörpern;</li> <li>Geben von Schallsignalen;</li> <li>UKW-Abhör- und Befolgungspflicht.</li> </ul> <p>§§3(1), 4(1) KVR-VO §§3(1), 4(1) SeeSchStrO</p>	<p>Abweichen von den Regeln aufgrund besonderer Umstände oder zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Begegnung auf Kollisionskurs von 3 oder mehr Fahrzeugen;</li> <li>Manöver des letzten Augenblicks.</li> </ul> <p>§§3(2) KVR-VO; R 2b KVR §3(2) SeeSchStrO</p>	<p>Beachtung der Vorsichtsmaßregeln, die besondere Umstände des Einzelfalls oder der Seemannsbrauch und allgemeine seemannische Praxis erfordern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>„Mehr zu tun“ als gesetzlich vorgeschrieben;</li> <li>Erweiterte Sicherheitsausrüstung je nach Seegebiet.</li> </ul> <p>§3(1) KVR-VO; R 2a KVR §3(1) SeeSchStrO</p>

### **3 Begriffsbestimmungen**

**(R 3 KVR, § 2 SeeSchStrO)**

Sowohl die KVR als auch die SeeSchStrO enthalten eine Reihe spezifischer verkehrsrechtlicher Begriffsbestimmungen, deren Kenntnis zum Verständnis dieser Vorschriften erforderlich ist.

Nachfolgend werden diese Begriffe nur insoweit ergänzend erläutert, als sie über den Lerninhalt von SBF-See und BR-Schein hinausgehen.

#### **3.1 Fahrzeug**

Fahrzeug umfasst alle Wasserfahrzeuge, die als Beförderungsmittel auf dem Wasser verwendet werden oder verwendet werden können.

Daher ist z.B. eine Luftmatratze, auf der sich ein Badender fortbewegt, kein Fahrzeug i.S. der verkehrsrechtlichen Vorschriften, da eine Fortbewegung auf ihr (auch über längere Strecken) nicht ihrem Zweck entspricht. Wasserfahrzeuge haben infolgedessen bei Kollisionskurs mit Badenden auf Luftmatratzen diesen auszuweichen.

Die wesentliche Unterscheidung für die Sportschifffahrt bei den Wasserfahrzeugen ist die zwischen Maschinenfahrzeugen und Segelfahrzeugen:

Im Gegensatz zur BinnenSchStrO wird im Seeverkehrsrecht nicht unterschieden zwischen Fahrzeugen der Berufsschifffahrt und Sportfahrzeugen.

#### **3.2 Maschinenfahrzeug und Segelfahrzeug**

Maschinenfahrzeug bezeichnet ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, Segelfahrzeug bezeichnet ein Fahrzeug nur unter Segeln, dessen Maschinenantrieb, falls vorhanden, nicht benutzt wird.

Weitere Unterarten von Wasserfahrzeugen sind z.B. fischende Fahrzeuge, manövrierunfähige Fahrzeuge und manövrierbehinderte Fahrzeuge:

### **3.3 Manövrierunfähiges Fahrzeug**

Manövrierunfähiges Fahrzeug bezeichnet ein Fahrzeug, das wegen außergewöhnlicher Umstände (z.B. Ruderbruch oder Maschinenausfall) nicht so manövrieren kann, wie es die Regeln vorschreiben und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

Ein Segelfahrzeug (ohne Maschinenantrieb) in absoluter Flaute ist nicht manövrierunfähig i.S. der KVR und der SeeSchStrO, da Flaute für ein Segelfahrzeug kein "ungewöhnlicher Umstand" ist.

### **3.4 Manövrierbehindertes Fahrzeug**

Manövrierbehindertes Fahrzeug bezeichnet ein Fahrzeug, das durch die Art seines Einsatzes (z.B. als Kabelleger oder als Minenräumer) behindert ist, so zu manövrieren, wie es die Regeln vorschreiben und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

Zu den manövrierbehinderten Fahrzeugen gehören auch "Wegerechtsschiffe", das sind Schiffe im Bereich des deutschen Küstenmeeres, die wegen ihres Tiefgangs, ihrer Länge oder anderer Eigenschaften gezwungen sind, den tiefsten Teil des Fahrwassers für sich in Anspruch zu nehmen oder die besondere, von den Schifffahrtsbehörden bekanntgemachten Voraussetzungen erfüllen. Letztere gelten im gesamten Küstenmeer als manövrierbehindert und müssen sich auch entsprechend kennzeichnen.

<p><b>MERKE:</b>      Manövrierunfähig = Schiff nicht in Ordnung                     Manövrierbehindert = Schiff in Ordnung, aber besonderer Einsatz!</p>
---

### **3.5 Tiefgangbehindertes Fahrzeug**

Ein tiefgangbehindertes Fahrzeug ist ein Maschinenfahrzeug, das im Geltungsbereich der KVR auf Hoher See fährt und durch seinen Tiefgang im Verhältnis zur vorhandenen Tiefe und Breite des befahrbaren Gewässers erheblich behindert ist, von seinem Kurs abzuweichen.

Es darf (= muss nicht!) an Zusatzzeichen führen: drei rote Rundumlichter bzw. einen Zylinder (R 28 KVR).

Bei Erreichen des Küstenmeeres werden diese Schiffe Wegerechtsschiffe.

### **3.6 Schleppverbände**

Schleppverbände sind eine Zusammenstellung von einem oder mehreren Schleppern und einem oder mehreren geschleppten Anhängen.

Ein Schleppzug gilt nicht automatisch zugleich als manövrierbehindert, sondern nur, wenn er erheblich behindert ist, vom Kurs abzuweichen. In diesem Fall muss er die Zusatzsichtzeichen für manövrierbehinderte Fahrzeuge zeigen.

Führt er diese Zusatzsichtzeichen nicht, gilt er als normales Maschinenfahrzeug ohne jegliche Bevorrechtigung.

<p><b>MERKE:</b> Motorsportfahrzeuge, die andere Sportfahrzeuge schleppen, gelten nicht als schleppende Maschinenfahrzeuge im Sinne der seeverkehrsrechtlichen Vorschriften!</p>
--

### **3.7 Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge**

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind - ausgenommen Sport- und Bundeswehrfahrzeuge - Fahrzeuge, die mit 25 kn oder mehr durchs Wasser fahren können.

### **3.8 Wassermotorräder**

Wassermotorräder sind motorisierte Wassersportgeräte aller Art mit Wasserstrahlantrieb wie Wasserbob, Wasserscooter, Jetbike oder Jetski.

### **3.9 Fahrzeuge in Fahrt**

Ein Fahrzeug ist "in Fahrt", wenn es weder an Land festgemacht ist, noch vor Anker liegt oder auf Grund sitzt

Die Unterscheidung "in Fahrt **mit** Fahrt durchs Wasser" und "in Fahrt **ohne** Fahrt durchs Wasser" hat im allgemeinen keine Bedeutung.

Verkehrsrechtlich werden beide Unterarten grundsätzlich gleich behandelt.

So ist es beispielsweise für das Führen und Zeigen von Sichtzeichen ohne Unterschied, ob sich ein Maschinenfahrzeug oder ein Segelfahrzeug in Fahrt mit oder ohne Fahrt durchs Wasser befindet.

In folgenden Fällen ist jedoch eine Unterscheidung der beiden Unterarten "in Fahrt" erforderlich:

- \* bei der Lichterführung bestimmter Fahrzeuge mit Sonderstatus
- \* bei der Abgabe von Nebelschallsignalen eines Maschinenfahrzeugs (wird eingehend in Lektion 3 behandelt)

### 3.10 Fahrwasser

Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO sind die Teile der Wasserfläche im Küstenmeer, die durch Lateraltonnen begrenzt oder gekennzeichnet sind.

Die Fahrwasser gelten zugleich als enge Fahrwasser im Sinne der R 9 KVR.

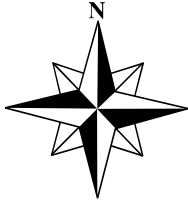
Zu unterscheiden sind Hauptfahrwasser und Nebenfahrwasser, letztere gekennzeichnet durch Betonung abzweigender oder einmündender Fahrwasser.

**MERKE**

(von See kommend:)

Stb-Seite des Fahrwassers: Betonung grün, Toppzeichen spitz, ungerade Numerierung

Bb-Seite des Fahrwassers: Betonung rot, Toppzeichen stumpf, gerade Numerierung



**Lernzielkontrolle zu Kapitel 1.**

**1. Sie segeln in der Emsmündung.**

**Welche seeverkehrsrechtlichen Vorschriften gelten dort?  
In welchem Verhältnis stehen diese Vorschriften zueinander? Wer hat die  
einzelnen Vorschriften erlassen?**

**2. Sie segeln im Hamburger Hafen.**

**Welche seeverkehrsrechtlichen Vorschriften gelten dort?  
In welchem Verhältnis stehen diese Vorschriften zueinander?**

**3. Was sind Seeschiffahrtsstraßen?**

**Welchen Geltungsbereich umfassen die Seeschiffahrtsstraßen?**

**Was sind Fahrwasser der SeeSchStrO?**

**Unter welchen Voraussetzungen fährt ein Fahrzeug "in einem Fahrwasser" i.S.  
der SeeSchStrO?**

**4. Sie segeln im betonnten Teil der Elbe etwa in Höhe von Cuxhaven.**

**Welche Fahrregeln kommen zur Anwendung? Stellen Sie die verschiedenen  
Möglichkeiten dar!**

**5. Sie segeln - von Helgoland kommend - im Fahrwasser elbaufwärts  
unmittelbar entlang des Tonnenstrichs auf der für Ihre Fahrtrichtung richtigen  
Seite.**

**Welches ist in diesem Fall die richtige Seite? Wie heißt diese Seite?  
Beschreiben Sie die Tonnen auf dieser Seite!**

**6. Wie lautet die allgemeine seeverkehrsrechtliche Grundregel?**

**Welche besonderen Verpflichtungen ergeben sich aus der allgemeinen  
seeverkehrsrechtlichen Grundregel?**

**7. Stellen Sie alle Fälle mit näherer Beschreibung dar, in denen die Unterscheidung "in Fahrt mit Fahrt durchs Wasser" und "in Fahrt ohne Fahrt durchs Wasser" von Bedeutung ist!**

**8. Welche Pflichten ergeben sich für Sie als Führer einer Yacht aus den Grundregeln für das Verhalten im Verkehr und in bezug auf die Verantwortlichkeit an Bord?**

**9. Vier Freunde chartern ein Segelboot (mit 15 PS-Hilfsmotor), um von Wendtdorf in die dänische Südsee zu segeln. A hat keinerlei Segelscheine; B hat den BR-Schein; C hat den Sportbootführerschein See; D besitzt den Sporthochseeschifferschein.**

**Wer ist Schiffsführer, wer kann nicht Schiffsführer sein?**

**Antworten zu den Lernzielkontrollen:****1.**

In der Emsmündung gelten die KVR und die Schifffahrtsordnung Emsmündung.

Grundsätzlich gelten beide Vorschriften nebeneinander; soweit sie sich allerdings widersprechen, gilt primär als lex specialis die Schifffahrtsordnung Emsmündung.

Die KVR ist eine internationale Vereinbarung fast aller seefahrenden Nationen, die durch entsprechendes Gesetz der einzelnen Staaten für Schiffe unter ihrer Flagge für verbindlich erklärt worden ist.

Die Schifffahrtsordnung Emsmündung ist eine bilaterale Vereinbarung zwischen den Niederlanden und der BRD, die ebenfalls durch staatliches Gesetz für verbindlich erklärt worden ist.

**2.**

Im Hamburger Hafen gelten die KVR, die SeeSchStrO und das Hamburger Hafengesetz, wobei jeweils das letztgenannte lex specialis gegenüber der vorangehenden Bestimmung ist.

**3.**

Seeschifffahrtsstraßen sind

\* die Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen Abstand seewärts der Basislinie,

\* sowie die durchgehend mit Lateralzeichen begrenzten Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer,

\* ferner bestimmte in § 1 SeeSchStrO bezeichnete Teilen der angrenzenden Binnenwasserstraßen.

Fahrwasser i.S. der SeeSchStrO sind

\* die Teile der SeeSchStrO, die durch Lateral- und Fahrwassermittelzeichen gekennzeichnet sind.

Die Fahrwasser der SeeSchStrO gelten zugleich als enge Fahrwasser i.S. der R 9 KVR.

Ein Fahrzeug fährt dann im Fahrwasser der Seeschiffahrtsstraße, wenn es dem Verlauf der Fahrwasserachse folgt oder von dieser Achse nicht mehr als 10° abweicht (sog. Längsfahrer).

#### 4.

a) Soweit ein Fahrzeug dem Fahrwasserverlauf folgt, ist es "Längsfahrer" mit absoluter Vorfahrt gegenüber allen Fahrzeugen, die nicht Längsfahrer sind. Dabei ist es gleichgültig, ob es sich dabei um ein Segel- oder Maschinenfahrzeug handelt;

b) Wenn ein Segelfahrzeug im Fahrwasser aufkreuzt, ist es gegenüber allen Längsfahrern ausweichpflichtig;

c) Wenn zwei Segelfahrzeuge im Fahrwasser aufkreuzen und auf Kollisionskurs liegen, gilt Regel 12 KVR (Ausweichregel für Segelfahrzeuge), da dann keines der beiden Fahrzeuge Längsfahrer ist.

d) Wenn im Fahrwasser ein Segelfahrzeug und ein Maschinenfahrzeug auf Kollisionskurs liegen und keines der Fahrzeuge Längsfahrer ist, gelten die allgemeinen Ausweichregeln der KVR (Segelfahrzeug vor Maschinenfahrzeug).

#### 5.

Von See kommend ist dies die rechte Seite, die i.d.R. der Steuerbordseite entspricht.

Die Betonung des Fahrwassers erfolgt durch laterale Zeichen. Die Tonnen der Stb-Seite sind grüne Spitztonnen, Toppzeichen grün, Beschriftung fortlaufend ungerade Nummern - von See beginnend -, Feuer grün FI, FI(2), Oc(2), Oc(3), Q, IQ.

**6.**

Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Aus dieser Grundregel ergeben sich folgende besonderen Verpflichtungen:

- Bestimmung eines verantwortlichen Schiffsführers vor Antritt der Fahrt;
- Einhaltung der Vorschriften der KVR und der SeeSchStrO, insbesondere Beachtung der Fahrregeln, Führen und Zeigen von Lichtern und Geben von Schallsignalen;
- Notwendigkeit eines Abweichens von den Vorschriften zur Abwendung einer besonderen Gefahr oder wenn besondere Umstände es erfordern;
- zusätzlich Beachtung der Vorsichtsmaßnahmen allgemeiner seemännischer Praxis und des Seemannsbrauchs.

**7.**

Die grundsätzliche Unterscheidung des Fahrzustandes eines Fahrzeuges ist "in Fahrt" und "nicht in Fahrt". Danach ist ein Fahrzeug "in Fahrt", wenn es weder an Land festgemacht ist noch vor Anker liegt noch auf Grund sitzt.

Die Unterscheidung in Fahrt "mit Fahrt durchs Wasser" und in Fahrt "ohne Fahrt durchs Wasser" hat nur für Fahrzeuge Bedeutung

- bei der Lichterführung, wenn es sich um Fischereifahrzeuge (R 26 KVR), um manövrierunfähige oder manövrierbehinderte Fahrzeuge (R 27 KVR) handelt (mit bzw. ohne Seitenlichter und Hecklicht);
- bei unsichtigem Wetter, wenn es sich um normale Maschinenfahrzeuge (R 35 KVR) handelt (mindestens alle 2 Minuten ein bzw. zwei lange Töne).

**8.**

Zunächst die Verpflichtungen, wie sie oben bei 6. bereits dargestellt wurden.

Wer infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung eines Fahrzeuges behindert ist, darf ein Fahrzeug nicht führen.

Darüber hinaus trägt der Skipper die Verantwortung für die Crew, d.h. er ist auch verantwortlich für die Sicherheit des Schiffes und der Ausrüstung. Er hat daher die Crew u.a. auch sicherheitsmäßig einzuweisen (Schwimmwesten, Sorgleine, Seenotsignalmittel, Mann-über-Bord-Manöver, Rettungsinsel usw.)

**9.**

Da das Segelboot einen Motor von mehr als 5 PS besitzt, muss der Schiffsführer den Sportbootführerschein See besitzen.

A und B können daher keinesfalls Skipper sein. C und D besitzen die erforderliche Eignung (für die Erteilung des Sporthochseeschifferscheines ist der Besitz des Sportbootführerscheins See Voraussetzung).

Es muss vor Beginn des Törns festgelegt werden, wer - C oder D - verantwortlicher Schiffsführer ist. Dies ist im Logbuch festzuhalten.

### **Hausaufgaben Schifffahrtsrecht 1. Lektion**

Bitte senden Sie Ihre Hausaufgaben zur Korrektur an **ABC** auf einem gesonderten Blatt mit folgenden Angaben:

Name, Anschrift, Fernkurs-Nr., Nummerierung der Hausaufgaben

---

- 1) Nennen Sie die Grundregeln für das Verhalten im Verkehr!
- 2) In welchen Fällen ist ein Abweichen von den Verkehrsregeln der KVR und der SeeSchStrO möglich, ggf. sogar notwendig?
- 3) Welchen Rechtsstatus haben die KVR? Wie sind sie zustande gekommen? Warum gelten sie auch für Schiffe unter deutscher Flagge?
- 4) Was besagen ganz allgemein die Regeln guter Seemannschaft? Nennen Sie dazu ein praktisches Beispiel.
- 5) Vor Ihnen als Segler sehen Sie auf einer Luftmatratze eine Person liegen, die darauf durchs Wasser plätschert. Wie ist die Verkehrsrechtslage?
- 6) Ein Segler treibt ohne Antrieb im Wasser und fischt mit einer Angel. Verkehrsrechtlicher Zustand des Fahrzeugs?
- 7) Ein Segelfahrzeug treibt antriebslos in der Nordsee bei Flut von 2 sm/h. Verkehrsrechtlicher Status dieses Fahrzeugs?