

Probelektion

ABC-Fernkurs

Sportküstenschifferschein (SKS)

Lektion 2 (gekürzt)



Diese Probelektion ist ein Auszug aus dem aktuellen Fernkurs. Aufgrund des hohen Speicherplatzbedarfs wurde diese Lektion gekürzt und ist inhaltlich nicht vollständig.

Verfasser: Siegmeyer Meyer (DSV geprüfter Segellehrer)

Inhaltsverzeichnis

<u>1 Ausrüstungspflicht.....</u>	<u>3</u>
1.1 Schiffspapiere.....	3
1.1.1 Schiffszertifikat.....	3
1.1.2 Das Flaggenzertifikat.....	3
1.2 Navigatorische Ausrüstung.....	4
1.3 Logbuchführung.....	4
1.4 Sicherheitsausrüstung SOLAS.....	5
1.5 Schiffssicherheitsverordnung (SchSV).....	5
<u>2 Verordnung über die Sicherung der Seefahrt.....</u>	<u>6</u>
<u>3 Seeunfalluntersuchung.....</u>	<u>7</u>
3.1 Die Organisation (Seeämter).....	7
3.2 Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung.....	8
<u>4 Kollisionsverhütungsregeln</u>	<u>10</u>
4.1 Gesetze und Vorschriften.....	10
4.2 Wir unterscheiden folgende Wasserflächen.....	10
4.3 Fahrregeln KVR.....	11
4.4 Enge Fahrwasser.....	12
4.5 Verkehrstrennungsgebiete (VTG).....	13
4.6 Verhalten von Fahrzeugen bei Sicht.....	13
4.6.1 Ausweich- und Fahrregeln.....	13
4.6.2 Ausweichregeln der Maschinenfahrzeuge untereinander.....	14
4.6.3 Ausweichregeln der Segelfahrzeuge untereinander.....	14
4.6.4 Überholer.....	14
4.7 Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht ohne Radar.....	14
4.8 Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht mit Radar.....	15
4.9 Signalkörper und Lichterführung	16
4.10 Schallsignale.....	19
4.11 Nebelsignale bei verminderter Sicht.....	20
4.12 Gefahr eines Zusammenstoßes.....	21
4.13 Maßnahmen des Ausweichpflichtigen.....	21
4.14 Maßnahmen des Kurshalters	21
4.15 Manöver des letzten Augenblicks.....	22
<u>5 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung.....</u>	<u>23</u>
5.1 Geltungsbereich.....	23
5.2 Betonungssystem "A".....	23

<u>5.3 Betonung des Fahrwassers.....</u>	<u>24</u>
<u>5.4 Fahrregeln nach der SeeSchStrO.....</u>	<u>25</u>
<u>5.4.1 Verhalten im Fahrwasser.....</u>	<u>25</u>
<u>5.4.2 Vorfahrt im Fahrwasser.....</u>	<u>25</u>
<u>5.5 Lichterführung nach der SeeSchStrO</u>	<u>28</u>
<u>5.6 Schallsignale der SeeSchStrO.....</u>	<u>30</u>
<u>6 Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK).....</u>	<u>31</u>
<u>7 Umweltschutz.....</u>	<u>32</u>
<u>7.1 Umgang mit Öl.....</u>	<u>32</u>
<u>7.2 Müll auf See.....</u>	<u>33</u>
<u>7.3 Schutzzonen im Wattenmeer.....</u>	<u>33</u>
<u>8 Fragenkatalog.....</u>	<u>34</u>

1 Ausrüstungspflicht

1.1 Schiffspapiere

Schiffspapiere dienen dem Nachweis des Eigentums und der Nationalität. Die Nationalität ist für den Rechtsstatus des Schiffes von großer Bedeutung. Aus ihr ergeben sich unterschiedliche Eignerpflichten, die von der Sicherheitsausrüstung bis zu den Steuern reichen. Der Eigentumsnachweis ist vor allem im Ausland erforderlich, wo die Polizeiorgane im Rahmen der Diebstahlbekämpfung häufig die Schiffspapiere verlangen. Eigner, die ihre Yacht im Ausland einem Freund überlassen, sollten ihm zu diesem Zweck eine schriftliche Erlaubnis mitgeben, die möglichst noch beglaubigt ist. Da bei deutschen Yachten keine allgemeine Anmeldepflicht wie zum Beispiel bei Kraftfahrzeugen besteht, ist auch keine einheitliche Form eines Schiffspapiers vorgeschrieben.

Beim ersten Anlaufen eines ausländischen Hafens müssen wir folgendes erledigen:

1. Einreiseformalitäten
2. Gesundheits- und
3. Zollformalitäten.

1.1.1 Schiffszertifikat

Yachten über 15 m Rumpflänge sind meldepflichtig (Fachausdruck = registrierpflichtig) und erhalten einen amtlichen Eigentumsnachweis. Sie müssen in dem für den Heimathafen zuständigen Schiffsregister geführt werden. Yachten unter 15 m Rumpflänge können ebenso registriert werden, müssen aber nicht. Registriert werden die Eigentumsverhältnisse, also auch Hypotheken und Nießbrauchrechte (=Nutzungsrechte). Im Schiffsregister eingetragene Yachten erhalten als Schiffsdokument das "Schiffszertifikat". Das Schiffszertifikat wird uneingeschränkt als Eigentums- und Nationalitätsnachweis anerkannt. Die Identität des einzutragenden Schiffes wird durch den Schiffsmessbrief sichergestellt, dessen Ausstellung beim BSH zuvor beantragt werden muss. Die Vermessung erfolgt durch einen Beamten des BSH (Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie). Das Schiffszertifikat wird vom Registergericht ausgestellt.

1.1.2 Das Flaggenzertifikat

Nicht registrierpflichtige Yachten (also unter 15 m Rumpflänge, Lüa) können beim BSH als Schiffspapier das Flaggenzertifikat beantragen. Es wird nach dem "Hohe-See-Übereinkommen" international als amtlicher Ausweis für Seeschiffe anerkannt, mit dem auch die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge nachgewiesen wird. Es wird gegen Vorlage des Personalausweises, des Kaufvertrages, der Quittung über die Bezahlung, bautechnischer Unterlagen und zweier Fotos des Schiffes ausgestellt. Eine Sicherstellung der Identität durch Besichtigung findet nicht statt, weshalb das Flaggenzertifikat, strenggenommen, nicht als Eigentumsnachweis gilt.

1.2 Navigatorische Ausrüstung

Der Schiffsführer ist dafür verantwortlich, dass alle erforderlichen navigatorischen Hilfsmittel an Bord vorhanden sind. Die "Sicherheitsrichtlinien" der Kreuzer-Abteilung des DSV enthalten eine Liste der empfohlenen Navigationsausrüstung. Für das Fahrtgebiet "Hohe See" umfasst diese Liste:

1. Kompensierter festeingebauter Schiffskompass
2. Reservekompass
3. für das Fahrtgebiet auf den neuesten Stand berichtigte Seekarten, Seehandbücher, Hafenhandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Nautischer Funkdienst bzw. Yacht-funkdienst, Gezeitentafeln, Stromatlas, Logbuch ggf. Nautisches Jahrbuch
4. Sextant, Chronometer
5. Gerät zur automatischen Standortbestimmung (GPS)
6. Echolot, Handlot
7. Logge

1.3 Logbuchführung

Die Führung eines Schiffstagebuchs ist für die gewerbliche Schifffahrt vorgeschrieben, der Sportschifffahrt dagegen nur empfohlen. Logbücher bieten sich an:

1. um Erfahrungen und Eindrücke zu sammeln, auf die man später gern zurückgreift
2. um für die Navigation einen festen Handlungsrhythmus zu haben und gleichzeitig ein fortlaufendes Protokoll zu erhalten
3. um für wiederkehrende Pflichten und Handlungen im Rahmen der Schiffssicherheit einen gewissen Nachdruck zu leisten und letztlich auch führen
4. im Falle eines Rechtsstreits eigene Sachverhalte belegen zu können

Die Praxis bei den Seeämtern lehrt, dass ordentlich und konsequent geführte Logbücher ein höheres Maß an Glaubwürdigkeit haben als solche mit unregelmäßigen, nur sporadischen Eintragungen. Eine feste Form der Logbuchführung ist nur für die Berufsschifffahrt vorgeschrieben. Im Handel erhältliche Logbücher geben jedoch einen Anhalt für die Art der Eintragungen. Wichtig ist die Eindeutigkeit der Aussagen. Es darf zum Beispiel nicht unklar bleiben, ob die Eintragungen in einer Zeile, nämlich Kurse, Segelführung und Wetter, sich auf die Teilstrecke bis zur angegebenen Zeit oder von diesem Zeitpunkt beginnend beziehen. Obwohl beide Versionen üblich sind, ist zu empfehlen, grundsätzlich alle Angaben in der Rückschau einzutragen, also das, was zur eingetragenen Uhrzeit galt. Der neue Kurs, der von nun an gesteuert werden soll, gehört noch nicht ins Logbuch, erst wenn wieder eine Teilstrecke zurückgelegt und der Kurs auch tatsächlich gehalten worden ist, kommt er mit der neuen Zeile hinein.

Zu Beginn der Reise sollten eingetragen werden:

1. die Crewliste mit Wacheinteilung und Rollenplan
2. der Stand der Bevorratung (Brennstoff, Öl, Batterien, Trinkwasser, Verpflegung für . . . Tage
3. der Sicherheitsscheck (Seetüchtigkeit, Ausrüstung)
4. die Creweinweisung
5. die Sicherheitsbelehrung
6. Ausklariieren und Abmelden bei der Hafenverwaltung

Während der Reise werden ins Logbuch eingetragen:

1. alle Wachwechsel
2. die Routinekontrollen (Bilge, Toiletten, Gas, Laternen)
3. täglich einmal der Vorratsstand von Brennstoff, Wasser und Verpflegung
4. alle Besonderen Beobachtungen (Verkehrssituationen, Schifffahrtshindernisse, veränderte Seezeichen und Wassertiefen, Naturereignisse)
5. besondere Erlebnisse (herausragende Segelleistungen, neue Erfahrungen)
6. grundsätzlich zweistündlich (sonst nach Zweckmäßigkeit) die Navigationszeile mit Uhrzeit, Standort, Loggstand, Seemeilen, Kurs, Besegelung, Motormeilen, und Wetter
7. Bei Unfällen oder rechtsbedeutsamen Vorgängen (Schleppen, Hilfeleistung) den Wortlaut wichtiger Vereinbarungen, oder bei abgelehnter Hilfeleistung die Begründung.

Eintragungen sind möglichst ohne Verzug zu machen. Lassen die Umstände (enge Navi-ecke, Nässe) eine ordentliche Logbuchführung nicht zu, wird statt dessen eine Kladde geführt, die später übertragen wird. Der Schiffsführer bestätigt täglich durch seine Unterschrift die Richtigkeit der Eintragungen. Die Seiten sind nummeriert, es dürfen keine entfernt werden.

1.4 Sicherheitsausrüstung SOLAS

Allgemeine Grundlage der Ausrüstungspflicht für Seeschiffe ist das internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), das auch in Deutschland geltendes recht darstellt. Es legt die Sicherheitsnormen für die Ausrüstung von Fahrgast- und Frachtschiffen von mehr als 500 BRT in der Auslandsfahrt fest.

1.5 Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

Die nationale Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) für BRD regelt die Anwendung des Übereinkommens von SOLAS und ergänzt dieses Übereinkommen mit nationalen Sicherheitsverordnungen, vor allen bezieht sie im Gegensatz zum internationalen Übereinkommen auch die kleineren Seeschiffe mit ein. Ausgeklammert sind:

1. Schiffe der Bundeswehr
2. Fahrzeuge der DGzRS
3. Sportfahrzeuge, soweit sie nicht zur gewerbsmäßigen Ausbildung oder gewerbsmäßigen Personentransport benutzt werden
4. sowie kleinere Museums- und Traditionsschiffe und ähnliche Wasserfahrzeuge unter 15 m Länge und mit weniger als 25 beförderten Personen

Für größere Museums- und Traditionsschiffe gelten die "Besonderen Richtlinien des Bundesministers für Verkehr".

2 Verordnung über die Sicherung der Seefahrt

Das Kapitel V des internationalen Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) behandelt besondere Verfahren für die Sicherung der Seefahrt. In Folge dieses Vertragswerkes hat die BRD die "Verordnung über die Sicherung der Seefahrt erlassen. Diese Verordnung gilt für Seeschiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, womit deutsch geflaggte Seeschiffe der Berufsschifffahrt wie auch der gewerblichen oder nicht gewerblichen Sportschifffahrt betroffen sind. Eine untere Größenabgrenzung gibt es nicht.

1. Meiden von Eisgebieten und Fischgründen (§§ 2 und 3)

Gebiete, in denen eine Gefährdung durch Eis besteht oder anzunehmen ist, sind zu meiden. Befinden sich Eisberge oder gefährliche Eismassen auf dem Kurs oder dessen Nähe, ist bei unsichtigem Wetter mit sicherer Geschwindigkeit zu fahren.

2. Gefahrenmeldungen (§ 4)

Ein Schiffsführer, der auf See eine unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt (z. B. Eis, Wrack, Mine, Wirbelsturm) oder eine Windgeschwindigkeit von 10 Bft. oder mehr registriert, hat unverzüglich die in der Nähe befindlichen Schiffe zu warnen und die nächste Küstenfunkstelle zu unterrichten. Diese Gefahrenmeldungen sind über das dreimal gesprochene Wort "Securite" einzuleiten. Gefahrenmeldungen sind möglichst in englischer Sprache vorzunehmen. Sehen wir z. B. in der Nordsee nördlich von Helgoland einen treibenden Container, so müssen wir schnellstmöglich die Schifffahrt warnen, bzw. der Verkehrszentrale bzw. Küstenfunkstelle der Seewarndienstzentrale Cuxhaven mitteilen.

3. Hilfeleistung in Seenot (§ 5)

Jeder Schiffsführer ist zur Hilfeleistung verpflichtet. Der § 5 enthält Maßnahmen zur Suche und Rettung Schiffbrüchiger.

4. Verhalten nach einem Zusammenstoß (§ 6)

Der Schiffsführer ist verpflichtet "Beistand zu leisten", soweit das ohne erhebliche Gefahr für sein Schiff imstande ist.

5. Rettungssignale (§ 7)

Es sind die Seenotsignale der KVR zu verwenden.

3 Seeunfalluntersuchung

Seeunfalluntersuchungen durch die öffentliche Hand sind keineswegs auf die Berufsschifffahrt beschränkt. Die Sportschifffahrt unterliegt ihren Vorschriften und Verfahren in gleicher Weise.

3.1 Die Organisation (Seeämter)

Für die Untersuchung von Schiffsunfällen sind die Seeämter der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen eingerichtet. Seeämter haben den Sitz in Hamburg, Kiel, Rostock, Bremerhaven und Emden (sollen aber zusammengelegt werden). Als nächst höhere Instanz ist das Bundesoberseeamt dem Bundesministerium für Verkehr eingegliedert, mit Sitz in Hamburg. Die Zuständigkeit richtet sich nach dem Unfallort, wenn sich der Unfall im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter ereignet hat, und nach dem Heimat- oder Registrierhafen bei Unfällen auf hoher See.

Seeämter haben die Eigenschaft eines behördlichen Untersuchungsausschusses sie sind bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest gebildete Untersuchungsausschüsse. Ihre Verfahren sind Verwaltungsverfahren, keine Gerichtsverfahren.

Seeämter fällen kein Urteil. Sondern einen Spruch, in dem nicht Schuld, sondern fehlerhaftes Verhalten festgestellt wird. Strafrechtliche oder zivilrechtliche Folgen, die aus dem fehlerhaften Verhalten zu ziehen wären, sind Sache eines ordentlichen Gerichts. Die Seeämter sind jedoch befugt, erforderlichenfalls nautische Patente, behördlich ausgestellte Befähigungszeugnisse sowie die Fahrerlaubnis für Sportboote befristet oder endgültig einzuziehen. Das Seeamt setzt sich zusammen aus

- dem Vorsitzenden
- einem ständigen Beisitzer und
- drei ehrenamtliche Beisitzern

Während der Vorsitzende die Befähigung zum Richteramt besitzen muss, ist der ständige Beisitzer Kapitän auf großer Fahrt mit ausreichender Erfahrung in der Führung eines Seeschiffes. Die Beisitzer sind Fachleute aus allen mit der Seefahrt befassten Bereichen. Sie werden nach dem Ort des Seeunfalles aus der Liste der Beisitzer ausgewählt, so dass sachkundige und unabhängige Besetzung sichergestellt ist.

Zu den Personengruppen auf dieser Liste zählen unter anderem:

- Kapitäne und Schiffsoffiziere des nautischen, des technischen und des Funkdienstes
- Lotsen und Kanalsteuerer
- erfahrene Wassersportler
- Bedienstete der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
- Fachleute des BSH, der SeeBG und des Germanischen Lloyd
- Mitarbeiter des Such- und Rettungsdienstes

Welche Aufgaben hat ein Seeamt:

1. die Untersuchung der Ursachen und Umstände des Seeunfalls, um Erkenntnisse für die Verhütung künftiger Unfälle zu gewinnen
2. ggf. Feststellung eines fehlerhaften Verhaltens eines Beteiligten einschließlich des Entzugs einer staatlichen Fahrerlaubnis bzw. Aussprechen eines Fahrverbotes

Das Untersuchungsverfahren findet in mündlicher Verhandlung möglichst nur an einem Verhandlungstermin statt, es ist öffentlich. Wenn der Sachverhalt es erfordert, sind auch außerhalb der mündlichen Verhandlung Beweise aufzunehmen, dazu werden die Wasser- schutzpolizei, der Bundesgrenzschutz und im Ausland diejenigen Botschaften und Konsu- late hinzugezogen, die zur Aufnahme von Verklarungen (= gerichtliche Feststellung über Schiffsunfälle) nach § 522 HGB bestimmt worden sind.

Die am Unfall Beteiligten haben ein Aussageverweigerungsrecht, wenn ihre Aussage sie der Gefahr aussetzen würde, dass ihre Patente oder Sportbootführerscheine eingezogen werden. Der Spruch wird nach Möglichkeit am Schluss der Verhandlung oder in einer so- fort anzuberaumenden Sitzung bekanntgegeben. Es wird die Spruchformel verlesen und anschließend, in mündlicher Form, die Begründung in ihren wesentlichen Teilen darge- legt.

Gegen die Verwaltungsakte des Seeamtes kann man Widerspruch einlegen, also nicht al- lein gegen den Spruch einer Seeamtsverhandlung, sondern auch gegen die Verfügung des Seeamtes, zum Beispiel im Rahmen der Beweissicherung. Das Widerspruchsverfah- ren obliegt dem Oberseeamt des Bundesverkehrsministeriums in Hamburg.

3.2 Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Seeunfälle werden von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) in Hamburg untersucht. Das Verfahren folgt dem Sicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG). Es gilt für die zivile Seefahrt im In- und Ausland, also auch für Sportboote. Seeunfälle im Sinne des SUG sind schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat folgende Aufgaben:

1. amtliche Untersuchung eines schadens- oder gefahrverursachenden Vorkommnis- ses (Seeunfall) im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes (z.B. Kollision)
2. Ermittlung der Umstände, durch die es zu einem Seeunfall gekommen ist
3. Herausgabe von Untersuchungsberichten, insbesondere Sicherheitsempfehlungen zur Verhütung von Seeunfällen

Schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse können sein:

1. Schiffsverlust, Aufgrundlaufen, Kollision eines Schiffes
2. Tod oder Verschollenheit oder schwere Verletzung einer Person
3. maritimer Umweltschaden oder sonstiger Sachschaden
4. Gefahr für einen Menschen oder ein Schiff
5. Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meerestechnischem Bau- werk oder der Meeresumwelt

Nach einem Seeunfall muss folgendes veranlasst werden:

1. den Seeunfall unverzüglich der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung melden
2. das kann in einem deutschen Einlaufhafen auch über die Wasserschutzpolizei
3. bzw. im Ausland über die zuständigen Hafenbehörden veranlasst werden.

Bei dieser Meldung müssen folgende Angaben gemacht werden:

1. Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden
2. Ort (geographische Position und Zeit des Unfalls)
3. Name Rufzeichen und Flagge des Schiffes sowie Rufnummer des zu diesem Schiff gehörenden mobilen Seefunkdienstes (MMSI)
4. Typ, Verwendungszweck
5. Name des Betreibers des Schiffes
6. Name des verantwortlichen Schiffsführers
7. Herkunft und Zielhafen des Schiffes
8. Anzahl der Besatzungsmitglieder und weiterer Personen an Bord
9. Umfang des Personen- und Sachschadens
10. Darstellung des Verlaufs des Vorkommnisses
11. Angaben über andere Schiffe, die am Unfall beteiligt sind
12. Wetterbedingungen
13. Darstellung der Gefahr einer Meeresverschmutzung

Der Inhalt der Meldung ist in der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt. Verantwortlich für die Meldung sind der Schiffsführer oder bei dessen Verhinderung ein anderes Besatzungsmitglied bzw. auch der Betreiber des Schiffes, falls keine der vorgenannten Personen dazu in der Lage ist.

4 Kollisionsverhütungsregeln

4.1 Gesetze und Vorschriften

Die Regel 1 der KVR besagt: Die Regeln der KVR gelten für alle Fahrzeuge auf Hoher See und auf den mit dieser zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern. Damit sind die Regeln der KVR für uns verbindlich.

Welchen örtlichen Geltungsbereich hat dieser § 4 der SeeSchStrO?

1. Diese Verordnung gilt auf SeeSchStr und für Schiffe, die die Bundesflagge führen, seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland
2. damit gilt diese Verordnung weltweit
3. soweit nicht in den Hoheitsgewässern anderer Staaten abweichende Regelungen gelten

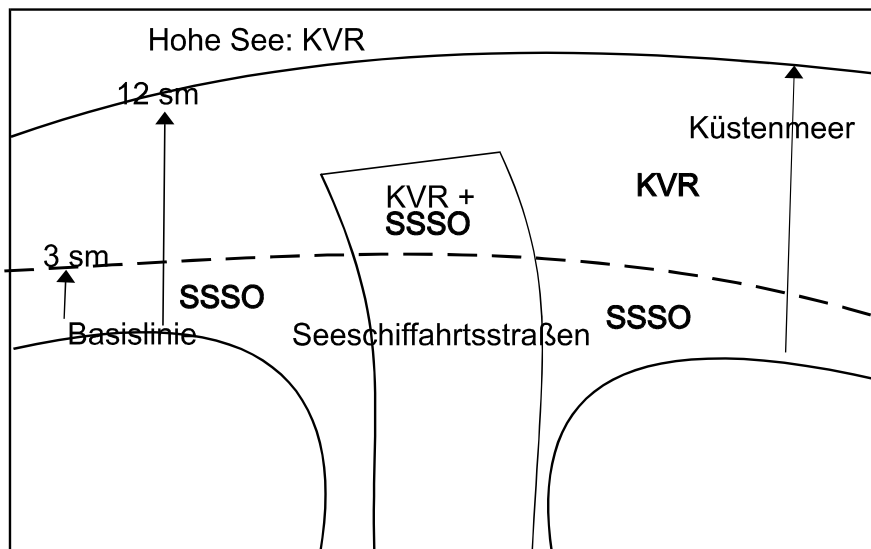
Ein Fahrzeug darf nicht mehr führen, wer 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.

Regel 2 Absatz a) der KVR enthält eine Aussage über die Verantwortlichkeit

1. Die Regeln der KVR befreien ein Fahrzeug, dessen Eigentümer, Kapitän oder Besatzung nicht von den Folgen, die durch unzureichende Einhaltung dieser Regeln oder unzureichende sonstige Vorsichtsmaßnahmen entstehen, welche allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falles erfordern.
2. Das bedeutet: die allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falles können über die Mindestanforderungen der KVR hinausgehende Maßnahmen erfordern.
3. Darunter versteht man die Verpflichtung zur Beachtung von Vorsichtsmaßregeln über die Verkehrsvorschriften hinaus (z.B. Führen eines Logbuchs)

4.2 Wir unterscheiden folgende Wasserflächen

1. Die Hohe See, liegt außerhalb der 12 sm-Zone. Hier gilt nur die KVR
2. Küstenmeer, gilt bis zur 12 sm-Zone und teilt sich auf in
 - Seeschiffahrtsstraßen
 - das sind die Wasserflächen innerhalb der 3 sm-Zone
 - und die gekennzeichneten Fahrwasser innerhalb der 12 sm-Zone, sowie einige angrenzende Binnenwasserstraßen (z.B. Hunte bis Oldenburg, etc.)
 - hier gilt die KVR und die SeeSchStrO nebeneinander
 - übrige deutsche Küstenmeer
 - das sind die Wasserflächen innerhalb der 12 sm-Zone, die keine Seeschiffahrtsstraßen sind
 - also außerhalb der 3 sm-Zone und außerhalb der Fahrwasser
 - hier gelten alleine die KVR



Geltungsbereich der KVR und der SeeSchStrO (SSSO)

Unter dem Begriffe "Küstenmeer" versteht man die seewärts der Küstenlinie bei mittlerem HW oder der Basislinie gelegenen Meeresgewässer bis zu einer Breite von 12 sm.

Unter innere Gewässer versteht man die Gewässer landwärts der Basislinie. Als Basislinie bezeichnet man die Grenze zwischen den inneren Gewässern (eines Staates) und dem Küstenmeer. Basislinien sind in Seekarten eingezeichnet.

4.3 Fahrregeln KVR

Den Fahrregeln ist mit Regel 3 der KVR ein Definitionskatalog vorangestellt. Dieser sollte aus dem Sportbootführerschein-See noch geläufig sein, z.B. Definition eines Maschinenfahrzeugs, eines Segelfahrzeugs, etc.

Hervorzuheben ist, dass zu den Maschinenfahrzeugen auch Tretboote zählen, sowie zu den Segelfahrzeugen auch die Surfer zählen. Ein motorloses Segelfahrzeug in der Flaute gilt nicht als manövrierunfähig, da fehlender Wind kein außergewöhnlicher Umstand ist.

Jedes Fahrzeug muss jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren, so dass es geeignete Maßnahmen treffen kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Es muss in einer Entfernung zum Stehen gebracht werden, die den Bedingungen und Umständen entspricht. Die Fahrgeschwindigkeit muss folgenden Bedingungen angepasst sein:

1. den Sichtverhältnissen
2. der Verkehrsdichte
3. der Manövrierfähigkeit
4. der Wassertiefe sowie
5. den Wind-, Seegang- und Stromverhältnissen

Kann auf ein betriebsfähiges Radar zurückgegriffen werden, so muss die Geschwindigkeit zusätzlich den folgenden Kriterien angepasst werden:

1. dessen Leistungsgrenzen
2. des benutzten Entfernungsbereichs
3. den Störungen durch Seegang und Wetter
4. der Verkehrsdichte

Die KVR schreiben vor, dass Sicherheitszonen nicht befahren werden dürfen. Sicherheitszonen sind Wasserflächen im Umkreis von 500 m von Plattformen Bohrinseln, Forschungsanlagen, u.a.

4.4 Enge Fahrwasser

In enge Fahrwasser gelten besondere Regeln. Wir müssen uns nahe am äußeren Rand des Fahrwassers halten und möglichst **vermeiden zu ankern**. Das **Überholen** ist nur erlaubt, wenn das zu überholende Fahrzeug durch Abgabe der vorgeschriebenen Schallsignale mitwirkt (lang - kurz - lang - kurz). Beim **Queren** eines engen Fahrwassers dürfen wir keine auf die Fahrrinne angewiesene Fahrzeuge behindern.

Queren im Sinne der SeeSchStrO bedeutet:

1. deutliches Abweichen vom Fahrwasserverlauf, nach allgemeiner Verkehrsmeinung mehr als 10°
2. z. B. Kreuzen eines Segelfahrzeuges über die gesamte oder auch nur teilweise Fahrwasserbreite

Für alle Segelyachten (egal welcher Länge) oder Motoryachten unter 20 m Länge: besteht ein "Nichtbehinderungsgebot"

Laut den KVR gilt allgemein: dass Fahrzeuge unter 20 m Länge und alle Segelfahrzeuge die Durchfahrt von Fahrzeugen, die nur innerhalb des engen Fahrwassers sicher fahren können, nicht behindern dürfen. Sie müssen, wenn es die Umstände erfordern, frühzeitig Maßnahmen ergreifen, um genügend Raum für die sichere Durchfahrt des anderen Fahrzeugs zu lassen. Im Sinne der KVR gelten alle Fahrwasser der Seeschifffahrtsstraßen als enge Fahrwasser.

4.5 Verkehrstrennungsgebiete (VTG)

VTG sind Schifffahrtswege, die durch Trennlinien oder Trennzonen in Einbahnwege geteilt sind. Diese dürfen nur in Fahrtrichtung rechts der Trennlinie / Trennzone befahren werden. Sie dürfen in voller Breite des Einbahnweges befahren werden.

Sportfahrzeuge fahren rechts im VTG. Sind wir gezwungen ein VTG zu queren, dann muss die Kielrichtung (= rechtweisender Kurs) rechtwinklig zur allgemeinen Verkehrsrichtung zeigen.

Allgemein gilt: dass Fahrzeuge unter 20 m Länge und alle Segelfahrzeuge die Durchfahrt von Fahrzeugen, die nur innerhalb des engen Fahrwassers sicher fahren können, nicht behindern dürfen. Für Segelyachten (egal welcher Länge) und Motoryachten unter 20 m Länge besteht ein "Nichtbehinderungsgebot".

Das Gebiet zwischen der Küste und der landwärtigen Begrenzung eines VTG ist die "Küstenverkehrszone". Die Küstenverkehrszone dient als Entlastung eines VTG. Die Küstenverkehrszone dürfen nur Fahrzeuge benutzen, ohne einen Hafen innerhalb der Küstenverkehrszone anzulaufen, von weniger als 20 m Länge und alle Segelfahrzeuge.

4.6 Verhalten von Fahrzeugen bei Sicht

4.6.1 Ausweich- und Fahrregeln

Die Ausweichregeln der KVR unterscheiden nach der Antriebsart der Fahrzeuge. Maschinenfahrzeuge untereinander weichen nach anderen Regeln aus, als Segelfahrzeuge untereinander. Die Ausweichregeln der KVR gelten auf Hoher See und außerhalb des Fahrwassers. Innerhalb des Fahrwassers werden sie durch die Vorfahrtsregeln der SeeSchStrO ergänzt.

Rangfolge der Fahrzeuge:

1. Überholer muss allen anderen Fahrzeugen ausweichen
2. Maschinenfahrzeug muss den nachfolgend aufgeführten Fahrzeugen ausweichen
3. Segelfahrzeug
4. fischenden Fahrzeugen
5. manövrierbehindertem Fahrzeug
6. manövrierunfähiges Fahrzeug

Außerdem muss ein Sportfahrzeug vermeiden, die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeugs zu behindern. Dies kann durch eine frühzeitige Kursänderung oder Geschwindigkeitsänderung oder beides erfolgen.

Beim Queren eines betonnten Schifffahrtsweges (z.B. in der Ostsee) müssen wir die Ausweichregeln der KVR beachten.

Eine 8 m lange Motoryacht treibt nachts manövrierunfähig in der Nordsee und sieht ein großes Fahrzeug direkt auf sich zukommen. Welche Maßnahmen hat die Motoryacht zu ergreifen?

1. Durch jedes andere verfügbare Mittel anzeigen, dass es manövrierunfähig ist, z. B. über UKW Sprechfunk oder durch ein Schall- oder Lichtsignal lang - kurz – kurz.
2. Bei weiterer Annäherung das andere Fahrzeug mit einer starken Handlampe anleuchten und so auf sich aufmerksam machen.
3. Weißes Rundumlicht führen, das mit keinem anderen Licht verwechselt werden kann.
4. Abfeuern eines Signals "weißer Stern" oder "Blitz-Knall".
5. Sofort bei Eintritt der Manövrierunfähigkeit die Verkehrszentrale informieren.

4.6.2 Ausweichregeln der Maschinenfahrzeuge untereinander

1. auf entgegengesetztem Kurs: beide Fahrzeuge weichen nach Stb aus
2. auf kreuzendem Kurs: das Fahrzeug, welches das andere an seiner Stb-Seite sieht, muss ausweichen

4.6.3 Ausweichregeln der Segelfahrzeuge untereinander

Hier ist entscheidend, von welcher Seite die Segelfahrzeuge den Wind haben.

1. Wind nicht von derselben Seite: Segler mit Wind von Backbord weicht aus (Bb-Bug vor Stb-Bug)
2. Wind von derselben Seite: das luvwärtige Segelfahrzeug weicht aus (Lee vor Luv)
3. Segler in Bb. Luv voraus:
 - kann ein Segler mit Wind von Bb. nicht mit Sicherheit feststellen, ob sich ein in Luv näherndes Fahrzeug den Wind von Bb oder Stb. hat, muss es ausweichen
 - immer dann, wenn wir nur ein grünes Seitenlicht an Bb. Luv voraus sehen.

4.6.4 Überholer

Unabhängig von der Antriebsart: Der Überholer muss immer ausweichen

4.7 Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht ohne Radar

Bei verminderter Sicht müssen alle Fahrzeuge: (siehe Regel 8, 19, 35)

1. ihre Geschwindigkeit den Sicht- und Verkehrsbedingungen anpassen
2. Ausguck (optisch und akustisch) verstärken
3. die Maschine manövrierbereit halten
4. Lichter zeigen
5. und Nebelschallsignale geben

Die KVR bestimmen über das Ausguckhalten: Es muss durch Sehen und Hören sowie jedes andere verfügbare Mittel gehörigen Ausguck gehalten werden, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt. Segelfahrzeuge ohne Radar müssen mit sicherer Geschwindigkeit fahren, die den gegebenen Umständen und Bedingungen der verminderten Sicht angepasst ist. Zu den Regeln guter Seemannschaft gehört, dass Segelfahrzeuge (ohne Radar), die eine Maschine an Bord haben, die Maschine bereithalten.

Praktischerweise verlässt eine Yacht bei verminderter Sicht das Fahrwasser, auf denen der Hauptverkehr stattfindet. Wenn es die Wassertiefen zulassen, navigiert sie mit größter Vorsicht außerhalb des Fahrwassers oder geht vor Anker.

Vernimmt ein Fahrzeug, das kein Radar zur Verfügung hat, ein Nebelschallsignal vorlicher als querab, muss es die Fahrt auf Steuerminimum zurücknehmen, erforderlichenfalls ganz aufstoppen, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist (Regel 19. e. Kommt das andere Fahrzeug in Sicht, ist nach den Ausweichregeln in Sicht zu verfahren.

Wie müssen sich Fahrzeuge ohne Radar bei verminderter Sicht verhalten, wenn sie voraus das Schallsignal eines anderen Fahrzeugs hören?

1. muss seine Fahrt auf das für die Erhaltung der Steuerfähigkeit geringstmögliche Maß verringern
2. erforderlichenfalls muss es jegliche Fahrt wegnehmen und in jedem Fall mit äußerster Vorsicht manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist

4.8 Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht mit Radar

Wird ein anderes Fahrzeug bei verminderter Sicht nur mit Radar geortet, gelten nicht die Ausweichregeln für Fahrzeuge, die einander in Sicht haben. Es wird auch nicht zwischen Ausweichpflicht und Kurshaltepflicht unterschieden, statt dessen muss jedes Fahrzeug so manövrieren, dass eine gefährliche Annäherung vermieden wird, eine sogenannte "Nahbereichslage" vermieden wird.

Auf dem eigenen Fahrzeug weiß man nicht, ob das andere Fahrzeug auch unter Radar fährt und ebenso dem Nahbereich ausweicht oder nicht (Regel 19 d). Der Nahbereich ist ein um die hypothetische Kollisionsstelle gelegter Sicherheitskreis. Wie groß dieser Kreis gewählt werden muss, hängt im einzelnen von folgendem ab:
















1. von der Verkehrsdichte
2. vom Seeraum für Ausweichmanöver (unter Land muss der Nahbereich größer gewählt werden als auf offener See)
3. von der Annäherungsgeschwindigkeit und der Manövrierfähigkeit
4. von der Zuverlässigkeit der Radarauswertung (Störechos)



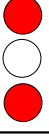
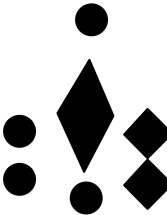








Kursänderungen zur Vermeidung eines Nahbereichs sollen nach Möglichkeit nicht nach Bb. gerichtet sein, gegenüber einem Fahrzeug vorlicher als querab, außer beim Überholen. Einfacher ausgedrückt: Grundsätzlich ist nach Stb. auszuweichen.

Lässt sich ein Nahbereich gegenüber einem anderen vorlicher als querab geortetem Fahrzeug nicht vermeiden, muss die Fahrt auf das Steuerminimum zurückgenommen oder nötigenfalls ganz gestoppt werden. Es ist mit äußerster Vorsicht zu manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist.

Bricht der Kollisionsgegner aus dem Nebel heraus, gelten die Ausweichregeln nach Sicht (Regel 19 e).

4.9 Signalkörper und Lichterführung

Art	tags	nachts
Ankerlieger		bis 50 m (vorne) <input type="radio"/> an gut sichtbarer Stelle
		bis 100 m (vorne) <input type="radio"/> an gut sichtbarer Stelle <input type="radio"/> achtern
		über 100 m (vorne) <input type="radio"/> an gut sichtbarer Stelle zusätzlich Decksbeleuchtung <input type="radio"/> achtern
manövrier- unfähig		in Fahrt o. FdW. 
		in Fahrt mit FdW.  zusätzlich SL + HL
Grundsitzer		bis 50 m <input type="radio"/> vorne 
		über 50 m <input type="radio"/> vorne  <input type="radio"/> achtern
trawler- Fischer		in Fahrt o. FdW.  <input type="radio"/>
		in Fahrt m. FdW.  zusätzlich SL + HL <input type="radio"/> Länge > 50 m <input type="checkbox"/> TL
nicht trawlen- der Fischer	 FG > 150 m	in Fahrt o. FdW.  FG > 150 m <input type="radio"/> <input type="radio"/>
		in Fahrt m. FdW.  FG > 150 m <input type="radio"/> <input type="radio"/> zusätzlich SL + HL
tiefgang- behindert		in Fahrt  zusätzlich SL + HL + TL (2.TL)
SL = Seitenlichter, TL = Topplicht, HL = Hecklicht, FG = Fanggerät <input type="radio"/> = Rundumlicht, <input type="checkbox"/> = Sektorenlicht		

Art	tags	nachts		
manövrierbehindert		in Fahrt o. FdW. 		
		in Fahrt m. FdW.  zusätzlich SL, HL + TL (2.TL)		
baggert oder Unterwasserarbeiten	NP P 	NP P  Durchfahrt verboten / frei	in Fahrt o. FdW. 	
		in Fahrt m. FdW.  zusätzlich SL, HL + TL (ev. 2.TL)		
Segler unter Motor		in Fahrt, wie Maschinen-Fz. entsprechender Länge		
Schleppzug bis 200 m	keine Tagzeichen	Schlepper		geschl. Fahrzeuge
		SL Schlepplicht gelb über weißem HL	 weiß	SL + HL 
200 m und mehr	jedes Fz 	 weiß	HL von vorne nicht sichtbar	
NP = Nichtpassierseite, P = Passierseite, FG = Fanggerät ○ = Rundumlicht, □ = Sektorenlicht				

Die Lichter müssen geführt werden:

1. zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang
2. bei verminderter Sicht

Grundsätzlich müssen Sportfahrzeuge ab 12 m Länge mit den Lichtern bzw. Signalkörpern ausgerüstet sein, die bei Manövrierunfähigkeit zu setzen sind.

Regel 3 der KVR enthält "Allgemeine Begriffsbestimmungen". **Manövrierunfähig** ist ein Fahrzeug, das wegen außergewöhnliche Umstände (z.B. Maschinenschaden) nicht regelgerecht manövrieren und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

Manövrierbehindert ist ein Fahrzeug, das durch Art seines Einsatzes behindert ist (z.B. Fahrzeug bei Unterwasserarbeiten, Kabelleger, etc.), regelgerecht zu manövrieren, und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

Manövrierbehinderte Fahrzeuge sind:

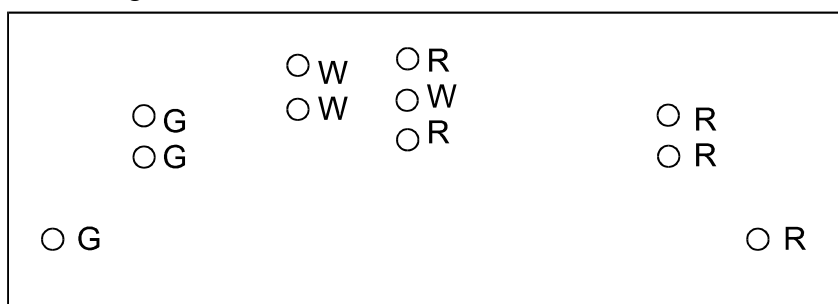
1. Tonnenleger, Kabelleger, Rohrleger im Einsatz
2. Bagger, Vermessungsfahrzeuge im Einsatz
3. Versorger im Einsatz
4. Flugzeugträger im Einsatz
5. Minenräumfahrzeuge im Einsatz (Mindestabstand 1.000 m)
6. Fahrzeuge während eines Schleppvorganges, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen.

Ein Tanker im Bereich der Nordsee zeigt die übliche Lichterführung. Beim Erreichen des Geltungsbereiches der SeeSchStrO kennzeichnet sich der Tanker als "Wegerechtschiff", (rot - weiß - rot) das als manövrierbehindertes Fahrzeug gilt. Diesem so gekennzeichnetem Fahrzeug muss im Falle einer Kollisionsgefahr ausgewichen werden.

Manövrierbehinderte Fahrzeuge (außer Minenräumfahrzeugen) müssen führen:

1. **in Fahrt ohne FdW** rot - weiß - rot, senkrecht übereinander
2. **in Fahrt mit FdW** rot - weiß - rot, senkrecht übereinander sowie die Lichter eines Maschinenfahrzeugs (Topplicht(er), Seitenlichter, Hecklicht)
3. **vor Anker** rot - weiß - rot, senkrecht übereinander und Ankerlichter

Sie sehen auf der Elbe bei Nacht ein Fahrzeug mit der nachfolgenden Lichterführung. Um was für ein Fahrzeug handelt es sich? Wie müssen Sie sich verhalten?



Manövrierbehindertes Fahrzeug, Länge 50 m oder mehr, von vorn in Fahrt mit Fahrt durchs Wasser, das Unterwasserarbeiten ausführt. Passierseite an Stb. (zwei grüne Rundumlichter übereinander). Passierbehinderung an der Bb-Seite (zwei rote Rundumlichter übereinander).

Schleppt ein Motorsportfahrzeug ein anderes Sportfahrzeug, so gelten diese im Sinne der KVR nicht als schleppende Maschinenfahrzeuge. Daher ist keine besondere Lichterführung notwendig.

4.10 Schallsignale

Schallsignale werden mit der Pfeife gegeben. Ankerlieger und Grundsitzer: Glocken- u. Gongsignale:

- Glocke: Einzelschläge oder 5 Sekunden langes schlagen der Glocke
- Gong: 5 Sekunden langes schlagen des Gongs

Fahrzeuge unter 12 m Länge dürfen andere Instrumente verwenden, die kräftige Schallsignale geben können, z. B. Hammer und Bratpfanne.

Man unterscheidet drei Arten von Schallsignale:

1. **Nebelsignale** - bei verminderter Sicht
2. **Kursänderungssignale** - wenn manövriert wird
3. **Notsignale** - wenn wir in Not geraten sind und auf fremde Hilfe angewiesen sind

4.11 Nebelsignale bei verminderter Sicht

Fahrzeug	Minuten	Nebelsignal
manövrierunfähig in Fahrt manövrierbehindert in Fahrt tiefgangbehindert in Fahrt Segelfahrzeug in Fahrt Schlepper in Fahrt fischende Fahrzeuge in Fahrt	alle 2 Min.	
geschleppte Fz. in Fahrt		
Maschinen Fz. in Fahrt mit FdW. in Fahrt ohne FdW.		
Ankerlieger bis 100 m Länge	1 Minute	5 Sek. Glocke
über 100 m Länge		5 Sek. Glocke und 5 Sek. Gong
Warnsignal bei Annäherung		
Grundsitzer bis 100 m Länge		3 Einzelschläge Glocke 5 Sek. Glockenschlagen 3 Einzelschläge Glocke
über 100 m Länge	3 Einzelschläge Glocke 5 Sek. Glockenschlagen 3 Einzelschläge Glocke 5 Sek. Gongschlagen	

Hören wir vermutlich Nebelsignale vorlicher als querab, müssen wir

1. Die Fahrt bis auf die Erhaltung der Steuerfähigkeit wegnehmen
2. eventuell ganz stoppen
3. mit äußerster Vorsichtig manövrieren, bis die Gefahr vorüber ist

4.12 Gefahr eines Zusammenstoßes

Die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht immer dann, wenn eine stehende Peilung und eine Annäherung der Fahrzeuge gegeben ist.

4.13 Maßnahmen des Ausweichpflichtigen

Ausweichmanöver sind grundsätzlich:

1. möglichst frühzeitig
2. durchgreifend, so dass das andere Fahrzeug rasch die Absicht erkennen kann, und um sich gut klar zu halten

Beim Ausweichen darf niemals der Bug des anderen Fahrzeugs gekreuzt werden. Wir müssen immer das Heck passieren. Das Ausweichmanöver ist laufend zu überprüfen, bis das andere Fahrzeug klar passiert ist.

Der Augenblick des ersten Inblickkommens ist im freien Seeraum für die Ausweichpflicht für Fahrzeuge untereinander entscheidend.

Sichere Geschwindigkeit bedeutet: Das Fahrzeug muss jederzeit innerhalb einer solchen Entfernung zum Stehen gebracht werden können, dass ein Zusammenstoß vermieden wird. Die sichere Geschwindigkeit ist abhängig:

1. von den Sichtverhältnissen
2. von der Verkehrsdichte, einschließlich Ansammlung von Fischerei- oder sonstigen Fahrzeugen
3. von der Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs unter besonderer Berücksichtigung der Stoppstrecke
4. von der Hintergrundhelligkeit bei Nacht, wie z.B. Lichter an Land
5. von den Wind-, Seegangs- und Stromverhältnissen

4.14 Maßnahmen des Kurshalters

Ein anderes Fahrzeug muss Ihnen ausweichen. Welche Verpflichtung nach der KVR haben Sie als Kurshalter?

1. Kurs und Geschwindigkeit beibehalten
2. Sobald erkennbar wird, dass das andere Fahrzeug nicht angemessen (also regelgerecht) manövriert das "Manöver des vorletzten Augenblicks" fahren
3. Manöver des "letzten Augenblicks" (immer in Richtung des Kollisionsgegners)

4.15 Manöver des letzten Augenblicks

Ist der Kurshalter dem Ausweichpflichtigen aus irgendeinem Grunde so nahe gekommen, dass ein Zusammenstoß durch ein Manöver des Ausweichpflichtigen alleine nicht vermieden werden kann, so muss der Kurshalter so manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist.

Der Kurshalter muss mit allen Mitteln einen Zusammenstoß verhindern, auch wenn dabei gegen die Regeln verstoßen wird. Das Ausweichmanöver muss in Richtung des Kollisionsgegners erfolgen.

Sie segeln in der Nordsee bei guter Sicht. Ihnen kommt in stehender Peilung ein Maschinenfahrzeug entgegen, das keine Anstalten macht, seiner Ausweichpflicht nachzukommen. Geben Sie in einer sinnvollen Reihenfolge an, was von Ihnen zu unternehmen ist.

Welche dieser Maßnahmen sind zwingend vorgeschrieben?

1. Über Funk versuchen, das andere Fahrzeug auf seine Ausweichpflicht aufmerksam zu machen
2. (**zwingend**) Schallsignal: mindestens fünf kurze Töne geben, bzw. Lichtsignal von mindestens fünf kurzen aufeinanderfolgenden Blitzen geben
3. Manöver des sogenannten "vorletzten Augenblicks" fahren
4. (**zwingend**) Manöver des "letzten Augenblicks" zu fahren.

Was versteht man unter dem Manöver des "vorletzten Augenblicks?" Sollte klar werden, dass der Ausweichpflichtige nicht ausweicht, darf der Kurshalter zur Abwehr einer Kollision selbst manövrieren.

5 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung

5.1 Geltungsbereich

Die SeeSchStrO ergänzt auf den deutschen SeeSchStr die Vorschriften der KVR. Dort kommen also beide Verkehrsverordnungen nebeneinander zur Anwendung. Ggf. gelten die Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrsdirektionen (WSD) Nord und Nord-west bzw. die Hafenverordnung. Sollten sich die Verordnungen in einem Punkte widersprechen, so ist die speziellere Regelung anzuwenden.

Zu den Seeschifffahrtsstraßen gehören die Wasserflächen:

1. zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen seewärts der Basislinie
2. die durchgehend durch laterale Zeichen (Tonnen) begrenzten Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer
3. Wasserflächen zwischen den Ufern bestimmter Binnenwasserstraßen
 - z.B. Hunte bis Oldenburg
 - Eider bis Rendsburg

Auf diesen Wasserflächen sind die Verkehrsvorschriften der SeeSchStrO zu beachten.

Folgende Veröffentlichungen enthalten rechtliche Informationen bzw. Hinweise über das Verhalten auf SeeSchStr:

1. "Sicherheit auf dem Wasser, Leitfaden für Wassersportler"
2. "Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler"

5.2 Betonungssystem "A"

Die Kennzeichnung der europäischen Küstengewässer erfolgt nahezu einheitlich nach dem Betonungssystem "A". Das bedeutet: rot an Backbord.

Man unterscheidet:

1. laterale Zeichen, begrenzen ein Fahrwasser
2. kardinale Zeichen, kennzeichnen allgemeine Gefahrenstellen
3. Einzelgefahnenstellen, kennzeichnen Gefahrenstellen geringer Ausdehnung, die an allen Seiten passiert werden können
4. Mitte-Fahrwasser-Zeichen, sowie
5. Sonderzeichen, kennzeichnen besondere Gebiete, wie Baggerschüttstellen, militärische Übungsgebiete, etc.

Laterale Zeichen kennzeichnen die Stb- und Bb-Seite eines Fahrwassers. Beide Seiten werden in folgender Weise festgelegt:

1. Ein von See her in das Fahrwasser einlaufendes Schiff hat an seiner Stb-Seite auch die Stb-Seite des Fahrwassers und an seiner Bb-Seite die Bb-Seite des Fahrwassers
2. Verbindet ein Fahrwasser zwei Meeresteile, so ist nicht eindeutig, welches von See her kommende Schiff ist, das die Seiten des Fahrwassers bestimmen könnte. Hier gilt als Stb-Seite des Fahrwassers die Seite, die ein aus westlicher Richtung (einschl. Nord, aber ausschl. Süd) kommendes Schiff an seiner Stb-Seite hat.
3. Verläuft die Verbindung zweier Meeresteile so, dass beide Ansteuerungen in das Fahrwasser aus dem gleichen Halbkreis erfolgen, so bestimmt die nördlicher liegende Ansteuerung die Seiten des Fahrwassers.

5.3 Betonung des Fahrwassers

Das Lateralsystem wird wie folgt betont:

	Bb-Seite	Mitte Fahrwasser	Stb-Seite
Tonnenart	Stumpftonnen	Kugeltonnen	Spitztonnen
Tonnenanstrich	rot	rot-weiß senkrecht gestreift	grün
Toppzeichen	roter Zylinder	roter Ball	grüner Kegel
Nummerierung	gerade	keine	ungerade

Sie segeln elbabwärts und passieren Cuxhaven. An der Stb-Seite sehen Sie die Tonne 32a. Um was für eine Tonne handelt es sich, welche Bezeichnung hat die nächste Tonne?

1. Backbordseite des Fahrwassers
2. die nächste Tonne hat die Aufschrift 32.

Oft finden wir in der SeeSchStrO nur Regelungen für das Fahrwasser, insbesondere bei den meisten Fahrregeln.

5.4 Fahrregeln nach der SeeSchStrO

5.4.1 Verhalten im Fahrwasser

Der Paragraph 3 der SeeSchStrO enthält Grundregeln über das Verhalten im Verkehr.

1. 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.
2. Zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände auch dann alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, wenn diese ein Abweichen von den Vorschriften dieser Verordnung notwendig machen.
 - Beispiel: Abweichen von der Kurshaltepflicht, wenn der Ausweichpflichtige nicht angemessen handelt.
3. Wer infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung eines Fahrzeugs behindert ist, darf ein Fahrzeug nicht führen.

Die Fahrregeln der SeeSchStrO unterscheiden die Fahrzeuge nicht nach ihrer Antriebsart, so dass Segelfahrzeuge und Maschinenfahrzeuge gleichgestellt sind, doch dürfen Fahrzeuge unter 20 m Länge und Segelfahrzeuge die Durchfahrt der auf die Fahrwinne angewiesenen Fahrzeuge nicht behindern.

Das Verhalten im Fahrwasser wird im wesentlichen durch folgende Fahrregeln bestimmt:

1. Rechts fahren (am äußersten Rand des Fahrwassers, an seiner Stb-Seite, wie dieses ohne Gefahr möglich ist)
2. Links überholen
3. Nach Stb ausweichen (wenn wir uns nahezu auf entgegengesetzten Kursen begegnen)

Außerhalb des Fahrwassers ist so zu fahren, dass klar erkennbar ist, dass das Fahrwasser nicht benutzt wird. An Stellen mit erkennbarem Badebetrieb darf die Höchstgeschwindigkeit max. 8 km/h im Abstand von weniger als 500 m vom Ufer betragen.

Die SeeSchStrO enthält keine Ausweich- und Vorfahrtregeln, die außerhalb des Fahrwassers gelten. Außerhalb des Fahrwassers kommen die bekannten Ausweichregeln der KVR zur Anwendung.

5.4.2 Vorfahrt im Fahrwasser

Im Fahrwasser ergänzt die SeeSchStrO die Ausweichregeln der KVR. Im Fahrwasser fahrende Fahrzeuge haben Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die

1. in das Fahrwasser einlaufen
2. das Fahrwasser queren
3. im Fahrwasser drehen
4. ihre Anker- und Liegeplätze verlassen

Bedeutung "Vorfahrt beachten"

1. Begründet eine Wartepflicht.
2. Wer Vorfahrt zu beachten hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass er warten wird
3. er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, dass die Schifffahrt im Fahrwasser nicht beeinträchtigt wird
4. Ggf. hat der Wartepflichtige seinen Kurs und/oder seine Geschwindigkeit zu ändern

Hinweis: Bitte achten Sie zur SKS-Prüfung auf „Vorfahrt haben“ und „... beachten“!

Bedeutung "Vorfahrt haben":

1. "Vorfahrt haben" gilt nur für ein im Fahrwasser fahrendes oder dem Fahrwasserverlauf folgendes Fahrzeug.
2. Das bedeutet: dass andere Fahrzeuge, die in das Fahrwasser einlaufen wollen, dort drehen oder An- und Ablegen wollen, mit diesem Vorhaben warten müssen, bis das vorfahrtberechtigte Fahrzeug vorüber ist
3. "Vorfahrt haben" bedeutet aber nicht: Vorfahrt erzwingen!
4. Ggf. muss ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug Maßnahmen zur Verhinderung einer drohenden Kollision ergreifen.

Die Vorfahrtsregel erfasst aber nicht alle denkbaren Kollisionsfälle innerhalb des Fahrwassers. So schweigt die SeeSchStrO, wenn zwei das Fahrwasser querende Fahrzeuge sich auf Kollisionskurs begegnen. Zum Beispiel: wie haben sich zwei Segelfahrzeuge, die nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen untereinander auszuweichen?

- Sie haben untereinander nach den Regeln der KVR auszuweichen, wenn sie dadurch vorfahrtsberechtigte Fahrzeuge nicht gefährden oder behindern.

Oft finden wir in der SeeSchStrO nur Regelungen für das Fahrwasser, insbesondere bei den meisten Fahrregeln. Innerhalb des Fahrwassers gelten die Vorschriften der KVR und der SeeSchStrO nebeneinander und außerhalb der Fahrwassers allein die Regeln der KVR.

Wo und wann gelten im Geltungsbereich der SeeSchStrO die KVR?

1. Die KVR gelten im gesamten Geltungsbereich der SeeSchStrO innerhalb und außerhalb der Fahrwasser
2. soweit die SeeSchStrO nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt

Was sind Fahrwasser? Es sind Teile der Wasserflächen einer Seeschifffahrtsstraße, die

1. durch Tonnen (laterale Zeichen) gekennzeichnet sind, oder
2. die, soweit das nicht der Fall ist, auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind







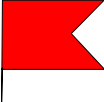

Bedeutung "Durchgehende Schifffahrt"



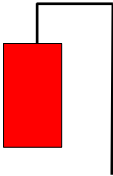
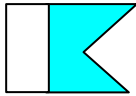


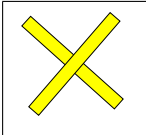
1. Die durchgehende Schifffahrt umfasst alle Fahrzeuge, die deutlich dem Fahrwasser-
verlauf einer SeeSchStr folgen
2. dies erlaubt nach allgemeiner Verkehrsauffassung ein Abweichen von höchstens +/-
10° von der Richtung des Fahrwassers
3. dabei ist es gleichgültig, zu welchem Zweck das Fahrzeug betrieben wird (Sport-
oder Berufsschifffahrt)

Der Schiffsführer hat folgende verkehrsrechtliche Verantwortung:


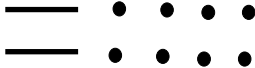

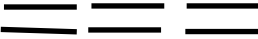
1. Befolgung der Vorschriften im Verkehr (u. a. KVR / SeeSchStrO)
2. Ausrüstung / Einrichtung seines Fahrzeugs zum Führen und Zeigen von Lichtern
und Signalkörpern und Geben von Schallsignalen

5.5Lichterführung nach der SeeSchStrO

Fahrzeug	tags	nachts
Wasserschutzpolizei anhalten	 Flagge "Lima" (gelb-schwarz) 	SL, HL, TL blaues Funkellicht  Licht- oder Morsesignal
Zollfahrzeuge anhalten	 Flagge "Lima" 	SL, HL, TL  Licht- oder Morsesignal
gefährliche Güter	 Flagge „Bravo“	SL, HL, TL  Bleib-Weg-Signal 5 x je Minute
SL = Seitenlichter, HL = Hecklicht, TL = Topplicht		

	tags	nachts
Sperrung der SeeSchStr	<p>dauernde Sperrung</p>  <p>Teilstrecke</p>	
Fahrgeschwindigkeit	Geschwindigkeitsverminderung	
	  <p>Flagge „A“ (Taucher)</p> <p>Sog und Wellenschlag</p>	
	Geschwindigkeitsbeschränkung	
	 <p>12 km/h</p>  <p>max. 8 km/h</p>	

5.6 Schallsignale der SeeSchStrO

	<p>Achtungssignal Ein- und Auslaufen in Fw Verlassen von Anker- und Liegeplätzen</p>
	<p>allgemeine Gefahren- u. Warnsignal bei Gefährdung eines anderen Fahrzeugs, bzw. wenn es selbst gefährdet wird</p>
	<p>Bleib-Weg-Signal (= A des Morsealphabets für Attention) bei Unfällen gefährliche Güter oder radioaktive Stoffe frei zu werden drohen Explosionsgefahr, Gefahrenbereich verlassen Feuer, Zündfunke möglichst vermeiden 5 x je Minute</p>
	<p>Sperrung einer SeeSchStr</p>

6Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK)

Auf dem NOK und seinen Zufahrten gelten auch für Sportfahrzeuge besondere Vorschriften. Sportfahrzeuge in diesem Bereich sind alle Wasserfahrzeuge, die ausschließlich Sport- und Vergnügungszwecken dienen. Sie dürfen

1. in der Regel die Zufahrten und den NOK lediglich zur Durchfahrt und ohne Lotsen nur während der Tagzeiten und nicht bei verminderter Sicht benutzen
2. Sportfahrzeuge müssen ihre Kanalfahrt so einrichten, dass sie vor Ablauf der Tagfahrzeit eine für Sportfahrzeuge bestimmte Liegestelle erreichen können
3. Bei plötzlich auftretender verminderter Sicht dürfen Sportfahrzeuge in den Weichengebieten hinter den Dalben oder an geeigneten Liegestellen festmachen

Auf dem NOK sind von Sportfahrzeugen besondere Fahrregeln einzuhalten:

1. Segeln ist auf dem NOK verboten
2. Sportfahrzeuge mit Maschinenantrieb dürfen zusätzlich die Segel setzen
3. Ein motorbetriebenes Sportfahrzeug darf nur ein Sportfahrzeug schleppen

Wird ein Sportboot während der Durchfahrt durch den NOK vom Nebel überrascht, sollte es schnellstmöglich in einem Weichengebiet hinter den Dalben oder an geeigneten Liegestellen festmachen.

Vor der Schleuse in Brunsbüttel sehen Sie:

- ein unterbrochenes rotes Licht = bedeutet: Einfahren verboten"
- ein unterbrochenes weißes Licht über einem unterbrochenen roten Licht = bedeutet: Freigabe wird vorbereitet
- ein unterbrochenes weißes Licht = bedeutet: Sportfahrzeuge können einfahren

Besondere Bestimmungen gelten auf dem NOK für Sportfahrzeuge beim Schleppen:

1. Ein motorbetriebenes Sportfahrzeug darf nur ein Sportfahrzeug schleppen
2. Das geschleppte Sportfahrzeug darf nur eine Höchstlänge von weniger als 15 m haben
3. Die Mindestgeschwindigkeit beim Schleppen muss 9 km/h betragen.

7 Umweltschutz

Ziel des Bundesnaturschutzgesetzes ist es, Natur und Landschaft so zu schützen, dass

- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts
- die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter
- die Pflanzen und Tierwelt, sowie
- die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft

als Lebensgrundlage der Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig gesichert sind.

Das "Internationale Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung" (MARPOL 73/78 - abgekürzt von MARitime POLlution) wurde 1973 und 1978 in London unter der Schirmherrschaft der IMO (Internationale Maritime Organisation) geschlossen. Die Unterzeichnerstaaten verpflichten sich darin, die in Anlagen definierten Auflagen des Übereinkommens zur Verringerung der Meeresverschmutzung einzuhalten.

Das MARPOL-Übereinkommen gilt grundsätzlich für alle Schiffe somit auch für die Sportfahrzeuge. Für den Schutz der Meeresumwelt der Ostsee wurde 1979 das Übereinkommen von Helsinki getroffen. Es trägt der besonderen Schutzbedürftigkeit der Ostsee als Randmeer Rechnung. Die BRD hat beide Abkommen als geltendes Recht übernommen. Das BSH gibt im Sinne dieser Vorschrift das sogenannte "Verzeichnis von Auffanganlagen" heraus mit dem aktuellen Stand der Entsorgungsmöglichkeiten und Auffanganlagen für Öl, Schiffsmüll, und Schiffsabwässer in den Häfen an der deutschen Küste. Außerdem können Entsorgungsmöglichkeiten aus der Broschüre des BSH "Entsorgungsmöglichkeiten für Öl, Schiffsmüll und Schiffsabwässer - eine Übersicht für Sport- und Kleinschiffahrt" entnommen werden.

7.1 Umgang mit Öl

Beim Tanken ist darauf zu achten, dass die Tankentlüftung funktioniert, dass kein Kraftstoff in der Füllleitung zurückschlagen kann und dass ein Überlaufen an der Tank- oder auch an der Entlüftungsöffnung ausgeschlossen ist.

Gerät Öl oder Kraftstoff ins Wasser, bildet sich ein ausgedehnter Film, der lebensnotwendige Sauerstoffaufnahme an der Wasseroberfläche verhindert. Altöl wird gesammelt und bei Tankstellen oder anderen Entsorgungsstellen abgegeben. Für den Fall, dass Öl in die allgemeine Schiffsbilge gelangt, sollte jede Yacht ein im Handel erhältliches Ölbindemittel an Bord haben oder die ölhaltigen Rückstände in geeigneten Behältern zu sammeln und bei den Entsorgungsstationen abzugeben.

Entsorgungsmöglichkeiten sind in der Broschüre "Entsorgungsmöglichkeiten für Öl, Schiffsmüll, und Schiffsabwässer - eine Übersicht für Sport- und Kleinschiffahrt" enthalten.

7.2 Müll auf See

Sofern nicht eine Notlage oder die Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung vorliegt, ist die Beseitigung aller Kunststoffgegenstände und sonstigen Mülls (einschließlich Synthetische Seile, Netze, Segel, Kunststofftüten u. ä., Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Steingut, Schalungs- und Verpackungsmaterial) auf Meeren, die im MARPOL-Übereinkommen als Sondergebiete (Nord- und Ostsee und Mittelmeer) bezeichnet werden, verboten.

Nur Lebensmittel dürfen ins Meer geworfen werden, und auch nur weiter als 12 sm vom nächsten Land entfernt. Als Sondergebiete gelten unter anderem die Ostsee, die Nordsee und das Mittelmeer. Außerhalb der Sondergebiete darf Schiffsmüll über Bord geworfen werden, wenn er vorher durch eine Zerkleinerungs- und Mahlanlage geleitet und auf 25 mm Siebmaß gebracht worden ist.

7.3 Schutzzonen im Wattenmeer

Die "Verordnung für das Befahren der Bundeswasserstraßen in den Nationalparks im Bereich der Nordsee", regelt das Befahren mit Wasserfahrzeugen, Sportfahrzeugen und Wassersportgeräten folgender Nationalparke:

- Schleswig-holsteinisches Wattenmeer
- Hamburgisches Wattenmeer
- Niedersächsisches Wattenmeer

Die Grenzen der Nationalparke und die jeweilige Zonen 1 mit den Seehundschutzgebieten, den Brut- und Mausergebieten der Vögel sowie die Schutzzeiten und die durch diese Gebiete führende Fahrwasser (im Sinne der SeeSchStrO) werden durch Eindruck in den amtlichen Seekarten bekannt gemacht.

Im gesamten Bereich der Nationalparke haben sich die Verkehrsteilnehmer so zu verhalten, dass die Tierwelt nicht geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, gestört wird.

Die Zonen 1 sind besondere in den Seekarten verzeichnete Schutzzonen, in denen man sich nur innerhalb der Fahrwasser unbeschränkt aufhalten darf. Die Flächen außerhalb der Fahrwasser dürfen nur von 3 Stunden vor bis 3 Stunden nach Hochwasser befahren werden

- dann besteht jedoch eine Geschwindigkeitsbegrenzung außerhalb des Fahrwassers von 8 kn (15 km/h) Fahrt durchs Wasser sowie das generelle Verbot von motorisierten Wasserskiern, Wassermotorrädern, oder sonstigen motorisierten Wassersportgeräten
- Im Fahrwasser beträgt für Sportfahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit von 12 kn

Die in der Schutzzone 1 eingezeichneten Seehundschutzgebiete und Brut- und Mausergebiete der Vögel dürfen während der in den Seekarten angegebenen Schutzzeiten nicht befahren werden, es sei denn, man befindet sich im Fahrwasser.

Ausgenommen oder teilweise ausgenommen von diesen Verkehrsbeschränkungen sind Fahrzeuge in Not, Rettungs- oder Behördenfahrzeuge im Einsatz, Versorgungsfahrzeuge der Inseln und Fahrzeuge in der rechtmäßigen Ausübung gewerblicher Fischerei.

8Fragenkatalog

Bitte beantworten Sie folgende Fragen. Ihre Antworten senden Sie an ABC.

1. Was sind "Sicherheitszonen" im Sinne der Verordnung zu den KVR?
2. a) Die Verordnung zu den KVR verbieten die Führung eines Fahrzeugs, wenn man infolge des Genusses alkoholischer Getränke in der sicheren Führung des Fahrzeugs behindert ist. b) Welchen örtlichen Geltungsbereich hat die vorgenannte Verordnung?
3. Bei welcher Atem- oder Blutalkoholkonzentration darf man lt. Verordnung zu den KVR ein Fahrzeug nicht mehr führen?
4. Die KVR regeln u.a. das Verhalten der Schiffsführungen bei Kollisionsgefahr. Was ist bei der Auslegung und Befolgung der KVR zu berücksichtigen?
5. Welche Grundregel für das Verhalten im Verkehr enthalten die KVR, die ein Fahrzeug, dessen Eigentümer, Schiffsführer oder Crew zu berücksichtigen haben, auch wenn keine konkrete Regel anzuwenden ist?
6. Was sind Verkehrstrennungsgebiete (VTG)? Wie sind sie zu befahren?
7. Was ist ein manövrierunfähiges Fahrzeug?
8. Was ist ein manövrierbehindertes Fahrzeug?
9. Nennen Sie mindestens 3 Beispiele für manövrierbehinderte Fahrzeuge.
10. Was ist unter "sichere Geschwindigkeit" zu verstehen?
11. Ab welcher Länge müssen Sportfahrzeuge mit den Lichtern / Signalkörpern ausgerüstet sein, die bei Manövrierunfähigkeit zu setzen sind?
12. Sie sehen in der Dämmerung in der Nordsee in der Zufahrt zur Jade einen großen Tanker mit der üblichen Lichterführung, auf dem kurze Zeit später die Lichter rot - weiß - rot senkrecht übereinander zusätzlich zu den Fahrtlichtern gesetzt werden. Welche rechtliche Bedeutung hat die geänderte Signalgebung für Sie?
13. Welche Lichter müssen manövrierbehinderte Fahrzeuge (außer Minenräumfahrzeuge) führen
 - in Fahrt ohne Fahrt durchs Wasser
 - in Fahrt mit Fahrt durchs Wasser
 - vor Anker?
14. Wie sind manövrierbehinderte und manövrierunfähige Fahrzeuge am Tage bezeichnet?

15. Wie müssen Sie Ihr Fahrzeug unter Segel bei Tage und bei Nacht kennzeichnen, wenn Sie gleichzeitig mit Maschinenkraft fahren?
16. Was müssen Sie hinsichtlich der Zeiten der Lichterführung beachten?
17. Sie sehen am Tage ein Fahrzeug, augenscheinlich kürzer als 50 m, mit dem Sichtzeichen schwarzer Rhombus, dahinter in gleichbleibendem Abstand ein weiteres Fahrzeug mit dem gleichen Signalkörper. a) Worum handelt es sich? b) Wie sind die Fahrzeuge bei Nacht gekennzeichnet?
18. Man hört bei Nacht folgendes Schallsignal mit der Pfeife: lang - kurz - kurz unmittelbar gefolgt von lang - kurz - kurz - kurz etwa jede Minute. Worum handelt es sich dabei?
19. Bei Nebel im Küstenverkehr fahrend, hört man etwa jede Minute folgendes Signal: drei Glockenschläge, dann ca. 5 Sekunden lang rasches Läuten einer Glocke, dann drei Glockenschläge. Wer gibt dieses Signal?
20. Sie sehen ein Fahrzeug mit folgender Lichterführung: rot - weiß senkrecht übereinander und etwas vorlicher und tiefer als die beiden rot - weißen Lichter ein weißes Licht. Worum handelt es sich? Welches Schallsignal müsste dieses Fahrzeug bei unsichtigem Wetter geben?
21. Sie sehen nachts auf See zwei rote Lichter senkrecht übereinander. Worum handelt es sich?
22. Die Lichterführung eines Fahrzeugs ändert sich plötzlich von rot über rot senkrecht übereinander auf rot über rot senkrecht übereinander zusätzlich vorlicher und tiefer ein einzelnes rotes Licht. Was schließen Sie daraus?
23. Was bestimmen die KVR über das Ausguckverhalten?
24. Was bestimmen die KVR für das Verhalten von Fahrzeugen von weniger als 20 m Länge oder Segelfahrzeugen im Fahrwasser einer Seeschiffahrtsstraße?
25. Was ist eine Küstenverkehrszone?
26. Welche Fahrzeuge dürfen die Küstenverkehrszone benutzen, ohne einen Hafen innerhalb der Küstenverkehrszone anzusteuern?
27. Wie müssen Maschinenfahrzeuge ohne Radar bei verminderter Sicht ihre Fahrweise einrichten?
28. Wie müssen sich Segelfahrzeuge ohne Radar bei verminderter Sicht verhalten? Was gehört dabei zu den Regeln guter Seemannschaft?
29. Wie müssen sich Fahrzeuge ohne Radar bei verminderter Sicht verhalten, wenn sie voraus das Schallsignal eines anderen Fahrzeuges hören?
30. Sie segeln in der Nordsee bei guter Sicht. Ihnen kommt in stehender Peilung ein Maschinenfahrzeug entgegen, das keine Anstalten macht, seiner Ausweichpflicht nachzukommen. Geben Sie in einer sinnvollen Reihenfolge an, was von Ihnen zu unternehmen ist. Welche dieser Maßnahmen sind zwingend vorgeschrieben?

31. Auf einem Segelfahrzeug unter Motor sieht man nachts fast recht voraus ein näher kommendes Fahrzeug mit folgender Lichterführung:
- oben ein weißes Licht
 - seitlich darunter ein grünes Licht
 - zeitweise rechts von dem grünen Licht auf gleicher Höhe auch ein rotes Licht.
- Um was für ein Fahrzeug handelt es sich, was ist von Ihnen und was ist auf dem anderen Fahrzeug zu unternehmen?
32. Wie muss man sich verhalten, wenn man gezwungen ist, ein Verkehrstrennungsgebiet (VTG) zu queren?
33. Wie muss man sich verhalten, wenn man einen betonten Schifffahrtsweg (z.B. in der Ostsee) queren will?
34. Wie ist die Gefahr eines Zusammenstoßes sicher erkennbar?
35. Wie müssen Sie Ausweichmanöver durchführen?
36. Wie müssen Sie sich verhalten, nachdem Sie ein vorgeschriebenes Ausweichmanöver durchgeführt haben?
37. Sie segeln mit Wind von Stb und sehen in Luv ein einzelnes rotes Licht, das in stehender Peilung näher kommt.
- Was ist das für ein Licht?
 - Wer muss ausweichen? Begründung!
38. Sie segeln mit Wind von Backbord und sehen nachts in Luv ein einzelnes grünes Licht, das in stehender Peilung näher kommt.
- Was ist das für ein Licht?
 - Wer muss ausweichen? Begründung!
39. Sie segeln nachts mit raumem Wind und machen gute Fahrt. Sie sehen an Stb voraus ein einzelnes weißes Licht in (nahezu) stehender Peilung. Näherkommend verschwindet das weiße Licht gelegentlich und es erscheint stattdessen ein in etwa gleicher Höhe und links davon ein rotes Licht. Jeweils kurzfristig sind beide Lichter gleichzeitig zu sehen.
- Worum handelt es sich bei diesen Lichtern?
 - Wer muss ausweichen? Begründung!
40. Sie segeln nachts bei raumem Wind und sehen nahezu achteraus zwei rote Lichter senkrecht übereinander, die näher kommen. Darunter sehen Sie links ein grünes und rechts ein rotes Licht auf gleicher Höhe.
- Was bedeuten diese Lichter?
 - Wer muss ausweichen? Begründung?
41. Welcher Zeitpunkt ist im freien Seeraum entscheidend für die Verantwortlichkeit (hier = Ausweichpflicht) der Fahrzeuge untereinander?
42. Ein anderes Fahrzeug muss Ihnen ausweichen. Welche Verpflichtung nach KVR haben Sie? (geben Sie 3 Verpflichtungen an)
43. Welchen Fahrzeugen muss ein Segelfahrzeug ausweichen?

44. Wie muss sich ein Sportfahrzeug gegenüber einem tiefgangbehinderten Fahrzeug verhalten? Schlagen Sie entsprechende Maßnahmen / Manöver vor.
45. Wo unterliegt Ihr Segelfahrzeug bzw. Ihre Motoryacht unter 20 m Länge einem Behinderungsverbot?
46. Welchen Abstand muss man von Minenräumfahrzeugen halten?
47. Auf einer Motoryacht A sieht man nachts etwa recht voraus Topplicht und beide Seitenlichter eines Fahrzeugs B. Die Lichter werden rasch heller.
 - Was ist B für ein Fahrzeug?
 - Wie ist die Situation zu klären?
48. Auf einer Motoryacht erkennt man nachts etwa 2 Strich (1 Strich = 11,25°) an Bb. folgende Lichter des Fahrzeugs B, die rasch näher kommen. Oben ein weißes Licht und unterhalb und vorlicher ein einzelnes grünes Licht. Die Kompasspeilung zum Fahrzeug B ändert sich nur geringfügig.
 - Worum handelt es sich bei Fahrzeug B?
 - Wer muss ausweichen?
 - Was muss Fahrzeug A tun?
49. Welchen Fahrzeugen muss eine Motoryacht ausweichen?
50. Auf einer Motoryacht A sieht man nachts etwa querab an Stb. ein einzelnes weißes Licht in (nahezu) stehender Kompasspeilung. Näherkommend erkennt man unterhalb des weißen Lichtes und etwas rechts davon ein rotes Licht (Fahrzeug B).
 - Worum handelt es sich?
 - Was müssen jeweils beide Fahrzeuge tun? Begründung!
51. Eine Motoryacht, Länge 8 m, treibt nachts manövrierunfähig in der Nordsee und sieht ein großes Fahrzeug direkt auf sich zukommen. Welche Maßnahmen hat das Fahrzeug zu ergreifen? (geben Sie 5 Maßnahmen an)
52. Wie sind Fahrwasser in der SeeSchStrO im Sinne der KVR eingestuft?
53. Erläutern Sie den Begriff "Durchgehende Schifffahrt" auf einem Fahrwasser einer Seeschiffahrtsstraße.
54. Was fordern die Grundregeln für das Verhalten im Verkehr?
55. Welche verkehrsrechtliche Verantwortung hat der Schiffsführer?
56. Auf welchen Wasserflächen sind die Verkehrsvorschriften der SeeSchStrO zu beachten?
57. Was sind Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO?
58. Welche verkehrsrechtlichen Bestimmungen gelten auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen? (3 Bestimmungen)
59. Wo und unter welchen Bedingungen gelten im Geltungsbereich der SeeSchStrO die KVR?
60. Wie haben Segelfahrzeuge in einem Fahrwasser der SeeSchStrO auszuweichen, wenn sie nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen?

61. Auf der Elbe hören Sie nachts vor sich von einem Fahrzeug, das zusätzlich zu seinen Fahrtlichtern ein rotes Rundumlicht führt, fortwährend das Schallsignal kurz - lang.
 - Um welches Schallsignal handelt es sich?
 - Wann ist es zu geben?
 - Wie verhalten Sie sich?
62. Wann ist von einem Fahrzeug auf einer Seeschiffahrtsstraße das "Allgemeine Gefahr- und Warnsignal zu geben und wie lautet es?
63. Nennen Sie die speziellen Verhaltensregeln für Sportfahrzeuge im Nord-Ostsee-Kanal (NOK).
64. Welche speziellen Fahrregeln haben Sportfahrzeuge im NOK einzuhalten?
65. Während der Durchfahrt durch den NOK wird man auf einem Sportboot von Nebel überrascht. Was ist zu unternehmen?
66. Sie sehen vor dem Einlaufen in den NOK in Brunsbüttel folgende Lichtsignale. Geben Sie die Bedeutung dieser Signal an.
 - ein unterbrochenes rotes Licht
 - ein unterbrochenes weißes Licht über einem unterbrochenem roten Licht
 - ein unterbrochenes weißes Licht.
67. Erläutern Sie den Begriff "Vorfahrt beachten".
68. Erläutern Sie den Begriff "Vorfahrt haben".
69. Wie hat sich ein in das Fahrwasser einlaufendes Fahrzeug gegenüber im Fahrwasser fahrenden Fahrzeugen zu verhalten?
70. Wie hat sich ein den Ankerplatz oder Liegeplatz verlassendes Fahrzeug gegenüber im Fahrwasser fahrenden Fahrzeugen zu verhalten?
71. Welche Fahrregeln muss ein Sportfahrzeug beachten, wenn es der Richtung des Fahrwassers folgt?
72. Was muss ein Sportfahrzeug in Bezug auf das Fahrwasser beachten, wenn es außerhalb des Fahrwassers fährt?
73. Wie müssen sich Fahrzeuge verhalten, die, dem Fahrwasserverlauf folgend, sich auf (nahezu) entgegengesetzten Kursen begegnen?
74. Was bedeutet "Queren eines Fahrwassers" im Sinne der SeeSchStrO?
75. Wie müssen Sie die Geschwindigkeit Ihres Sportbootes einrichten, wenn Sie an Stellen mit erkennbarem Badebetrieb vorbeifahren?
76. Welche Lichter muss ein manövrierbehindertes Fahrzeug über 50 m Länge in Fahrt mit Fahrt durchs Wasser führen, welches Unterwasserarbeiten ausführt. Welche Lichter kennzeichnen die Passierseite und die Passierbehinderung?

77. Sie sehen auf der Elbe bei Tage ein Fahrzeug mit folgenden schwarzen Signalkörpern, dessen Bugwelle man klar erkennen kann. Um was für ein Fahrzeug handelt es sich? Wie müssen Sie sich verhalten?
- Signalkörper: Ball - Rhombus - Ball, senkrecht übereinander
 - auf der einen Seite: 2 schwarze Bälle senkrecht übereinander
 - auf der gegenüberliegenden Seite 2 schwarze Rhomben übereinander
- Was bedeuten die beiden schwarzen Bälle und die beiden schwarzen Rhomben Senkrecht übereinander?
78. Beim Passieren von Cuxhaven sichten Sie, elbwärts segelnd, an Ihrer Stb-Seite die Tonne 32a. Um was für eine Tonne handelt es sich, welche Bezeichnung hat die nächste Tonne?
79. Welche besondere Lichterführung / Kennzeichnung ist vorgeschrieben, wenn ein Motorsportfahrzeug ein anderes Sportfahrzeug schleppt?
80. Welche besonderen Bestimmungen gelten auf dem NOK für Sportfahrzeuge beim Schleppen?
81. Während einer Revierfahrt erkennen Sie ein Signal an Land, jeweils schwarze Signalkörper: Ball - Ball - Kegel Spitze unten senkrecht übereinander. Was bedeutet dieses Signal? Welches Signal wird stattdessen nachts gezeigt?
82. Welche Blutalkoholkonzentration bzw. welcher Grenzwert darf lt. SeeSchStrO nicht erreicht werden, damit kein Fahrverbot besteht?
83. Was müssen Sie beim ersten Anlaufen eines ausländischen Hafens beachten?
84. Was ist ein Flaggenzertifikat? Für welche Fahrzeuge kann es ausgestellt werden?
85. Was ist das Schifffahrtszertifikat, wer stellt es aus, ab welcher Schiffslänge ist es vorgeschrieben?
86. Was versteht man unter dem Begriff "Küstenmeer"?
87. Was versteht man unter dem Begriff "Innere Gewässer"?
88. Was versteht man unter dem Begriff "Basislinie" und wo finden Sie diese?
89. Welche Aufgaben hat die Bundesstelle für Seeuntersuchung?
90. Wann liegt ein schaden- oder gefahr- verursachendes Vorkommen (Seeunfall) im Sinne des Seeunfalluntersuchungsgesetzes (SUG) vor? Nennen Sie mindestens 3 Merkmale.
91. Was müssen Sie nach einem Seeunfall veranlassen? Wie kann es umgesetzt werden?
92. Welche Angaben müssen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung gemeldet werden? Nennen Sie mindestens 5 dieser Angaben.
93. In welcher Vorschrift ist geregelt, welche Angaben der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung bei einem schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnis (Seeunfall) gemeldet werden müssen? Wer ist verantwortlich für die Meldung?
94. Was sind Seeämter und was sind ihre Aufgaben?

95. Welche behördlichen Veröffentlichungen für Wassersportler geben Ihnen rechtliche Informationen und Hinweise über das Verhalten auf Seeschiffahrtsstraßen?
96. Sie sehen von Ihrem Sportfahrzeug aus in der Nordsee nördlich von Helgoland eine noch unbekannte Gefahr z.B. einen treibenden Container. Was haben Sie zu unternehmen?
97. Welche Befahrensregelungen gelten für die Schutzzonen 1 in den Nationalparks im deutschen Wattenmeer außerhalb der speziellen Schutzgebiete?
98. Wo sind die Grenzen der Schutzzonen 1 und der speziellen Schutzgebiete in den Nationalparks aufgeführt?
99. Welchen Zweck soll das MARPOL-Übereinkommen erfüllen?
100. Was sind Sondergebiete im Sinne des MARPOL-Übereinkommens in Europa?
101. Was ist nach dem MARPOL-Übereinkommen für die Sportschifffahrt in Sondergebieten grundsätzlich verboten?
102. Gilt das MARPOL-Übereinkommen grundsätzlich auch für die Sportschifffahrt?
103. Woraus können Sie Informationen über Entsorgungsmöglichkeiten in deutschen Sporthäfen entnehmen?
104. Wie ist auf Sportfahrzeugen mit ölhaltigem Bilgenwasser zu verfahren, wenn die Bedingungen, unter denen nach MARPOL das Lenzen zulässig ist, nicht eingehalten werden zu können?
105. Was ist hinsichtlich der Entsorgung von Müll in Nord- und Ostsee und im Mittelmeer zu beachten? (Begründung)
106. Welche Müllanteile dürfen in Sondergebieten nicht auf See entsorgt werden?