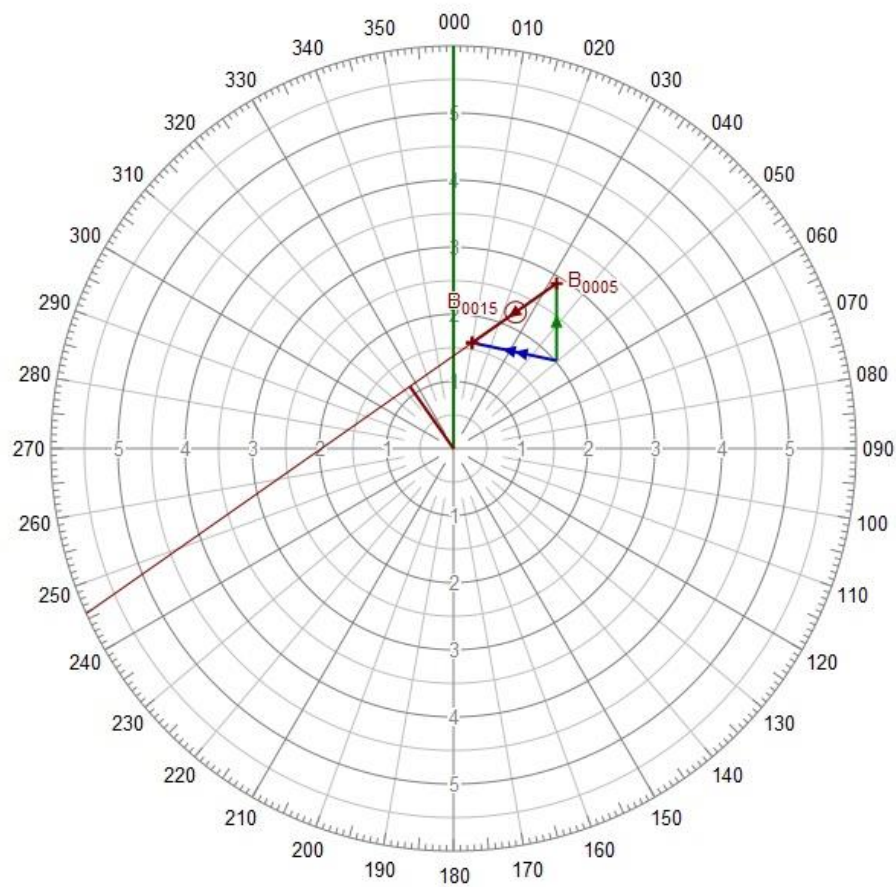


# Sporthochseeschifferschein (SHS)

## Recht



Die JOJOs wünschen Dir ein schönes Seminar!

vom 01.04.2020

© Die Inhalte des Skriptes sind geistiges Eigentum von JOJO Wassersport. Die Nutzung und Vervielfältigung sind ohne die ausdrückliche schriftliche Gestattung durch JOJO Wassersport untersagt.

AUSBILDUNG  
CHARTER  
URLAUBSTÖRNS  
ÜBERFÜHRUNGEN

JOJO Wassersport

Augustenstr. 79  
80333 München

Telefon +49 (89) 30 90 99 88  
Telefax +49 (89) 30 90 99 89  
Email: [info@jojo-wassersport.de](mailto:info@jojo-wassersport.de)

## **Theoretische Prüfung - Sporthochseeschifferschein** (nach den Durchführungsrichtlinien der SportSeeSchiffV)

### **Informationen zur Prüfung**

Anmeldung und Zulassungsvoraussetzungen siehe  
[www.joyo-wasserport.de](http://www.joyo-wasserport.de) oder [www.dsv.org](http://www.dsv.org)

Die Prüfung besteht aus den 4 theoretischen Teilprüfungsfächern,

### **Navigation, Seerecht, Wetterkunde und Handhabung der Yacht**

und muss innerhalb von 24 Monaten abgelegt werden. Eine praktische Prüfung gibt es nicht. Die Frist beginnt mit dem Datum der ersten bestandenen Prüfung!

Nicht bestandene Teilfächer können in diesem Zeitraum beliebig oft wiederholt werden!

Hier gilt eine Sperrfrist von 2 Monaten zwischen dem Termin der nicht bestandenen Prüfung und der Wiederholungsprüfung!

Werden nicht alle Fächer innerhalb der 24 Monate bestanden, muss die gesamte Theorieprüfung, also alle 4 Fächer noch einmal wiederholt werden!

Die Prüfungsdauer beträgt je nach Fach:

<b>Navigation</b>	150 Minuten, sowie 10 Minuten Handhabung des Sextanten
<b>Seerecht</b>	45 Minuten
<b>Seewetter</b>	45 Minuten
<b>Handhabung der Yachten</b>	mind. 15 Minuten (mündliche Prüfung)

Bei 65 % und mehr der zu erreichenden Gesamtpunktzahl gilt die Teilprüfung als bestanden. Ab 55 % der Punkte wird man zur mündlichen Prüfung zugelassen. Bei weniger als 55 % der Punkte ist die Teilprüfung nicht bestanden!

Eine gegebenenfalls erforderliche mündliche Prüfung dauert maximal 15 Minuten und findet direkt im Anschluss an die Ergebnisbekanntgabe (meist am Folgetag) statt.

Im Fach Navigation dürfen folgende Hilfsmittel verwendet werden:

- Übungskarte BA 2656
- SSS / SHS - Begleitheft
- Karte INT 1
- Navigationsbesteck
- Formblatt für die Astronavigation
- Taschenrechner (**nicht programmierbar**, siehe veröffentlichte Liste)

Im Fach Seerecht sind Radar Plotting Sheets zugelassen.

Im Fach Wetterkunde sind keine Hilfsmittel zugelassen.

# Prüfungsinhalte nach Durchführungsrichtlinien zum Sportsee- /Sporthochseeschifferschein

## Teilprüfungsfach Schifffahrtsrecht

(maximal erreichbare Punktzahl: 40)

- 1 Kollisionsverhütungsregeln (KVR) in der jeweils geltenden Fassung einschließlich **Radarplotten**
- 2 **Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung** in der jeweils geltenden Fassung (§§ 1 bis 35, 37) und  
nationale Ergänzungsvorschriften soweit die Sportschifffahrt betroffen ist;  
Hinweis auf nationale Ergänzungsvorschriften anderer Staaten zu den KVR
- 3 **Umweltschutz**  
(MARPOL-Übereinkommen: Sondergebiete, Protokoll I; HelsinkiÜbereinkommen)
- 4 **Seerechtsübereinkommen**  
(Rechtsstellung des Schiffes in internationalen und nationalen Gewässern und Häfen, völkerrechtliche Einteilung der Gewässer, Hohe See, staatliche Hoheitsgewalt),  
  
**Wiener Übereinkommen** über den Drogenhandel, Verhalten bei Gewaltakten auf See und bei Einschleichen
- 5 Weltweites **Seenot- und Sicherheitsfunksystem** von Wettermeldungen, von Wetterkarten und Pilot Charts

### Literatur – Tipps:

- **Sporthochseeschifferschein** - Lehrbuch  
Hrsg.: Damm, Irminger, Schultz, Wand, Delius – Klasing Verlag
- **Übungsaufgaben für die schriftlichen Prüfungen zum Sportsee- und Sporthochseeschifferschein**  
  
DSV – Verlag (Autor Werner Huth)
- **Übungen und Aufgaben zum Sporthochseeschifferschein**  
  
Hrsg.: Damm, Irminger, Schultz, Wand, Delius – Klasing Verlag
- **Fragenkatalog - Bordhandbuch**  
  
A. Bahrami, 4. Auflage, Books on Demand GmbH
- **Seemannschaft – Handbuch für den Yachtsport**  
  
Delius - Klasing Verlag
- **KVR / SeeSchStrO**  
  
Delius – Klasing Verlag
- **Sicherheit auf dem Wasser (Broschüre)**  
  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- **Radar an Bord – Das Praxishandbuch für Skipper**  
  
Fürst, Pietsch - Verlag

### Web - Links für Seerecht

- **Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS)** der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: [www.elwis.de](http://www.elwis.de)
- **Gesetzessammlungen** – internationales und nationales Seerecht  
[www.gesetze-im-internet.de](http://www.gesetze-im-internet.de)  
[www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/index.html](http://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/index.html)
- **Radarplot- Programm:** - <http://brainaid.de/people/ecd/radarplot/>
- **Tutorial** – <http://www.astrosail.de/de/static/tutorial/radarplotten.php?cat=4>

**Prüfungsbereich auf der Homepage (Passwort: sonnenschuss):**

- **Aufgaben zum Radarplotten/ Radar Plotting Sheet**
- **Übungsaufgaben 1 – 3**
  
- **Merkblatt Seetagebücher und Reiseplanung** in der Sportschiffahrt
- **Untersuchungsbericht des BSU** zur Kollision der Fähre Laboe u. Segelyacht Rode ORM
- Broschüre „**Sicherheit auf dem Wasser**“ (siehe Literaturhinweis)
  
- **diverse Gesetze**
- **SOLAS 74** - Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
- **MARPOL 73/78** - Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

1. Weiterführende Literatur und Materialien .....	5
2. Radarplotten .....	8
3. Grenzkurseberechnung .....	12
4. Übersicht der wichtigsten Gesetze/ Verordnungen (international/ national) .....	16
5. Seeunfalluntersuchungsgesetz (SUG) .....	17
6. Umweltschutz .....	18
7. Internationales Seerechtsübereinkommen .....	20
8. Das Recht auf dem Schiff .....	22
9. Drogenhandel .....	22
10. Piraterie .....	23
11. Einschleicher/ Blinder Passagier .....	24
12. Das Recht des Skippers .....	24
13. Schiffspapiere/ Schiffs- und Flaggenzertifikat .....	25

*Das Radarplotten ist in letzter Zeit in jeder SHS Prüfung abgefragt worden.*

**Ziel des Radarplotten** ist es

- Kollisionsgefahr erkennen
- Passierabstand vorhersagen
- Kurs und Geschwindigkeit eines fremden Schiffes ermitteln
- Bestimmen, wie bei unveränderter Fahrt der eigene Kurs zu ändern ist, um einen Passierabstand einzuhalten
- Bestimmen, wie bei unverändertem Kurs die eigene Fahrt zu reduzieren ist, um einen Passierabstand einzuhalten

Die **Voraussetzungen** sind:

- Kurs und Geschwindigkeit muss beibehalten werden
- Es muss ein angemessen langer Zeitraum zur Verfügung stehen
- Es müssen mindestens zwei Ortungen vorgenommen werden

Geplottet wird im Allgemeinen im Messbereich von 10 sm, regelmäßig alle 6, 10, 12 oder 15 Minuten:

- mit Hilfe einer **Radarspinne** (früher in der Berufsschiffahrt, heute in der Prüfung)
- automatisch mit **ARPA** (Automatic Radar Plotting Aid) bzw. **MARPA** (Mini Automatic Radar Plotting Aid). ARPA kann - im Gegensatz zu MARPA - berechnen, wie sich eine vorgegebene Änderung von Kurs oder Fahrt auf den Passierabstand auswirkt

Dabei werden folgende Werte bestimmt:

1. die rechtweisende Peilung (rwP),
2. der relative Kurs des Fahrzeugs B (KBr),
3. die relative Geschwindigkeit des Fahrzeugs B (vBr),
4. der Closest Point of Approach (CPA) und
5. der absolute Kurs (KB) und die absolute Geschwindigkeit (vB) des Fahrzeugs B bestimmt.

Besteht bei verminderter Sicht Kollisionsgefahr, so muss jedes Fahrzeug nach **Regel 19 KVR** handeln. Möglich sind Kurs- und/oder Fahrtänderungen.

Wegen Regel 19 b KVR (sichere Geschwindigkeit) scheidet eine Fahrterhöhung aus  
Nach Regel 19 d KVR ist eine Kursänderung nach Bb (gegenüber einem Fahrzeug vorlicher als querab) zu vermeiden. Gegenüber vorlicher als querab liegenden Fahrzeugen wird daher im Allgemeinen nur eine Fahrtminderung und/oder Kursänderung nach **Stb** vorzunehmen sein

⇒ Kursänderungen werden öfters geprüft, da Fahrtänderungen nur unter Maschine (bzw. für Maschinenfahrzeuge) eine Rolle spielen (als auch wegen Regel 19 b KVR).



## Radarplotten anhand eines Beispiels

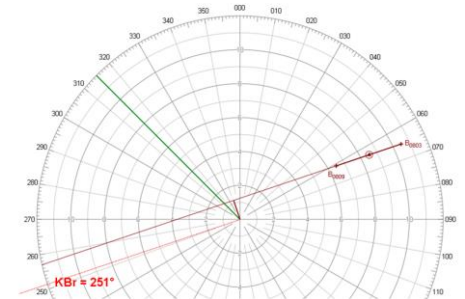
Um 08:03 Uhr ortest du Fahrzeug B in Radarseitenpeilung (RaSP) von  $110^\circ$ , Distanz  $d = 10,5$  sm sowie um 08:09 Uhr in RaSP =  $106^\circ$ ,  $d = 6,5$  sm.

In beiden Fällen war dein rechtweisender Kurs (rwK) =  $315^\circ$ , die Fahrt durchs Wasser betrug 12 kn und dein Radarbildschirm auf „North-up“ eingestellt.

### 1. Schritt

Errechne die rechtweisende Peilung (rwP) durch Addition der Radarseitenpeilung (RaSP) mit dem rechtweisenden Kurs (rwK):

Uhrzeit	RaSP [°]	rwK (A) [°]	rwP [°]	d [sm]
08:03	110	315	$065^\circ$	10,5
08:09	106	315	$061^\circ$	6,5

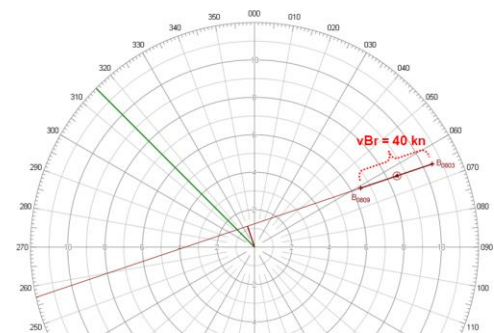


### 2. Schritt

Trage beide Ortungen ein, verbinde sie und verlängere sie. Lies den relativen Kurs des Fahrzeugs B (**KBr**) durch paralleles Verschieben in den Mittelpunkt ab.

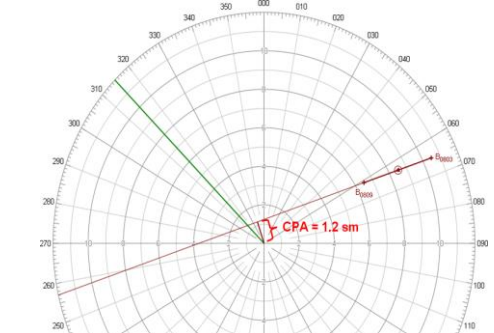
### 3. Schritt

Miss den Abstand zwischen beiden Ortungen mit dem Zirkel. Da der Zeitabstand zwischen beiden Messungen 6 Minuten beträgt, ist die relative Geschwindigkeit des Fahrzeugs B (**vBr**) das Zehnfache



### 4. Schritt

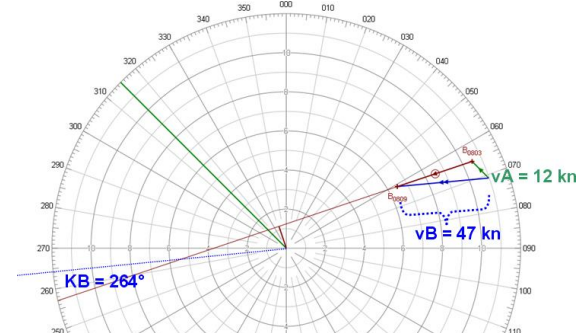
Fälle von der Linie der relativen Bewegung das Lot auf den Mittelpunkt. Miss mit deinem Zirkel die Länge des Lots (**CPA**).



### 5. Schritt

Zeichne von der ersten Ortung ausgehend entgegengesetzt zur Rechtvorausrichtung den Vektor deiner eigenen Bewegung ein. Er wird mit einem einfachen Pfeil gezeichnet. Seine Länge entspricht der eigenen Geschwindigkeit; sie muss sich auf denselben Zeitabstand beziehen wie der Relativvektor. Zeichne vom Beginn des Vektors deiner eigenen Bewegung zur Spitze des Relativvektors den Vektor der absoluten Bewegung mit einem Doppelpfeil ein. Da der Zeitabstand zwischen beiden Messungen 6 Minuten beträgt, ist die absolute Geschwindigkeit (**vB**) das Zehnfache.

Lies den absoluten Kurs (**KB**) durch paralleles Verschieben in den Mittelpunkt ab.



## Radarplotten mit Kursänderung:

Darstellungsart nach Wahl: **Head Up** oder **North Up**.

Du fährst in der Nordsee im Nebel mit Generalkurs 210° sowie FdW = 6 kn und ortest auf dem Radarbildschirm ein anderes Fahrzeug B wie folgt:

Uhrzeit	RaSP [°]	rwK (A) [°]	d [sm]
18:30	045	210	10,0
18:50	046	208	6,0

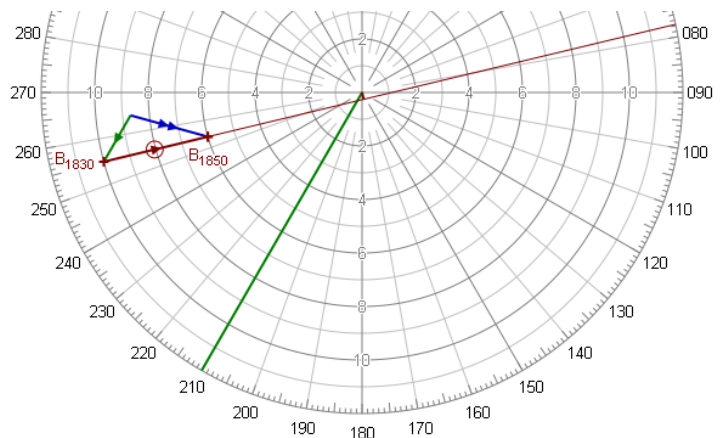
### 1. Bestimme zeichnerisch

- den Punkt der dichtesten Annäherung (CPA) sowie die Passierseite,
- den Kurs der relativen Bewegung KBr und die Geschwindigkeit vBr,
- den Kurs KB und Geschwindigkeit vB von B.

### 2. Um wieviel Grad musst du um 19:00 Uhr auf A den Kurs nach Stb ändern, wenn Du einen Nahbereich von 2 sm vermeiden willst (CPA = 2 sm)?

#### Lösung zu 1:

KBr	[°]	077
vBr	[kn]	12,0
KB	[°]	105
vB	[kn]	9,0
CPA	[sm]	0,3

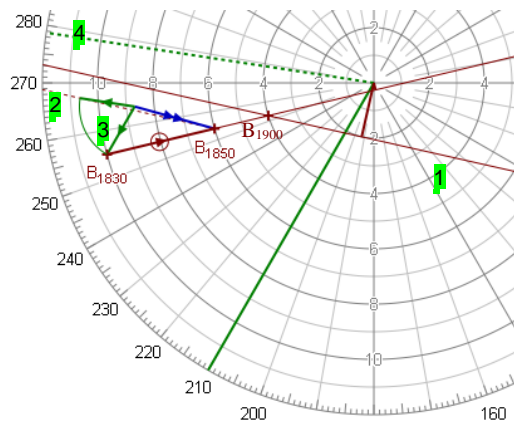


#### Lösung zu 2:

1. Lege Tangente an CPA = 2 sm durch Zeitpunkt **B<sub>1900</sub>**.
2. Verschiebe Tangente parallel durch **B<sub>1850</sub>**.
3. Drehe eigenen Kurs mit Zirkel nach rechts, bis dieser die parallel verschobene Tangente schneidet.
4. Verschiebe neue Kurslinie parallel und lese neuen Kurs außen ab.

Zeit	19:00
neuer Kurs	279° - 210°
KA	= 69° nach Stb

**TIPP:** Verdeutliche dir stets, welchen Kurs du gerade verschiebst zu welchen Zeitpunkt!



Für weitere Aufgaben siehe Übungen!

## **Eine Zusammenfassung/ Anleitung zum Plotten:**

### **1. Abkürzungen**

- RaSP **R**adar**s**eiten**p**eilung
- KA Kurs von A (Eigenkurs)
- vA Geschwindigkeit von A (Eigengeschwindigkeit)
- KBr Relativkurs von B (des 'Gegners')
- KB tatsächlicher Kurs von B
- vBr relative Geschwindigkeit von B
- vB tatsächliche Geschwindigkeit von B
- CPA **C**losest **P**oint of **A**pproach = geringster Passierabstand
- TCPA Zeitpunkt des geringsten Passierabstandes
- PCPA Peilung zu B im Zeitpunkt des CPA

### **2. Anleitung zum Radar-Plotten in der Darstellungsart 'relativ nordstabilisiert' (north-up)**

- Ermitteln der rechtweisenden Peilungen der Ortungen **RaSP + rwK = rwP**
- Einzeichnen der rechtweisenden Peilung in das Plotting-Sheet (Radarspinne)
- Einzeichnen des KBr (durch die Ortungspunkte)
- Verschieben des KBr in das Zentrum der Radarspinne
- Ablesen des KBr am Radarspinnenrand
- Abmessen des CPA, ggf. Herausmessen des Peilwinkels, Bestimmung der Passierseite (Backbord oder Steuerbord)
- Errechnen der relativen Geschwindigkeit von B
- Eintragen des (eigenen) Vektors (von A)
- Antragen/ Verschieben des KBr an die Vektorpfeilspitze von A
- Abzirkeln der vBr auf KBr
- Schließen des Dreieckes (unter Beachtung der Fahrtrichtung von B)
- Ablesen von KB und Messen von vB

### **3. Anleitung zum Radarplotten in der Darstellungsart 'relativ vorausorientiert' (head-up)**

- Bestimmung des Generalkurses und Antragen dieses auf der Null am Spinnenrand
- Einzeichnen der Radarseitenpeilungen in das Plotting-Sheet
- Einzeichnen des KBr (durch die Ortungspunkte)
- Verschieben des KBr in das Zentrum der Radarspinne
- Ablesen des KBr und Korrektur des Wertes um den Kurs von A (Eigenkurs)
- Abmessen des CPA, ggf. Herauslesen des Peilwinkels (direkt am Spinnenrand), Bestimmung der Passierseite (Backbord oder Steuerbord)
- Errechnen der relativen Geschwindigkeit von B
- Eintragen des (eigenen) Vektors (von A)
- Antragen/Verschieben des KBr an die Vektorpfeilspitze von A
- Abzirkeln der vBr auf KBr
- Schließen des Dreieckes (unter Beachtung der Fahrtrichtung von B)
- Ablesen des KB und Korrektur um den Kurs von A (Eigenkurs)
- Messen von vB

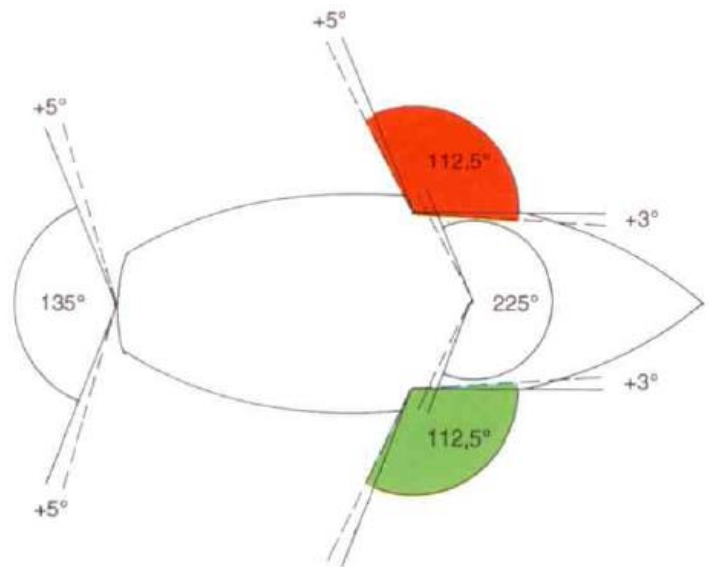
## Grenzkursberechnung

Das Ziel der Grenzkursberechnung ist bei Nacht aus den Lichtern eines anderen Fahrzeugs dessen mögliche Kurse zu bestimmen:

Das **Überscheinen** der Lichter garantiert, dass man mittschiffs voraus beide Seitenlichter sehen kann. Dito für den achterlichen Bereich beim Übergang von Seitenlicht bzw. Topplicht zum Hecklicht.

Wird bei Nacht ein Segelfahrzeug gepeilt, so ist bei der Grenzkursbestimmung auch die Windrichtung zu beachten.

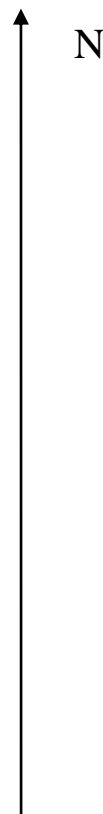
Eine Yacht kann bis **45° am wahren Wind** laufen.



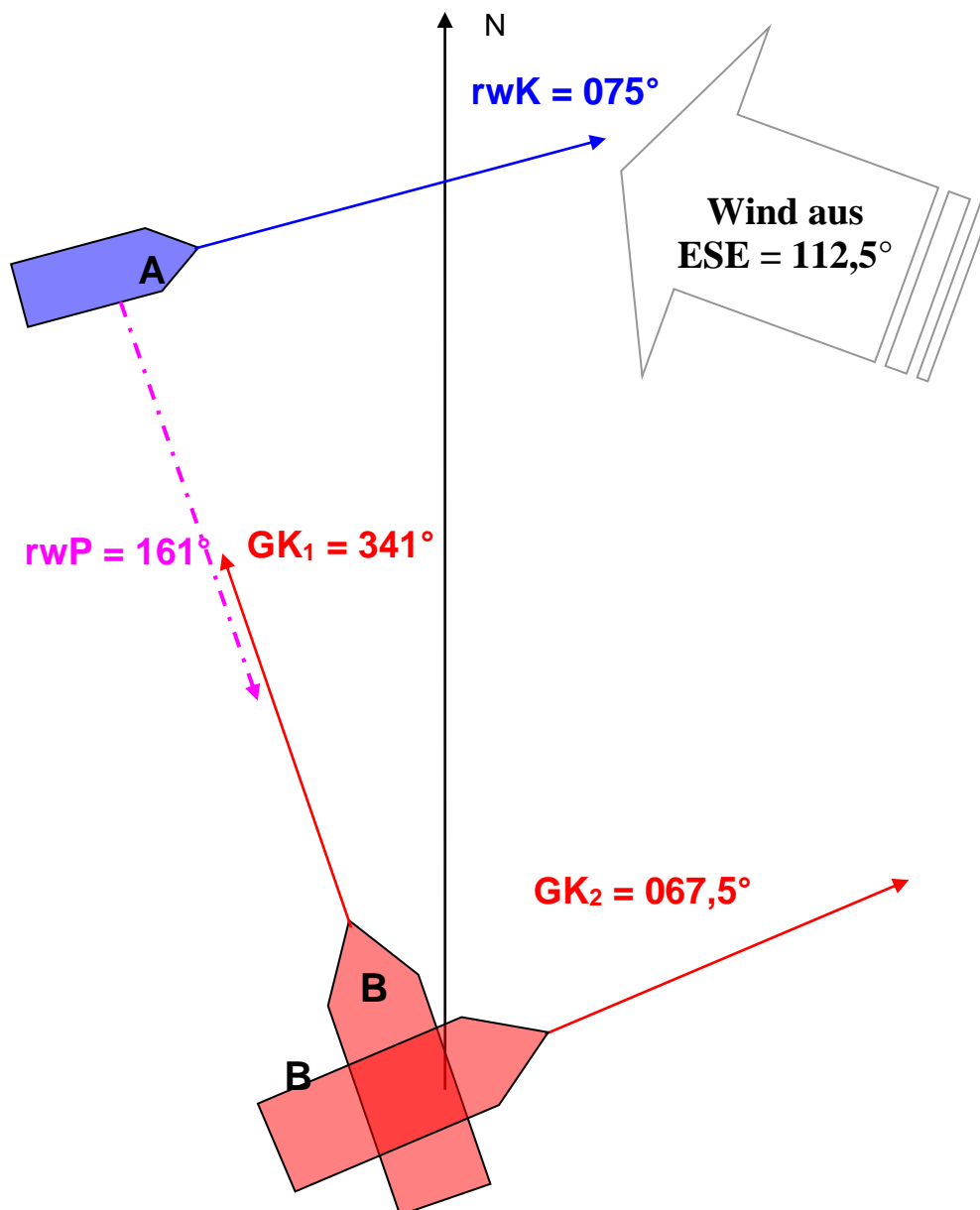
## Beispiel 1

Bei ESE-Wind läufst du  $\text{rwK} = 075^\circ$ . Du peilst das rote Seitenlicht eines Segelfahrzeuges B in  $\text{rwP} = 161^\circ$ .

Welche Grenzkurse kann B fahren?



## Lösung zu Beispiel 1

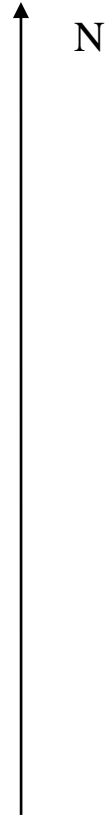


	Ohne Überscheinen	Mit Überscheinen
rwP	161°	161°
1. Grenzkurs	$= 161^\circ + 180^\circ = \underline{341^\circ}$	$= 341^\circ + 3^\circ = \underline{344^\circ}$
2. Grenzkurs	$= 161^\circ - 067,5^\circ = 093,5^\circ$ B kann bis zu 045° am Wind fahren: $ESE\ 112,5^\circ - 045^\circ = \underline{067,5^\circ}$	$= 067,5^\circ - 0^\circ = \underline{067,5^\circ}$ B kann nicht höher als 067,5° am Wind fahren. Der Überscheinwinkel von 5° zum Hecklicht ist in diesem Fall nicht maßgeblich.

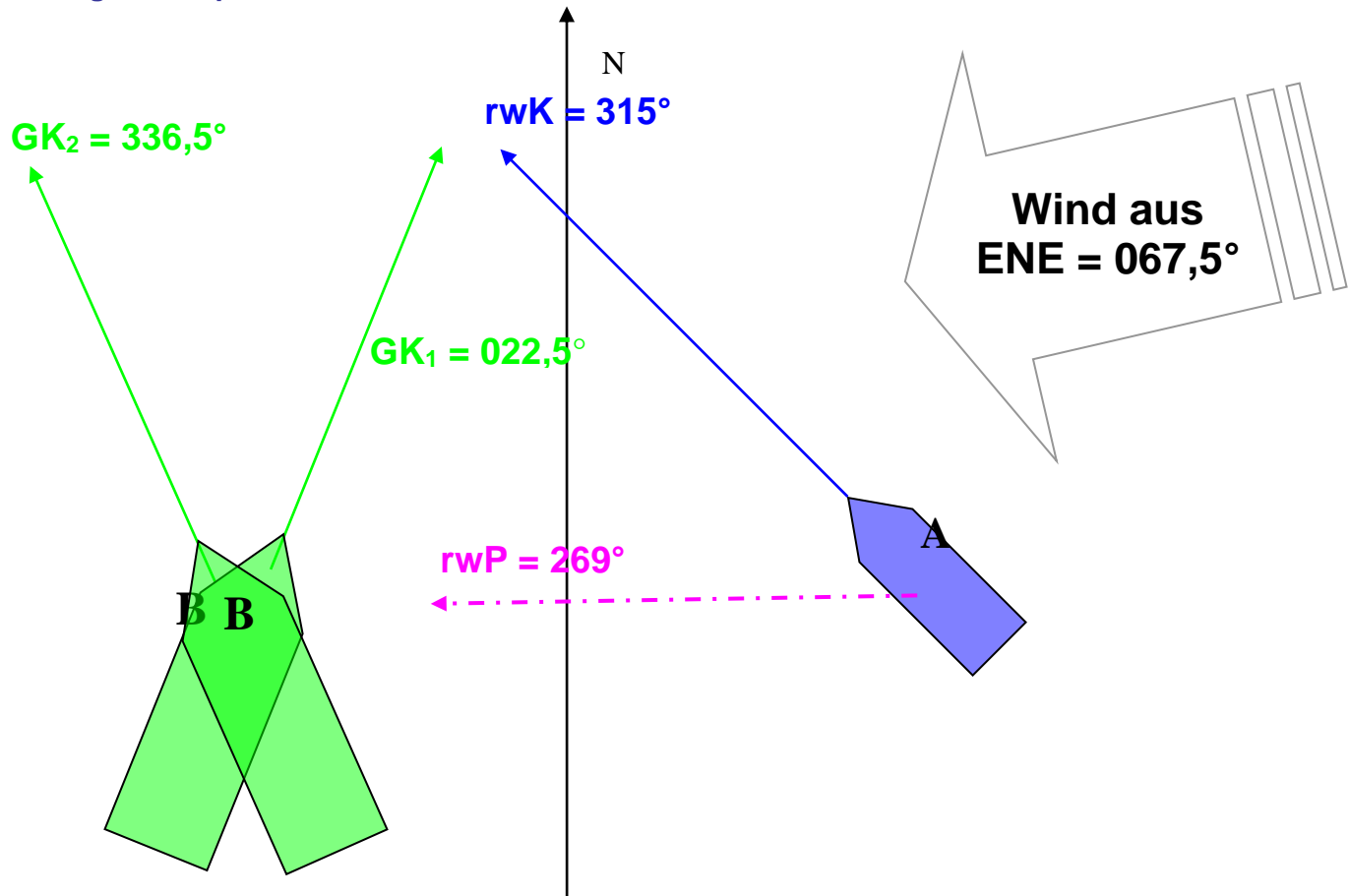
## Beispiel 2

Bei ENE-Wind steuerst Du  $rwK = 315^\circ$ . Du peilst das grüne Seitenlicht eines Seglers B in  $rwP = 269^\circ$ .

Welche Grenzkurse kann B fahren?



## Lösung zu Beispiel 2



	Ohne Überscheinen	Mit Überscheinen
rwP	269°	269°
1. Grenzkurs	$= 269° + 180° = 089°$ B kann bis zu 045° am Wind fahren: $ENE\ 067,5° - 045° = \underline{022,5°}$	$= 022,5° - 0° = \underline{022,5°}$ B kann nicht höher als 022,5° am Wind fahren. Der Überscheinwinkel von 3° ist in diesem Fall nicht maßgeblich.
2. Grenzkurs	$= 269° + 067,5° = \underline{336,5°}$	$= 336,5° + 5° = \underline{341,5°}$

## Übersicht der wichtigsten Gesetze/ Verordnungen (international / national)

Kategorie	International	Bundesseeerecht	Weitere deutsche Gesetze
<b>Allgemeines:</b>  Allgemeines Verkehrsrecht	KVR – <i>Kollisions-verhütungsregeln</i> ( <i>Regulations for preventing collision at sea</i> )  Seerechts- übereinkommen der Vereinten Nationen( <i>allgemeine Regelungen zum Umgang mit Meeren</i> )	Verordnung zur KVR (VO zur KVR) ( <i>Einführungsgesetz zur KVR</i> )  SeeSchStrO ( <i>Verkehrsregelungen auf Seeschiffahrtsstraßen</i> )  Schiffahrtsordnung Ems ( <i>Verkehrsregelungen auf der Ems</i> )  Bekanntmachungen der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Nord und Nordwest ( § 60 SeeSchStrO/ <i>Sonderregelungen</i> )  Hafenverordnungen	Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)  Strafgesetzbuch (StGB)  Waffengesetz  Sprengstoffgesetz
<b>Schiffssicherheit:</b>	SOLAS 74 (Safety of Life At Sea)	Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) ( <i>Umsetzung von SOLAS und MARPOL</i> )  Schiffssicherheitsverordnung ( <i>dient zur wirksamen Anwendung des SchSG - z.B: Regelung zur Aufbewahrungsfrist von Schiffstagebüchern - 3 Jahre</i> )  Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) ( <i>regelt das Verfahren zur Untersuchung von Schiffsunfällen</i> )  Verordnung über die Sicherung der Seefahrt ( <i>ergänzt und präzisiert SOLAS Kapitel V</i> )	
<b>Umwelt:</b>	MARPOL  ( <i>Marine Pollution</i> )   Helsinki- Übereinkommen	Befahrensregelungen für Naturschutzgebiete  Verordnung über die Verhütung von Verschmutzung der Nordsee durch Schiffsabwässer  Ostseeschutz- Änderungsverordnung (OstseeSÄndV) ( <i>Schutz der Meersumwelt des Osteseegebiets</i> )	Bundesnatur- schutzgesetz   - Wasser- haushaltsgesetz - Emissions- schutzgesetz - TA Luft - Altölverordnung -Wirtschafts- kreislaufgesetz



## Seeunfalluntersuchungsgesetz:

siehe auch original Gesetzestext

Nach dem Internationalen Seerechtsübereinkommen ist jeder Unterzeichnerstaat verpflichtet, Seeunfälle zu untersuchen. Dies ist umgesetzt im **Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG)**

Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, oder bei dessen Verhinderung ein anderes Besatzungsmitglied oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist, der Betreiber des Schiffes hat der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich jedes das Schiff betreffende schaden- oder gefahrenverursachende Vorkommnis zu melden (...).

Als solches Vorkommnis gilt, wenn

- *eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist oder vermisst wird oder die Besatzung erheblich gefährdet wird*
- *das Schiff einen Schaden durch Aufgrundlaufen, Zusammenstoß, Feuer, Wetter oder Explosion erlitten hat, oder Ausfälle in einem System aufgetreten sind, das für die Stabilität oder sichere Fahrt unverzichtbar ist und dadurch die sichere Schiffsführung beeinträchtigt wird oder worden ist oder*
- *eine erhebliche Gefährdung oder Schädigung der Meeresumwelt eingetreten ist.*

### Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) erfasst und untersucht weltweit alle Arten von Seeunfällen an Bord oder unter Beteiligung von Schiffen unter deutscher Flagge. Innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer wird die BSU unabhängig von der Flagge des oder der daran beteiligten Fahrzeuge tätig.

Die Zielsetzung der BSU-Untersuchung ist ausschließlich die Ermittlung der Umstände und Ursachen sowie begünstigenden Faktoren des Unfalls, mit der Absicht, Leben zu schützen und zukünftige Unfälle zu verhindern.

Sie dient **nicht** der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen.

Berichte unter <http://www.bsu-bund.de/> bzw. <http://www.maib.gov.uk/>.

### Seeämter

Den Seeämtern obliegt die personenbezogene Untersuchung von Seeunfällen und gefährlichen Vorkommnissen in der Seefahrt mit dem hoheitlichen Patententzug im Einzelfall.

Siehe auch <http://www.wsd-nord.wsv.de/Schiff-WaStr/Schiffahrt/Seeamt/index.html>

## MARPOL (Maritime Pollution) und Helsinki-Abkommen 1979

Der Umweltschutz der Meere ist durch zwei internationale Abkommen geregelt:  
Das **MARPOL-Übereinkommen von 1973 / 1978** und  
das **Helsinki-Übereinkommen von 1979** zum Schutz der Ostsee.

Die beiden Abkommen wurden mittlerweile durch zahlreiche Anlagen ergänzt und von allen Unterzeichnerstaaten in nationales Recht umgesetzt.

Unterteilung **des MARPOL-Abkommens**:

<b>Anlage I</b>	<b>Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl</b>
Anlage II	Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche Flüssigkeiten
Anlage III	Regeln zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe
<b>Anlage IV</b>	<b>Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser auf Schiffen</b>
<b>Anlage V</b>	<b>Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll</b>
Anlage VI	Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

- ⇒ Für die **Sportschifffahrt** sind **Anlagen I, IV, V** von Bedeutung.
- ⇒ In den Anlagen I, II und V werden **Sondergebiete** ausgewiesen, die besonders schutzbedürftig sind.
- ⇒ **Sondergebiete** nach Anlage I:
  - Nordsee, Ostsee, Mittelmeer.
  - Das Schwarze und das Rote Meer,
  - das Gebiet der Golfe.
  - Das Gebiet der Antarktis und
  - die Region der Karibik, einschließlich des Golfs von Mexiko und des karibischen Meeres (Stand Feb. 2003).
- ⇒ Grundsätzlich ist das Einbringen oder Einleiten aller Arten von **Müll ins Meer verboten**. Lebensmittelabfälle dürfen nur eingebracht oder eingeleitet werden, wenn sich das Schiff in Fahrt und einer Entfernung von mindestens 12 sm vom nächstgelegenen Land befindet. In Sondergebieten müssen Lebensmittelabfälle außerdem zermahlen oder zerkleinert sein (Sieböffnungen max. 25 mm). Sind Lebensmittelabfälle mit anderen Abfällen vermischt, dürfen sie auch dann nicht ins Meer entsorgt werden.
- ⇒ **Einleiten von Öl** und ölhaltigen Gemischen in Sondergebiet ist grundsätzlich **verboten**; es ist an Land zu entsorgen.
- ⇒ Seit 2008 müssen alle Schiffe über 12 Meter Länge ein **Merkblatt zur Müllentsorgung** an Bord mitführen. Wer bei einer Kontrolle ein solches Merkblatt nicht vorlegen kann, muss mit einem Bußgeld rechnen. Alle Personen an Bord müssen vor Beginn der Reise über die Entsorgung von Müll informiert werden.

Ein solches Merkblatt kann unter

[http://www.dsv.org/fileadmin/user\\_upload/media/\\_umwelt/pdf/MARPOLFlyer\\_2013.pdf](http://www.dsv.org/fileadmin/user_upload/media/_umwelt/pdf/MARPOLFlyer_2013.pdf)  
heruntergeladen werden

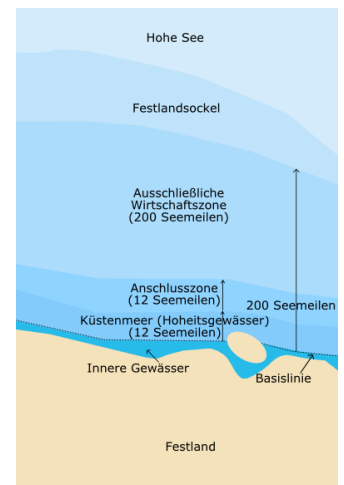
Siehe auch [http://www.kreuzer-abteilung.org/Public\\_PDF/1155.PDF](http://www.kreuzer-abteilung.org/Public_PDF/1155.PDF).

- ⇒ Im **Nationalpark Wattenmeer** gibt es drei Zonen: Ruhe-, Zwischen- und Erholungszonen.
- ⇒ In den **Ruhezonen** liegen die besonders schutzwürdigen Seehund-, Robben- und Vogelschutzgebiete sowie die Brut- und Mausergebiete. Die Grenzen der Ruhezonen und die Schutzzeiten sind in den Seekarten eingetragen. Fahrwasser dürfen auch in Ruhezonen jederzeit befahren werden.
- ⇒ Im Zeitraum zwischen drei Stunden nach dem Hochwasser bis drei Stunden vor dem folgenden Hochwasser und während der Schutzzeiten darf das Fahrwasser nicht verlassen werden. Trockenfallen ist in den Ruhezonen grundsätzlich verboten. Dies gilt ebenso für Wasserski- und Jetskifahren.
- ⇒ Geschwindigkeitsbeschränkung in Ruhezonen: im Fahrwasser maximal 12 kn, außerhalb des Fahrwassers darf maximal 8 kn schnell gefahren werden.
- ⇒ Die **Zwischenzonen** und die **Erholungszonen** dürfen immer befahren werden, allerdings nur mit maximal 16 kn im Fahrwasser und höchstens 12 kn außerhalb des Fahrwassers.

## Internationales Seerechtsübereinkommen

Im Jahre 1994 ist **das Internationale Seerechtsübereinkommen** für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten. Es ist ein umfangreiches multilaterales Abkommen, das Regelungen über nahezu alle Bereiche des Seevölkerrechts trifft:

- *Abgrenzung der verschiedenen Meereszonen,*
- *die Nutzung dieser Gebiete durch*
  - o *Schifffahrt,*
  - o *Überflug,*
  - o *Kabelverlegung,*
  - o *Fischerei und*
  - o *wissenschaftliche Meeresforschung,*
- *Schutz der Meeresumwelt,*
- *Entwicklung und Weitergabe von Meerestechnologie,*
- *Regelung des Meeresboden-Bergbaus und*
- *Streitbeilegung durch den Internationalen Seegerichtshof in Hamburg.*



Die Bundesrepublik Deutschland hat 1994 ihr Küstenmeer von 3 sm auf 12 sm verbreitert.

### Küstenmeer

Das Küstenmeer ist, von der Basislinie aus gemessen, 12 sm breit. Die **Basislinie** entspricht der Küstenlinie bei mittlerem Niedrigwasser, wenn sie vom Küstenstaat nicht nach der Methode der „geraden Basislinie“ festgelegt ist. Das Küstenmeer gehört zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates. Es muss das **Recht zur friedlichen Durchfahrt** gewährt werden. Die Durchfahrt ist als friedlich anzusehen, solange nicht gegen den Frieden, die guten Sitten oder die Sicherheit des Küstenstaates verstoßen wird. Untersagt sind:

- *Verletzungen der Hoheitsrechte des Küstenstaates,*
- *Einsatz von und Übungen mit Waffen,*
- *Spionage oder Propaganda gegen den Küstenstaat,*
- *Starten oder Landen von Flugzeugen oder Einsatz anderer militärischer Einrichtungen,*
- *illegales Anbordnehmen oder Anlanden von Personen und/oder Waren,*
- *gesetzwidrige Umweltverschmutzung,*
- *Fischerei jeglicher Art,*
- *Forschung oder Vermessung,*
- *Behinderung der Kommunikation oder anderer Einrichtungen des Küstenstaates,*
- *jegliche andere Aktivität, die nicht im Zusammenhang mit der Durchfahrt steht.*

Der Küstenstaat kann in Übereinstimmung mit internationalem Recht Vorschriften erlassen

- *zur Sicherung der Navigation und zur Regelung des Schiffsverkehrs,*
- *zum Schutz der navigatorischen Hilfsmittel und Einrichtungen, von Kabeln und Pipelines und der Fischerei,*
- *gegen und zur Vorbeugung von Umweltverschmutzung,*
- *zur Regelung der maritimen Forschung und hydrografischen Beobachtungen und Vermessungen,*
- *zur Verhütung von Verstößen gegen Zoll-, Steuer-, Einreise- und Gesundheitsvorschriften des Küstenstaates.*

Schiffe müssen bei der friedlichen Durchfahrt die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See befolgen. Für spezielle Schiffe oder unter besonderen Umständen kann der Küstenstaat bestimmtes Verhalten, Routen oder Verkehrstrennungsgebiete vorschreiben. Für besondere, während der Durchfahrt erbrachte Leistungen kann der Küstenstaat Vergütungen verlangen.

## Anschlusszone

An das **Küstenmeer** schließt sich die **Anschlusszone** an, die von der Basislinie eine Breite von **24 sm** hat.

Der Küstenstaat kann in seiner Anschlusszone **Kontrollrechte, auch vorbeugend** hinsichtlich Verstöße gegen

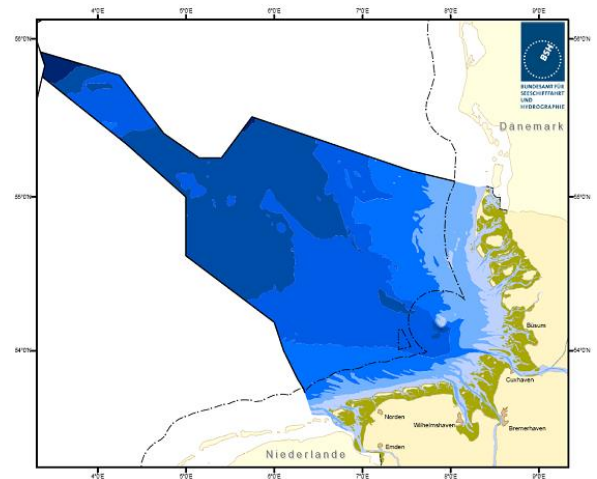
- Zoll-, Steuer-,
- Einreise- und
- Gesundheitsvorschriften

ausüben und Verstöße dagegen verfolgen.

## Ausschließliche Wirtschaftszone

An die Anschlusszone kann der Küstenstaat eine bis **zu 200 sm** breite Ausschließliche Wirtschaftszone errichten. In dieser hat der Küstenstaat das alleinige Recht,

- die lebenden und nichtlebenden Meeres- und **Bodenschätze** zu erforschen und zu nutzen,
- der **Energiegewinnung** durch Wasser, Strom oder Wind,
- über folgendes zu entscheiden:
  - o künstliche Inseln oder ähnliches,
  - o wissenschaftliche maritime **Forschung** und
  - o Schutz und Erhaltung der maritimen Umwelt.



## Festlandsockel

Der Festlandsockel ist der jenseits des Küstenmeers gelegene **Meeresboden** und **Meeresuntergrund**. Der Küstenstaat übt hier souveräne Rechte hinsichtlich der Erforschung und der Ausbeutung seiner natürlichen **Bodenschätze** aus.

Der Festlandsockel gehört nicht zum Staatsgebiet des Küstenstaats. Dieser kann jedoch über ihm eine Ausschließliche Wirtschaftszone errichten. Wurde vom Küstenstaat keine Ausschließliche Wirtschaftszone errichtet, bleiben die Gewässer über dem Festlandsockel sowie der Luftraum darüber Teil der Hohen See.

## Hohe See

Die **Hohe See** sind die Meeresgebiete, die **außerhalb der von den Küstenstaaten beanspruchten Zonen liegen**. Auf der hohen See unterliegen die Schiffe dem Recht und dem Schutz des Staates, dessen Flagge sie führen. Es gelten die **Freiheit der Schifffahrt** und des Überflugs und die Freiheit des Verlegens von Kabeln und Rohren.

Kriegsschiffe und andere staatsdienstliche Fahrzeuge, wie z.B. Zollkreuzer und Küstenwachfahrzeuge, genießen auf hoher See **vollständige Immunität**.

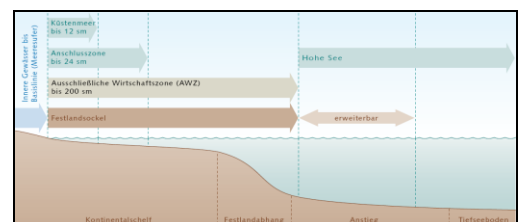


Abbildung aus  
[http://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor1/WOR1\\_gesamt.zip](http://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor1/WOR1_gesamt.zip)

## Das Recht auf dem Schiff

Ein Schiff untersteht dem Recht und dem Schutz des Staates, dessen Flagge es führt. Auf einem deutschen Schiff gilt auf der hohen See das Recht der Bundesrepublik Deutschland mit gewissen Einschränkungen, so z.B. bei der **Verfolgung von Piraterie, Drogen- und Sklavenhandel**.

Der **Flaggenstaat** muss ein **Seeschiffsregister** führen. Ein Schiff darf seine Flagge nur wechseln, wenn ein Schiffsregisterwechsel vorliegt, so z.B. beim Eigentümerwechsel. Der Flaggenstaat übt die Kontrolle über Kapitän, Offiziere und Besatzungen in verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten aus.

Der Flaggenstaat muss alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, die die Sicherheit auf See gewährleisten und garantieren, dass SOLAS, MARPOL, KVR, ... befolgt werden.

Der Flaggenstaat muss Seeunfälle offiziell untersuchen lassen (SUG – in Deutschland).

In einem ausländischen Hafen und Hoheitsgebiet gilt das Recht des Gastlandes und zwar unter anderem **strafrechtlich, zivilrechtlich und verkehrsrechtlich**. Einzelheiten siehe jeweiliges **Seehandbuch**.

Der Schiffsführer ist verpflichtet, den örtlichen Zoll-, Immigrations- und Gesundheitsbestimmungen nachzukommen.

Einheimische Behörden sind befugt, das Schiff zu betreten und seine Besatzung und die Papiere zu kontrollieren. Der Schiffsführer ist verpflichtet, als ersten ausländischen Hafen einen **Zollhafen** anzulaufen, in dem die Möglichkeit zur Erledigung der Zoll- und Einreisevorschriften gegeben ist.

## Drogenhandel

Gemäß dem **Wiener Suchtstoffübereinkommen** von 1988 darf ein Staat ein Schiff unter fremder Flagge auf hoher See wegen unerlaubter Beförderung von Drogen nur dann kontrollieren,

- wenn der Flaggenstaat des Schiffes **bei begründetem Verdacht um Unterstützung ersucht** beziehungsweise
- vorher **ausdrücklich zugestimmt** hat.

Erweist sich der Verdacht als gerechtfertigt, kann der kontrollierende Staat das Schiff festhalten.

In der Bundesrepublik Deutschland ist für die Erteilung der Durchsuchungsgenehmigung nach Seeaufgabengesetz das **Bundeskriminalamt** zuständig.

In vielen Ländern können Drogendelikte mit **sehr langen Haftstrafen** oder gar mit **Todesstrafe** geahndet werden. Nicht selten sind auch deutsche Botschaften oder Konsulate nicht imstande, eine drohende Bestrafung zu mindern oder gar abzuwenden.

## Piraterie

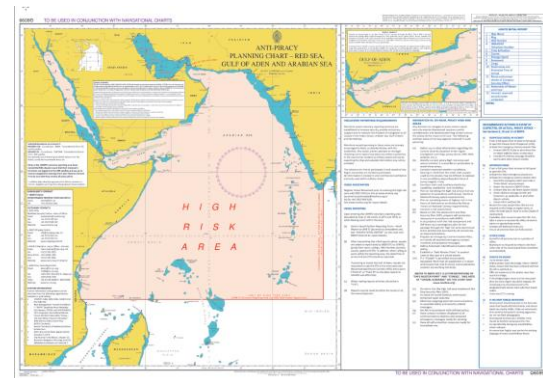
Heutige Piraten benutzen leichte, sehr schnelle Boote, sind gut bewaffnet und entern auf Reede vor Anker liegende Schiffe, gehen aber auch auf in Fahrt befindlichen längsseits. Damit keine Hilfe herbeigerufen werden kann, zerstören sie häufig Funkanlagen.

Wenn sie an der **Ladung des Schiffes** interessiert sind, sind sie im Allgemeinen recht gut informiert. **Bargeld** und **Wertgegenstände** können auch Ziel ihrer Beute sein. Oder aber sie planen **Geiselnahmen** mit zum Teil sehr hohen **Lösegeldforderungen**.

**Widerstand ist zwecklos**, wenn sich die Piraten schon an Bord befinden. Er endet häufig mit dem Tod des sich Widersetzenden, da Waffen rigoros eingesetzt werden.

Gefährliche Gebiete sind

- *ostasiatische Gewässer, vor allem die Malakkastraße,*
- *die indonesischen Archipelgewässer und das Südchinesische Meer,*
- *die westafrikanische Küste,*
- *das Horn von Afrika, vor allem die Küstenregion Somalias und*
- *teilweise Mittel- und Südamerika.*



Das Seerechtsübereinkommen verpflichtet alle Staaten zur Zusammenarbeit gegen Piraterie. Jeder Staat kann auf hoher See

- *ein Piratenfahrzeug aufbringen,*
- *die Personen festnehmen, aburteilen und*
- *das Fahrzeug sowie Vermögenswerte beschlagnahmen.*

Auf Yachten bleibt als wirksame Vorbeugung nur, **Informationen** über **gefährdete Gebiete einzuholen** und diese **Gebiete zu meiden**. Einem Piratenfahrzeug zu entkommen ist kaum möglich, Gegenwehr ist zwecklos.

Aktuelle Informationen unter <http://www.icc-ccs.org/>.

Anti-Piracy Planning Chart unter <http://www.ukho.gov.uk/media/news/pages/antipiracychart.aspx>

## Einschleicher / Blinder Passagier

Einschleicher (engl.: stowaway) unterstehen an Bord dem **Hausrecht des Kapitäns**. Sie müssen dessen Anordnungen befolgen, die Ordnung und Sicherheit betreffen.

- *Sie müssen untergebracht und gepflegt werden.*
- *Sie sollten nicht beschäftigt werden.*
- *Sie dürfen nicht eingeschlossen werden, solange sie keine unmittelbare Gefahr darstellen.*
- *Papiere und Effekten sind sicherzustellen.*
- *Die Behörden des Abgangs- und Bestimmungshafen sind zu informieren.*

Im Bestimmungshafen werden blinde Passagiere üblicherweise von den Behörden von Bord geholt und in das Herkunftsland zurückgefliegen. Mit den Kosten für Bewachung und Transport wird das Schiff belastet. Solche Kosten sind nicht durch die in der Sportschiffahrt üblichen Versicherungspolice abgedeckt. Das **Internationale Übereinkommen gegen das Einschleichen** von 1957 wurde **nicht** von einer ausreichenden Anzahl von Staaten ratifiziert. Es gibt daher **keine einheitliche Regelung**.

Wie kann man sich schützen?

- *Vor dem Auslaufen das Schiff gründlich untersuchen. Werden hierbei fremde Personen entdeckt, sind sie sofort an Land zu schicken. Unter Umständen sollte die Polizei hinzugezogen werden.*
- *Vorsicht bei Hand gegen Kojen: Vorher prüfen, ob Papiere vollständig und ob ein Visum für das Bestimmungsland vorhanden ist.*

## Das Recht des Skippers

Der Skipper einer Segelyacht hat **keine** den Kriegs- oder Handelsschiffen vergleichbare **Kommandogewalt**. Seine Stellung beruht auf stillschweigender oder ausdrücklicher Übereinkunft aller Mitsegler. Befehlsverweigerungen von Crewmitgliedern könnten aber in schwerwiegenden Fällen strafrechtliche und zivilrechtliche Folgen haben.

Relevante Paragraphen des Strafgesetzbuchs (StGB):

- § 240 *Nötigung*
- § 315 *Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr*
- § 323c *Unterlassene Hilfeleistung*

Wird dem Schiffsführer die zur sicheren Schiffsführung notwendige Unterstützung verweigert, so muss die **Reise abgebrochen** werden. Eine Schiffsführung darf nicht gemeinschaftlich ausgeführt werden. Wenn mehrere Personen an Bord zur Schiffsführung berechtigt sind, muss der Schiffsführer **vor Fahrtantritt** festgelegt werden.



# Schiffspapiere Schiffs- und Flaggenzertifikat

## Schiffs- und Flaggenzertifikat

Schiffe mit mehr als 15 m Rumpflänge müssen laut **Flaggenrechtsgesetz** ins **Schiffsregister** eingetragen werden (beim Seeschiffsregister der Amtsgerichte). Registriert werden auch die Eigentumsverhältnisse und Nutzungsrechte. Als Nachweis des Eigentums und der Nationalität erhält man das **Schiffszertifikat**.

⇒ Voraussetzungen für die Eintragung

- Schiffsmessbrief (BSH)
- Internationaler Schiffsmessbrief London 1969 für Schiffe von 24 m Länge und mehr
- Eigentümer Deutscher oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften
- Wohnsitz in Deutschland

⇒ registrierte Yachten erhalten

- Schiffszertifikat
- Unterscheidungssignal (Rufzeichen)
- Recht und Pflicht die Bundesflagge zu führen
- Beglaubigten Auszug aus Schiffsregister

Schiffe **kleiner 15 m Rumpflänge** sind **nicht eintragungspflichtig** und Eigner können beim BSH als Schiffspapier das **Flaggenzertifikat** beantragen. Dies ist ein international anerkannter amtlicher Ausweis, mit dem das Recht zur Führung der Bundesflagge nachgewiesen wird, Gültigkeit 8 Jahre.

Siehe auch <http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Flaggendokumente/Faltblatt.pdf>



## Signalhandbuch

**Flagge „Q“** – ist bei Erreichen des erstens Hafens eines fremden Landes unter der Backbord-Saling zu setzen. Man zeigt damit an, dass man aus einem anderen Staat kommt und die Einreiseformalitäten erledigen möchten.

**Signalflaggen** – nach dem internationalen Signalhandbuch dürfen Signalflaggen nur nach dessen Vorschriften verwendet werden und sind nach Signaltausch sofort einzuholen. Sie werden unter der Backbord- Saling gesetzt.

## Nicht-amtliche Schiffsdokumente

⇒ **Internationaler Bootsschein**: erhältlich beim ADAC, DMV, DSV, notwendig beim Grenzübertritt an Land. Gültigkeit 2 Jahre

⇒ **Standerschein**: Boot beim Segelverein registriert, Recht auf Führen des Vereinstanders, hat nur nationale Bedeutung



## Weitere Schiffspapiere

- ⇒ besondere **Sicherheitszeugnisse** der Dienststelle Schiffssicherheit oder **Bootszeugnis** der Wasser- und Schifffahrtsdirektion bei gewerblicher Nutzung
- ⇒ Nachweis der **Haftpflichtversicherung**
- ⇒ **Frequenzzuteilungsurkunde** für Funkanlagen (geändertes Zuteilungskonzept seit 01.06.2013, siehe [http://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen\\_Institutionen/Frequenzen/SpezielleAnwendungen/Terrestrisch/terrestrisch-node.html](http://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Frequenzen/SpezielleAnwendungen/Terrestrisch/terrestrisch-node.html))
- ⇒ ggf. **Waffenbesitzkarte** für die Signalpistole

