

GESETZESKUNDE

1 DEFINITIONEN

Der **Fahrzeugführer** oder **sein Stellvertreter** sind für die Befolgung der Verkehrsvorschriften KVR, SeeSchStrO und strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften verantwortlich. Sie müssen vor Antritt der Fahrt bestimmt werden und dafür sorgen, dass ihr Fahrzeug zum Führen und Zeigen von Lichtern und Signalkörpern und Geben von Schallsignalen ausgerüstet und eingerichtet ist. Ist der verantwortliche Fahrzeugführer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Fahrzeugs behindert, so darf er das Fahrzeug nicht führen und eine andere berechnigte Person (sein Stellvertreter) ist als Fahrzeugführer zu bestimmen. Immer mehr Länder gehen dazu über, die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung hinsichtlich des Genusses alkoholischer Getränke auf den Wasserstraßen anzuwenden. Eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille darf nicht überschritten werden, damit kein Fahrverbot besteht. Darum: Hände weg vom Alkohol am Ruder.

Der Schiffsführer hat sich **immer** davon zu überzeugen, dass

- ⇒ **aktuelles, auf den neuesten Stand berichtiges Kartenmaterial,**
- ⇒ **vollständige und aktuelle Unterlagen** (Seehandbücher, Hafenhandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Gezeitentafeln, Strömungsatlantent)
- ⇒ **sowie die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung an Bord** vorhanden ist und
- ⇒ **Sicherheitsmaßnahmen eingehalten werden.**

DER SCHIFFSFÜHRER IST FÜR DIE SICHERHEIT DES SCHIFFES UND DER BESATZUNG VERANTWORTLICH.

Dazu gehört auch das Treffen von **Vorbereitungen vor einer Fahrt in Dunkelheit**. Insbesondere müssen:

- ⇒ **Kurse und Kursänderungspunkte** möglichst vorausbestimmt werden,
- ⇒ **Untiefen und Hindernisse** in der Karte besonders gekennzeichnet sein.
- ⇒ In der Seekarte ist zu markieren, welche **Leuchtfeuer** wann und wo in der Kimm erscheinen und
- ⇒ die **Kennung von markierten Leuchtfeuern** muss auf einem Zettel notiert werden.

Wenn zum ersten Mal ein **ausländischer Hafen** angelaufen wird, dann hat der Schiffsführer dafür zu sorgen, dass die Einreise-, Gesundheits- und Zollformalitäten erledigt werden.

Ein Fahrzeug ist **in Fahrt**, wenn es weder vor Anker liegt, noch an Land festgemacht hat, noch auf Grund sitzt.

Als "**am Tage**" gilt der Zeitraum von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang.

Als "**bei Nacht**" gilt der Zeitraum von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang.

Ein **kurzer Ton** dauert etwa eine Sekunde.

Ein **langer Ton** dauert etwa 4 bis 6 Sekunden.

Manöver des vorletzten Augenblicks ist ein vom Kurshalter eingeleitetes Manöver, dass zur Vermeidung eines Zusammenstoßes dienlich ist und zur Abwendung eines Zusammenstoßes gefahren wird.

Ein **Manöver des letzten Augenblicks** ist ein vom Kurshalter eingeleitetes Ausweichmanöver und wird gefahren, wenn ein Zusammenstoß nur durch ein Manöver des Ausweichpflichtigen allein nicht mehr vermieden werden kann.

Als **Überholer** gilt man, wenn man sich einem anderen Fahrzeug aus einer Richtung von mehr als 22,5° achterlicher als querab (Hecklichtbereich) nähert. Im Zweifelsfalle hat man sich als Überholer zu betrachten.

Ein **Segelfahrzeug gilt als Maschinenfahrzeug**, wenn es gleichzeitig mit Maschinenkraft und unter Segel läuft. Zur Kenntlichmachung ist am Tage ein schwarzer Kegel mit der Spitze nach unten zu führen. Bei Nacht sind die Positionslaternen eines Maschinenfahrzeugs zu führen.

Kann ein Fahrzeug wegen außergewöhnlicher Umstände (z.B. Ausfall der Ruder- oder Maschinenanlage) nicht wie vorgeschrieben manövrieren und daher nicht ausweichen, so gilt es als **manövrierunfähiges Fahrzeug**.

Ein Fahrzeug, das durch die Art seines Einsatzes behindert ist und nicht wie vorgeschrieben manövrieren und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann, gilt als **manövrierbehindertes Fahrzeug** (z.B. Tonnenleger, Kabelleger, Bagger schleppende Fahrzeuge sowie Flugzeugträger, Versorger und Minenräumfahrzeuge im Einsatz).

Ein Fahrzeug, das mit Netzen, Leinen, Schleppnetzen oder anderen Fanggeräten fischt und dadurch seine Manövrierfähigkeit eingeschränkt ist, gilt als **fischendes Fahrzeug**.

Motorisierte Wassersportgeräte (z.B. Wasserbob, Wasserskooter, Jetbike oder Jetski) gelten als **Wassermotorräder**.

Verminderte Sicht besteht bei Sichteinschränkung durch Nebel, dickes Wetter, Schneefall, heftige Regengüsse oder ähnliche Umstände. In solchen Fällen muss man mit sicherer, den Sichtverhältnissen angepasster Geschwindigkeit fahren, Nebelsignale geben, Positionslichter einschalten und verstärkt Ausguck gehen.

Positionslaternen sind Laternen, die zur Lichterführung nach den KVR, der SeeSchStrO und der Schifffahrtsordnung Emsmündung verwendet werden und deren Baumuster vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zugelassen sind. Sie müssen **ständig gebrauchsfertig mitgeführt** werden und sind

- ⇒ von **Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang** sowie
- ⇒ bei **verminderter Sicht** zu zeigen.

Laternen, Leuchten und Scheinwerfer dürfen nicht blenden und dadurch die Schifffahrt gefährden oder behindern und nicht mit anderen Lichtsignalen verwechselt werden.

Die Lichterführung zeigt die Fahrtrichtung und die Lage eines Fahrzeugs an.

Fahrzeuge gelten als **in Sicht** befindlich, wenn jedes vom anderen optisch wahrgenommen werden kann.

Sichere Geschwindigkeit heißt, dass jedes Fahrzeug seine Geschwindigkeit der Verkehrslage, den Sicht- und Witterungsverhältnissen anpassen muss und jederzeit aufgestoppt werden kann, um einen Zusammenstoß zu verhindern.

Seeschiffahrtsstraßen sind,

- ⇒ Wasserflächen zwischen **der Küstenlinie (KL) bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen seewärts der Basislinie,**
- ⇒ Wasserflächen, die durchgehend durch **laterale Zeichen (Fahrwassertonnen) gekennzeichnet sind** (Fahrwasser) und
- ⇒ Wasserflächen zwischen **den Ufern bestimmter, angrenzender Binnenwasserstraßen.**

Die **Basislinie (BL)** ist die Grenze zwischen den inneren Gewässern (eines Staates) und dem Küstenmeer. Die Basislinien sind in Seekarten eingezeichnet.

Als "**Innere Gewässer (IG)**" werden alle Gewässer **landwärts der Basislinie** bezeichnet.

Fahrwasser (FW) im Sinne der **SeeSchStrO** sind die Teile der Wasserfläche die durch **Tonnen (laterale Zeichen)** begrenzt oder gekennzeichnet sind. Auch nicht gekennzeichnete Wasserflächen binnenwärts der Flussmündungen die für die **durchgehende Schifffahrt** bestimmt sind, sind Fahrwasser im Sinne der o.g. Verordnung. Im Fahrwasser ist grundsätzlich soweit wie möglich rechts zu fahren.

Küstenverkehrszonen (KVZ) sind die Gebiete zwischen der **Küste und der landwärtigen Begrenzung eines Verkehrstrennungsgebietes**. Nur Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge und Segelfahrzeuge dürfen zur Entlastung der Verkehrstrennungsgebiete die Küstenverkehrszonen benutzen, ohne das ein Hafen innerhalb der Küstenverkehrszone angesteuert wird.

Verkehrstrennungsgebiete (VTG) sind Schifffahrtswege, die durch Trennlinien oder Trennzonen in **Einbahnwege** geteilt sind und nur in Fahrtrichtung rechts der Trennlinie/Trennzonen unter Nutzung der vollen Breite des Einbahnweges befahren werden dürfen. In Verkehrstrennungsgebieten ist der allgemeinen Verkehrsrichtung der Einbahnwege zu folgen und man hat sich entsprechend der **KVR** zu verhalten.

- ⇒ Das **Ein- und Auslaufen** darf in der Regel nur am **Anfang oder Ende der Einbahnwege** erfolgen. Beim seitlichen Ein- oder Auslaufen ist ein möglichst kleiner Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung einzuhalten.
- ⇒ Das **Queren** ist möglichst zu **vermeiden**. Falls gequert werden muss, hat dies mit **der Kielrichtung (rwK) im rechten Winkel zur Verkehrsrichtung** zu erfolgen, auch wenn das Fahrzeug durch Wind und/oder Strom versetzt wird.
- ⇒ **In Nähe von Verkehrstrennungsgebieten** ist mit besonderer Vorsicht **und möglichst großem Abstand** zum Verkehrstrennungsgebiet zu fahren.

Vorfahrt beachten

Der Begriff "Vorfahrt beachten" begründet eine **Wartepflicht**.

Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass er warten wird. Er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, dass die Schifffahrt im Fahrwasser nicht beeinträchtigt wird und hat ggf. seinen Kurs und/oder seine Geschwindigkeit zu ändern (kein Ausweichen im rechtlichen Sinne).

Vorfahrt haben

Der Begriff "Vorfahrt haben" gilt nur für ein **im Fahrwasser fahrendes oder dem Fahrwasserverlauf folgendes Fahrzeug**. 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 den Bereich passiert hat. "Vorfahrt haben" bedeutet aber nicht: Vorfahrt erzwingen! Ggf. muss ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug Maßnahmen zur Verhinderung einer drohenden Kollision ergreifen.

Durchgehende Schifffahrt

Die durchgehende Schifffahrt umfasst **alle Fahrzeuge**, die deutlich dem Fahrwasserverlauf einer Seeschiffahrtstraße folgen. Dies erlaubt nach allgemeiner Verkehrsauffassung ein Abweichen von höchstens + -10 Grad von der Richtung des Fahrwassers. Dabei ist es gleichgültig, zu welchem Zweck das Fahrzeug betrieben wird (Fähren).

3.2 LICHTER, SIGNALKÖRPER UND NEBELSIGNALLE (KVR)

Lichterführung

Topplicht:	Weißes Licht über der Längsachse des Fahrzeugs Horizontbogen 225°
Seitenlichter:	Steuerbordseite grün, Backbordseite rot Horizontbogen jeweils 112,5°
Hecklicht:	Weißes Licht nahe am Heck Horizontbogen 135°
Schlepplicht:	Gelbes Licht Horizontbogen 135° , Eigenschaft eines Hecklichtes
Rundumlicht:	Weißes oder farbiges Licht Horizontbogen 360°
Funkellicht:	120 oder mehr regelmäßigen Lichterscheinungen in der Minute

Signalkörper

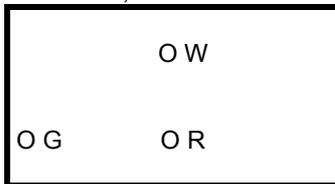
Schwarzer Ball (B)	
Schwarzer Kegel (K)	
Schwarzer Rhombus (R) (Doppelkegel, Spitzen voneinander)	
Schwarzes Stundenglas (S) (Doppelkegel, Spitzen zueinander)	
Schwarzer Zylinder (Z)	

Schallsignale

Langer Ton 4 - 6 sec (Pfeife, kräftiges Schallsignal)
Kurzer Ton ca. 1 sec (Pfeife, kräftiges Schallsignal)
Läuten einer Glocke
Schlagen eines Gongs

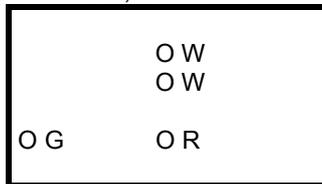
3.2.1 Maschinenfahrzeuge in Fahrt

bei Nacht, von vorne



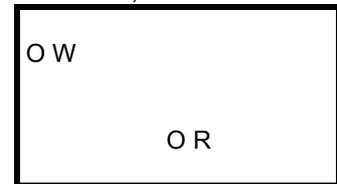
< 50 m Länge

bei Nacht, von vorne



>= 50 m Länge

bei Nacht, Backbordseite



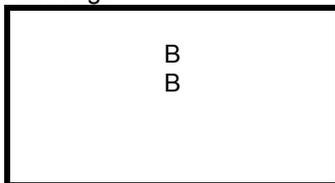
< 50 m Länge

Nebelsignal: 1 langer Ton
2 lange Töne

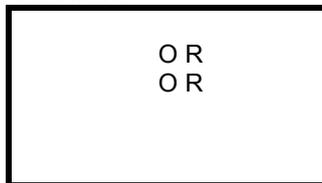
in Fahrt, **mit Fahrt durchs Wasser**
in Fahrt, **ohne Fahrt durchs Wasser** (Maschine gestoppt)

3.2.2 Manövrierunfähige Fahrzeuge von 12 und mehr Metern Länge

am Tage

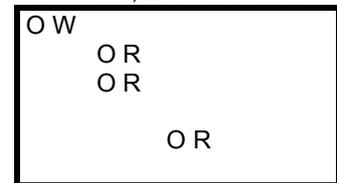


bei Nacht



in Fahrt,
ohne Fahrt durchs Wasser

bei Nacht, Backbordseite



in Fahrt,
mit Fahrt durchs Wasser,
< 50 m Länge

Nebelsignal: 1 langer und
2 kurze Töne

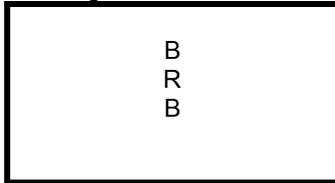
in Fahrt

Fahrzeuge von **weniger als 12 Metern Länge**, die die zwei roten Rundumlichter nicht führen, können folgendermaßen auf ihre Manövrierunfähigkeit aufmerksam machen:

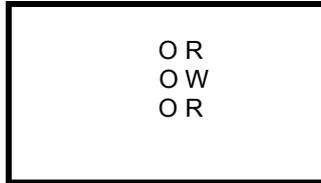
- ⇒ Mittels einer Funkanlage über **UKW-Sprechfunk**,
- ⇒ durch **Schall- oder Sichtsignal**,
- ⇒ durch **Anleuchten anderer Fahrzeuge** mit einer starken Handlampe,
- ⇒ durch **Abfeuern eines Signals** "weißer Stern" oder "Blitz-Knall" oder
- ⇒ durch **Information der Verkehrszentralen**.

3.2.3 Manövrierbehinderte Fahrzeuge

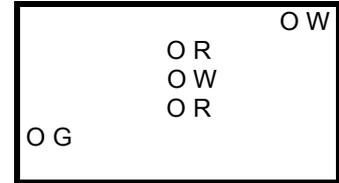
am Tage



bei Nacht



bei Nacht, Steuerbordseite



Nebelsignal: 1 langer und
2 kurze Töne

**in Fahrt,
ohne Fahrt durchs
Wasser
in Fahrt**

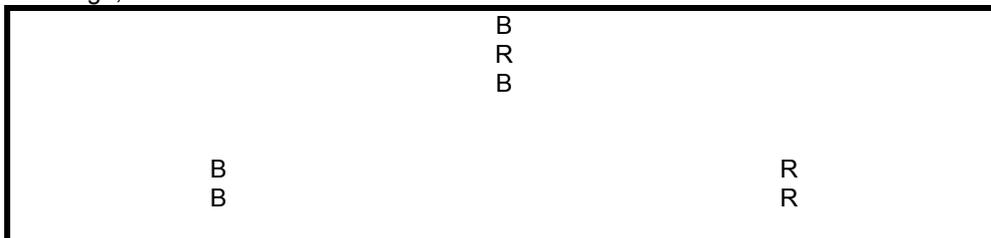
**in Fahrt,
mit Fahrt durchs Wasser,
< 50 m Länge**

Fahrzeuge, die **Minen räumen** und denen man sich nicht näher als auf 1000 Metern nähern darf, müssen folgende Signalkörper oder Lichter führen:

Signalkörper:	drei Bälle nicht untereinander
Lichter:	drei grüne Rundumlichter zusätzlich zu den Lichtern für Maschinenfahrzeuge

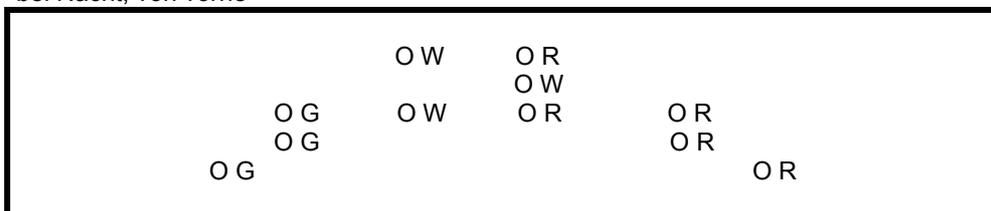
3.2.4 Vorbeifahren an manövrierbehinderten Fahrzeugen

am Tage, von vorne



entgegenkommendes manövrierbehindertes Fahrzeug mit Fahrt durchs Wasser, Vorbeifahren an der Seite, an der sich die zwei schwarzen Rhomben senkrecht übereinander befinden (Backbordseite des Fahrzeugs), Passierbehinderung an der Steuerbordseite (zwei schwarze Bälle übereinander)

bei Nacht, von vorne



entgegenkommendes manövrierbehindertes Fahrzeug mit Fahrt durchs Wasser, >= 50 m Länge, Vorbeifahren an der Seite, an der sich die beiden grünen Rundumlichter senkrecht übereinander befinden (Steuerbordseite des Fahrzeugs), Passierbehinderung an der Backbordseite (zwei rote Rundumlichter übereinander)

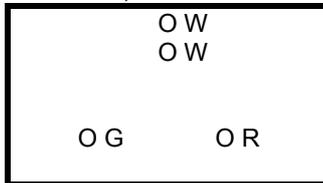
3.2.5 Schleppverbände in Fahrt

<= 200 M LÄNGE VOM HECK DES SCHLEPPERS BIS ZUM HECK DES ANHANGS

am Tage
kein Signalkörper



Schlepper
bei Nacht, von vorne



Anhang
bei Nacht, von vorne

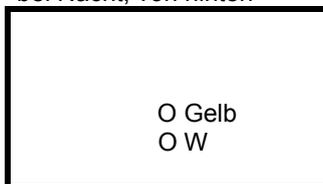


<= 200 M LÄNGE VOM HECK DES SCHLEPPERS BIS ZUM HECK DES ANHANGS

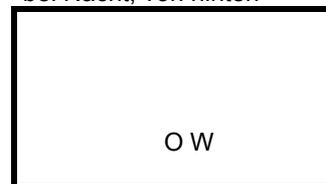
am Tage
kein Signalkörper



Schlepper
bei Nacht, von hinten



Anhang
bei Nacht, von hinten

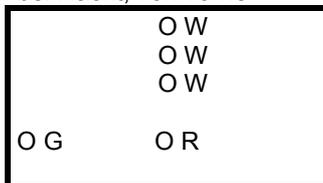


> 200 M LÄNGE VOM HECK DES SCHLEPPERS BIS ZUM HECK DES ANHANGS

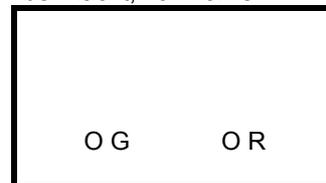
Schlepper und Anhang
am Tage, Steuerbordseite



Schlepper
bei Nacht, von vorne

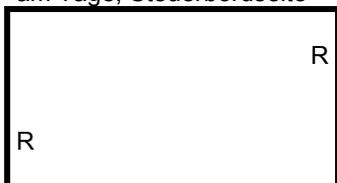


Anhang
bei Nacht, von vorne



> 200 M LÄNGE VOM HECK DES SCHLEPPERS BIS ZUM HECK DES ANHANGS

Schlepper und Anhang
am Tage, Steuerbordseite



Schlepper
bei Nacht, von hinten



Anhang
bei Nacht, von hinten



Nebelsignal: 1 langer und
2 kurze Töne
1 langer und
3 kurze Töne

Schlepper in Fahrt
Anhang

Diese Signalkörper, Lichter und Nebelsignale werden **nicht von Sportfahrzeugen** angewendet.

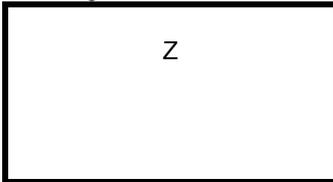
Wenn Sportfahrzeuge andere Sportfahrzeuge schleppen, dann sind diese keine schleppenden und geschleppten Fahrzeuge im Sinne der KVR.

⇒ **Keine besondere Lichterführung und keine besonderen Signalkörper und Nebelsignale**

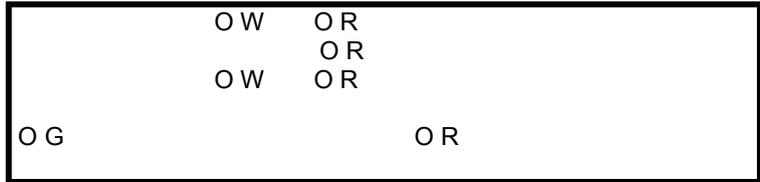
3.2.6 Tiefgangbehinderte Fahrzeuge

DIE SICHERE DURCHFAHRT DES FAHRZEUGS DARF NICHT BEHINDERT WERDEN

am Tage



bei Nacht, von vorne



>= 50 m Länge in Fahrt

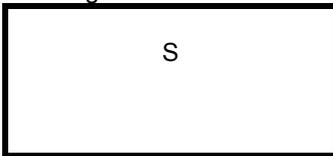
Nebelsignal: 1 langer und 2 kurze Töne

in Fahrt

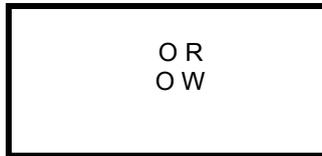
3.2.7 Fischende Fahrzeuge

TREIBNETZFISCHER (Fahrzeug, das nicht trawlt)

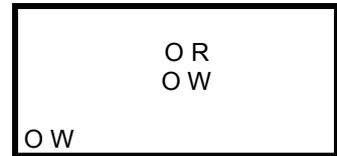
am Tage



bei Nacht



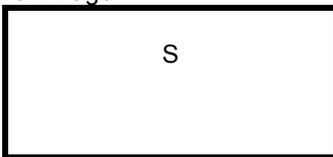
bei Nacht



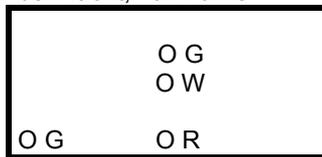
Treibnetzfisher mit ausgebrachten Fanggerät, das waagrecht weiter als 150 m ins Wasser reicht

SCHLEPPNETZFISCHER (Fahrzeug, das trawlt)

am Tage

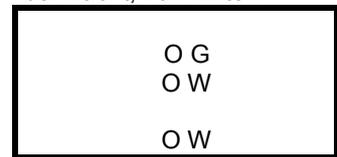


bei Nacht, von vorne



< 50 m Länge mit Fahrt durchs Wasser

bei Nacht, von hinten



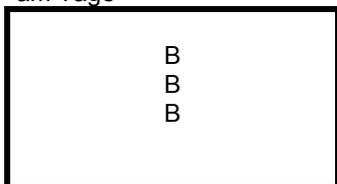
mit Fahrt durchs Wasser

Nebelsignal: 1 langer und 2 kurze Töne

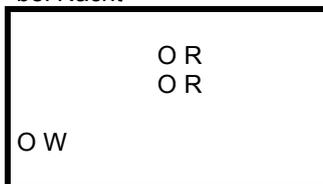
in Fahrt

3.2.8 Auf Grund sitzende Fahrzeuge

am Tage

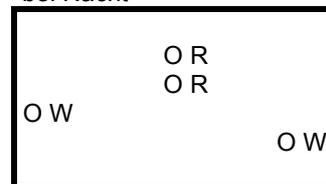


bei Nacht



< 50 m Länge

bei Nacht



>= 50 m Länge

Nebelsignal: 3 Glockenschläge, 5 sec läuten, 3 Glockenschläge

3 Glockenschläge, 5 sec läuten, 3 Glockenschläge,
5 sec. schlagen eines Gongs

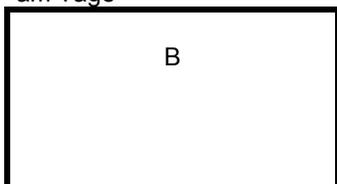
< 100 m Länge

>= 100 m Länge

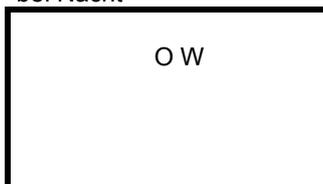
3.2.9 Ankerlieger

ALLGEMEINE ANKERLIEGER

am Tage

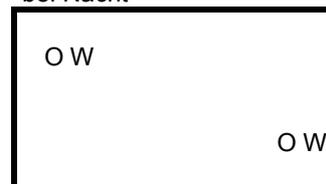


bei Nacht



< 50 m Länge

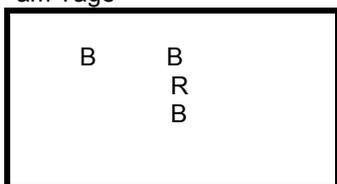
bei Nacht



>= 50 m Länge

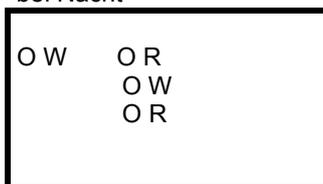
SPEZIELLE ANKERLIEGER

am Tage



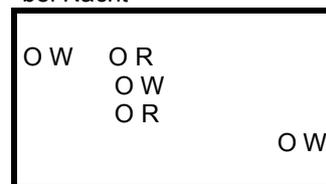
manövrierbehindert
< 50 m Länge

bei Nacht



manövrierbehindert
< 50 m Länge

bei Nacht



manövrierbehindert
>= 50 m Länge

Nebelsignal: 5 sec läuten einer Glocke < 100 m Länge

5 sec läuten einer Glocke,
5 sec. schlagen eines Gongs >= 100 m Länge

3.3 AUSWEICHREGELN (KVR)

Wenn sich der Abstand zum anderen Fahrzeug verringert und sich die Peilung nicht oder nicht merklich ändert, dann besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes. Aufgrund der Ausweichregeln ergibt sich ein Kurshalter und ein Ausweichpflichtiger. Im freien Seeraum ist der Augenblick des ersten In­sichtkommens entscheidend für die Verantwortlichkeit der Fahrzeuge untereinander.

Pflichten des Kurshalters

Kurs und Geschwindigkeit sind zunächst beizubehalten und dem Ausweichpflichtigen ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Zur Vermeidung eines Zusammenstoßes dürfen jedoch eigene Manöver (Manöver des vorletzten Augenblicks) ergriffen werden, sobald klar ist, dass das ausweichpflichtige Fahrzeug das vorgeschriebene Ausweichmanöver nicht rechtzeitig und entschlossen durchführt.

Pflichten des Ausweichpflichtigen

Vorgeschriebene Ausweichmanöver frühzeitig, durchgreifend und klar erkennbar durchführen. Der Erfolg des Manövers ist so lange zu überprüfen, bis das andere Fahrzeug klar passiert ist.

3.3.1 Verhalten von Fahrzeugen ohne Radar

3.3.1.1 Bei guter Sicht

Stellt man durch Peilung fest, dass ein ausweichpflichtiges Fahrzeug seiner Ausweichpflicht nicht nachkommt gibt es eine Reihe von Maßnahmen, die man vornehmen kann, um den Ausweichpflichtigen auf seine Ausweichpflicht aufmerksam zu machen:

- ⇒ Das Fahrzeug über **Funk** anzurufen
- ⇒ **Fünf kurze**, rasch aufeinander folgende **Pfeiftöne** geben
- ⇒ **Lichtsignal** von fünf kurzen, rasch aufeinander folgenden Blitzen
- ⇒ Manöver des **“vorletzten Augenblicks“** fahren
- ⇒ Manöver des **“letzten Augenblicks“** fahren

Zwingend vorgeschrieben sind „fünf kurze Töne“ und das **“Manöver des letzten Augenblicks“**.

3.3.1.2 Bei verminderter Sicht

Maschinenfahrzeuge und Segelfahrzeuge müssen bei verminderter Sicht mit **sicherer Geschwindigkeit**, die den gegebenen Umständen und Bedingungen der verminderten Sicht angepasst ist, fahren. Bei Segelfahrzeugen, die eine Maschine an Bord haben, gehört das **Bereithalten der Maschine** zu den Regeln der guten Seemannschaft. Daher sollte die Maschine im “stand by Betrieb” mitlaufen.

Wenn **vorlicher als querab ein Schallsignal** zu hören ist, sind folgende Maßnahmen zu treffen:

- ⇒ ebenfalls **Schallsignale geben**,
- ⇒ die **Fahrt** auf das für die Erhaltung der Steuerfähigkeit **geringstmögliche Maß verringern**,
- ⇒ erforderlichenfalls **jegliche Fahrt wegnehmen**,

- ⇒ mit **äußerster Vorsicht manövrieren**, bis die Gefahr eines Zusammenstoßes vorüber ist.

3.4 SONSTIGES

3.4.1 Schiffszertifikat und Flaggenzertifikat

3.4.1.1 Schiffszertifikat

Das **Flaggenrechtsgesetz** schreibt vor, dass alle Schiffe **über 15 m Länge** registriert werden müssen, wenn der Eigentümer Deutscher mit Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes ist. Für diese Schiffe wird vom Registergericht ein **Schiffszertifikat** ausgestellt. Das Schiffszertifikat ist der Nachweis, dass ein Schiff im Seeschiffsregister eingetragen ist, bescheinigt das Eigentum am Schiff und das Recht zur Führung der Bundesflagge.

3.4.1.2 Flaggenzertifikat

Schiffen **unter 15 m Länge** kann ein Flaggenzertifikat ausgestellt werden. Das Flaggenzertifikat ist ein vom BSH ausgestellter Ausweis, mit dem das Recht und die Pflicht zum Führen der Bundesflagge nachgewiesen wird.

3.4.2 Seeunfälle

Seeunfälle gefährden die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Wasserstraßen. Darum hat die Internationale Maritime Organisation IMO die Vertragsstaaten verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass Seeunfälle untersucht werden. Die Bundesrepublik Deutschland hat für diesen Zweck **Seeämter** eingerichtet. Jeder Seeunfall ist beim zuständigen Seeamt anzuzeigen. Wenn das nicht möglich ist, dann muss der Seeunfall zumindest der Wasserschutzpolizei in einem deutschen Einlaufhafen bzw. im Ausland den zuständigen Hafenbehörden gemeldet werden.

Die Aufgaben des Seeamtes sind:

- ⇒ Die **Untersuchung der Ursachen und Umstände des Seeunfalls**, um Erkenntnisse für die Verhütung künftiger Unfälle zu gewinnen.
- ⇒ Feststellen eines fehlerhaften Verhaltens eines der Beteiligten, einschließlich **des Entzugs einer staatlichen Fahrerlaubnis** bzw. Aussprechen von Fahrverboten.

Ein Seeunfall im Sinne des Seeunfalluntersuchungsgesetzes (SeeUG) liegt vor, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- ⇒ Schiffsverlust,
- ⇒ Tod oder Verschollenheit einer Person,
- ⇒ unterlassene Hilfeleistung,
- ⇒ erheblicher Schaden am Schiff,
- ⇒ bei Gefährdung oder Beeinträchtigung der Sicherheit der an Bord befindlichen Personen, des Schiffsverkehrs oder des Zustandes eines Gewässers.

Das Ergebnis einer Seeamtsuntersuchung (Spruch) kann die Feststellung fehlerhaften Verhaltens und die Entziehung der Fahrerlaubnis (Sportbootführerschein-See) beinhalten.

Rechtliche Informationen und Hinweise über das Verhalten auf Seeschiffahrtsstraßen erhält man über folgende Veröffentlichungen:

- ⇒ Sicherheit auf dem Wasser, Leitfaden für den Wassersportler und
- ⇒ Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler.

3.4.3 Umweltschutz

Wassersportler leben im Einklang mit der Natur. Darum müssen wir helfen, diese zu schützen. Damit der Umweltschutz weltweit gewährleistet ist, wurde das **“Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung“** (MARPOL-Übereinkommen) getroffen. Das MARPOL-Übereinkommen hat als vorrangiges Ziel, die Verschmutzung der Meere zu verhindern und gilt grundsätzlich für alle Fahrzeuge, somit auch für Sportfahrzeuge.

Die **Nordsee, die Ostsee und das Mittelmeer sind Sondergebiete** im Sinne des MARPOL-Übereinkommens und unterliegen deshalb besonderen Bestimmungen, die besagen:

- ⇒ Das Einleiten von Öl, Schiffsabwässern, Schiffsmüll und anderen Schadstoffen ist grundsätzlich verboten. Darunter fallen auch synthetische Seile, Netze, Segel, Kunststofftüten, Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Steingut sowie Schalungs- oder Verpackungsmaterial.
- ⇒ Ölhaltiges Bilgenwasser muss im Hafen entsorgt werden, wenn die Bedingungen, nach denen das Lenzen zulässig ist, nicht eingehalten werden können.

Aus der Broschüre “Entsorgungsmöglichkeiten für Öl, Schiffsmüll und Schiffsabwässer - eine Übersicht für Sport- und Kleinschiffahrt” des BSH kann der Sportschiffer Informationen über die Entsorgungsmöglichkeiten in deutschen Sportboothäfen entnehmen.

3.4.3.1 Nationalparks im deutschen Wattenmeer

Entlang der deutschen Küste im Bereich der Nord- und Ostsee sind in den vergangenen Jahren “Nationalparks” entstanden, die besonders schützenswerte Gebiete darstellen. Diese Gebiete sind in drei Zonen unterteilt:

Schutzzone 1:	Ruhezone Während der in den Seekarten angegebenen Schutzzeiten darf das Fahrwasser nicht verlassen werden. Die Höchstgeschwindigkeit im Fahrwasser darf 12 kn nicht überschreiten. Außerhalb der Schutzzeiten darf das Fahrwasser in der Zeit von 3 h vor bis 3 h nach dem Hochwasser nicht verlassen werden. Die Höchstgeschwindigkeit außerhalb des Fahrwassers darf 8 kn nicht überschreiten.
Schutzzone 2:	Zwischenzone Befahren jederzeit möglich. Höchstgeschwindigkeit im Fahrwasser 16 kn, außerhalb des Fahrwassers 12 kn
Schutzzone 3:	Erholungszone wie Schutzzone 2