

Ausrüstungsbestimmungen für alle seegehenden Yachten unter deutscher Flagge

Von diesem Jahr an will nach einem Artikel der Yacht die Wasserschutzpolizei an Nord- und Ostseeküste die neuen Ausrüstungsbestimmungen für alle seegehenden Yachten unter deutscher Flagge genau prüfen. So zumindest wurde es in diesem Artikel „verkauft“ und hat für nicht geringe Panik bei so manchem Skipper gesorgt, der sich plötzlich vor einem finanziellen und bürokratischen Berg sah.

Grundlage ist die Aktualisierung der UN-Konvention zur Schiffssicherheit namens SOLAS, die bereits seit Ende Juni 2006 gilt. Danach müssen große Sportboote neben der bisherigen Pflichtausrüstung wie Positionslicht oder Ankerball jetzt einen kompensierten Kompass, Kompass-Peileinrichtung, Deviationstabelle, GPS-Empfänger, Radarreflektor und eine bebilderte Tafel der Rettungssignale an Bord haben. Skipper, die ohne Ausrüstung erwischt werden, müssen laut Yacht mit bis zu 5.000 Euro Strafe rechnen. Um es vorweg zu nehmen: über solche Summen habe ich nichts gefunden. Und in diesem Zusammenhang gleich noch eins: Ich bin kein Jurist, insofern verweise ich an dieser Stelle auch gleich darauf, dass ich keine Gewähr für meine hier dargelegten „Forschungsergebnisse“ übernehmen kann. Ich hoffe trotzdem, damit vielleicht ein klein wenig Licht in das Dunkel zu bringen.

Also, soweit zunächst die Meldung der Yacht. Ganz richtig ist das nicht!

Die Regularien für die Ausrüstung - auch von Sportbooten - nach SOLAS existieren ja schon weit länger und die Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes wies bereits im Jahr 2005 in einer Zusammenfassung auf die jetzt von der Yacht als „Neu“ bezeichneten Sachverhalte hin. Nur, Ernst hat das offensichtlich bisher niemand so recht genommen. Das Dokument steht auch weiterhin zur Verfügung auf der Seite der Kreuzerabteilung (http://www.kreuzer-abteilung.org/Public_PDF/1140.PDF). Es empfiehlt sich, dieses Dokument zu lesen, denn die Anlage, bzw. das Kapitel V der SOLAS Regularien ist recht umfangreich. Wen es interessiert, dem kann ich es aber gern zukommen lassen.

Was seit Ende Juni 2006 gilt, ist eigentlich keine neue Ausrüstungsvorschrift für Sportboote unter deutscher Flagge auf deutschen Seerevieren. Die Pflicht-Ausstattung, die schon in den Kollisionsverhütungsregeln (KVR) definiert ist wird nun lediglich durch Navigationshilfen nach SOLAS ergänzt. Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) ist eine UN-Konvention zur Schiffssicherheit und besteht aus zwölf Kapiteln, unter anderem zur Besatzung, zum Sicherheitsmanagement, zu Technik, Ladung und Rettungsmitteln. Erarbeitet und immer weiter ergänzt werden diese Vorschriften von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), in der 166 Nationen organisiert sind. Die Empfehlungen der IMO werden in Deutschland durch das **Schiffssicherheitsgesetz** in nationales Recht umgesetzt. Die entsprechende **Schiffssicherheitsverordnung** erfasste in ihrer Änderung vom **28. 6. 2006** nun auch privat genutzte Sportboote und verpflichtet deren Eigner zum Mitführen einer Mindest-Navigationsausrüstung, wobei auch dies nicht so ganz richtig ist. Hier nutzt man die Definition der SeeSportbootverordnung, die eigentlich primär für den gewerblichen Sportbootverkehr gedacht war, nämlich die Definition der sogenannten „großen“ Sportboote und das dürften wohl alle unsere See- und Küstenbefahrenden Schiffe sein. Die Definition findet sich im § 2 der SeeSportboot VO

Im Sinne dieser Verordnung sind

1. Sportboote

Wasserfahrzeuge mit oder ohne Maschinenantrieb, die für Sport- und Freizeitzwecke gebaut worden sind und dafür verwendet werden und die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind,

2. große Sportboote

Sportboote mit Kajüte und Übernachtungsmöglichkeiten, die für Fahrten seewärts der Basislinie (Küstenmeer, küstennahe Seegewässer, Hohe See) geeignet und bestimmt sind, insbesondere Segel- und Motoryachten,

3. kleine Sportboote

Sportboote, die für Fahrten binnenwärts der Basislinie (andere Gewässer) oder in Strandnähe geeignet und bestimmt sind, insbesondere offene Segel-, Motor-, Ruder-, Falt-, Schlauch- und Wassertretboote,

Nach SOLAS besteht diese Ausrüstung schon lange aus

- Magnetkompass
- Peilkompass
- Deviationstabelle (darf auch automatisiert sein)
- Seekarten neuesten Datums, bei elektronischen Seekarten muss Redundanz vorhanden sein, z.B. Papierkarten
- alles erforderliche Info-Material über das zu befahrende Seegebiet, z.B. Gezeitentafeln, Strömungskarten usw.
- GPS (wenn andere weltweite Satellitensysteme vorhanden wären, dann auch entsprechende Geräte)
- Radarreflektor (sollte nach Möglichkeit vorhanden sein)
- eine bebilderte Tafel der Rettungssignale

Interessant wird es erst bei der detaillierten Ausgestaltung der Ausrüstung, denn diese muss nun bestimmten Anforderungen genügen. Dies regelt die Schiffssicherheitsverordnung im Teil C.

C.I.4. Zu Kapitel V der Anlage zu SOLAS

1.2 Für Sportboote mit einer Bruttoreaumzahl unter 150 gilt:

Auf große Sportboote im Sinne des § 2 Nr. 2 der See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457) ist Regel V/18 nur anzuwenden, soweit ihre Anwendung in dieser Verordnung, einer Richtlinie nach § 6 Abs. 1 dieser Verordnung oder in einer in Abschnitt D der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführten Gemeinschaftsrichtlinie oder in einer Verordnung der Gemeinschaft vorgesehen ist.

Für kleine Sportboote im Sinne des § 2 Nr. 3 der See-Sportbootverordnung gilt dies für die Anwendung der Regeln V/17, 18 und 19.

2. Anforderungen an die Navigationsausrüstung von Sportbooten

Auf großen Sportbooten im Sinne des § 2 Nr. 2 der See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457) mit einer Bruttoreumzahl unter 150, die ausschließlich nicht gewerbsmäßig für Sport- und Freizeitzwecke genutzt werden, ist für die mitgeführte Navigationsausrüstung nach den Nummern 2.1.1, 2.1.4, 2.1.5 und 2.1.7 der Regel V/19 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen die Regel V/18 anzuwenden.

Diese Regel 18 weist auf die verschiedenen Zulassungsvorschriften hin. Bei den hier erwähnten Punkten handelt es sich um

- 2.1.1. (Kompass),
- 2.1.4. (Seekarten und naut. Veröffentlichungen),
- 2.1.5. Ersatz für 2.1.4 falls es sich um Elektronische Karten handelt),
- 2.1.7. (Radarreflektor)

Weiter heißt es

Die Navigationsausrüstung nach Nummer 2.1.1 muss **mindestens den Anforderungen an einen ordnungsgemäß kompensierten Kompass** genügen, der nach dem Internationalen Rettungsmittel-(LSA)-Code (BAnz. Nr. 118a vom 1. Juli 1998) für Rettungs- und Bereitschaftsboote geeignet ist.

Und da wird's jetzt problematisch. Wer von uns weiß schon - ich jedenfalls nicht - ob mein Kompass, obwohl kompensiert (!) - dem Internationalen Rettungsmittel-Code entspricht? Und wie ist - bzw. soll - die Ordnungsmäßigkeit der Kompensation überprüft werden? Muss es sich hier um eine Bescheinigung eines vom BSH Zugelassenen Kompensierers handeln, wie im Falle der Berufsschiffahrt alle zwei Jahre vorgeschrieben? Fragen, die mir in dieser Tiefe auch seitens der Kreuzerabteilung nicht eindeutig beantwortet werden konnten.

Was nicht verwundert, ist die wie ich meine, auch die berechtigte Forderung, der Zulassung von AIS Geräten, die für Sportboote hier ebenfalls geregelt ist:

- Ist ein Sportboot mit einem Gerät des weltweiten Automatischen Schiffsidentifizierungssystems (AIS) ausgerüstet, **obwohl es nicht der Ausrüstungspflicht nach Regel V/19 Abs. 2.4 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen unterliegt**, muss das Gerät auf der Grundlage eines Konformitätsbewertungsverfahrens nach Maßgabe der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. EG Nr. L 144 S. 1) zugelassen sein oder über eine Zulassung des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie verfügen. Entsprechende Zulassungsvoraussetzungen werden vom Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie erlassen und im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Interessanter wird es da schon wieder bei der aktuellen nautischen Literatur und den verwendeten Seekarten hinsichtlich ihrer Aktualität. Viel, mit denen ich gesprochen habe, befürchteten, dass immer tatsächlich die neuesten Ausgaben der Seekarten an Bord sein müssen, was wohl regelmäßig das Budget eines normalen Skippers in die Knie zwingen dürfte. Glücklicherweise ist dem nicht so, denn hier sagt der Punkt

3. Amtliche nautische Veröffentlichungen

(Regel 2 Abs. 2, Regel 19 Abs. 2.1.4, Regel 27) Bei Schiffen, **die nicht Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sind** (*Sportboot im Sinne dieser Verordnung ist ein von seinem Bootsführer nicht gewerbsmäßig für Sport- oder Erholungszwecke verwendetes Wasserfahrzeug oder Wassermotorrad, Anmerk. d. Verfassers.*), müssen hinsichtlich der Seekarten, Seebücher und anderen nautischen Veröffentlichungen **jeweils die neuesten amtlichen Ausgaben** des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie oder eine entsprechende Ausgabe eines hydrographischen Dienstes eines anderen Staates oder der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation mitgeführt werden. Neueste Ausgaben der amtlichen Seekarten des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie sind die in dem in den

Nachrichten für Seefahrer veröffentlichten Verzeichnis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgeführten Seekarten, für die in den Nachrichten für Seefahrer Berichtigungen veröffentlicht werden und die in dem Zeitpunkt, in dem sie in Verkehr gebracht werden, mittels eines Aufdrucks als auf den neuesten Stand berichtigt ausgewiesen sind.

Hier wendet man sich also ausdrücklich nicht an uns Sportbootfahrer. Gleichwohl sind auch wir verpflichtet, die „aktuellen“ Materialien mitzuführen. Auch dies sicher in der Umsetzung ein spannendes Thema, denn wie wird entschieden, ob die Unterlagen, die man i.d.R. selbst berichtigt hat, aktuelle sind? Oder muss auch hier ein Berichtigungsvermerk einer offiziellen Stelle, bzw. eines Berichtigungsunternehmens angebracht sein?

Auch dieser Punkt wurde mir zumindest tel. so seitens der KA bestätigt: Es müssen nur berichtigte Materialien sein. Was das im Einzelnen bedeutet, bzw. wie z.B. bei einer Kontrolle die Interpretiert wird, ist nicht bekannt.

Nun kommen wir zu dem Teil, ab dem man sich wieder entspannen kann, zumindest bis auf Weiteres:

1. handelt es sich bisher, entgegen der Behauptung der Yacht, nur um eine Vorschrift, für die es noch keine Umsetzungsvorschriften gibt, gegen die sich die Wassersportverbände als auch die Wassersportwirtschaft derzeit vehement wehren und
2. werden davon nur die Fahrzeuge (Sportboote) erfasst, die ab dem 01.07.2002 in Dienst gestellt wurden, und das dürften noch nicht so viele sein.

Die o.a. Auskünfte entstammen einer telefonischen Nachfrage meinerseits bei der Wasserschutzpolizei Kiel, die sich sehr freundlich und kooperativ zeigten. Insbesondere meine Frage nach dem von der Yacht „angedrohten“ Bußgeld von bis zu 5000 Euro stieß dort auf Unverständnis, denn wo es noch keine Vorschriften darüber gibt, wie über die Prüfung der Ausrüstung entschieden wird, da kann es auch noch kein Bußgeld geben. Also, erst einmal entspannen...

Aber der Amtsschimmel beginnt ja schon lautstark zu wiehern und wie Ihr alle sicherlich wisst, hat sich der Deutsche Seglerverband an die Spitze der Bewegung gestellt, die eine weitere Reglementierung des Segelsports verhindern will. Ich wünsche dieser Bewegung jedenfalls viel Glück, denn sogar Selbstverständlichkeiten werden bei uns ja gesetzlich geregelt: § 2 der Schiffssicherheits Verordnung, der sich mit der Selbstkontrolle und damit eigentlich mit dem gesunden Menschenverstand des Skippers auseinandersetzt:

SchSV 1998 § 2 Selbstkontrolle

Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür zu sorgen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie andere wichtige hierzu zur Verfügung stehende Informationen und Unterlagen einschließlich der Aufzeichnungen der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.

Schön formuliert. Und da wir ja alle auch gern wieder heil von unseren Törns zurückkehren, bleibt einem ja auch kaum etwas anderes übrig, als sich so zu verhalten. Brauchen wir mehr Regelungen?

Sobald sich wieder etwas in dieser Sache tut, werde ich Euch umgehend informieren.

Mit freundlichen Grüßen

R. Krischker