

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



September 3/2012

Leinen los!



www.keine-agentur.de

Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Johannes-Brahms-Platz 1
D-20355 Hamburg

Telefon +49(0)40-87 97 96 95
Telefax +49(0)40-87 97 96 91

www.wehring-wolfes.de
info@wehring-wolfes.de

Skippersicherheitstraining

Leckabwehr
Hafenmanöver
Feuer löschen
Mensch über Bord
Mensch zurück an Bord
Evakuieren – Einsatz
der Rettungsinsel

Alles in Praxis
Direkt an Bord
Direkt auf See

Mail:
info@well-sailing.de
Telefon:
040 – 43 18 90 70



www.well-sailing.de

Foto: Himmerk Weiler



Editorial

Liebe Leser, wenn dieses Heft vor Ihnen liegt, werden viele von Ihnen von der Sommerreise zurückgekehrt sein. Von manchen Törns werden die Berichte so lauten, wie man es kennt. Dem einen hat es die See leicht gemacht, gesteckte Ziele zu erreichen – im Sonnenschein Raumschottssegeln ohne Ende. Dem anderen bereitete sie ein bestenfalls nasses Vergnügen – Kreuzschläge bei Regen von morgens bis abends. Wind und Wetter eben, „wat den ehn sin Uhl, is den annern sin Nachtigall“.

Berichte von ernsthaften Schäden haben wir nicht erhalten. Das ist gut, spricht es doch dafür, dass die Schiffe unserer Mitglieder seetüchtig sind, dass ordentliche Seemannschaft betrieben wird und dass keinem das nun einmal nötige Quentchen Glück fehlte. Skipper, die zwischen Grenaa und Anholt unterwegs waren, konnten davon berichten, dass der direkte Kurs in ein riesiges Sperrgebiet führt. Mitten im Kattegatt wird auf einer Fläche von mehr als 80 Quadratkilometern ein Offshore Windpark von bisher nicht gekannter Größe gebaut. Während die bislang vorhandenen dänischen Windparks beim Rødsand und der deutsche Windpark Baltic I die Sportschiffahrt wegen ihrer Lage nicht beeinträchtigen, entsteht hier ein Windmühlenfeld in einem Seegebiet, das bisher von Yachten viel genutzt war. Der Windpark im Kattegatt wird uns einen Vorgeschmack auf die navigatorischen und seemännischen Herausforderungen geben, die in einigen Jahren auf dem Weg nach Bornholm oder Südschweden beim Adlergrund und dem Kriegers Flak auf uns zukommen.

Zu berichten ist in diesem Sommer noch von zwei negativen Ereignissen:

Das eine negative Ereignis ist ein weiterer Bericht des Bundesverkehrsministeriums zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Bestandteil des Berichts ist wieder die Neuklassifizierung der Bundeswasserstraßen. Das Ministerium ist bei seinem viel kritisierten Einstufungskriterium, der beförderten Tonnage, geblieben. Wie befürchtet, wird ein erheblicher Teil der für Wassersport und Wassertourismus wichtigen Gewässer in eine Kategorie eingestuft, die der Bund nicht mehr für die Schifffahrt unterhalten will. Es sei denn, es fänden sich andere Betreiber oder Kostenträger. Von einem „Wassertourismusnetz“ ist jetzt nicht mehr die Rede. Regelungen für Sportschiffahrt und Wassertourismus sollen wohl nicht in das Gesetz eingehen, sondern



später mit Bezug auf die einzelnen Wasserstraßen kommen. Auf diese Weise wird zunächst nur der Rahmen geschaffen, in dem dann die Abwicklung angeblich nicht mehr erhaltungswürdiger Wasserstraßen scheinbar schrittweise stattfindet. Für eine Auseinandersetzung um das ganze Vorhaben ist es dann zu spät. Der Protest der Wassersportler muss sich jetzt artikulieren. Die Zeit zur Gegenwehr wird knapp, denn nach dem Zeitplan des Ministeriums soll der Bundestag noch in diesem Jahr ein entsprechendes Gesetz beschließen. Der DMYV hat mit großem Engagement die Internetseiten www.stoppt-die-reform.de eingerichtet. Dort sind die ausführlichsten Informationen über die Pläne des Ministeriums und die öffentliche Kritik zu finden.

Das andere negative Ereignis ist eine Entscheidung des Bundesgerichtshofes. Wenn Vereine Stege und Anleger an Bundeswasserstraßen errichten, vermietet ihnen die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die dafür erforderliche Wasserfläche. Dafür wird ein gewerblicher Mietvertrag abgeschlossen. Der Vertrag enthält eine Klausel, die es der WSV gestattet, bei einer Änderung „der ortsüblichen oder angemessenen Miete“ nach „billigem Ermessen“ die Miete zu erhöhen oder zu senken. Gegen wiederholte Mieterhöhungen hatte ein Potsdamer Verein geklagt und in zwei Instanzen Recht bekommen. Auf die Revision der WSV hat der BGH nun das Urteil des Landgerichts Potsdam aufgehoben. Die strittige Klausel hat Bestand. Die WSV kann weiterhin allein darüber bestimmen, was „ortsüblich oder angemessen“ ist. Das zu ermitteln, wird dem Vermieter WSV nicht schwer fallen, denn an den Bundeswasserstraßen hat der Bund schließlich das Monopol. Das Urteil hat Auswirkungen auf viele Vereine, denen wie den Potsdamern zunehmend mehr für ihre Anlagen abgefordert wird.

Ach ja, der Bundesverkehrsminister spricht weiterhin von der Förderung des Wassersports.

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand



KYCD* *spezial Teil II

Kollisionsverhütung

- **Einleitung**
- **Sind Backbordmanöver immer verboten?**
 - **Die Ausweichregeln der KVR**
- **Richtig durch das VTG**
- **Enge Fahrwasser**



Kollisionsverhütung

Im vorigen Heft beschäftigten wir uns mit der Begegnung von Großschifffahrt und Yachten in dicht befahrenen Seegebieten. Dabei war uns wichtig darzustellen, dass angesichts der größer und schneller gewordenen Schiffe die Anforderungen an jeden Schiffsführer gewachsen sind. Yachtskipper müssen die Verkehrssituationen verstehen, d.h. sie sollten die Absichten der anderen erkennen können und in etwa wissen, was anderen Fahrzeugen, besonders auch Handelsschiffen, unter den jeweiligen sachlichen Bedingungen möglich ist und was nicht. Schon der Begriff bringt es zum Ausdruck: Verkehrsteilnehmer teilen sich eine Wasseroberfläche. Sie sind trotz aller Unterschiede Partner, und wenn aus ihnen keine Gegner werden sollen, ist nicht jedes Verhalten, das rechtlich zulässig ist, auch vernünftig. Yachten sind in ihrer Kurswahl in der Regel so frei, dass sie als Kurshalter nach Regel 8c der KVR wirksame Maßnahmen zur Vermeidung des Nahbereichs treffen können. Um mit kleinen Fahrzeugen sicher am heutigen Verkehr teilzunehmen, ist ein defensives, auf Integration in den Verkehrsfluss zielendes Verhalten erforderlich. Kritische Situationen entstehen ungewollt immer wieder wegen der schlechten optischen und technischen Wahrnehmbarkeit von Kleinfahrzeugen. Möglichkeiten zur Verbesserung der eigenen Sichtbarkeit nahmen deshalb im ersten Teil unserer Auseinandersetzung mit dem Thema Kollisionsverhütung breiten Raum ein.

In der Fortsetzung richten wir das Augenmerk auf einen Gesichtspunkt, der zwar mit angesprochen war, der aber nicht detailliert dargestellt wurde. Das Verhalten auf See unterliegt den Regeln der KVR und in einem Teil der deutschen Gewässer auch der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung. Einige Bestimmungen dieser Vorschriften stellen wir vor. Die Analyse der Kollision zwischen der US-amerikanischen Yacht MAHDI und der Fähre SCHLESWIG-HOLSTEIN hat die Frage der Zulässigkeit von Backbordmanövern aufgebracht. An diese Frage anknüpfend unternehmen wir einen Gang durch Abschnitt II der KVR, Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben. Wir stellen außerdem das richtige Verhalten in Verkehrstrennungsgebieten dar und befassen uns schließlich mit der wiederholt an uns gerichteten Frage nach „engen Fahrwassern“ im Sinne der KVR und „Fahrwassern“ nach der SeeSchStrO.

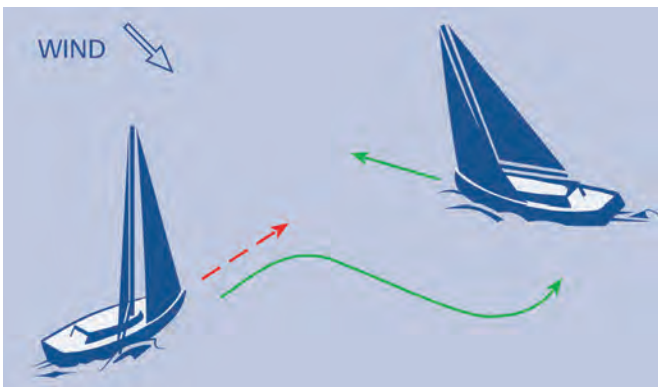
Gesetzeskunde gilt als trockene Materie, deren Verständnis Nichtjuristen schwerfällt. Dazu trägt schon die Sprache der Vorschriften bei. Das gilt für manche Formulierungen in den KVR besonders. Zum Beispiel, wenn aus dem „*risk of collision*“ der verbindlichen internationalen Fassung im amtlichen deutschen Text das sprachliche Monstrum „*Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes*“ wird. Trotz der geringen „*Benutzerfreundlichkeit*“ bitten wir um Aufmerksamkeit für die folgenden Seiten, eine unterhaltsame Lektüre versprechen wir nicht.

Sind Backbordmanöver immer verboten? – Die Ausweichregeln der KVR

Im Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) über die Kollision der US-amerikanischen SY MAHDI mit der Fähre SCHLESWIG-HOLSTEIN 2009 im Fehmarn Belt heißt es über das erfolglos gebliebene Ausweichmanöver: „Der Versuch der Schiffsführung der SCHLESWIG-HOLSTEIN, die Kollision im letzten Moment durch eine Kursänderung nach Backbord abzuwenden, ist nicht zu kritisieren. Zwar gilt grundsätzlich die Vorgabe der KVR, den Kurs zur Kollisionsvermeidung – soweit und sobald eine Verpflichtung dazu besteht, nach Steuerbord zu ändern (vgl. Regeln 14 ff. KVR). Jedoch war die MAHDI der Fähre zum Zeitpunkt der optischen Erfassung bereits sehr nahe gekommen (Peilung: ca. 2 Grad an Steuerbord, Distanz: ca. 200m). Unter Berücksichtigung der Größe der Fähre und der Annäherungsgeschwin-

digkeit sowie der Zeitdauer bis zum Wirksamwerden einer Kursänderung (so genanntes Andrehen) ist es daher nachvollziehbar, statt eines Steuerbordmanövers, also eines Zudrehens auf die Yacht, verbunden mit der unmittelbaren Gefahr eines Frontalzusammenstoßes, zu versuchen, durch eine harte Kursänderung nach Backbord die Kollision in letzter Sekunde zu verhindern, zumindest aber einen – den Umständen entsprechend – weniger gefährlichen Kollisionspunkt und -winkel zu erreichen“ (BSU, Summarischer Untersuchungsbericht 350/09, S. 37 f).

Die Feststellung der BSU, dass das Backbordmanöver der SCHLESWIG-HOLSTEIN nicht zu kritisieren sei, haben manche Skipper mit Verwunderung oder Ablehnung kommentiert. Wenn, so ihr Argument, vorgeschrieben sei, nach ►



**Segelfahrzeuge,
die den Wind nicht
von derselben Seite
haben
– Regel 12 (a) (i)
der KVR**



Steuerbord auszuweichen, dann müsse eben immer nach Steuerbord ausgewichen werden, weil es sonst keine Sicherheit mehr gäbe, welches Verhalten zu erwarten sei.

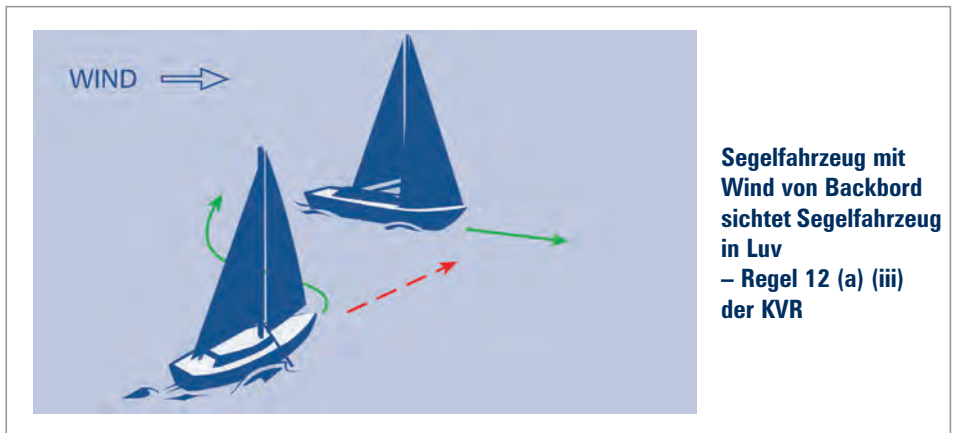
Dass es für alle Verkehrsteilnehmer wichtig ist, einschätzen zu können, was der andere tut, ist sicherlich richtig und deshalb muss jeder Schiffsführer die Regeln kennen, anwenden können und tatsächlich anwenden. Nur so ist sichere Navigation möglich.

In den KVR ist aber auch berücksichtigt, dass es nicht nur die Standardsituationen gibt, in denen das in den Regeln vorgegebene Verhalten zweifellos gefordert ist. Die Verantwortlichkeit des Schiffsführers geht nach den KVR über das bloße Einhalten der Regeln hinaus. In Regel 2a wird auch verlangt, mehr zu tun, und zwar so, wie es „*allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falles erfordern.*“ Und Regel 2b sagt ganz klar: „*Bei der Auslegung und*

Befolgung dieser Regeln sind stets alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßes sowie alle besonderen Umstände einschließlich Behinderungen der betroffenen Fahrzeuge gebührend zu berücksichtigen, die zum Abwenden unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von diesen Regeln erfordern.“

Die BSU hat in ihrem Untersuchungsbericht die Regel 2 der KVR nicht erwähnt, aber es liegt nahe, dass man das Abweichen von einem eigentlich geforderten Steuerbordmanöver auf sie stützen würde, wenn man die angeführten sachlichen Erwägungen um rechtliche erweitern wollte. Offensichtlich wird davon ausgegangen, dass von der SCHLESWIG-HOLSTEIN bei ihrem Versuch, die Kollision zu vermeiden, Manöverregeln der KVR verletzt wurden.

Sowohl die BSU als auch die Skipper, die deren Rechtfertigung des Backbordmanövers kritisieren, gehen von der Voraussetzung aus, dass hier ein Steuer- ▶



bordmanöver nach, wie es im Bericht heißt, „*Regel 14 ff.*“ erforderlich gewesen wäre. Ist das jedoch der Fall?

Die verschiedenen Abschnitte der KVR und in ihnen die einzelnen Vorschriften regeln jeweils bestimmte Sachbereiche. Bei der Anwendung der Regeln ist, wie bei Rechtsvorschriften üblich, zu beachten, dass die speziellere Norm vor der allgemeineren vorrangig gilt. In den KVR bilden die Ausweich- und Fahrregeln den Teil B. Er ist in drei Abschnitte gegliedert, von denen Abschnitt I der allgemeinste ist:

– **Abschnitt I,**
Verhalten von Fahrzeugen bei allen
Sichtverhältnissen,
Regel 4 bis 10

– **Abschnitt II,**
Verhalten von Fahrzeugen, die
einander in Sicht haben,
Regel 11 bis 18

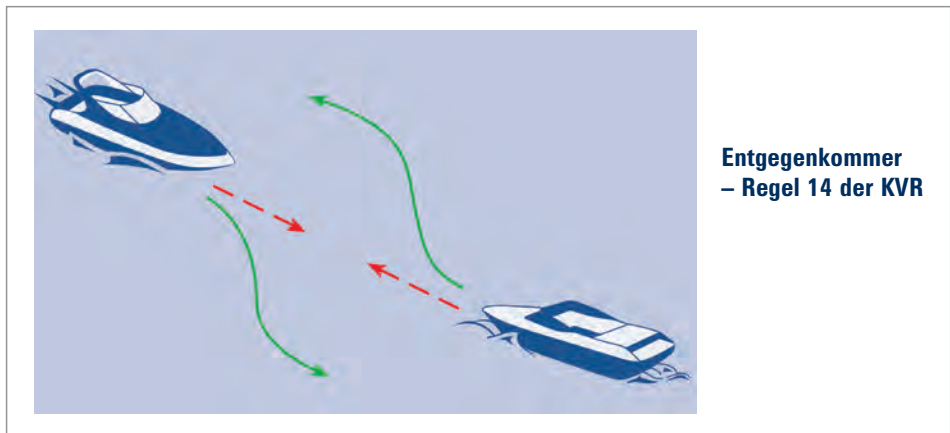
– **Abschnitt III,**
Verhalten von Fahrzeugen bei
verminderter Sicht,
Regel 19

Auf Grund der Sichtverhältnisse in der Nacht der Kollision, galten für die MAH-DI und die SCHLESWIG-HOLSTEIN vorrangig die Regeln für Fahrzeuge, die einander in Sicht haben, also die Regeln des Abschnitts II:

In Regel 11 wird die Anwendung der folgenden Ausweich- und Manöverregeln bestimmt. Sie lautet:

„*Die Regeln dieses Abschnitts gelten für Fahrzeuge, die einander in Sicht haben.*“
Die Regeln gelten also auch bei verminderter Sicht (Regel 19) unter Fahrzeugen, die sich in Sicht haben.

In Regel 12 wird dann das Ausweichverhalten von Segelfahrzeugen untereinander festgelegt: ▶





„a) Wenn zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss das eine dem anderen wie folgt ausweichen:

i) Wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen;

ii) wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen ausweichen;

iii) wenn ein Fahrzeug mit Wind von Backbord ein Fahrzeug in Luv sieht und nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob das andere Fahrzeug den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat, muss es dem anderen ausweichen.

b) Im Sinne dieser Regel ist die Luvseite diejenige Seite, die dem gesetzten Großsegel gegenüberliegt, auf Rahseglern

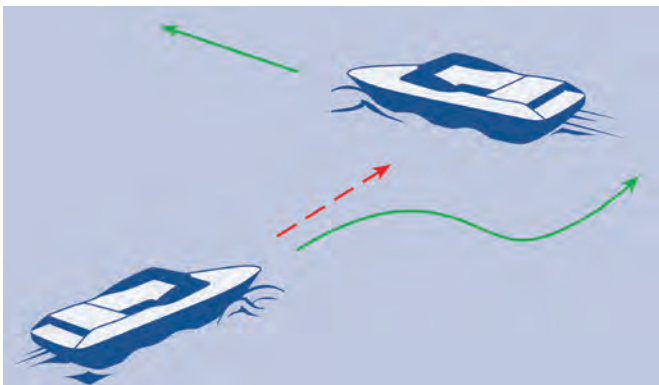
diejenige Seite, die dem größten gesetzten Schratsegel gegenüberliegt.“

Der in Regel 12a iii genannte Fall tritt häufig bei Dunkelheit ein, wenn von einem luvwärtigen Segler nur ein Seitenlicht auszumachen ist.

In Regel 13 geht es um das Überholen. In ihr wird vor allem bestimmt, dass beim Überholen stets der Überholer ausweichpflichtig ist und dass ein Überholer solange Überholer bleibt, bis er das andere Fahrzeug klar passiert hat:

„a) Ungeachtet der Regeln des Teiles B Abschnitte I und II muss jedes Fahrzeug beim Überholen dem anderen ausweichen.

b) Ein Fahrzeug gilt als überholendes Fahrzeug, wenn es sich einem anderen aus einer Richtung von mehr als 22,5 Grad achterlicher als querab nähert und daher gegenüber dem zu überholenden Fahrzeug so steht, dass es bei Nacht ►



**Kreuzende Kurse
– Regel 15 der KVR**



nur dessen Hecklicht, aber keines der Seitenlichter sehen könnte.

c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob es ein anderes überholt, so muss es dies annehmen und entsprechend handeln.

d) Durch eine spätere Änderung der Peilung wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden im Sinne dieser Regeln noch wird es von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug auszuweichen, bis es dieses klar passiert hat.“

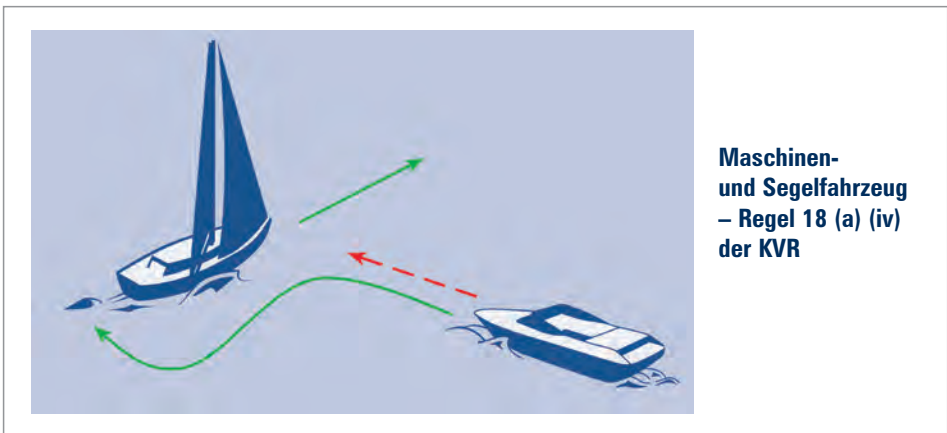
Es folgt daraus, dass beim Überholen – das wird hin und wieder übersehen – auch ein Segelfahrzeug einem langsameren Motorfahrzeug auszuweichen hat. Im offenen Seeraum führt die Anwendung der Regel 13 immer wieder zu Schwierigkeiten, weil besonders bei Tag, wenn der Sektor des weißen Hecklichts nicht wahrgenommen werden kann, der Annäherungswinkel an das vorausfahrende

Schiff unbeachtet bleibt und fälschlich von kreuzenden Kursen im Sinne von Regel 15 ausgegangen wird.

In Regel 14 ist festgelegt, wie zwei Maschinenfahrzeuge bei entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen ausweichen, wenn die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Nämlich mit Steuerbordmanövern bei der Fahrzeuge:

„a) Wenn zwei Maschinenfahrzeuge auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss jedes seinen Kurs nach Steuerbord so ändern, dass sie einander an Backbordseite passieren.

b) Eine solche Lage muss angenommen werden, wenn ein Fahrzeug das andere recht voraus oder fast recht voraus sieht, bei Nacht die Topplichter des anderen in Linie oder fast in Linie und/oder ▶





beide Seitenlichter sieht und am Tage das andere Fahrzeug dementsprechend ausmacht.

c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob eine solche Lage besteht, so muss es von dieser ausgehen und entsprechend handeln.“

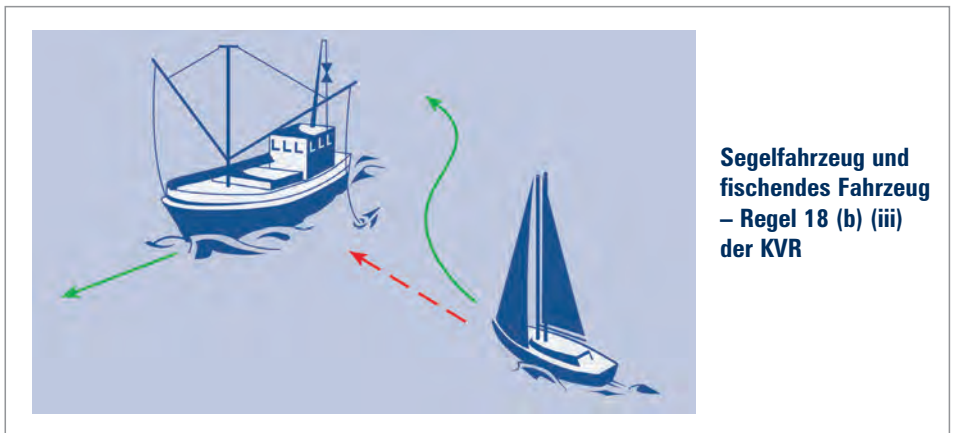
In den KVR ist nicht definiert, was „fast entgegengesetzte Kurse“ sind. In der Literatur wird eine Abweichung von nicht mehr als 3 Grad von der Vorausrichtung genannt (vgl. Müller/Krauß, Handbuch für die Schiffsführung, 2. Bd., Teil A). Hervorzuheben ist, dass es hier keinen Kurshalter gibt, sondern dass beide Fahrzeuge handeln müssen.

In Regel 15 ist angegeben, wie Maschinenfahrzeuge untereinander bei kreuzenden Kursen ausweichen: „Wenn die Kurse zweier Maschinenfahrzeuge einander so kreuzen, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss dasjenige ausweichen,

welches das andere an seiner Steuerbordseite hat; wenn die Umstände es zulassen, muss es vermeiden, den Bug des anderen Fahrzeugs zu kreuzen.“

Kurse kreuzen sich dann, wenn sich die Kiellinien von Schiffen schneiden. Ob das vor dem Bug oder hinter dem Heck geschieht ist egal. Regel 15 schreibt kein bestimmtes Ausweichmanöver vor, sondern verpflichtet den Ausweichpflichtigen nur dazu, grundsätzlich hinter dem Heck des anderen Schiffes zu passieren. Auch dann, wenn ein anderes Fahrzeug aus dem Bereich des eigenen Hecklichts kommt, können sich Kurse kreuzen. In diesem Fall kommt aber nicht Regel 15 zur Anwendung, sondern die speziellere Regel 13 (vgl. Müller/Krauß, Handbuch für die Schiffsführung, 2. Bd., Teil A).

In Regel 16 heißt es über die „Maßnahmen des Ausweichpflichtigen“: „Jedes ausweichpflichtige Fahrzeug muss möglichst frühzeitig und durchgreifend handeln, um sich gut klar zu halten.“ ▶





Die in dieser Regel genannten Pflichten bilden einen Zusammenhang mit Regel 8a, Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen, aus dem allgemeineren Abschnitt I der Ausweich- und Fahrregeln, Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen:

„Jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss in Übereinstimmung mit den Regeln dieses Teiles erfolgen und, wenn es die Umstände zulassen, entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie gute Seemannschaft es erfordert.“

In Regel 17 sind die „Maßnahmen des Kurshalters“ aufgeführt, wenn eine Ausweichsituation gegeben ist. Während es dem Kurshalter freisteht, selbst zu

handeln, um eine Nahbereichslage zu vermeiden (Regel 8c), muss er im Nahbereich in der Regel Kurs und Geschwindigkeit gemäß Regel 17a i halten:

„Muss von zwei Fahrzeugen eines ausweichen, so muss das andere Kurs und Geschwindigkeit beibehalten (Kurshalter).“

Davon gibt es jedoch Ausnahmen. Die eine Ausnahme ist das Manöver des vorletzten Augenblicks nach Regel 17a ii:

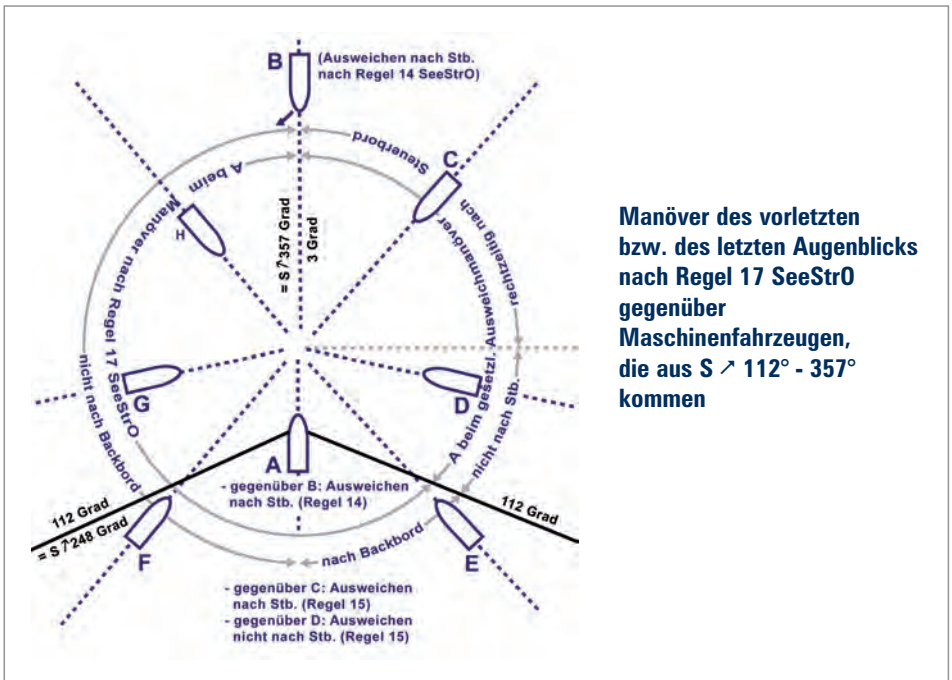
„Der Kurshalter darf jedoch zur Abwendung eines Zusammenstoßes selbst manövrieren, sobald klar wird, dass der Ausweichpflichtige nicht angemessen nach diesen Regeln handelt.“





Das Manöver des vorletzten Augenblicks ist nicht vorgeschrieben. Regel 17a ii ist eine Kann-Vorschrift. Sie anzuwenden empfiehlt sich aber, denn wenn erkannt wurde, dass der Ausweichpflichtige nicht angemessen manövriert, heißt das, dass das Kollisionsrisiko umso größer werden wird, je länger abgewartet wird. Je kleiner der Abstand zum Gegner wird, desto kleiner werden auch die Handlungsmöglichkeiten. Die Entscheidung, ein Manöver des vorletzten Augenblicks zu fahren, sollte allerdings erst dann getroffen werden, wenn der Ausweichpflichtige ausreichend Zeit hatte, den Kurs des Kurshalters zu erkennen und entsprechend zu handeln. Wird ein sol-

ches Manöver im Nahbereich nämlich zu früh eingeleitet, führt die Kursänderung dazu, dass der Ausweichpflichtige auf das Verhalten des Kurshalters nicht angemessen reagieren kann, weil dem Verhalten Eindeutigkeit fehlt. Die Formulierung „Manöver des vorletzten Augenblicks“ sollte ernst genommen werden und Yachtskippern auch bewusst sein, dass die Brückencrews von Handelsschiffen in dichtbefahrenen Revieren oft mit erstaunlich kleinen Passierabständen arbeiten. Im Übrigen muss der Ausweichpflichtige nach Regel 34d, Manöver- und Warnsignale, auf seine Ausweichpflicht hingewiesen werden: ▶



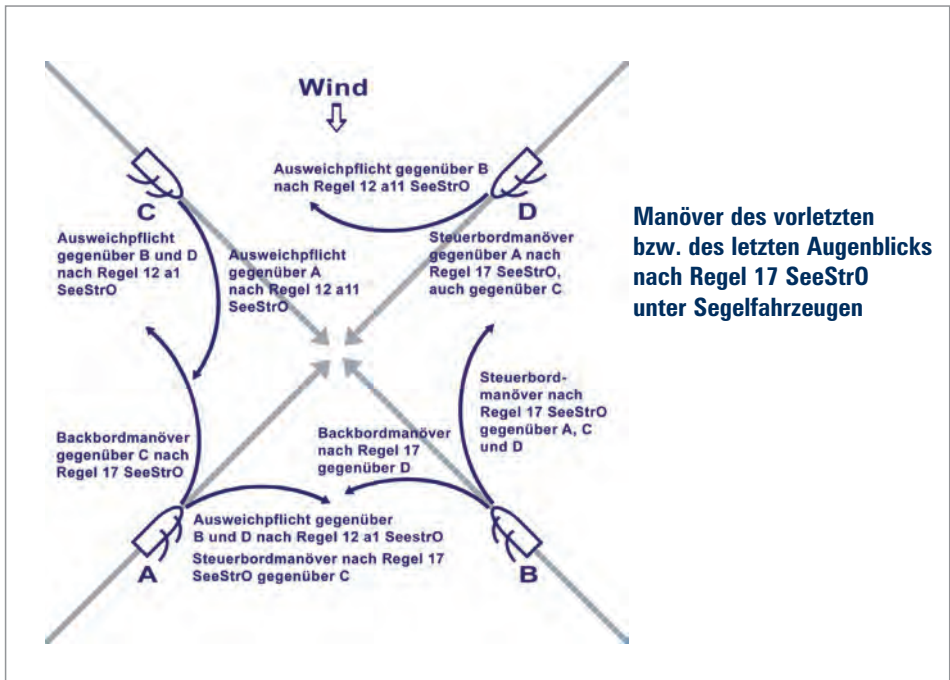
„Wenn Fahrzeuge in Sicht sich einander nähern und eines aus irgendeinem Grund die Absicht oder die Maßnahmen des anderen nicht versteht oder zweifelt, ob das andere zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ausreichend manövriert, muss es dies sofort durch mindestens fünf kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfeifentöne anzeigen. Dieses Signal darf durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Blitzen ergänzt werden.“

Es kann aber leider nicht davon ausgegangen werden, dass Schallsignale von Yachten auf der Brücke eines Handelsschiffes auch gehört werden. Die Ergänzung des Fünf-Töne-Signals um das

optische Signal erhöht deshalb zumindest bei Dunkelheit die Wahrscheinlichkeit, bemerkt zu werden, erheblich.

Wird ein Manöver des vorletzten Augenblicks nach Regel 17a ii gefahren, ist der Kurshalter nicht in der Wahl seines Kurses frei, sofern sich zwei Motorfahrzeuge begegnen. Bei kreuzenden Kursen sind ihm in diesem Fall Backbordmanöver untersagt. Regel 17c bezieht sich allein auf die Begegnung zweier Maschinenfahrzeuge:

„Ein Maschinenfahrzeug, das bei kreuzenden Kursen nach Buchstabe a Ziffer ii manövriert, um einen Zusammenstoß mit einem anderen Maschinenfahr- ▶





zung zu vermeiden, darf seinen Kurs, sofern die Umstände es zulassen, gegenüber einem Fahrzeug an seiner Backbordseite nicht nach Backbord ändern.“

Die andere Ausnahme von der Pflicht Kurs und Geschwindigkeit zu halten, ist das Manöver des letzten Augenblicks nach Regel 17b:

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

Ein Manöver des letzten Augenblicks muss gefahren werden. Wird es zu spät eingeleitet, nahmen die früheren Seeämter ein Mitverschulden des Kurshalters an einer nachfolgenden Kollision an (vgl. zum Beispiel Seeamt Hamburg in Entscheidungen BOSA 1981, S. 74 ff). Zu entscheiden, was in einer gegebenen Situation am dienlichsten ist, liegt in der Verantwortung des Schiffsführers, dem von den KVR an dieser Stelle keine Vorgaben gemacht werden. In vielen Fällen ist es sinnvoll, bei Manövern des letzten oder vorletzten Augenblicks nach Möglichkeit in die Kursrichtung des Fahrzeugs abzdrehen, das seine Ausweichpflicht verletzt. Durch den Parallelkurs wird versucht, nur ein kleines Ziel zu bieten, die Annäherungsgeschwindigkeit zu verringern und folglich bei einer Kollision auch die Aufprallenergie zu minimieren.

Steuerbordmanöver werden beim Ausweichen deutlich bevorzugt und zumeist erwartet, so dass die Wahl eines Backbordmanövers eine Risikoerhöhung mit sich bringen kann. Backbordmanöver sind jedoch nicht verboten, und es gibt Fälle, in denen sie erforderlich sind. Im vorigen Mitgliedsheft zur Kollisionsverhütung wurde das am Beispiel der Kollision von MAHDI und SCHLESWIG-HOLSTEIN erörtert (vgl. KYCD Mitgliedsheft 2/2012, S. 15 - 18). In der einschlägigen Literatur zur Schiffsführung werden andere Umstände aufgeführt, die dort zu findenden Ausführungen beziehen sich freilich auf das Verhalten großer Fahrzeuge. Sie sind nicht völlig auf Situationen übertragbar, an denen kleine, wendige Fahrzeuge wie Yachten beteiligt sind (vgl. Amersdorffer und Helmers in Müller/Krauß, Handbuch für die Schiffsführung, 2. Bd.).

In Regel 18 werden schließlich die *„Verantwortlichkeiten der Fahrzeuge untereinander“* aufgeführt: *„Sofern in den Regeln 9, 10 und 13 nicht etwas anderes bestimmt ist, gilt folgendes:*

a) Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muss ausweichen

i) einem manövrierunfähigen Fahrzeug;

ii) einem manövrierbehindernden Fahrzeug;

iii) einem fischenden Fahrzeug;

iv) einem Segelfahrzeug.





c) *Ein fischendes Fahrzeug in Fahrt muss, soweit möglich, ausweichen*

i) einem manövrierunfähigen Fahrzeug;

ii) einem manövrierbehinderten Fahrzeug;

d) *i) Jedes Fahrzeug mit Ausnahme eines manövrierunfähigen oder manövrierbehinderten muss, sofern die Umstände es zulassen, vermeiden, die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeuges zu behindern, das Signale nach Regel 28 zeigt.*

ii) Ein tiefgangbehindertes Fahrzeug muss unter Berücksichtigung seines besonderen Zustands mit besonderer Vorsicht navigieren.

e) *Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser muss sich in der Regel von allen Fahrzeugen gut klar halten und vermeiden, deren Manöver zu behindern. Sobald jedoch die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss es die Regeln dieses Teiles befolgen.*

f) *i) Ein Bodeneffektfahrzeug muss sich bei Start, Landung und oberflächennahem Flug von allen Fahrzeugen gut klar halten und vermeiden, deren Manöver zu behindern;*

ii) ein Bodeneffektfahrzeug, das auf der Wasseroberfläche betrieben wird, muss die Regeln dieses Teiles für Maschinenfahrzeuge erfüllen.“

Der im ersten Satz formulierte Vorrang der Verhaltensgebote der Regeln 9 „Enge Fahrwasser“, 10 „Verkehrs- ▶



trennungsgebiete“ und 13 „Überholen“ vor Regel 18a bis f ist problematisch, wenn es um Situationen geht, an denen manövrierunfähige oder -behinderte Fahrzeuge beteiligt sind. Es liegt in der Natur der Sache, dass ein manövrierunfähiges Fahrzeug keine Ausweichverpflichtung erfüllen kann. Eine solche könnte nach dem Wortlaut der Vorschrift aber beispielsweise dann entstehen, wenn ein Segelfahrzeug in einem engen Fahrwasser manövrierunfähig wird, denn Regel 9b lautet:

„Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrinne sicher fahren kann.“

Nach der allgemein vertretenen Auffassung kann die Vorrangbestimmung in Regel 18 nicht sinnvoll auf manövrierunfähige oder -behinderte Fahrzeuge angewandt werden.

In Regel 18a - f wird eine Hierarchie festgelegt, nach der unterschiedliche Fahrzeuge einander auszuweichen haben. Auf welche Weise dies zu geschehen hat, bleibt in den KVR unregelt, sofern es nicht um die bereits erwähnten Bestimmungen geht.

Für eine Begegnungssituation wie der von MAHDI und SCHLESWIG-HOLSTEIN ist den Fahr- und Ausweichregeln der KVR somit kein Verbot eines Backbordmanövers zu entnehmen.

In den KVR gibt es im ganzen Abschnitt über das Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben, überraschenderweise keine Vorschrift, mit der geregelt wird, welche Manöver zulässig oder unzulässig sind, wenn ein Maschinenfahrzeug einem Segelfahrzeug bei entgegengesetzten oder kreuzenden Kursen auszuweichen hat.



Richtig durch das VTG

In der Ostsee und ihren Zufahrten sind in den letzten Jahren eine Reihe neuer Verkehrstrennungsgebiete (VTG) eingerichtet worden.

In aktuellen Seekarten mit internationaler Beschriftung werden sie als „Traffic Separation Scheme“ (TSS) bezeichnet. Einige von ihnen liegen in Seegebieten, die während der Sommermonate von Yachten viel befahren werden. So gut wie nie wird eine Yacht darauf angewiesen sein, sich in einem Verkehrs- ►

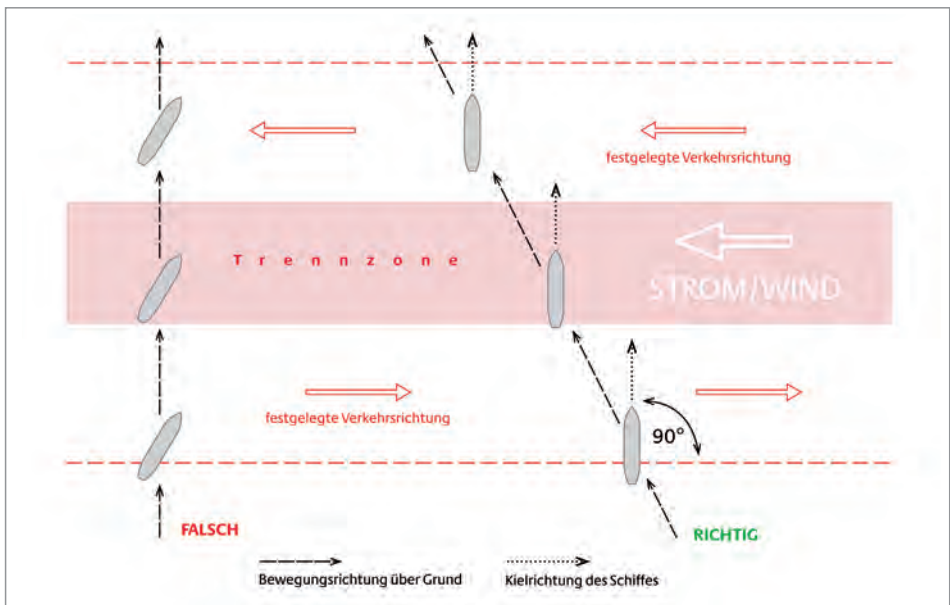
trennungsgebiet in den Längsverkehr einzureihen. Wann immer es möglich ist, ist es für Kleinfahrzeuge sicherer, sich deutlich außerhalb eines VTG zu halten und gegebenenfalls eine Küstenverkehrszone zu benutzen. Auf dem Ferientörn nach Südschweden oder Bornholm, ebenso bei der Passage von Sjælland nach Samsø, bleibt aber oft nichts anderes als die Querung eines VTG übrig.

Schon für manchen Skipper wurde das Bornholms Gatt zur größten Herausforderung seiner Reise, wenn er dort in einen schnell fahrenden Richtungsverkehr geriet, in dem die Schiffe nicht wie an einer Perlenkette aufgereiht hintereinander fahren, sondern parallelversetzt und mit verschiedenen Geschwindigkeiten.

Manch anderer Skipper musste im vorigen Sommer vor Helsingør in der nördlichen Einfahrt in den Sund eine Erfahrung machen, die bisher denen vorbehalten war, die sich in der Straße von Dover oder beim Queren der Zufahrten nach Rotterdam nicht an die Regeln hielten: Der Verkehr wird an Brennpunkten stärker überwacht als früher und Verstöße gegen die Fahrregeln vermehrt geahndet.

Zeit also, sich an die Regel 10 der KVR zu erinnern:

„a) Diese Regel gilt in Verkehrstrennungsgebieten, die von der Organisation [gemeint ist die IMO] festgelegt worden sind; sie befreit ein Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung auf Grund einer anderen Regel. ▶





b) Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet benutzt, muss

i) auf dem entsprechenden Einbahnweg in der allgemeinen Verkehrsrichtung dieses Weges fahren;

ii) sich, soweit möglich, von der Trennlinie oder der Trennzone klar halten;

iii) in der Regel an den Enden des Einbahnwegs ein- oder auslaufen; wenn es jedoch von der Seite ein- oder ausläuft, muss dies in einem möglichst kleinen Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

c) Ein Fahrzeug muss soweit wie möglich das Queren von Einbahnwegen vermeiden; ist es jedoch zum Queren gezwungen, so muss dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

d) i) Ein Fahrzeug darf eine Küstenverkehrszone nicht benutzen, wenn es den entsprechenden Einbahnweg des angrenzenden Verkehrstrennungsgebiets sicher befahren kann. Fahrzeuge von weniger als 20 Meter Länge, Segelfahrzeuge und fischende Fahrzeuge dürfen die Küstenverkehrszone jedoch benutzen.

ii) Ungeachtet der Ziffer i darf ein Fahrzeug eine Küstenverkehrszone benutzen, wenn es sich auf

dem Weg zu oder von einem Hafen, einer Einrichtung oder einem Bauwerk vor der Küste, einer Lotsenstation oder einem sonstigen innerhalb der Küstenverkehrszone gelegenen Ort befindet, oder zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr.

e) Außer beim Queren oder beim Einlaufen in einen Einbahnweg oder beim Verlassen eines Einbahnweges darf ein Fahrzeug in der Regel nicht in eine Trennzone einlaufen oder eine Trennlinie überfahren, ausgenommen

i) in Notfällen zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr;

ii) zum Fischen innerhalb einer Trennzone.

f) Im Bereich des Zu- und Abgangs der Verkehrstrennungsgebiete muss ein Fahrzeug mit besonderer Vorsicht fahren.

g) Ein Fahrzeug muss das Ankern innerhalb eines Verkehrstrennungsgebiets oder im Bereich des Zu- und Abgangs soweit wie möglich vermeiden.

h) Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet nicht benutzt, muss von diesem einen möglichst großen Abstand halten.

i) Ein fischendes Fahrzeug darf die Durchfahrt eines Fahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.



j) Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.

k) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das in einem Verkehrstrennungsgebiet Arbeiten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit der Schifffahrt durchführt, ist von der Befolgung dieser Regel befreit, soweit dies zur Ausführung der Arbeiten erforderlich ist.

l) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das in einem Verkehrstrennungsgebiet Unterwasserkabel auslegt, versorgt oder aufnimmt, ist von der Befolgung dieser Regel befreit, soweit dies zur Ausführung der Arbeiten erforderlich ist.“

Mit dem wesentlichen Ziel, entgegenkommende Fahrzeuge klar erkennbar zu trennen und deshalb mittels Einbahnwegen Richtungsverkehr zu schaffen, gibt die Regel 10 umfassend an, was Fahrzeuge bei der Benutzung von Verkehrstrennungsgebieten zu beachten haben. Sie ist eher eine allgemeine Befahrensvorschrift als eine direkte Kollisionsverhütungsregel, denn in ihr ist das Verhalten von Fahrzeugen bei Kollisionsgefahr gerade nicht geregelt. Die in den Regeln 11 bis 19 enthaltenen Ausweichregeln sind auch in einem VTG anzuwenden, wenn ausgewichen werden muss. Sie haben in diesem Fall als die spezielleren Normen Vorrang vor den in Regel 10 genannten Verhaltensweisen. Dementsprechend ist ein Fahrzeug, das der allgemeinen Verkehrsrichtung folgt, auch gegenüber einem querenden Fahrzeug ausweich-

pflichtig, wenn es dies nach den Fahr- und Ausweichregeln der KVR außerhalb des VTG wäre.

Für Fahrzeuge unter 20 Meter Länge und Segelfahrzeuge besteht nach Regel 10j allerdings ein Nichtbehinderungsgebot. Dieses wird vom Kurshalter verletzt, wenn ein bevorzugtes Schiff im VTG gezwungen wird, seiner Ausweichpflicht gegenüber einem solchen Fahrzeug nachzukommen.

Am häufigsten verstoßen Yachten gegen Regel 10c, indem sie während einer aus navigatorischen Gründen erforderlichen und damit zulässigen Querung keinen rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung einhalten. Wie die Vorschrift richtig zu interpretieren ist, zeigt die Abbildung. Gefordert wird ein rechtwinkliger Kurs durch das Wasser, kein rechtwinkliger Kurs über Grund. Ein rechtwinkliger Kurs durch das Wasser hat zwei Vorteile. Zum einen ist bei Strom die Verweildauer in den Einbahnwegen kürzer; zum anderen wird dem Längsverkehr bei Dunkelheit immer ein Seitenlicht gezeigt und nicht etwa das Hecklicht, was bei starkem Strom gegen die Verkehrsrichtung sonst unter Umständen passieren könnte. Weil ein Seitenlicht wahrgenommen wird, kann das der allgemeinen Verkehrsrichtung folgende Fahrzeug nicht dem Fehlschluss unterliegen, dass es sich bei dem gesichteten Fahrzeug um einen Mitläufer handle. Eine querende Yacht wird nicht immer einen exakt rechtwinkligen Kurs steuern können. Dem wird bei der Verkehrsüberwachung Rechnung getragen und eine Abweichung von maximal 10 Grad toleriert. ►



Enge Fahrwasser

Es gibt vermutlich keinen Segler oder Motorbootfahrer, der in der Revierfahrt noch nicht in ihnen unterwegs gewesen wäre. Trotzdem fühlen sich viele bei der Fahrt in einem engen Fahrwasser nicht ganz wohl. Immer wieder einmal wird danach gefragt, wie der Begriff eigentlich definiert sei und wie man sich mit einem Sportfahrzeug richtig verhalte.

Zur Unsicherheit trägt zweierlei bei. Zum einen, dass von Fahrwassern mit unterschiedlicher Bedeutung sowohl in den KVR als auch in der Seeschiff-fahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) die Rede ist und im Geltungsbereich der zweiten für das richtige Verhalten die Regeln beider Rechtsvorschriften berücksichtigt werden müssen. Zum anderen, dass es in den KVR keine Definition des Begriffs gibt, nach der man etwa sagen könnte, ein enges Fahrwasser ist soundso breit oder tief.

In Regel 9 KVR sind allein Bestimmungen zu finden, die vorgeben, wie sich Fahrzeuge in einem engen Fahrwasser zu verhalten haben.



Nach Regel 9a gibt es für Fahrzeuge, die einem engen Fahrwasser folgen, ein Rechtsfahrgebot:

„Ein Fahrzeug, das der Richtung eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne folgt, muss sich so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers oder der Fahrrinne an seiner Steuerbordseite halten, wie dies ohne Gefahr möglich ist.“



Das Rechtsfahrgebot hat zur Folge, dass sich Entgegenkommer Backbord zu Backbord begegnen und mit Steuerbordmanöver einander ausweichen. Backbordmanöver gelten als falsch und die Sicherheit des Verkehrs gefährdend. Es wird für besser gehalten, ein Fahrzeug auf der richtigen Fahrwasserseite auf Grund zu setzen als in der Fahrwassermitte oder auf der falschen Seite zu kollidieren (vgl. die angeführten Kommentare in BSU, Untersuchungsbericht 347/05, S. 21).

Ein Schiff muss aber nur soweit rechts fahren, wie es möglich ist, ohne sich selbst zu gefährden, zum Beispiel, weil es am rechten Fahrwasserrand Grundberührung haben könnte. Ein Abweichen von der rechten Seite führt auf anderen Fahrzeugen aber stets zu Unklarheit über die Absichten.

Vor Begegnungen in solchen unklaren Situationen sollten deshalb Manöver- und Warnsignale gegeben werden. Es ist auch angebracht, per Funk auf die Situation aufmerksam zu machen. Ein solcher Funkspruch ist jedoch nur dann nützlich, wenn aus ihm hervorgeht, wo sich das sendende Fahrzeug befindet und wer angesprochen wird (vgl. zur Wirkungslosigkeit von Funksprüchen ohne Positionsangaben den Artikel über die Kollision von MAHDI und SCHLESWIG-HOLSTEIN im Mitgliedsheft 2/2012, S. 9 f).

Nach Regel 9b besteht für Fahrzeuge unter 20 Meter Länge und für alle Segelfahrzeuge, die dem Fahrwasser

folgen, ein Nichtbehinderungsgebot gegenüber Fahrzeugen, die auf das Fahrwasser oder die Fahrrinne angewiesen sind:

„Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.“

Die Regel kann unter Umständen nicht eingehalten werden, und zwar dann, wenn ein Fahrzeug unter 20 Meter Länge auf Grund seines Tiefgangs das Fahrwasser selbst benutzen muss und wenn das Fahrwasser so lang ist, dass nicht von vornherein vermieden werden kann, das Fahrwasser mit einem Schiff, dessen Durchfahrt nicht behindert werden darf, gleichzeitig zu passieren. Größere Segler könnten die Maschine mitlaufen lassen, um nicht als Segelfahrzeug zu gelten (vgl. Wolfgang Paul, Segelführerschein BK - Sportseeschiffer, Hamburg 1984, S. 45). Traditionssegler tun das oft.

Nach Regel 9c gibt es ferner ein Nichtbehinderungsgebot für fischende Fahrzeuge gegenüber allen anderen Fahrzeugen:

„Ein fischendes Fahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs behindern, das innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne fährt.“





Nach Regel 9d dürfen querende Fahrzeuge die Durchfahrt eines dem Fahrwasser folgenden Fahrzeugs, das auf das Fahrwasser angewiesen ist, nicht behindern. Wie groß ein querendes Fahrzeug ist oder wie es angetrieben wird, spielt dabei keine Rolle:

„Ein Fahrzeug darf ein enges Fahrwasser oder eine Fahrrinne nicht queren, wenn dadurch die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindert wird, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann. Das letztere Fahrzeug darf das in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebene Schallsignal geben, wenn es über die Absichten des querenden Fahrzeugs im Zweifel ist.“

Zu beachten ist, dass es an dieser Stelle der KVR kein Nichtbehinderungsgebot gegenüber Fahrzeugen gibt, die zwar dem Fahrwasser folgen, aber nicht auf das Fahrwasser angewiesen sind, die also auch außerhalb des Fahrwassers sicher manövrieren könnten. Für ein querendes Fahrzeug kann dies schwierig zu beurteilen sein, wenn das dem Fahrwasser folgende Fahrzeug verhältnismäßig klein ist. Da das sichtbare Überwasserschiff nicht immer auf den Tiefgang schließen lässt, sollte das querende Fahrzeug im Zweifelsfall annehmen, dass das andere auf das Fahrwasser angewiesen sei.

Das nach Regel 9d zulässige Schallsignal ist das Fünf-Töne-Signal der Regel 34d.

Wenn ein querendes Fahrzeug ein dem Fahrwasserlauf folgendes Fahrzeug behindert, kommt Regel 17 zur Anwendung (siehe Seite 13). Der Längsfahrer ist Kurshalter.

Das Nichtbehinderungsgebot ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes und des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg von querenden Fahrzeugen auch dann einzuhalten, wenn das dem Fahrwasser folgende Fahrzeug vom Rechtsfahrgebot der Regel 9a abweicht.

Nach Regel 9e ist bei Überholmanövern zu verfahren:

„i) Kann in einem engen Fahrwasser oder in einer Fahrrinne nur dann sicher überholt werden, wenn das zu überholende Fahrzeug mitwirkt, so muss das überholende Fahrzeug seine Absicht durch das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer i anzeigen. Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so muss es das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii geben und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen. Im Zweifelsfall darf es die in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebenen Signale geben.“

ii) Diese Regel befreit das überholende Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung nach Regel 13.“





Überholen: Wachsamkeit ist Pflicht ...

Regel 9e zielt auf alle Fahrzeuge, die dem Fahrwasser folgen. Der Überholer ist auch in einem engen Fahrwasser der Ausweichpflichtige (vgl. zu Regel 13 in diesem Heft Seite 10).

Die in dieser Regel vorgeschriebenen Passiersignale werden häufig nicht abgegeben. Es ist auf einigen Revieren zu beobachten, dass auch andere vorgeschriebene Schallsignale immer seltener gegeben werden. Das gilt beispielsweise auf der Trave für Handelsschiffe, es gilt aber vielerorts weit stärker für Yachten und Traditionssegler.

Die Teilnahme der Handelsschiffe am Revierfunk und Manöverabsprachen über Funk sind hierfür möglicherweise mitursächlich. Um sich in der Revierfahrt ein Bild der Verkehrslage machen zu können, sollten Yachten auf jeden Fall den Revierfunk hören. Bei der Abgabe von Schallsignalen durch Yachten ist deren geringe Tragweite von etwa einer halben Seemeile unter Umständen problematisch. Die wenig durchdringenden Signale von Yachten sind auf den geschlossenen Brücken von Handelsschiffen allenfalls aus nächster Nähe wahrzunehmen.





Die Schallzeichen der Großschifffahrt für das Überholen und das Wenden über Backbord- oder Steuerbordbug sind für die Sportbootsführer von großer Wichtigkeit:	
— — •	2 lange, 1 kurzer Ton: „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen“
— — • •	2 lange, 2 kurze Töne: „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen“
•	1 kurzer Ton des Vorausfahrenden: „Das Überholen ist nicht an der gewünschten Steuerbordseite, aber an Backbord möglich“
• •	2 kurze Töne des Vorausfahrenden: „Das Überholen ist nicht an der gewünschten Backbordseite, aber an Steuerbord möglich“
• •	2 kurze Töne des Überholenden als Antwort auf das Signal des Vorausfahrenden, dass das Überholen nur an Backbord möglich ist: „Ich überhole an Backbord“
•	1 kurzer Ton des Überholenden als Antwort auf das Signal des Vorausfahrenden, dass das Überholen nur an Steuerbord möglich ist: „Ich überhole an Steuerbord“
— •	1 langer, 1 kurzer Ton: „Ich wende über Steuerbord“
— • •	1 langer, 2 kurze Töne: „Ich wende über Backbord“

Die oben angesprochene Regel 34c lautet:

„Haben Fahrzeuge in einem engen Fahrwasser oder einer Fahrrinne einander in Sicht, so gilt folgendes:

i) Ein überholendes Fahrzeug muss nach Regel 9 Buchstabe e Ziffer i seine Absicht durch folgende Pfeifensignale anzeigen:

- zwei lange Töne und ein kurzer Ton mit der Bedeutung „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen“;

- zwei lange und zwei kurze Töne mit der Bedeutung „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen“.

ii) Das zu überholende Fahrzeug muss, wenn es nach Regel 9 Buchstabe e Zif-

fer i handelt, seine Zustimmung durch folgendes Pfeifensignal anzeigen:

- ein langer, ein kurzer, ein langer, ein kurzer Ton.“

Nach den Regeln 9f und g gibt es für enge Fahrwasser schließlich noch das Gebot, an unübersichtlichen Stellen besonders vorsichtig zu sein und möglichst in ihm nicht zu ankern:

„f) Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo andere Fahrzeuge durch ein dazwischen liegendes Sichthindernis verdeckt sein können, muss mit besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht fahren und das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe e geben.

g) Jedes Fahrzeug muss, wenn es die Umstände zulassen, das Ankern in einem engen Fahrwasser vermeiden.“

Zu dem in Regel 9f genannten Schallsignal heißt es in Regel 43e:

„Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo andere Fahrzeuge durch ein Sichthindernis verdeckt sein können, muss einen langen Ton geben. Jedes sich nähernde Fahrzeug, das dieses Signal jenseits der Krümmung oder des Sichthindernisses hört, muss es mit einem langen Ton beantworten.“

Was ein enges Fahrwasser ist, bleibt in den KVR somit unbestimmt, ebenso, ►

wann ein Fahrzeug dem Fahrwasser folgt. Beides lässt sich anhand der seemännischen Praxis und rechtlicher Entscheidungen klären. Die erste Antwort ist einfach zu geben. Ein Fahrzeug folgt dem Fahrwasser, sofern sein Kurs nicht um mehr als 10 Grad von der Verkehrsrichtung abweicht. Komplizierter ist herauszufinden, was im Sinne der KVR ein enges Fahrwasser ausmacht. Das frühere Bundesoberseeamt führte in einem Spruch aus: *„Die Enge eines Fahrwassers ist darin zu erblicken, dass einem Schiff aufgrund eingeschränkter Manövrierraums die Möglichkeit genommen ist, ohne Probleme ein Manöver nach Steuerbord oder nach Backbord zu fahren“* (BOSA W9/90 vom 12.12.1990 Frachtschiff ACHAT/Personenfähre OSLO VI, Kollision im Oslo-Fjord am 3.7.1989).

Entscheidend ist somit der Bezug auf ein gegebenes Fahrzeug, das seine Manöverentscheidungen nicht frei treffen kann. Was für den einen freier Manövrierraum ist, kann für den anderen objektiv einschränkend sein. Die nautische Literatur geht unter Berücksichtigung des Raumbedarfs großer Handelsschiffe davon

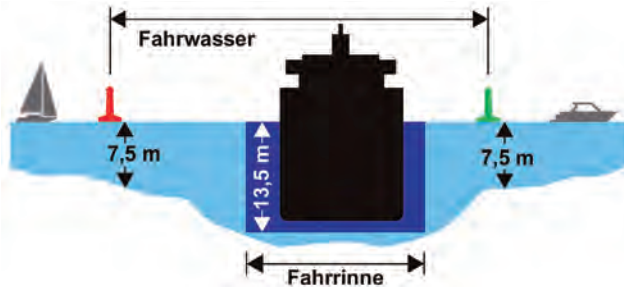
aus, dass enge Fahrwasser bis zu zwei Seemeilen breit sein können, und das frühere Seeamt Hamburg stellte einmal fest, dass der Nordteil der Straße von Messina ein enges Fahrwasser sei (vgl. zum Beispiel A. N. Cockcroft, J. N. F. Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules, Oxford 1996 und Seeamt Hamburg in Entscheidungen BOSA 1982, S. 181 ff).

Enge Fahrwasser im Sinne der KVR können aber auch so kleinräumig sein, dass Yachten darauf angewiesen sind, dem Verlauf zu folgen. Ein bekanntes Beispiel in der dänischen Südsee ist das Rudkøbing Løb zwischen den Inseln Langeland und Siø, in dem im Jahr 2005 der Gaffelkutter ALIADO und die DHH-Ausbildungsyacht KATTEGAT nach einer Verletzung des Rechtsfahrgebots und einem Ausweichmanöver nach Backbord kollidierten, wobei es eine Verletzte und Schäden an den Schiffen gab (vgl. BSU, Untersuchungsbericht 347/05). Der Bericht ist nicht nur wegen der Analyse der Ausweichmanöver lesenswert, sondern auch wegen der in ihm enthaltenen Hinweise auf unsichere Angaben in Seekarten. ►



Was ist für Sie ein großes Schiff und was ist ein „enges Fahrwasser“?

Für Sportboote eine große Wasserfläche, für die Berufsschifffahrt ist nicht viel Platz (roter und grüner Kreis = Fahrwassertonnen).



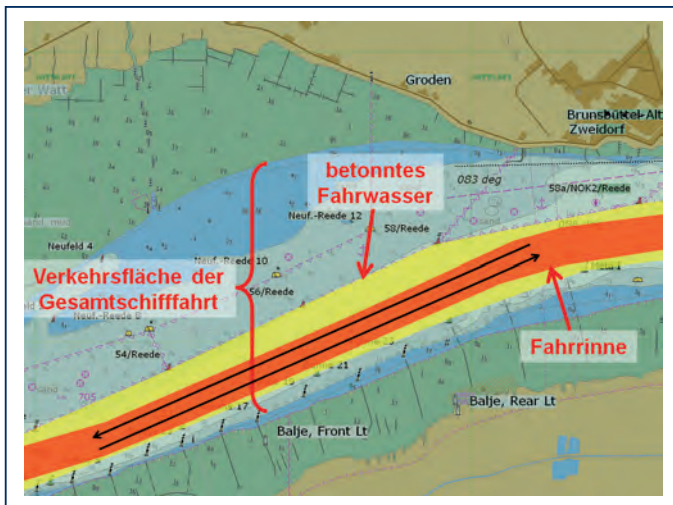
In Regel 9 gibt es einen weiteren unbestimmten Begriff, den der Fahrrinne. Hierunter wird ein tiefer Bereich innerhalb eines Fahrwassers verstanden. Die Abbildungen zeigen die Systematik der genutzten Wasserflächen.

2

Die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung vermeidet einige Schwierigkeiten der KVR. In ihr ist der Begriff „Fahrwasser“ mit Bezug auf Wasserflächen definiert, und es wird festgelegt, dass in ihrem Geltungsbereich alle Fahrwasser zugleich

„enge Fahrwasser“ im Sinne der KVR seien. Wenn es zwischen den beiden Normen Widersprüche gibt, sind die Regeln der SeeSchStrO in deren Geltungsbereich vorrangig anzuwenden.

Gemäß der Definition sind auf Seeschiffahrtsstraßen Fahrwasser Flächen, die durch Lateralzeichen, also durch Baken, Dalben, Pricken, Stangen oder Tonnen begrenzt werden. Fahrwasser sind, heißt es in § 1, Nr. 1, „die Teile der Wasserflächen, die durch die Sichtzeichen B.11 und B.13 der Anlage 1 begrenzt oder gekennzeichnet sind oder die, soweit dies nicht der Fall ist, auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind; die Fahrwasser gelten als enge Fahrwasser im Sinne der Kollisionsverhütungsregeln“. ▶



Quelle: Berührungspunkte zwischen Berufs- und Sportschifffahrt, Gerald Immens, Bundesverband der See- und Hafenslotsen

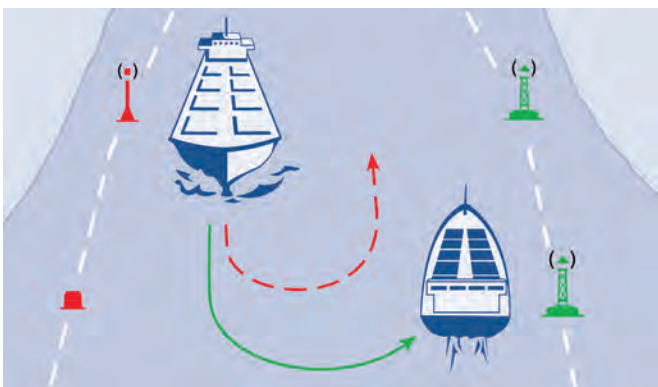
Das richtige Verhalten in Fahrwassern nach der SeeSchStrO unterscheidet sich zum Teil von den Bestimmungen der Regel 9 KVR. Die Unterschiede resultieren daraus, dass die Fahrregeln der SeeSchStrO bei allen Sichtverhältnissen gelten. Einzelne Regeln aus Abschnitt II der KVR für Fahrzeuge, die sich in Sicht haben, werden sogar angewandt, wenn nur eine Radarortung vorhanden ist.

Es sind Regel 13a und c (Überholen) sowie Regel 14a und c (entgegengesetzte Kurse). Regel 14 KVR bezieht sich auf Maschinenfahrzeuge untereinander, ihre Anwendung bei Radarkontakten ist erweiternd, weil die Art des Schiffes auf dem Radarbild nicht ersichtlich ist.

Das richtige Verhalten in Fahrwassern ergibt sich jedoch vor allem aus dem umfangreichen § 25 SeeSchStrO über die „Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser“. In § 25 Nr. 1 wird zunächst bestimmt, von welchen Regeln der KVR in Fahrwassern abgewichen wird:

„Die in den nachfolgenden Absätzen enthaltenen Regelungen gelten für Fahrzeuge im Fahrwasser abweichend von der Regel 9 Buchstabe b bis d und den Regeln 15 und 18 Buchstabe a bis c der Kollisionsverhütungsregeln.“

Es sind dies nicht nur die Nichtbehinderungsgebote für Fahrzeuge unter 20 Metern Länge, Segelfahrzeuge, fischende und querende Fahrzeuge, sondern auch die Regeln für kreuzende Kurse von Maschinenfahrzeugen und die Ausweichhierarchien für Maschinenfahrzeuge, Segler und Fischer in Fahrt. Unabhängig davon, um was für ein Fahrzeug es sich handelt, und unabhängig davon, ob ein Fahrzeug auch außerhalb des Fahrwassers sicher manövrieren könnte, hat nach § 25 Abs. 2 jedes dem Fahrwassererlauf folgende Fahrzeug Vorfahrt vor Fahrzeugen, die von außen kommen oder die nicht dem Fahrwassererlauf folgen: ▶



Drehen im Fahrwasser



„Im Fahrwasser haben dem Fahrwasser-verlauf folgende Fahrzeuge unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren können, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die

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

Die SeeSchStrO unterscheidet sich durch das Fehlen der Benachteiligung von Segelfahrzeugen und kleinen Fahrzeugen hier wesentlich von den Regeln der KVR. Sie erleichtert es damit allen Fahrzeugen, sich klar zu verhalten.

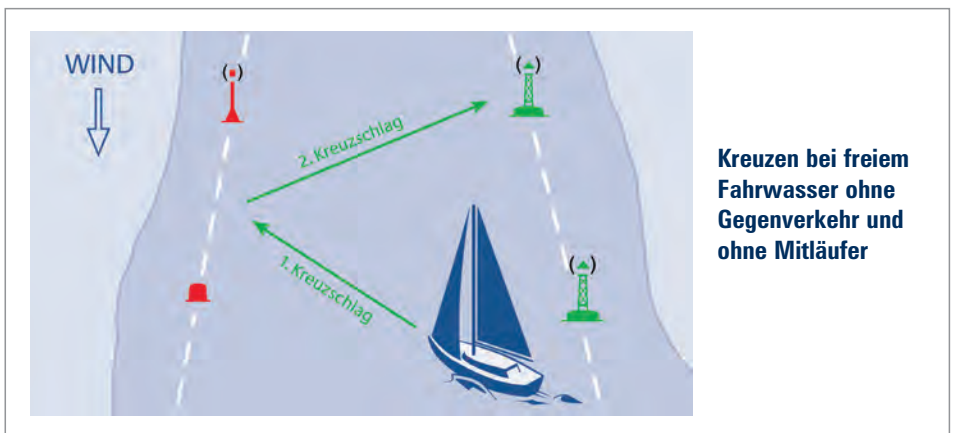
Eine spezielle Ausweichregel für Segelfahrzeuge untereinander, deren Kurse von der generellen Verkehrsrichtung abweichen, enthält § 25 Abs. 3:

„Sofern Segelfahrzeuge nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen, haben sie sich untereinander nach den Kollisionsverhütungsregeln zu verhalten, wenn sie dadurch vorfahrtberechtigte Fahrzeuge nicht gefährden oder behindern.“

Diese Vorschrift kommt immer zum Tragen, wenn ein Segler wegen der Windrichtung nicht dem Fahrwasserverlauf direkt folgen kann, sondern im Fahrwasser kreuzen muss.

Segler dürfen ihre Kreuzschläge über die Breite des ganzen Fahrwassers legen, wenn es weder Entgegenkommer noch Mitläufer gibt, die behindert oder gefährdet werden können. Bei Gegenverkehr sind lediglich Kreuzschläge bis zur Mitte des Fahrwassers zulässig.

Einen weiteren Spezialfall regelt § 25 Abs. 4, nämlich das Verhalten an Einmündungen oder Abzweigungen: ►



„Fahrzeuge im Fahrwasser haben unabhängig davon, ob sie dem Fahrwasserverlauf folgen, Vorfahrt vor Fahrzeugen, die in dieses Fahrwasser aus einem abzweigenden oder einmündenden Fahrwasser einlaufen.“

Eine ausführliche Vorfahrtregelung gibt es in § 25 Abs. 5 schließlich noch für Engstellen:

„Nähern sich Fahrzeuge einer Engstelle, die nicht mit Sicherheit hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt, oder einer durch das Sichtzeichen A.2 der Anlage I gekennzeichneten Stelle des Fahrwassers von beiden Seiten, so hat Vorfahrt

1. in Tidegewässern und in tidefreien Gewässern mit Strömung das mit dem Strom fahrende Fahrzeug, bei Stromstillstand das Fahrzeug, das vorher gegen den Strom gefahren ist,

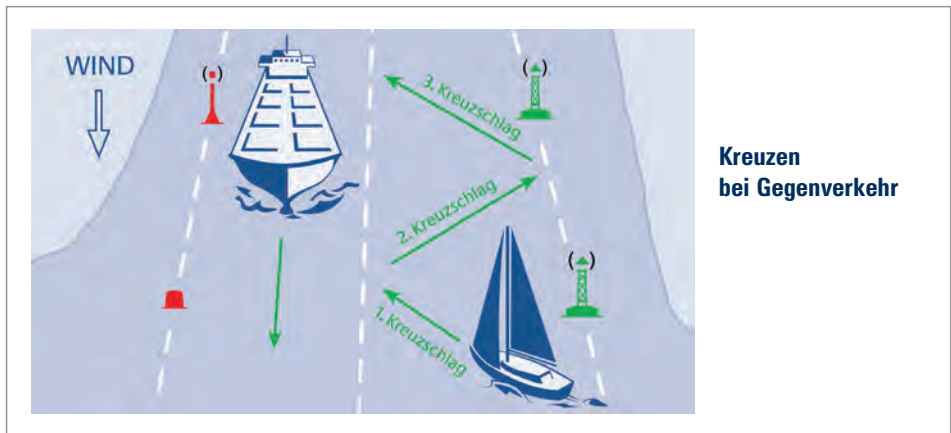
2. in tidefreien Gewässern ohne Strömung

das Fahrzeug, das grundsätzlich die Steuerbordseite des Fahrwassers zu benutzen hat. Das wartepflichtige Fahrzeug muss außerhalb der Engstelle so lange warten, bis das andere Fahrzeug vorbeigefahren ist.“

Das Sichtzeichen A.2 der Anlage I ist ein weißes Licht über zwei horizontal angeordneten grünen Lichtern.

Der § 25 Abs. 6 enthält für das Fahrzeug ohne Vorfahrt schließlich zwei Gebote. Es hat durch sein Verhalten klar und deutlich zu zeigen, dass es die Vorfahrt des anderen respektiert, und es muss sich vergewissern, dass durch seine Weiterfahrt keine Behinderung oder Gefährdung mehr eintreten wird:

„Ein Fahrzeug, das die Vorfahrt zu gewähren hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass es warten wird. Es darf nur weiterfahren, wenn es übersehen kann, dass die Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird.“





Sport- und Berufsschifffahrt teilen sich oft die gleiche Verkehrsfläche. Die Anzahl der Fahrzeuge ist bei beiden Gruppen stetig gewachsen und die Schiffe werden immer größer und schneller.

- Mit welchen Mitteln navigiert heute die Berufsschifffahrt und wie können diese Systeme auch auf Sportbooten genutzt werden?
- Welche Möglichkeiten besitzt ein großes Seeschiff überhaupt, um selbst seiner Ausweichpflicht gegenüber einem Segler nachzukommen?

All dies soll Ihnen in einem Lehrgang vermittelt werden, in dem Sie nicht nur die technischen Verfahren erläutert bekommen, sondern die Perspektive wechseln können und sich selbst in einem der modernsten Schiffssimulatoren in praktischen Übungen versuchen dürfen. Erfahren Sie, wie die Schifffahrt von der Brücke eines Handelsschiffes aussieht, und lernen Sie Gefahrensituationen zwischen Berufs- und Freizeitschifffahrt zu vermeiden.

Der erfahrene Kapitän und Seelotse Gerald Immens entführt Sie in der Simulation auf die Brücke großer Schiffe und schärft mit viel Humor in praktischen Übungen Ihr Wissen um die Möglichkeiten der „Großen“, Ihre Möglichkeiten der Kooperation und die sinnvolle technische Ausrüstung des eigenen Schiffes.

KYCD-Seminar: Rollentausch: Wechseln Sie vom Cockpit auf die Brücke – vom Skipper zum Kapitän

Termin: 19. bis 20. Oktober 2012

Seminarinhalte: Technische Systeme in der Berufsschifffahrt und deren Übertragung auf die Sportschifffahrt (Radar, Elektronische Seekarte, AIS); Manövriereigenschaften von Seeschiffen; Ausweichen, Fernhalten unter Meidung des Nahbereichs, Kurshaltepflicht im Nahbereich; Praktische Übungen im Shiphandling-Simulator.

Veranstaltungsort: Schiffsführungssimulator im Maritimen Zentrum der Fachhochschule Flensburg, Hochschulgelände Campusallee

Seminargebühr: Euro 390,- für KYCD-Mitglieder, Euro 440,- für Nicht-Mitglieder

Die Seminarinformationen können in der Geschäftsstelle angefordert oder im Internet (www.kycd.de) in der Rubrik „Lehrgänge“ eingesehen werden.



Antarktis Expeditions-Seereise auf der MS Fram

Ab 3.995,- Euro (eigene An-/Abreise)

Die Antarktis ist der letzte unberührte Kontinent der Erde, den Sie auf einem der modernsten Expeditionsschiffe erkunden können. Die MS Fram wurde speziell für die Anforderungen in polaren Gewässern konzipiert. Sie verfügt über höchste Sicherheitsstandards und die optimale Größe zum wendigen Manövrieren und um Ihnen an Bord einladenden Komfort zu bieten. Ihre Reise führt Sie, umrahmt von einer märchenhaften weißen Landschaft und in Begleitung von Albatrossen und Sturmvögeln, durch die Drake-Passage mitten in den antarktischen Sommer. Während auf der Nordhalbkugel Winter ist, erleben Sie im Schein der Polarsonne Pinguine, Wale, Robben und Seevögel in Aktion.

Reisetermine: 29.11.2012, 08.12.2012, 02.01.2013,
11.01.2013, 13.02.2013

Reiseverlauf: Buenos Aires/Ushuaia, Drake-Passage,
Antarktis, Drake-Passage, Ushuaia/Buenos Aires



Die Reisedetails und Buchungsinformationen können in der Geschäftsstelle angefordert oder im Internet des KYCD (www.kycd.de) eingesehen werden.



KYCD-Seminarkalender

31. 08. - 02.09.2012

KYCD-Praxisseminar Sicherheit an Bord

14. 09. - 16.09.2012

KYCD-Praxisseminar Sicherheit an Bord

28. 09. - 30.09.2012

KYCD-Praxisseminar Sicherheit an Bord

19.10. - 20.10. 2012

KYCD-Seminar im Schiffsführungssimulator:
Wechseln Sie vom Cockpit auf die
Brücke - vom Skipper zum Kapitän

16.11. - 27.11.2012

KYCD-Seminarreise Navigation und Nautik

02.11. - 03.11. 2012

KYCD-Sicherheitsseminar im
Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr
Marine in Neustadt/Holstein

Herbst 2012

KYCD-Medizin-Seminare in Hamburg und
Stuttgart

Die Detailinformationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert werden und stehen auf der Website des KYCD (www.kycd.de) in der Rubrik Lehrgänge zum Download bereit.

Impressum

Mitgliedsheft des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, 4x im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Mitgliedsheftes im Mitgliedsbeitrag enthalten

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel.: 040 - 741 341 00, Fax: 040 - 741 341 01
E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,
BLZ 200 700 24, Kto 0 800 607

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Dr. Joachim Heße (Stellvertreter)

Dr. Brigitte Clasen (Stellvertreterin)

Redaktion

V.i.S.d.P.: Bernhard Gierds

Die KYCD-Redaktion recherchiert die Beiträge nach bestem Wissen und Gewissen. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurzfristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. Jegliche Haftung, insbesondere für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind ausgeschlossen. Gemachte Angaben, technische Beschreibungen, Anleitungen, Checklisten, etc. sind vom Nutzer/Anwender im Einzelfall auf ihre Richtigkeit und Gültigkeit zu überprüfen. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des KYCD e.V. oder der Redaktion wieder. Die Autoren stellen grundsätzlich ihre von der Redaktion unabhängige Meinung dar. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder an die Redaktion erteilt der Autor dem KYCD e.V. das Recht zur Veröffentlichung. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt der KYCD e.V. keine Haftung. Die Kürzung von redaktionellen Einsendungen ist ausdrücklich vorbehalten. Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung des KYCD e.V. erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung des KYCD e.V. nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. - auch ohne besondere Kennzeichnung - in diesem Mitgliedsheft berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

Gerichtsstand ist Hamburg

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER

Wir fahren raus, wenn andere reinkommen.



Bild: www.pscollection.de | LKHH-110

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
www.seenotretter.de
Spendenkonto: Sparkasse Bremen • BLZ 290 501 01 • Konto 107 20 16

KYCD - Partner

Bei den KYCD-Partnern erhalten die Mitglieder eine Vielzahl von Vergünstigungen auf Produkte und Dienstleistungen.



Seekarten – Sportbootkarten
Revierführer – Hafenhandbücher

Elektronische Navigation
MaxSea C-Map Navionics

Herrengraben 31 20459 Hamburg

Tel 040-37 48 42-0 Fax 040-37 500 768 www.hansenautic.de



Segel- +
Motorboot-
ausbildung,
Funkzeugnisse,
Weiterbildung

Gräfestr. 53 A, 34121 Kassel
Tel.: 0561 - 2889363, Fax: 22373
www.dynamo-segeln.de



MARINA WIEK/RÜGEN
54° 37, 128°N / 013° 17, 232°E

Sicher vor Anker gehen

Am Hafen, 18556 Wiek
Tel.: 038391 - 76 97 22, Fax: 76 97 23
www.marinawiek-ruegen.de



INGENIEURBÜRO
KINSKI
MARINELEKTRO
Dipl.-Ing. Christoph Kinski
Telefon 0 46 42 / 910 985
www.kinski.biz info@kinski.biz
AM HAFEN 20 F 24376 KAPPELN

Bordnetze - Navigation - Kommunikation
Projektierung - Energiebilanzen - Beratung
Verkauf - Installation - Service - E-Check

Segel, Yachtpersenninge,
-bezüge und -planen, Boots-
polster, Masten, Reffsysteme,
Decksbeschläge, Reinigung,
Reparaturen

Elvstrøm Sailpoint



Neue Adresse! Becker Segel | Mehlbydiek 42 | 24376 Kappeln
Fax 04642-925 40 25 | E-Mail info@b-segeln.de | www.b-segeln.de

b'segeln
Becker | Segelmacher in Kappeln 04642-92 54 00



Captain Reents®
Yachtpflegeprodukte

Captain-Reents
Yachtpflege- und
Reinigungsprodukte

- von Yachteignern für Yachteigner entwickelt -

Captain Reents GmbH
Postfach 5703, 24119 Kronshagen
Tel.: 0431/54 69 70 32, Fax: 0431/54 58 213
www.captain-reents.de

PROYACHT
THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

ODEO Flare: Laser-Handfackel rot

- Keine Hitze, keine Flamme
- Kein Verfallsdatum
- 5 Stunden sichtbar

Tel.: 040-819 56 571 • www.proyacht.de