

## **Diese Bootspapiere sollten an Bord sein**

### **Für die YACHT**

- Internationaler Bootsschein
- Kaufvertrag oder Rechnung
- Haftpflichtversicherungsnachweis (je nach Land)
- Sicherheitszeugnis (bei gewerblicher Nutzung)
- Bootszeugnis (bei Vercharterung)

### **Für die Ausrüstung**

- Frequenzzuteilungsurkunde für das Funkgerät

### **Für die Crew**

- Personalausweise
- Sportbootführerschein (Skipper; bei Booten mit Motoren über 15 PS)
- Funklizenz (LRC/SRC/UBI)
- Fachkundenachweis (Pyrotechnik)
- Sachkundenachweis (Signalmunition)
- Waffenbesitzkarte (Signalpistole)
- Krankenversicherungskarte

## **Die Bootspapiere für die Yacht im Detail**

### **Eigentumsnachweis**

Oft kommt es zu Kontrollen der Polizei im Rahmen der Diebstahlbekämpfung. In Deutschland ist das zwar eher selten der Fall, in einigen anderen Ländern geschieht das hingegen regelmäßig. Schiffsführer sollten dann nachweisen können, dass sie rechtmäßig im Besitz der Yacht sind; entweder weil sie ihnen selbst gehört oder weil sie ihnen der Eigentümer überlassen hat – etwa im Rahmen einer Vercharterung. Wurde das Boot unentgeltlich verliehen, kann in den Bootspapieren ein formloses Schreiben des Eigners hilfreich sein. Wer auf Nummer sicher gehen will, lässt sich das Schriftstück beglaubigen. Dass der in diesen Dokumenten Genannte tatsächlich der Bootseigentümer ist, sollte der Schiffsführer gegenüber den Behörden allerdings belegen können.

Mit dem **Schiffszertifikat** gibt es in Deutschland einen amtlichen Eigentumsnachweis für die Bootspapiere. Der Begriff „amtlich“ bedeutet nicht, dass er gesetzlich vorgeschrieben ist, sondern dass er von einer Behörde ausgestellt wird. Und zwar von einem der Schiffsregister, die an 17 deutschen Amtsgerichten geführt werden. Welches davon zuständig für die Eintragung ist, richtet sich nach dem Heimathafen. Das ist in der Regel der Hafen, von dem aus das Schiff betrieben wird, oder der Wohnort des Eigners.

Für Sportboote über 15 Meter Rumpflänge besteht die gesetzliche Verpflichtung zur Eintragung in das Seeschiffsregister. Ob sie privat oder gewerblich genutzt werden, spielt dabei keine Rolle. Voraussetzung für die Eintragung ins Register ist ein Schiffsmessbrief, den das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ausstellt. Darüber hinaus muss der Eigner den Kaufvertrag und seine Personalpapiere vorlegen. Sie gehören also auch in die Bootspapiere. Das Schiffszertifikat ist neben dem amtlichen Eigentumsnachweis auch die Bescheinigung des Rechts, die deutsche Flagge führen zu dürfen.

Kleinere Yachten können freiwillig in das Seeschiffsregister eingetragen werden und bekommen dann ebenfalls ein amtliches Schiffszertifikat für die Bootspapiere. Damit hält der Eigner einen national und international anerkannten Eigentumsnachweis für seine Yacht in Händen, was insbesondere für Törns im Ausland sehr von Vorteil sein kann.

Nicht von einer Behörde ausgestellt, aber europaweit als Eigentumsnachweis amtlich anerkannt ist der **Internationale Bootsschein**. Er kann vom Deutschen Segler-Verband, dem Deutschen Motoryacht-Verband und dem ADAC ausgestellt werden. Das Dokument enthält neben den Angaben zum Eigner auch verschiedene, die Identität der Yacht beschreibende Informationen. Der Bootsschein soll als Ausweis des Bootes administrative Vorgänge im grenzüberschreitenden Verkehr, in Häfen und bei Behörden erleichtern. Er muss alle zwei Jahre erneuert werden und unbedingt in den Bootspapieren vorhanden sein.

Die einfachste Möglichkeit, das Eigentum an einer nicht eintragungspflichtigen Yacht ohne ein amtliches oder amtlich anerkanntes Bootsdokument nachzuweisen, besteht darin, bei Kontrollen den **Bootskaufvertrag** oder die entsprechende **Rechnung** vorzulegen. Sie sollte im Original oder als beglaubigte Kopie in den Bootspapieren an Bord sein.

Darüber hinaus gibt es nicht amtliche Dokumente, die einen glaubhaft als Eigner eines Schiffs ausweisen: Der **Standerschein** etwa gibt darüber Auskunft, dass die darin näher beschriebene Yacht unter dem ausgewiesenen Eigentümer in das Register des betreffenden Segelclubs eingetragen ist. Und ein **Messbrief** bescheinigt die Konformität zu einer Bootsklasse und enthält ebenfalls Angaben zum Eigner.

Im Gegensatz zu Deutschland ist in einigen anderen Ländern ein Eigentumsnachweis fürs Schiff vorgeschrieben. Dann werden meist bestimmte Anforderungen an den Nachweis bestehen. Es ist daher ratsam, sich vor einem Törn ins Ausland über die entsprechenden landesspezifischen Anforderungen für die Bootspapiere zu informieren.

### **Nachweis der Nationalität**

Ebenfalls im Ausland kann die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge als Nachweis der Nationalität eine Rolle spielen. Sie wird durch das **Flaggenzertifikat** nachgewiesen. Das Dokument ist acht Jahre lang gültig. Es wird nur für seegehende Yachten ausgestellt, die nicht länger sind als 15 Meter. In Deutschland wird auf solchen Yachten keine Genehmigung zum Führen der

Bundesflagge benötigt. In Frankreich aber wird beispielsweise regelmäßig nach dem Flaggenzertifikat verlangt. Das ist ein amtliches Dokument, gilt aber nicht als Eigentumsnachweis. Es wird vom BSH ausgestellt.

### **Mehrwertsteuernachweis**

Bei Törns innerhalb der EU spielt der Nachweis über die beim Bootskauf entrichtete Mehrwertsteuer praktisch keine Rolle. Bei einer Einreise in die EU kann es aber sein, dass der Zoll danach verlangt. Ist weder eine **Rechnung** noch ein **Kaufvertrag** mit entsprechenden Angaben vorhanden, kann vor der Ausreise die sogenannte **vereinfachte Nämlichkeitsbescheinigung** beim Zoll beantragt werden. Sie weist das Schiff als Unionsware aus. Damit es diesen Status nicht verliert, muss das Boot binnen drei Jahren in die EU zurückkehren.

### **Kennzeichen**

Auf Binnenschiffahrtsstraßen, dem Rhein, der Mosel und der Donau müssen Sportboote ein Kennzeichen führen – Motorboote, wenn sie von mehr als drei PS angetrieben werden, Segelboote, wenn sie länger sind als 5,50 Meter. Das Kennzeichen folgt aus einer Registrierung. Hierbei gibt es verschiedene Möglichkeiten:

Wurde ein **Internationaler Bootsschein** ausgestellt, dann ist dessen Nummer das Kennzeichen. Der Nummer ist ein S anzuhängen, wenn der Schein vom DSV stammt, ein M oder A, wenn der Deutsche Motoryacht-Verband beziehungsweise der ADAC ihn ausgestellt hat.

Für Yachten mit **Flaggenzertifikat** kann die Nummer des Flaggenzertifikats mit angehängtem F benutzt werden. Bei einem im Seeschiffsregister eingetragenen Sportboot ist das dortige Unterscheidungssignal das Kennzeichen. Auch das von der Bundesnetzagentur zugeteilte Funkrufzeichen ist als Kennzeichen anerkannt.

Eigner von Sportbooten, die sich einen **Ausweis über das Kleinfahrzeugkennzeichen** haben erteilen lassen, verwenden das darin genannte Kennzeichen. Werden Boote zur gewerblichen Nutzung in der Binnenschiffahrt zugelassen, wird der Buchstabe V angehängt. In einigen Revieren gibt es nach Landesrecht zugeteilte Kennzeichen, etwa auf dem Bodensee.

Als Eigner hat man die freie Wahl, auf welchem Weg man sein Boot kennzeichnen möchte. Das zugrunde liegende Dokument muss aber an Bord mitgeführt werden.

### **Zeugnis**

Sobald eine Yacht **gewerblich** genutzt wird, etwa zur Ausbildung oder um zahlende Gäste mitzunehmen, muss ein **Sicherheitszeugnis** vorhanden sein. Bei einer Vercharterung ohne Skipper ist ein **Bootszeugnis** ausreichend. Das Sicherheitszeugnis wird bei der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr beantragt. Erforderlich ist das **Schiffszertifikat** bei Booten, die länger sind als 15 Meter; zudem bei vorhandener CE-Zertifizierung die entsprechende **Konformitätserklärung**, andernfalls eine Stabilitätsberechnung und ein Nachweis der Schiffskörperfestigkeit.

Nach einer Besichtigung, bei der die Schiffssicherheit geprüft wird, erteilt die BG Verkehr das Zeugnis für zwei Jahre.

Das Bootszeugnis beantragt der Vermieter beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) des Heimathafens oder des Firmensitzes. Es wird nach einer Besichtigung für zwei Jahre, bei Neubauten für drei Jahre ausgestellt. Dabei wird die Verkehrssicherheit kontrolliert und inspiziert, ob die vorgeschriebene Ausrüstung an Bord und das Boot gekennzeichnet ist. Das Kennzeichen ergibt sich aus dem Kennbuchstaben des WSA, der Nummer des Bootszeugnisses und dem Buchstaben V für Vermietung.

## **Versicherung**

In manchen Ländern ist der Nachweis über eine bestehende **Haftpflichtversicherung** erforderlich. Dann unbedingt auch die vorgeschriebene Mindest-Deckungssumme beachten. In Deutschland ist das nicht der Fall. Dennoch ist es äußerst ratsam, eine Versicherung für das Schiff abzuschließen und den Versicherungsschein mitzuführen.

## **Ausrüstung**

Ist die Yacht mit einer See- oder Binnenfunkstelle ausgerüstet, ist die **Frequenzzuteilungsurkunde** Pflicht. Sie gibt Auskunft über die Erlaubnis, bestimmte Funkfrequenzen benutzen zu dürfen. Sind Prüfzeugnisse für nautische Geräte vorhanden, gehören auch sie an Bord.

## **Die Bootspapiere für die Crew im Detail**

### **Personalpapiere**

Einige der an Bord relevanten Dokumente sind personengebunden, etwa **Reisepass und Personalausweis**. Sie sollten auf jeden Fall mitgeführt werden, innerhalb der EU reicht der Personalausweis.

### **Versicherungen**

Auch die **Versicherungskarten von Kranken- und Unfallversicherung** sollten mitgeführt werden, vor allem bei Reisen ins Ausland!

### **Grenzerlaubnis**

Die **Grenzerlaubnis** spielt in der Praxis hingegen kaum noch eine Rolle. Rein rechtlich ist sie vorgeschrieben, wenn das Schengengebiet von einem Hafen aus verlassen werden soll, der nicht als Grenzübergangsstelle eingestuft ist, oder von einem als Grenzübergangsstelle zugelassenen Hafen außerhalb der festgesetzten Verkehrszeiten. Das Dokument kann bei der Bundespolizei beantragt werden.

### **Führerscheine**

Der verantwortliche Schiffsführer benötigt, sofern die Yacht mit mehr als 15 PS motorisiert ist, je nach Revier den **Sportbootführerschein Binnen oder See**. In manchen Revieren bestehen abweichende lokale Führerscheinvorschriften.

- **Besondere Regelungen für Elektromotoren**

### **Funkzeugnis**

Ist die Yacht mit einem Funkgerät ausgerüstet, ist das entsprechende **Funkzeugnis** vorgeschrieben und bei Kontrollen vorzuweisen.

### **Signalmittel**

Wenn pyrotechnische Signalmittel vorhanden sind, muss derjenige, der an Bord die Verfügungsgewalt darüber hat, den **Fachkundenachweis nach dem Sprengstoffrecht** haben. Das ist in der Regel ein Stempel im Sportbootführerschein, den es nach entsprechender Prüfung gibt. Sollte eine Signalpistole an Bord sein, sind die **Waffenbesitzkarte und der Sachkundenachweis nach dem Waffenrecht** mitzuführen.

### **Sonstige Nachweise**

Wird eine Yacht, die länger als acht Meter ist, gewerblich genutzt, dann ist für die Crewmitglieder das **Schiffsbesatzungszeugnis** der Berufsgenossenschaft Verkehr erforderlich.

Hilfreich kann es sein, vorhandene **Mitgliedschaften**, etwa in einem Segelverein, in der Kreuzer-Abteilung des DSV oder dem Blauwassernetzwerk Trans Ocean, belegen zu können.

Für alle Unterlagen an Bord gilt, sie am besten im Original dabei zu haben. Für den Fall eines Verlustes sollten aber unbedingt beglaubigte Kopien an Land hinterlegt werden.

### **Welche Ausrüstung an Bord sein muss**

Neben den Papieren wird gern auch die Ausrüstung kontrolliert. Worauf Dabei zu achten ist, was vorgeschrieben ist und was nicht, klärt dieser Artikel

- **Kontrollen in der Grauzone – was an Bord gehört und was nicht**

Bei Wasserschützern und Eignern herrscht Unsicherheit über die Ausrüstungspflicht für Sportboote – denn die ist nirgendwo konkret definiert. Wie Skipper auf Nummer sicher gehen, wenn die Polizei überprüft

Eine Ausrüstungspflicht für Sportboote gibt es im Wortsinne nicht. Da verunsichert schon das Wort „Pflicht“. Tatsächlich handelt es sich immer um Empfehlungen, was wann an Bord mitgeführt werden sollte. Ob diese sinnvoll sind und ob sich daran gehalten wird, muss jede Schiffsführerin und jeder Schiffsführer für sich selbst entscheiden. Wichtig aus gesetzlicher Sicht ist dabei, dass bestimmte Ausrüstung für

den Fall des Eintretens des entsprechenden Ereignisses an Bord einsatzbereit sein muss. Etwa Positionslaternen, wenn nachts gesegelt wird.

Die sogenannte Ausrüstungspflicht folgt aus den unterschiedlichsten nationalen und internationalen Vorschriften. Allein: Eine übersichtliche Zusammenfassung fehlt. Tatsächlich ist sich deshalb kaum ein Eigner wirklich sicher, was an Bord sein muss und was nur sein sollte.

### **Ausrüstungspflicht: Was sind Vorschriften, was Empfehlungen?**

Dabei sind viele der zugrunde liegenden Vorschriften dem Segler wohl vertraut – die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (KVR) und ihre deutschen Ergänzungsvorschriften in Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO), Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BiSchStrO) und regionalen Vorschriften. Hier steht nicht nur, welche Lichterführung obligatorisch ist und in welcher Situation ein Signal gesetzt werden muss, sondern auch, was passiert, wenn die dafür erforderlichen Gegenstände nicht an Bord sind. Eine Ausrüstungspflicht ergibt sich aber auch daraus nicht.

Ein Verstoß gegen diese Vorschriften kann als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Das ergibt sich aus KVR und Seeschiffahrtsstraßenordnung selbst. Wie der Verstoß behandelt wird, liegt zunächst im Ermessen der feststellenden Polizeibeamten. Wird er als geringfügig eingestuft, kann eine reine Belehrung durch die kontrollierenden Wasserschützer die Folge sein, laut Polizei der häufigste Fall.

### **Wann darf kassiert werden?**

Die Beamten dürfen aber auch ein Verwarnungsgeld erheben und vor Ort kassieren. Uneinsichtiges Verhalten steht oft am Anfang einer solchen Maßnahme. Ist der Delinquent mit der Zahlung des Verwarnungsgeldes nicht einverstanden oder wird die Qualität des Verstoßes von den Beamten per se höher eingestuft, weil sie etwa die Gefährdung des Verkehrs annehmen, wird ein Bußgeldverfahren aus der Sache. Das zieht die schriftliche Anhörung durch die Bußgeldstelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) nach sich, mit der späteren Möglichkeit des Einspruchs gegen den Bescheid. So weit sollte man es aber nicht grundlos kommen lassen, denn ein Bußgeldverfahren verursacht zusätzliche Kosten.

Bis hierhin ist die Lage relativ einfach. Denn die wichtigsten Verstöße und ihre Strafen, Verwarnungsgelder zwischen 15 und 25 Euro, Bußgelder zwischen 75 und 100 Euro, sind dem Buß- und Verwarnungsgeldkatalog Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen (BVKatBin-See) unproblematisch zu entnehmen. Das Regelwerk ist im Verkehrsblatt veröffentlicht und über den gleichnamigen Verlag zu bekommen, es ist aber auch in der Handausgabe der Seeschiffahrtsstraßenordnung enthalten, von den Bußgeldstellen der Wasser- und Schifffahrtsämter oder von der Kreuzer-Abteilung zu beziehen.

Doch das ist eben nicht alles. Was darüber hinaus an Bord sein sollte, ist nur für gewerblich genutzte Yachten vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Und zwar in der See-Sportbootverordnung (SeeSpbV, siehe Liste S. 44). Sie gilt für „große

Sportboote“. Das sind nicht etwa besonders seetaugliche, sondern solche mit Kajüte, die für Fahrten seewärts der Basislinie geeignet und bestimmt sind – also fast alles, was in Yachthäfen an der Küste zu finden ist.

### **Was ist die „seemännische Sorgfaltspflicht“?**

Auf Privatyachten hingegen verlangt der Gesetzgeber nur, dass die Ausrüstung der „seemännischen Sorgfaltspflicht“ genügt. Sie folgt unmittelbar aus KVR und den deutschen Ergänzungsvorschriften und ist als unbestimmter Rechtsbegriff ein Schrecken in den Augen jedes Skippers. Will er sich nämlich darüber informieren, wie seine Ausrüstung aussehen muss, um der „Pflicht“ zu genügen, bekommt er viele verschiedene Antworten, denn es existieren gleich mehrere höchst unterschiedliche Auslegungen.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat gemeinsam mit den Verbänden, darunter der DSV, in der Broschüre „Sicherheit im See- und Küstenbereich“ zusammengestellt, was zu einer Ausrüstungspflicht gehören könnte. Das Werk bezeichnet die Vorschläge selbstbewusst als „Sorgfaltsregeln“ und macht dadurch den Anspruch geltend, als Auslegungsmaßstab herangezogen zu werden. Das darf aber kritisch gesehen werden. Denn eine Unterscheidung innerhalb der großen Sportboote, die ja unterschiedliche Fahrtgebiete haben, machen die Autoren nicht. Dabei liegt auf der Hand, dass etwa das Folkeboot auf der Flensburger Förde durchaus auch ohne Sextant und Chronometer gesegelt werden darf.

Die Kreuzer-Abteilung bietet als Service eine Übersetzung der Regeln der Ocean Race Conference (ORC) des Weltseglerverbandes World Sailing an. Hier wird zwar präzise nach Fahrtgebiet unterschieden, die Regeln sind allerdings auf die Bedürfnisse bei Regatten gerichtet.

Auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liefert mit dem Leitfaden „Sicherheit auf dem Wasser“ einen Konkretisierungsmaßstab, es übertrifft mit seinen Forderungen nach SAR-Radartransponder, Navtex, Treibanker und dergleichen selbst das strenge BSH.

### **Ausrüstungspflicht: Gibt es eine Auflistung der Mindestausrüstung?**

Erstaunlicherweise kam in der Diskussion bislang niemand darauf, dass vom Gesetzgeber bereits eine Auflistung der seemännisch sorgfältigen Mindestausrüstung erstellt wurde. Denn der Katalog aus der See-Sportbootverordnung wird für gewerblich genutzte Schiffe als ausreichend angesehen. Und diese Anforderungen sind sogar leichter zu erfüllen als die vorgenannten. Warum sollte es nun Pflicht sein, Privatyachten intensiver auszurüsten als kommerziell genutzte Ausbildungs- oder Charterschiffe?

Im Endeffekt liegt es im Ermessen des Schiffsführers, welchen Sorgfaltsmaßstab er anlegt. Wichtig ist nur, dass er sich erkennbar darum bemüht hat, ihn zu erfüllen. Das heißt, er sollte sich für einen der Kataloge entscheiden und den einhalten. So ist im Zweifel belegbar, dass keine Verletzung der seemännischen Sorgfaltspflicht vorliegt. Sicher ist dabei zu berücksichtigen, dass die Ausrüstung auch von Revier, Bootsgröße und -baujahr sowie der Besatzungsstärke abhängt.

Übrigens: Wird das Schiff verliehen, so ist der neue Schiffsführer für die Einhaltung der seemännischen Sorgfalt verantwortlich und nicht etwa der Eigner. Das gilt auch für die angemessene Ausrüstung.

### **Wann ist ein Bußgeld fällig?**

Moniert die Wasserschutzpolizei bei einer Kontrolle diese Ausrüstung auf Grundlage einer Ausrüstungspflicht als unzulänglich, so droht ein Bußgeld nicht allein deshalb. Auch hier gilt, dass etwa eine Gefährdung hinzukommen muss, die ohne die fehlende Ausrüstung nicht eingetreten wäre. Auch hier ist wieder zu sehen, wie vage die Vorschriften insgesamt sind. Letztlich wird der Sachbearbeiter entscheiden, ob der hoffentlich erfolgte Einspruch Chancen hat.

Der Schiffsführer riskiert aber andere Folgen, die unter Umständen weit härter sind. So kann ein Versicherer, wenn das Fehlen eines empfohlenen Ausrüstungsgegenstandes zum Schaden führt, mit fahrlässigem Verhalten argumentieren.

### **Ausrüstungspflicht: Ist Solas der Goldstandard?**

Für Aufsehen sorgte 2002, bei seiner auch für privat genutzte Sportboote verbindlichen Einführung, der von der International Maritime Organisation in der Konvention Safety of Life at Sea (Solas), Kapitel V, Regel 19 aufgestellte Mindeststandard für eine navigatorische Ausrüstung auf großen Sportbooten.

Die Aufzählung umfasst Seekarten, einen GPS-Empfänger und einen Radarreflektor. Aber auch der Magnetkompass inklusive Deviationstabelle und Peilvorrichtung wurde verbindlich vorgeschrieben. Auf Booten, die vor 2002 gebaut wurden, wird die Vorschrift auch dann erfüllt, wenn nur die Gegenstände der bis dahin geltenden Solas-Version an Bord sind – Seekarten, Logbuch, Magnetkompass und Peilvorrichtung.

Allerdings wird bei einem Verstoß gegen die Solas-Vorschriften nicht kassiert. Die Regel 19 ist im deutschen Recht nämlich nicht bußgeldbewehrt – Geldstrafen sind bei Yachten für den rein privaten Gebrauch nicht vorgesehen. Anders sieht es aus, wie oben schon erwähnt, wenn durch den Verstoß, also weil einer der gelisteten Gegenstände fehlt, eine konkrete Gefährdungslage entsteht.

### **Welche Dokumente sollten nach der “Ausrüstungspflicht” an Bord sein?**

Diverse Unterlagen gehören ebenfalls zur Pflichtausrüstung. Neben dem amtlichen Führerschein, so für das jeweilige Boot und Fahrtgebiet vorgeschrieben, ist vor allem ein Eigentumsnachweis mitzuführen. In welcher Form, ist Eignern privat genutzter Yachten selbst überlassen. Am einfachsten ist die Vorlage einer Kopie des Kaufvertrages in Verbindung mit dem Personalausweis oder dem Reisepass. Daraus geht zudem die Nationalität des Eigners hervor, nach der sich bei Privatyachten in aller Regel die Flaggenführung richtet.

- [Lesen Sie hier alles zur richtigen Flaggenführung](#)



Ausländische Behörden begnügen sich häufig mit dem Ständerschein des Clubs oder dem internationalen Bootsschein für Wassersportfahrzeuge, ausgestellt von DSV, Motoryachtverband oder ADAC. Der Bootsschein ist alle zwei Jahre kostenpflichtig zu erneuern.

- [Unbedingt lesen! Welche Papiere an Bord sein sollten](#)

Die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge weist das Flaggenzertifikat des BSH aus, nicht jedoch das Eigentum am Schiff. In Frankreich wird es ausdrücklich verlangt. Soll das Ausland angelaufen werden, sind zudem der Nachweis einer Bootshaftpflichtversicherung, Personalpapiere und zur Sicherheit Grenzerlaubnisse für das Verlassen der Bundesrepublik außerhalb der offiziellen Grenzübergangsstellen mitzuführen. Weitere Erfordernisse können bestehen.

Wird eine Seefunkstelle betrieben, muss die Frequenzzuteilungsurkunde an Bord sein. Seit ins Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) die Pflicht zur Führung eines Logbuchs aufgenommen wurde, ist auch dieser Ausrüstungsgegenstand Pflicht – und zwar inklusive Benutzung, für die es allerdings außer Formvorschriften keine weitere Regelung gibt.

### **Was ist Marpol?**

Auf manchen Gewässern, wie zum Beispiel der Ostsee, sind Yachten mit einem Fäkalientank auszurüsten, wenn sie über ein WC verfügen. Verstöße sind mit Bußgeld belegt. Ausgenommen sind Boote, die vor 1980 gebaut wurden oder wenn sie zwischen 1980 und 2003 gebaut, aber kürzer als 10,50 Meter und schmaler als 3,80 Meter sind.

Nachdem das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung (Marpol) zum Abkommen von Helsinki (Helcom) über verstärkten Schutz der Ostsee geführt hat, ist diese Fäkalientankpflicht auf dem Verordnungsweg in Deutschland eingeführt worden. Yachten, die größer sind als 12 Meter, haben außerdem ein zweisprachiges Hinweisschild aufzuhängen. Darauf ist das Entsorgen von Abfall außenbords zu untersagen.

### **Was gilt für gewerbliche Nutzung hinsichtlich Ausrüstungspflicht?**

Werden Yachten verchartert oder zum entgeltlichen Ausbildungsbetrieb eingesetzt, treten zu diesen Pflichten noch weitere hinzu, denn dann unterliegen sie der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) und der SeeSpbV. Diese Vorschriften setzen die Solas in deutsches Recht um. Das Einhalten des Ausrüstungskatalogs aus der See-Sportbootverordnung ist dadurch bei gewerblicher Nutzung zwingend vorgeschrieben.

Die Einhaltung wird vom WSA bei der Erteilung des Bootszeugnisses streng überprüft – im zweijährigen Abstand. Das gebührenpflichtige Zeugnis ist obligat und hat nichts mit den freiwilligen Eigentumsnachweisen der Verbände zu tun. Beim Betrieb der Yacht ohne das Papier macht sich der Unternehmer sogar strafbar.

Fehlt auf der kommerziell genutzten Yacht etwas von der Liste aus der SeeSpbV, so ist das eine Ordnungswidrigkeit, auch ohne dass dadurch eine Gefährdungslage

entsteht. Der Unternehmer, nicht der Skipper, steht im Ordnungswidrigkeitenverfahren für solche Verstöße gerade. Ab 12 Meter Länge ist die Charterschiff etwa mit einer DSC-fähigen Seefunkstelle auszurüsten. Fehlt die, wird zur Kasse gebeten.

Und schließlich steht unabhängig von der Größe die Kontrolle des Trinkwassers an Bord durch das Gesundheitsamt an.

### **Mindestausrüstung für „große Sportboote“ nach See-Sportbootverordnung**

#### **Bei gewerblicher Nutzung vorgeschriebenes Zubehör – für Privatyachten ein hilfreicher Maßstab:**

- Positionslaternen
- Ankerlaterne, Ankerball
- Kegel, Nebelhorn
- Feuerlöscher à 2 kg Pulver
- Log
- Kompass, Handpeilkompass
- Radarreflektor, Fernglas
- Handlampe mit Morsetaste
- bis 6 Pers. 1 Rettungsring
- ab 6 Pers. 2 Rettungsringe
- je Pers. 1 Rettungsweste
- je Pers. 1 Lifebelt und -line
- Rettungsinsel/n je nach Pers.
- 4 Fallschirmsignale rot
- 4 Handfackeln rot
- 2 Rauchsignale orange
- Flaggen „N“, „C“, Bund
- Erste-Hilfe-Kasten
- 1. und 2. Anker (gemäß GL)
- Schlepptrosse (5x CWL)
- Bootshaken, Wurfleine
- 4 Fender, 4 Festmacher
- Kocher
- Handlot oder Echolot
- Radio oder NAVTEX

- Logbuch
- Seekarten, Seehandbuch
- Leuchtfeuerverzeichnis
- Navigationshilfsmittel
- Bug- und Heckkorb, Reling
- Außenbordtreppe
- Toilette, Kojen
- Wassertank, Kraftstofftanks mit Absperrventil
- Fäkalientank/-aufbereitungsanlage
- Treibanker
- Werkzeug, Ersatzteile
- Leckdichtungsmaterial
- Feuerlöschanlage im Motorraum von Motorbooten
- Sturmfock/Trysegel
- Reffleinrichtung
- Drahtschere/Bolzenschneider, Kappbeil

#### **Zusätzlich für Sportboote mit einer Länge von mehr als 12 Metern:**

- Fahrtstörungslaternen, Bälle
- Baumustergeprüfte Schallsignalanlage
- Glocke, 20 cm Durchmesser
- DSC-fähige Seefunkstelle
- Navigationsanlage (GPS)
- Zweitfeuerlöscher à 2 kg

#### **Die Info-Quellen für Skipper**

Was nach dem unbestimmten Rechtsbegriff der seemännischen Sorgfalt an Bord gehört und was nicht, ist für privat genutzte Segelyachten Auslegungssache und variiert je nach Fahrtgebiet, Schiff und Crew. Eine Orientierung bietet die für gewerblich genutzte Yachten sogar verbindliche Aufzählung in der See-Sportbootverordnung (s. o.). Weitere Vorschläge gibt es in verschiedenen Veröffentlichungen.

- [Vom Verkehrsministerium in der Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“](#)
- [Von World Sailing in den „Sicherheitsrichtlinien“ des ORC](#)