

Ihr gutes Recht

Teil 2

Guter Seemannsbrauch – Pflicht oder Kür?



Es ist voll auf deutschen Wasserstraßen. Die Polizei kontrolliert immer häufiger

Einmal bitte stoppen, hier ist die Polizei!“ Allgemeine Verkehrskontrollen haben die meisten Autofahrer schon einmal mitgemacht. Was hier meist routiniert abläuft, führt auf dem Wasser immer noch zu Unsicherheiten. Was wollen die von mir? Was dürfen die? Wie verhalte ich mich richtig?

Skippers Pflicht

Bei einer allgemeinen Führerscheinkontrolle wird überprüft, ob der Skipper zum Führen des Fahrzeuges berechtigt ist. Besitzt er einen Führerschein? Hat er diesen auch dabei? „Nach der Sportbootführerscheinverordnung ist man verpflichtet, seine Papiere mitzuführen. Alles an-

dere stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Kontrollen sind Präventivmaßnahmen. Das bedeutet, sie sollen Menschen davon abschrecken, sich nicht an die Vorschriften zu halten“, erklärt Rechtsanwalt Lutz von Arnstedt. Der Schiffsführer wird vor Antritt des Törns bestimmt. Dabei muss es sich nicht zwangsläufig um den Eigner oder Rudergänger handeln. Wichtig ist, dass der für den Törn verantwortliche Skipper den Sportbootführerschein vorweisen kann und in der Lage ist, das Schiff sicher zu führen. Er kann auch andere delegieren und beaufsichtigen, die keinen Führerschein haben. Es können also auch der Nachwuchs und Freunde mal die Pinne halten oder sogar den kompletten Törn steuern,

ohne Skipper zu sein, solange dieser die Kontrolle behält. Die Pflichten des Skippers beschreibt § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes:

Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, ist verpflichtet, für dessen sicheren Betrieb und insbesondere dafür zu sorgen, dass es samt seinem Zubehör in betriebssicherem Zustand gehalten und sicher geführt wird und dass die notwendigen Vorkehrungen zum Schutze Dritter und der Meeresumwelt (...) getroffen werden. Dies umfasst auch, dass Personen, die (...) auf dem Schiff hierfür beauftragt werden, wirksam ausgewählt, angeleitet, unterrichtet, beobachtet und unterstützt werden.“

Der Skipper ist also für Crew und Schiff verantwortlich und

haftet auch für die Vollständigkeit der unter Umständen vorgeschriebenen Ausrüstung. Dies gilt auch bei der Bareboat-charter. Zwar hat der Vercharterer als Unternehmer dafür zu sorgen, dass das Schiff und die Ausrüstung in verkehrssicherem Zustand sind, bei einer Kontrolle ist jedoch der Skipper erster Ansprechpartner der Polizei und kassiert die Verwarnung. Er muss die Ausrüstung bei der Bootsübergabe auch auf Vollständigkeit hin prüfen. Welche Ausrüstung für das jeweilige Schiff vorgeschrieben ist, kann der Charterskipper im Bootszeugnis nachlesen, das ebenfalls an Bord sein muss. Jeder Skipper muss die Grundsätze der sogenannten Seemannischen Sorgfaltspflicht beachten. Diese sind ungeschriebene Verhaltensweisen und Gebräuche, die international als „gute Seemannschaft“ anerkannt sind beziehungsweise die sich über Jahrzehnte und Jahrhunderte hinweg als seemännisch richtige Verhaltensweise durchgesetzt haben. Das kann zwar nicht erzwungen werden, meint Lutz von Arnstedt, aber: „Wenn der Skipper es nicht tut, können daraus Nachteile entstehen. Das heißt: Wer seemännische Pflichten nicht beachtet und bewusst sagt, ‚da wird schon nichts passieren‘, handelt grob fahrlässig. Das Einhalten kann dann im Bereich der Haftung und der Versicherung eine große Rolle spielen. In diesem Zusammenhang ist auch wichtig: Wurde die Mannschaft korrekt eingewiesen?“



Skippers Recht

Nach der Sportbootführerscheinverordnung ist der Schiffsführer verpflichtet, seine Papiere mitzuführen. Es reicht aber völlig, den Polizisten die Papiere zu zeigen oder zu übergeben. Lutz von Arnstedt rät davon ab, die Beamten gleich an Bord kommen zu lassen, da man für das Schiff analog zur Wohnung den Artikel 13 des Grundgesetzes annehmen könne. „Dieser besagt, dass niemand, auch kein Polizist, ohne ausdrückliche Erlaubnis oder richterlichen Beschluss meine Wohnung betreten darf. Es sei denn, es ist Gefahr im Verzug. Bei der allgemeinen Verkehrskontrolle sehe ich das aber nicht.“ Wenn die Polizei an Bord kommen möchte, dürfen Sie also durchaus nach dem Grund fragen.

Soll eine Straftat aufgedeckt werden, also hat die Untersuchung repressiven Charakter, ist das An-Bord-Kommen natürlich rechtens. Auch wenn es sich um ein ausrüstungspflichtiges Schiff, etwa eine Charterschiff handelt, darf der Polizist diese überprüfen. Wenn zum Beispiel die Rettungsinsel nicht offensichtlich an Deck angebracht ist, kann der Polizist darauf bestehen, diese gezeigt zu bekommen.

„Bei einer reinen Führerscheinkontrolle kann ruhigen Gewissens gesagt werden,

dass man nicht möchte, dass der Polizist an Bord kommt. Verhindern kann man es im Zweifel jedoch nicht“, erklärt Lutz von Arnstedt. „Allerdings ist es möglich, hinterher juristisch prüfen zu lassen, ob das Verhalten der Beamten gerechtfertigt war und eventuelle Beweise unrechtmäßig erworben wurden und darum nicht gegen den Betroffenen verwendet werden können.“

Auch mit Aussagen gegenüber der Polizei sollte man, auch bei reinem Gewissen, vorsichtig umgehen, rät der Anwalt. „Nachfragen, was man für die Polizisten tun kann: Natürlich! Papiere zeigen: Selbstverständlich! Aber keine vorläufigen Aussagen treffen, auch nicht zu Umweltdelikten. Im Zweifel wird es später gegen einen verwendet.“

Alkohol am Ruder

Vor einiger Zeit wurde festgestellt, dass bei fast jedem zweiten untersuchten Sportbootunfall der Bootsführer Alkohol getrunken hatte und dadurch in der sicheren Führung des Sportbootes behindert war. In § 3 Abs. 4 der Seeschiffahrtsstraßenordnung wird die Führung eines Seefahrzeugs oder die Ausübung von Brücken-, Decks- und Maschinendienst untersagt, wenn 0,5 Promille und mehr im Blut nachweis-



Kontrollen sind Routine, keine Schikane. Dennoch sollte man sich mit Aussagen zurückhalten

bar sind. Bei Überschreitung der 0,5-Promillegrenze droht „nur“ ein Bußgeld, solange keine Fahrfehler begangen werden. Kommt es unter Alkoholeinfluss zu einem Unfall, kann das ein Strafverfahren nach sich ziehen. Die absolute Fahruntüchtigkeit liegt nach Meinung einiger Schifffahrtsobergerichte (zum Beispiel des OLG Brandenburg) wie im Straßenverkehr bei 1,1 Promille. Andere Entscheidungen gehen von 1,3 Promille aus. Der Schiffsführer muss dann auch ohne Schadensfall mit einem Gerichtsverfahren rechnen. Das Seeamt kann ein Fahrverbot bis zu 30 Monaten aussprechen, Auflagen erteilen, die Berechtigung einschränken oder sie sogar auf Dauer entziehen. Außerdem drohen Geldstrafen oder eine Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren. Ein Entzug der

Pkw-Fahrerlaubnis muss beim Führen eines Sportbootes in absolut fahruntüchtigem Zustand jedoch nicht befürchtet werden – zumindest nicht nach §§ 69, 69a StGB im Strafverfahren. Das kann jedoch die Straßenverkehrsbehörde im Verwaltungsverfahren anders beurteilen. Ist sie der Auffassung, dass ein Bootsführer durch Drogenkonsum an Bord oder eine hohe Alkoholgewöhnung auch ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr ist, kann sie den Entzug des Pkw-Führerscheins anordnen.

Alles an Bord?

Außer dem Sportbootführerschein müssen noch eine ganze Reihe anderer Unterlagen und Ausrüstung mit an Bord sein. Minimumstandards für ➤

Auch die richtige Absicherung kann Sturm nicht verhindern. Aber sich auszahlen!

Weitere Informationen unter www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 





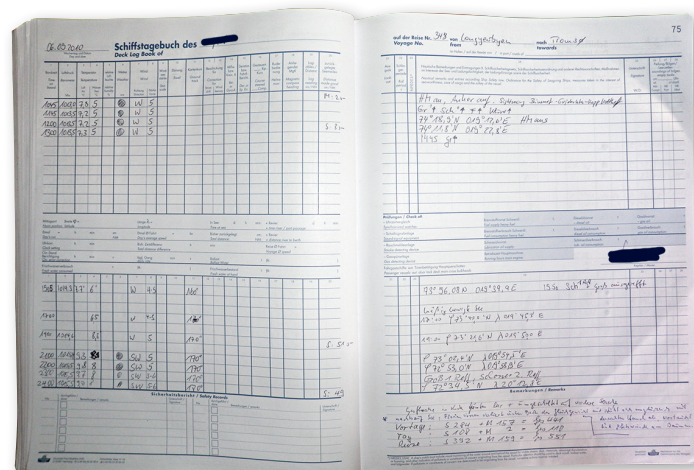
Konstruktion, Ausrüstung und Betrieb von Schiffen sind in den Richtlinien „Safety of Life at Sea“ (SOLAS) festgehalten, Informationen über die vorgeschriebenen Lichter und Signalzeichen finden sich in den Kollisionsverhütungsregeln (KVR) und der Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO). Dennoch gibt es, wie so oft im rechtlichen Bereich, einige Spitzfindigkeiten und Streitpunkte:

Original oder Kopie?

Die Sportbootführerscheinverordnung-See schreibt eine amtliche Bescheinigung als Erlaubnis zum Führen eines Sportbootes vor: einen Sportbootführerschein, je nach Revier Binnen oder See. Am besten hat man immer das Original dabei. Wer befürchtet, das Dokument könnte ins Wasser fallen, abhanden kommen oder beschädigt werden, macht eine Kopie und nimmt diese mit aufs Wasser. Weil Farbkopien heute täuschend echt aussehen können, kann besonders fleißigen Beamten einfallen, diese als Urkundenfälschung zu sehen. Das ist zwar sehr unwahrscheinlich, aber nicht auszuschließen. Kopien sollten darum als solche gekennzeichnet werden. Der Rechtsanwalt empfiehlt amtlich beglaubigte Kopien: „Aus meiner Sicht macht es wegen einer möglichen Gefährdung der Urkunden durchaus Sinn, Originale nicht ständig an Bord zu verwahren oder gar mit sich zu führen.“

Spezialfall Logbuchpflicht

Es lässt sich trefflich darüber streiten, ob das Führen eines Logbuches gesetzlich vorgeschriebene Pflicht des Skippers ist oder eher Teil der Kür. DSV und BSU bejahen die Logbuchpflicht. Das „Merkblatt über die Verpflichtungen der Sportschiffahrt im Hin-



blick auf Seetagebücher“ des Verkehrsministeriums besagt: „Grundsätzlich sieht der Staat davon ab, dem Einzelnen für jede Situation ein genaues Verhalten vorzuschreiben. Das gilt auch für die Führung von See-

tagebüchern. Dagegen rechnet der Staat ganz entscheidend auf die Eigenverantwortung des Einzelnen. Unter diesem Vorzeichen kann es sehr wohl auch eine Pflicht geben, dass der Skipper in bestimmten Si-

Was gehört ins Logbuch?

Für Sportboote sind keine bestimmten vorgedruckten Bücher als Logbuch vorgeschrieben, auch müssen Eintragungen nicht in bestimmten Zeitabständen oder Streckenabschnitten gemacht werden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes rät: „Der beste Maßstab (...) ist das vernünftige Urteil eines verantwortlichen Verkehrsteilnehmers, der die Seemannischen Sorgfaltspflichten einhält.“

Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte sich an die Formvorschriften der Schiffssicherheitsverordnung halten:

- Name und Rufzeichen des Schiffes müssen eingetragen werden.
- Es muss kenntlich gemacht werden, aus welchen Bestandteilen die Aufzeichnungen bestehen. Dazu können auch Seekarten gehören, wenn dort Kurse, Position, Uhrzeit oder ähnliches eingetragen wurde.
- Die Aufzeichnungen müssen auf Deutsch gemacht werden, Abkürzungen oder Symbole, die nicht allgemeingebrauchlich sind, müssen erklärt werden.
- Eintragungen dürfen nicht ausradiert, unkenntlich gemacht oder herausgerissen werden. Falsche Eintragungen dürfen gestrichen werden, müssen aber lesbar bleiben. Streichungen und spätere Zusätze müssen mit Datum und Unterschrift versehen werden, ebenso wie alle anderen Vermerke, Aufzeichnungen und Eintragungen.
- Der Schiffseigentümer hat durch Aufzeichnung nachzuweisen, dass er in regelmäßigen Abständen – mindestens alle zwölf Monate – den Inhalt der Aufzeichnungen zur Kenntnis genommen hat.
- Der Eigentümer muss die Aufzeichnungen für drei Jahre aufbewahren, auch wenn das Schiff vor Ablauf der Frist verkauft werden sollte.

Ein Logbuch hat Urkundencharakter. Gewissenhaft geführt, kann es vor Gericht entlasten

situationen Eintragungen zu machen und insofern ein Schiffstagebuch (...) zu führen hat.“

BSU, DSV und Ministerium beziehen sich auf § 6 Absatz 3 des Schiffssicherheitsgesetzes: „(3) Der Schiffsführer hat – falls nicht anders vorgeschrieben, im Schiffstagebuch – unverzüglich durch geeignete Eintragungen über alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind. Bei Schiffsunfällen hat der Schiffsführer, soweit erforderlich und möglich, für die Sicherstellung der Eintragungsunterlagen zu sorgen.“

Ob diese Vorschrift ohne weiteres auf Sportboote zu beziehen ist, ist jedoch umstritten. Dabei teilen sich die Meinungen an einem kleinen Detail: Im Gesetzestext ist von Seeschiffen die Rede. Seeschiffe sind solche, die dem Flaggenrechtsgesetz unterfallen und die Bundesflagge führen müssen. Laut Gesetzestext sind das „alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe“. Lutz von Arnstedt meint: „Sportboote gehören nicht hierher. Sie müssen die Bundesflagge nicht führen, dürfen es aber. Nach §6 allerdings auch nur genau diese und nicht etwa eine Europa- oder Landesflagge.“ BSU, DSV und auch die meisten Gerichte legen diesen Paragraphen jedoch anders aus.

Über die Vorteile eines gut geführten Logbuches sind sich allerdings alle Experten einig. Ob verpflichtend oder nicht, „ein Logbuch ist eine Urkunde, die im Zweifel als Beweis dient“, erklärt Lutz von Arnstedt. „Die Urkunde trägt immer die Vermutung der Richtigkeit und



Vollständigkeit. Gerade wenn es nach Zwischenfällen um Schadenersatzansprüche geht, kann ein gut geführtes Logbuch hilfreich sein. Es steht gleichwertig neben anderen Beweisen wie Zeugenaussagen.“ Jedoch sollte das Logbuch gewissenhaft und regelmäßig geführt werden, falsche Angaben gelten als Urkundenfälschung. Darum wird die Richtigkeit der im Logbuch verzeichneten Angaben vom Gericht erst einmal angenommen.

Aktuelle Seekarten

Auf und unter Wasser ändert sich ständig etwas. Neue Gefahrenstellen, geänderter Verlauf von Schifffahrtswegen, neue Betonung. In den Nachrichten für Seefahrer werden regelmäßig alle Veränderungen bekanntgegeben. In der kommerziellen Seefahrt werden diese ebenso regelmäßig in die Karten übertragen. „Bei den Sportbooten macht das jedoch kaum jemand“, sagt Lutz von Arnstedt. „Da wird alle paar Jahre ein neuer Satz Karten gekauft. Bei elektronischen Seekarten macht auch nicht jeder jedes Jahr ein Update für viel Geld.“ Allerdings gehören aktuelle Seekarten zum sicheren Betrieb eines Fahrzeuges, also zum oben beschriebenen guten Seemannsbrauch. Auch schreibt § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes vor, dass die Ausrüstung an Bord in betriebssicherem Zustand zu halten ist. Daraus wird von den Behörden im allgemeinen die Pflicht abgeleitet, aktuelle Seekarten, Handbücher und alle weiteren erforderlichen Unterlagen an Bord zu haben. Für Charterschiffe unter deutscher Flagge ist die Mindestausrüstung genau vorgeschrieben und im Bootzeugnis vermerkt. Hier sind ausdrücklich Papierseekarten Pflicht. Elektronische Seekar-



Aktuelle Seekarten müssen an Bord sein. Auch das ist Seemannische Sorgfaltspflicht

ten reichen nicht aus, da diese aufgrund elektronischer Probleme auch mal ausfallen können und die vorgeschriebene Ausrüstung somit nicht vollständig wäre. Für Privateigner können diese Vorschriften als gute Orientierung dienen. Für seegehende Yachten findet sich ein Ausrüstungskatalog in der Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“, die vom Verkehrsministerium erst in diesem Jahr überarbeitet und neu aufgelegt wurde. „Ich würde sagen, niemand ist in der Lage, ein Boot sicher zu führen, wenn er keine aktuellen Seekarten von dem Revier dabei hat“, meint auch Lutz von Arnstedt. „Wenn es zum Schadensfall kommt, der mit einer aktuellen Karte hätte vermieden werden können, sieht man ohne Karte an Bord schlecht aus.“ ⚓

Lutz von Arnstedt zog es bereits 1962 für die Hapag bzw. Hapag-Lloyd AG aufs Meer. Der studierte Jurist und praktizierende Anwalt ist außerdem Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr und Inhaber des A6 Patentes „Kapitän auf Großer Fahrt“. Viele Jahre engagierte sich Lutz von Arnstedt im Vorstand des Kreuzer Yachtclubs.



Größtmöglicher Spaßfaktor
bestmögliche Technik!

WWW.SEGELWERKSTATT.COM

SEGELWERKSTATT STADE

Wir wissen, was Segler wollen!

Harschenflether Weg 12 ~ 21682 Stade ~ Tel. 04141 | 4 57 88
Fax 04141 | 4 57 83 ~ info@segelwerkstatt.de

EERDMANS
yachtversicherungen

**Bootsversicherungen
von
Weltklasse!**

Lemmer (NL) T +31 - 514 56 36 55
Deutschland T 04343 - 49 99 91

www.eerdmans.de