

Geschäftsstelle: Telefon (0 40) 6 32 00 90
Telefax (0 40) 63 20 09 28
Gründgensstraße 18
D-22309 Hamburg



Kreuzer - Abteilung

DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E.V.

Herausgegeben von der Kreuzer-Abteilung des DSV, Gründgensstraße 18, 22309 Hamburg
KREUZER-ABTEILUNG DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES e.V.

entsprechendes Dokument unserer Mailbox

Yachtgebräuche und Flaggenführung

© 1997 Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler Verbandes

Vorwort

Die Erfahrung zeigt, daß kein Zusammenleben ohne gewisse Spielregeln auskommt, seien sie traditionsgebunden oder nicht. Die Wassersportler bilden dabei keine Ausnahme. Gerade sie sind oft zu Gast in anderen Ländern. Dies enthält die Verpflichtung, sich den Gepflogenheiten der Gastländer anzupassen, und jeder erwartet von jedem sportliches Verhalten. Aus diesen Gründen gab es und muß es weiterhin Regeln über Yachtgebräuche geben. Ähnliches gilt für die Flaggenführung.

Die Neuauflage der Broschüre "Yachtgebräuche Flaggenführung" soll dem Skipper über all diese Fragen die notwendigen Hinweise vermitteln.

YACHTGEBRÄUCHE

Ordnung an Bord

Jede in Dienst gestellte Yacht soll, nicht nur seemännischen Gebräuchen folgend, stets einen gepflegten Eindruck machen. Es ist unschön, ein Schiff zu verlassen, das nicht aufgeklärt ist. Die Ausrüstungsgegenstände müssen stets ordnungsgemäß verstaut, die Leinen aufgeschossen sein.

In Fahrt dürfen keine Leinen und Fender außenbords hängen.

Sportliches Verhalten

Jede Yacht vertritt die Flagge, unter der sie fährt. Die Yacht ist so zu führen, daß sie das Ansehen ihrer Flagge und damit ihres Landes oder Verbandes nicht schädigt. Der Stander ihres Segelclubs verpflichtet ebenfalls.

Aufgrund des geltenden Straf- und Schifffahrtsrechts ist jeder Schiffsführer verpflichtet, allen in Not geratenen Personen und Fahrzeugen Hilfe zu leisten, soweit es mit der Sicherheit des eigenen Fahrzeuges zu vereinbaren ist. Die Seemannschaft verlangt, daß er diese Pflicht tatsächlich bis zur Grenze seiner Möglichkeit erfüllt.

An Liegeplätzen und besonders in fremden Häfen ist vor allem nachts jeder Lärm zu vermeiden. Es ist unkameradschaftlich, auf dem Steg oder der Brücke Ausrüstungsgegenstände so auszubreiten, daß andere dadurch behindert werden.

In fremden Häfen meldet sich der Schiffsführer unverzüglich beim zuständigen Hafenmeister und bittet um Zuweisung eines Liegeplatzes. Dieser ist berechtigt, den Liegeplatz zu begrenzen, mehrere Fahrzeuge nebeneinander zu legen und das Verholen von Wasserfahrzeugen anzuordnen, soweit es zur Sicherheit des Hafenbetriebes erforderlich ist. Ist ein Hafen überfüllt und ein Längsseitegehen unumgänglich, gebietet es die Höflichkeit, den Innenlie-

ger um Erlaubnis, ob man anlegen darf, zu fragen. Ist dieser damit nicht einverstanden, so hat er die Möglichkeit, seine Yacht selbst zu verholen. Es ist selbstverständlich, daß auch andere Yachten möglichst nicht mit Landschuhen betreten werden. Der Weg führt üblicherweise über das Vorschiff.

Bei Hafenanmanövern sind die Anweisungen an die Besatzung ruhig und ohne große Lautstärke zu geben.

Beim Anlegen müssen die Festmacher rechtzeitig klarliegen. Die Fender sind zu befestigen, aber erst unmittelbar vor dem Festmachen außenbords zu hängen. Selbstverständlich hilft jeder Segler einlaufenden Booten durch Wahrnehmen der Leinen. Bei bereits vertäuten Booten sollte ein neu hinzukommendes Boot seine Leinen so belegen, daß es die anderen nicht behindert. (Leinen von unten durch das Auge der bereits belegten Leinen führen und dann über Poller oder Pfahl legen.) So können jederzeit alle Boote ihre Leinen ohne Behinderung des anderen lösen.

Es ist unsportlich, Beiboote längsseits zu legen, da das Anlegen und evtl. Päckchenbildung dadurch unmöglich gemacht wird.

Beiboote sollten nur dicht vor oder hinter dem Fahrzeug und nur an der Landseite festgemacht werden.

Bei Hafenanmanövern, beim Ein- und Auslaufen unter Motor, ist die geringstmögliche Fahrstufe zu benutzen, um Schwell zu vermeiden.

Die Bekleidung an Bord soll vor allem unter dem Aspekt der Sicherheit ihrem Verwendungszweck entsprechen. Für Schlechtwetterbekleidung, z. B. Ölzeug, sollten Sicherheitsfarben wie Gelb, Orange oder Hellrot gewählt werden; dunkle Farben sind nicht geeignet. Beim Ein- und Auslaufen ist angemessene Bekleidung selbstverständlich.

Das Zusammenleben an Bord erfordert weitgehende Rücksichtnahme. Die gleiche Haltung darf von den Crews gegenüber anderen Besatzungen erwartet werden.

HEIMATHAFEN

Als Heimathafen für eine Yacht kann angegeben werden

1. der Wohnsitz des Eigners (*sofern auf dem Wasserweg zu erreichen*) oder
2. der ständige Liegeplatz der Yacht oder
3. der Sitz des Clubs
4. der Sitz des Schiffsregisters

FLAGGENFÜHRUNG

Flaggen und Fahnen sind jedermann vertraute Ausdrücke, die jedoch nur im ersten Anschein dieselbe Bedeutung haben. Tatsächlich bestehen jedoch erhebliche Unterschiede. Die Fahne ist ein nicht ohne weiteres ersetzbares Einzelstück, aus wertvollen Stoffen gefertigt und mit Stickereien etc. verziert. Sie ist ein Symbol, dem von einem bestimmten Personenkreis eine besondere Ehrerbietung entgegengebracht wird. Einen ähnlich symbolhaften Charakter wie die Fahne haben National-, Kriegs- und Handelsflaggen; ansonsten sind Flaggen lediglich Signal- und Erkennungszeichen, bei denen Zweckmäßigkeit und Haltbarkeit des Tuches im Vordergrund stehen. Fahne, Banner und Standarte sind in der Seefahrt ungebrauchliche Begriffe und werden deshalb hier nicht weiter behandelt.

Die Nationalflagge ist das offizielle Symbol eines Staates. Nach Artikel 22 des Grundgesetzes ist die Bundesflagge schwarz-rot-gold.

Der Nationalflagge wird in allen Staaten eine besondere Ehrerbietung entgegengebracht. Viele Länder reagieren außerordentlich empfindlich, wenn es der Gast an erwartetem Respekt und Aufmerksamkeit fehlen läßt.

In früheren Zeiten war es Brauch, auf besiegten Kriegsschiffen die Flagge des Siegers über der Flagge des Besiegten anzubringen. Es wird deshalb von den traditionellen Seefahrtsnationen als ausgesprochene Unhöflichkeit, ja gewollte Herabsetzung des Gastlandes empfunden, wenn ein Fahrzeug einer fremden Nation, und dazu zählen auch Yachten, die Nationalflagge des Gastlandes unter der Nationalflagge eines vorher besuchten Landes oder gar der eigenen Nationalflagge führt.

Das unbefugte Führen einer fremden Nationalflagge wird mit Sicherheit zu unliebsamen Reaktionen des Staates führen, dessen Flagge mißbraucht wird. Dies gilt auch für die Bundesrepublik Deutschland, die das Führen einer anderen Nationalflagge als der Bundesflagge, sofern das Schiff zum Führen der Bundesflagge verpflichtet ist, mit Gefängnis bis zu 6 Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

Zur Orientierung: Flaggen sind rechteckig mit einem Seitenverhältnis von 3:5. Stander sind dreieckig mit einem Höhen/Breitenverhältnis von 3: 5. Wimpel sind dreieckig mit einem Höhen / Breitenverhältnis von 3:10. Die Spitze kann fehlen (siehe Flaggenalphabet). Doppelstander sind Flaggen, die durch Einschnitte am freien Liek in zwei Spitzen auslaufen. Flaggen und Stander müssen in einwandfreiem Zustand sein. Alle Flaggen am Flaggenstock und unter der Saling bzw. bei Motorbooten auf der entsprechenden Seite des Flaggenmastes müssen bis dicht an den Flaggenkopf bzw. bis dicht unter die Saling vorgeheißt sein. Flaggenleinen dürfen keine Lose haben.

Bundesflagge

Jede in Dienst gestellte Segel- und Motoryacht führt auf den Seeschiffahrtsstraßen, in Küstengewässern, auf See und im Ausland die Nationalflagge. Die Nationalflagge ist die Bundesflagge.

Auf den Binnenwasserstraßen führen nur die zur Seefahrt bestimmten Fahrzeuge die Bundesflagge. Auf Booten im Binnenbereich braucht die Bundesflagge nicht gesetzt werden.

Im Hafen, vor Anker und in Fahrt wird die Flagge am Flaggenstock, möglichst in der Mitte des Hecks, gesetzt. Der Flaggenstock soll etwa 40 Grad nach achtern geneigt sein, damit die Flagge auch bei Windstille klarfällt und erkennbar ist. Am Flaggenstock darf nur die Nationalflagge gefahren werden. Unter Segel kann die Flagge auch an der Gaffel oder bei Hochtakelung am Großsegel-Achterliek an einer Flaggenleine gefahren werden. Heckflaggen am Flaggenstock dürfen in keinem Fall das Hecklicht abdecken. (z B. tagsüber bei Nebel). Auf einem mehrmastigen Fahrzeug wird die Flagge in Fahrt im Topp des hinteren Mastes oder mit einer besonderen Flaggenleine im oberen Drittel gefahren, im Hafen oder vor Anker wird sie als Heckflagge gesetzt. Die Hafenflagge soll grundsätzlich größer sein als die Seeflagge.

Die Nationalflagge sollte nicht am Achterstag gefahren werden.

Eine (auch gecharterte) Yacht führt auf Seeschiffahrtsstraßen in allen Ländern die Nationalflagge ihres Eigners. (, mit Ausnahme von Finnland).

In Finnland wird die Nationalflagge des Charterers gesetzt. Lediglich in den Fällen, in denen der deutsche Charterer die Eigenschaft als Ausrüster im handelsrechtlichen Sinne für das einem ausländischen Eigner gehörende Schiff erwirbt, kann ihm auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr die Befugnis verliehen werden, für eine bestimmte Zeit die Bundesflagge zu führen. Für Sportboote ist diese Voraussetzung in der Regel gegeben, wenn der Chartervertrag für mindestens 12 Monate abgeschlossen wurde.

Auf Binnenschiffahrtsstraßen sind Yachten nicht zur Führung der Nationalflagge verpflichtet.

Europaflagge

In zunehmendem Maße sind in der Bundesrepublik Deutschland beheimatete Sportboote zu beobachten, die am Heck statt der Bundesflagge die Europaflagge mit und ohne Bundesflagge in der Gösch (obere Ecke am Flaggenliek) führen.

Soweit es sich um zur Seefahrt bestimmte Sportfahrzeuge handelt, steht diese Praxis nicht im Einklang mit der Rechtslage (Flaggenrechtsgesetz § 8 [2]) und kann mit Geldbußen geahndet werden.

Um der Verbundenheit mit dem Europagedanken Ausdruck zu verleihen, sollte die Europaflagge so gefahren werden, daß Zweifel an der Bundesflagge als alleiniger

Nationalflagge ausgeschlossen sind (z. B. unter der Saling).

Flagge der Kreuzer-Abteilung des DSV

Die Flagge der Kreuzer-Abteilung des DSV weht an Bord nur am Tage und nur in Verbindung mit der Bundesflagge. Sie wird im Hafen, vor Anker und beim Auslaufen eines Hafens unter der Steuerbordsaling gesetzt, im Ausland dagegen unter der Backbordsaling.

Flagge des Deutschen Segler-Verbandes

Die Flagge des Deutschen Segler-Verbandes zeigt auf weißem Grund ein schwarzes umrandetes Diagonalkreuz mit der Kompaßrose des DSV.

Die Verbandsflagge darf nur von Booten und Yachten geführt werden, die den Internationalen Bootsschein für Wassersportfahrzeuge besitzen. Dieses Schiffsdokument muß sich während der Fahrt an Bord befinden.

An vollgetakelten Masten der DSV-Vereine kann die Verbandsflagge und ggf. - an einer anderen Flaggenleine - die Flagge der Kreuzer-Abteilung unter der Rah, sonst an einfachen - getrennten - Flaggenmasten gesetzt werden. Die Flagge der KA weht in allen Stützpunkten der Kreuzer-Abteilung.

Gastflagge

Bei Einfahrt in den Hafen eines Gastlandes setzen Yachten nur die Flagge des Gastlandes unter der Steuerbordsaling, nicht jedoch die Flaggen zuvor besuchter Länder.

Von einer Auslandsfahrt heimkehrende Yachten können im deutschen Hoheitsgebiet die Flaggen der besuchten Länder in der Reihenfolge des deutschen Alphabets und untereinander nur am Tage der Heimkehr, am darauffolgenden Wochenende und beim jährlichen Absegeln unter der Steuerbordsaling zeigen. In diesem Falle wird die Flagge der Kreuzer-Abteilung unter der Backbordsaling gesetzt.

Vereins-Stander

Der Stander wird im Großtopp gefahren, er weht bei Tag und Nacht, auch wenn die Besatzung nicht an Bord ist. Kann der klassische Standerstock nicht gesetzt werden, ist eine zweckdienliche Hilfskonstruktion zu wählen. Nur wenn auch dies nicht möglich ist, kann der Stander an oberster Stelle unter der Backbordsaling gefahren werden. In diesem Fall muß er auf See eingeholt werden, um eine Verwechslung mit Flaggsignalen zu vermeiden. Es darf jedenfalls nur ein Stander gesetzt werden. Eine Yacht, die bei mehreren Vereinen eingetragen ist, führt im allgemeinen den Stander des Vereins, dem sich der Eigner hauptsächlich angehörig fühlt, im Hafenbereich den heimischen Stander, in fremden Häfen den Stander des ältesten ortsansässigen Vereins, dem der Eigner angehört.

Der Stander am Flaggenmast eines Vereins weht ~n Topp vom Ansegeln bis zum Absegeln Tag und Nacht.

Gösch

Die Gösch ist die Flagge des Heimathafens oder des Bundeslandes. Sie ist rechteckig und wird an einem Flag-

genstock am Vorsteven oder auf dem Klüverbaum gesetzt. Auf Segelyachten ist das Führen der Gösch unüblich.

Sonstige Flaggen

Unabhängig von diesen Regeln sind die Vorschriften der Behörden über das Führen besonderer Flaggen und Stander zu beachten.

Das Führen von Eignerflaggen ist gelegentlich noch bei Regattayachten zu sehen.

Signalflaggen

Signalflaggen nach dem Internationalen Signalbuch dürfen nur nach dessen Vorschriften verwendet werden und sind sofort wieder einzuholen, wenn der Signalaustausch beendet ist. Einzige Ausnahme ist die Flaggengala. Die Größe der Signalflaggen ist so zu wählen, daß sie auch auf größere Entfernung erkennbar sind.

Flaggengruß

Der Flaggengruß ist nach wie vor bei vielen seefahrenden Nationen gebräuchlich. Besonders in Großbritannien und in den skandinavischen Ländern wird darauf Wert gelegt.

Der Flaggengruß ist freiwillig, die Erwidmung eines Grußes jedoch Pflicht. Yachten können sich untereinander durch einmaliges "Dippen" der Flagge oder falls dieses wegen zu kurzen Flaggenstocks nicht möglich ist, durch Senken des Flaggenstocks mit der Flagge grüßen.

Die zuerst grüßende Yacht holt die Flagge ein Drittel nieder und heißt sie wieder vor, wenn die andere Yacht die Flagge niedergeholt hat.

Ein Kriegsschiff wird immer zuerst begrüßt; dabei wird die eigene Flagge erst dann wieder geheißt, wenn das Kriegsschiff dies bereits getan hat.

Beim Begegnen einer Flottille von Kriegsschiffen grüßt man nur das durch den Führungsstander gekennzeichnete Schiff.

Flaggenparade

Es ist nach wie vor internationaler Brauch, das Zeremoniell der Flaggenparade einzuhalten. Als Flaggenzeit versteht man die Zeit, während der alle Flaggen wehen.

Und zwar:

vom 1. Mai bis 31. September von 8.00 Uhr, in den übrigen Monaten von 9.00 Uhr, bis Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 21.00 Uhr.

Die Zeiten des Vorheißens und Niederholens geben ein im Hafen oder vor Anker liegendes Kriegsschiff, die größte Yacht oder der Flaggenmast des ortsansässigen Vereins an.

Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen im Binnenbereich

Die im Binnenbereich bisher in sieben Einzelregelungen zersplitterten Vorschriften zur Kennzeichnung von Wassersportfahrzeugen wurden in der *Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen* vom 21. Februar 1995 zu-

sammengefaßt und bundeseinheitlich geregelt. Nur die für Wassersportfahrzeuge maßgeblichen Regelungen sind im folgenden dargestellt.

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt für die verschiedenen Kategorien der Kleinfahrzeuge zu unterschiedlichen Zeitpunkten in Kraft:

Kleinfahrzeuge mit Antriebsmaschine mit einer Nutzleistung von mehr als 3,68 kW: 1.5.95

übrige Kleinfahrzeuge mit Antriebsmaschine mit einer Nutzleistung von mehr als 2,21 kW: 1.5.96

Kleinfahrzeuge unter Segel: 1.5.97

Geltungsbereich

Die Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen Rhein, Mosel und Donau sowie auf den Bundeswasserstraßen, auf denen die 8innenschiffahrtsstraßen-Ordnung gilt. Sie gilt damit nicht auf den Seeschiffahrtsstraßen.

Begriff des Kleinfahrzeugs

Kleinfahrzeuge im Sinne der Verordnung **sind:**

1) Wasserfahrzeuge, deren Schiffskörper, ohne Ruder und Bugspriet, eine Höchstlänge von weniger als 20 m aufweisen;

Kleinfahrzeuge im Sinne der Verordnung **sind nicht:**

2) Wasserfahrzeuge, die nur mit Muskelkraft fortbewegt werden können;

3) Wasserfahrzeuge bis zu 5,5 m Länge, die nur unter Segel fortbewegt werden können;

4) Wasserfahrzeuge mit Antriebsmaschine, deren effektive Nutzleistung nicht mehr als 2,21 kW beträgt;

5) Beiboote.

Kennzeichnungspflicht

Kleinfahrzeuge nach Ziffer 1) **müssen** ein gültiges amtliches oder amtlich anerkanntes Kennzeichen führen, wenn sie im Geltungsbereich der Verordnung verkehren. Die übrigen Wassersportfahrzeuge nach den Ziffern 2) bis 5) dürfen ein Kennzeichen führen.

Der Eigentümer muß das Kennzeichen am Schiffskörper in 10 cm hohen lateinischen Buchstaben und arabischen

Ziffern außen auf beiden Bugseiten oder am Heck dauerhaft anbringen. Als Nationalitäten-Kennzeichen darf ein deutsches Fahrzeug am Schiffskörper nur den Buchstaben D führen.

Der Eigentümer darf weder anordnen noch zulassen, daß der Schiffsführer ein deutsches Kleinfahrzeug ohne Kennzeichen oder andere Nationalitäten-Kennzeichen als D führt.

Auch ausländische Kleinfahrzeuge unterliegen grundsätzlich der Kennzeichnungspflicht; für sie gelten Sonderregelungen.

Amtliche Kennzeichen

Die von den Wasser- und Schifffahrtsämtern - WSA ausgegebenen amtlichen Kennzeichen bestehen aus einem oder mehreren Buchstaben, an die sich mit einem Bindestrich Buchstaben und Ziffern anschließen, z.B. CUX A >. CUX ist die Abkürzung für das WSA Cuxhaven.

Als amtliche Kennzeichen gelten auch

- die in einem Schiffsbrief ausgewiesene Schiffsregisternummer, gefolgt von dem Buchstaben B;

- die im Schiffszertifikat ausgewiesenen IMO-Nummer oder Funkrufzeichen;

- die Nummer des Flaggenzertifikats, gefolgt von dem Kennbuchstaben F;

- durch das WSA Berlin erteilte Sonderkennzeichen.

Amtlich anerkannte Kennzeichen

sind die Nummern des "Internationalen Bootsscheines für Wassersportfahrzeuge" (IBS), gefolgt vom Kennbuchstaben der zuteilenden Organisation:

- S = DSV - Deutscher Segler-Verband e.V.

- M = DMYV - Deutscher Motoryachtverband e.V.

- A = ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.

Verfahren

Das Kennzeichen ist bei einem WSA oder bei einer der genannten Organisationen DSV/DMYV/ADAC zu beantragen.