

# WORLD CRUISING CLUB SICHERHEITSBESTIMMUNGEN 2024



Die folgenden Bestimmungen sollen für an World Cruising Club Veranstaltungen teilnehmende Yachten ein akzeptables Mindestmaß an Sicherheit gewährleisten. Die [World Sailing Offshore Special Regulations](#) dienen als Leitlinie bei der Zusammenstellung dieser Bestimmungen.

Die Gruppe II (Regattagruppe) unterliegt den World Sailing Offshore Special Regulations Kategorie 1 und diesen vorliegenden Anforderungen an die Sicherheitsausrüstung.

Diese Anforderungen an die Sicherheitsausrüstung setzen umfassendere Sicherheitsbestimmungen der Schifffahrts- bzw. Aufsichtsbehörden der jeweiligen Nationalflagge bzw. des Flaggenlands der Yacht nicht außer Kraft.

Yachteigner, die zahlende Gäste oder Crew aufnehmen, müssen diesen Aspekt im Hinblick auf die entsprechenden Bestimmungen der zuständigen Behörden ihrer Nationalflagge bzw. ihres Flaggenlandes berücksichtigen.

Die Regeln sind in zwei Abschnitte unterteilt

## **Abschnitt I: Vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung**

Diese Ausrüstung muss an Bord sein und wird während der Sicherheitsüberprüfung vor dem Start vollständig überprüft.

Ein Nichteinhalten der Bestimmungen kann zum Ausschluss von der Rallye führen.

## **Abschnitt II: Empfohlene Sicherheitsausrüstung**

Diese Ausrüstung ist nicht zwingend vorgeschrieben; die Veranstalter empfehlen jedoch dringend, sämtlichen Empfehlungen in diesem Absatz zu entsprechen.

Diese Aspekte können mit den Inspektoren der Sicherheitsausrüstung im Rahmen der Überprüfung durchgesprochen werden.

## **ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN**

**Obwohl jede Person an Bord teil an der sicheren Führung der Yacht hat, obliegt es einzig und allein dem Skipper dafür zu sorgen, dass alle Sicherheitsvorkehrungen jedweder Art in Bezug auf seine eigene Person, die Mannschaft und das Boot getroffen werden.**

**Jegliche Sicherheitsausrüstung, die regelmäßig gewartet werden muss, muss gültige Wartungsnachweise für den Start und die Dauer der Rallye haben. (Das Zertifikat für die Rettungsinsel sollte im Voraus vorgelegt werden und wird während der Überprüfung der Sicherheitsausrüstung kontrolliert).**

**Sämtliche Sicherheitsausrüstung muss:**

- a. in Typ, Größe und Leistung der Yacht entsprechen,**
- b. einwandfrei funktionieren,**
- c. einfach zugänglich sein.**

**Jedes Mitglied der Crew muss vollständig mit dem Stauort und der Handhabung der gesamten Sicherheitsausrüstung an Bord vertraut sein.**

## **ABSCHNITT 1: VORGESCHRIEBENE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG**

### **Rettungsinsel**

Eine oder mehrere Rettungsinseln, speziell für diesen Zweck gefertigte, sich selbstaufblasende mit ausreichend Kapazität für mindestens die Anzahl der Personen an Bord. Das Modell muss sein entweder:

- i. "ISO Standard 9650" Typ 1 Gruppe A mit Service-Pack 1 (>24 Stunden), oder ein entsprechendes Modell mit Service Pack 2 (<24 Stunden) und ein Notpack, oder**
- ii. ISAF Rettungsinsel, die vor 2016 hergestellt wurde und bis zum Ersatz am Ende der Servicezeit zulässig ist, plus Nahrungsmittel und Wasser entsprechend wie in (I.) oben, oder**
- iii. SOLAS LSA Code 1997 Kapitel IV oder später, die einen SOLAS A Pack enthält.**
  - a. Jede Rettungsinsel muss an Deck oder so gestaut werden, dass sie innerhalb von 15 Sekunden an der Reling zu Wasser gelassen werden kann. Zusätzlich gilt für Multihulls, dass die Rettungsinsel auch in durchgekerntem Zustand einsetzbar sein muss.**
  - b. Sollte die Rettungsinsel in einer eigens dafür vorgesehenen Backskiste gestaut sein, darf sich in dieser nichts anderes befinden, so dass ein freier Zugang zur Rettungsinsel erfolgen und sie nicht beschädigt werden kann.**

- c. Die Auslöseleine der Rettungsinsel muss auf kurzem Weg zu einem ausreichend dimensionierten Befestigungspunkt an Bord führen und mit ihm stets verbunden sein.
- d. Für jede Rettungsinsel muss vom Hersteller oder der Wartungsfirma ein Zertifikat mit Gültigkeit für die Dauer der Rally vorliegen. Das Zertifikat bzw. eine Abschrift ist mit der Yacht zu führen.

(Siehe auch die [Webseite von World Sailing](#) auf welcher der gesamte Text der Anforderungen der World Sailing Offshore Special Regulations zu finden ist).

### Rettungsinsel Wartung

- a. Rettungsinseln müssen je nach Typ von einer vom Hersteller anerkannten Servicestation zu den nachfolgend genannten Terminen gewartet werden:
  - i. SOLAS Rettungsinseln jährlich.
  - ii. Nach ISO 9650 in Container gepackte Rettungsinseln mindestens alle 3 Jahre
  - iii. Nach ISO 9650 in Taschen gepackte Rettungsinseln mindestens alle drei Jahre; ausgeliehene jedoch jedes Jahr.
  - iv. ISAF Rettungsinseln jährlich
- b. Das Wartungszertifikat oder eine Kopie desselben ist an Bord der Yacht mitzuführen

### EPIRB

Emergency Position Indicating Radio Beacon. Eine schwimmfähige, durch Wasser oder manuell zu aktivierende EPIRB-Notfunkbake, die auf 406MHz und 121.5MHz oder AIS, ausgestattet mit einem internen GPS sendet und bei der zuständigen Heimatbehörde registriert ist. Das Mitführen von persönlichen Rettungssendern (PLBs) entbindet nicht von dieser Vorschrift

### Kommunikations-Ausrüstung

Jede Yacht muss entweder ein Kurzwellenfunkgerät (SSB-Gerät mit Pactor-Modem) oder ein Satellitenkommunikationssystem, mit dem auf See E-Mails gesendet und empfangen werden können, an Bord haben.

**Diese Vorschrift gilt nicht für ARC Portugal, ARC Channel Islands oder ARC Baltic.**

### SSB Kurzwellen-Funkanlage

**World ARC Yachten** müssen mit einem Marine- SSB Funkgerät mit DSC-Funktion, das den Bereich 2-22 MHz abdeckt, und mit einer separaten Antenne für DSC-Ruf (digitaler Selektivruf) ausgerüstet sein, oder mit einer entsprechenden Alternative eines Satellitenkommunikationssystems, das senden und ständig per Instant Messaging Nachrichten empfangen kann.

### UKW

Vorgeschrieben ist ein UKW-Sprechfunkgerät mit DSC-Funktion mit einer nominalen Ausgangsleistung von 25 W, das alle internationalen Kanäle bedient, dazu Außenlautsprecher im Cockpit, Antenne im Mast und eine Notantenne.

### UKW-Handfunkgerät

Mit einer Mindestleistung von 5 W, wasserdicht oder mit wasserdichter Hülle. Es wird empfohlen, ein Gerät mit DSC und GPS –Funktion mitzuführen.

### Passiver Radarreflektor

Ein fest montierter Radarreflektor, der mindestens 5m über Deck angebracht ist oder dort vorgeheißt werden kann. Kugeloktaeder müssen 300 mm Durchmesser haben, Rechteck-Oktaeder eine Diagonale von 405 mm. Andere Bauformen müssen eine bescheinigte RCS (Radar Cross Section) von nicht weniger als 10m<sup>2</sup> Alle Radarreflektoren müssen nachweislich einen Radarquerschnitt (effektive Rückstrahlfläche) von mindestens 10m<sup>2</sup> haben. Kleinere zylindrische Reflektoren entsprechen nicht dieser Vorschrift. (Ist ein Radarziel-Verstärker montiert, entbindet dies nicht von der Vorschrift eines passiven Radarreflektors).

### Automatic Information System (AIS).

- i. Ein Transponder ist eine vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung Der AIS-Transponder muss über eine Verlust arme Antennenweiche an der VHF-Antenne im Masttopp angeschlossen sein. Eine erlaubte Alternative ist eine eigene AIS-Antenne, mindestens 381 mm lang, deren Mastfuß mindestens 3 m über Wasser montiert ist und deren Koax-Kabel nicht mehr als 40% Verlust aufweist.
- ii. Ein persönliches AIS MOB-Gerät für jedes Crewmitglied, das je nach Aktivierungsmodus entsprechend an der Rettungsweste befestigt ist..

### Seenotsignalmittel

Müssen dem SOLAS- pyrotechnischen-Standard (LSA Kapitel III) entsprechen und dürfen nicht älter als das aufgedruckte Ablaufdatum, oder als vier Jahre seit dem Herstellungsdatum sein; ebenfalls müssen sie mindestens bis zum Ende der Veranstaltung gültig sein. Die pyrotechnischen Seenotsignalmittel müssen in einem wasserdichten Behälter mit Schutzhandschuhen und –brille verstaut sein. Als Mindestausrüstung ist vorgeschrieben:

4 rote Handfackeln (2 davon können eVDS sein)

2 schwimmfähige orange Rauchfackeln

**Diese Seenotsignalmittel müssen zusätzlich zu Servicepacks oder dem Notpack mitgeführt werden**

### Crew-über-Bord Ausrüstung

#### Einsatzbereite Rettungsringe in greifbarer Nähe des Rudergängers

1. Ein Rettungsring ausgerüstet mit einem Treibanker, selbstaktivierender Rettungsleuchte und Pfeife,
2. Ein Danbuoy (Stock und Flagge) oder aufblasbarer Danbuoy (Markierungsboje mit Flagge an einem Stock. Der Stock muss entweder ständig ganz herausgezogen sein oder die Markierungsboje muss sich automatisch aufrichten.)

#### Oder:

Ein MOB-Modul mit 1 und 2.

#### Und zusätzlich zu 1 und 2:

3. Ein Rettungsring mit Treibanker, selbstauslösendem Rettungslicht und einer Möglichkeit, den Überbordgegangenen zu bergen.

#### Oder:

Eine Bergeschlinge bestehend aus einer schwimmfähigen Leine an einer Schwimmhilfe (Hufeisenrettungsring) mit mindestens 90N (20 lb) Auftrieb, mit der ein Crewmitglied an Bord gehievt werden kann und die mit einem selbstauslösendem Rettungslicht ausgerüstet ist

4. **Schwimmfähige Wurf- und Bergeleine** von 15-25m Länge, leicht erreichbar im Cockpit gestaut

Mindestens einer der beiden Rettungsringe oder die Bergeschlaufe muss einen dauerhaften Auftrieb (z.B. Schaum) haben. Aufblasbare Rettungsmittel oder sich automatisch aufblasende Rettungsmittel sind in bestimmten Abständen gemäß Herstelleranweisungen zu überprüfen.

Jeder Rettungsring muss den Namen der Yacht tragen und mit seewasserfesten Reflexstreifen ausgestattet sein.

#### Bilgepumpen:

1. Eine fest eingebaute Handlenzpumpe, die von Deck aus zu bedienen ist.
2. Eine fest eingebaute oder tragbare Handlenzpumpe, die unter Deck zu bedienen ist. Elektrische oder mechanische Pumpen können anstelle der zweiten manuellen Bilgepumpe eingesetzt werden.
3. Multihulls müssen alle abgeschotteten Abteilungen lenzen können (mit Ausnahme der ausgeschäumten mit festem Auftrieb).
4. Alle vorgeschriebenen fest eingebauten Lenzpumpen müssen bei geschlossenen Backskistendeckeln, Niedergängen und Luken zu bedienen sein.
5. Alle abnehmbaren Pumpenschwengel müssen gegen unbeabsichtigtes über Bord Gehen mit einer Sorgleine gesichert sein

### (Hochleistungs-) Notlenzpumpe

Yachten müssen eine tragbare elektrische Hochleistungspumpe oder eine Motor betriebene Pumpe oder eine Kombination von Pumpen mit einer Gesamtkapazität von 200l/min. haben mit genügend Schlauch, so dass alle Kammern des Bootes direkt über Bord oder ins Cockpit gelenzt werden können. **Dieser Paragraph betrifft nicht ARC Channel Islands oder ARC Baltic.**

### Positionslaternen

Positionslaternen sind so anzubringen, dass die Lichterführung der Yacht jederzeit der Internationalen Seestraßenordnung entspricht.

Zwei voneinander unabhängige separate Positionslaternenkreise müssen schaltbar sein. Zum Beispiel: **Ein Kreis** bestehend aus Bug- und Hecklichtern, **ein zweiter Kreis** mit Dreifarbenlaterne für Yachten bis zu 20 m im Top. Batteriebetriebene Navigationslichter werden nicht als zweites Set akzeptiert. Ersatzbirnen mit der korrekten Wattzahl sind für Nicht-LED-Navigationslichter mitzuführen.

### Leistungsstarker Suchscheinwerfer

Ein robuster, wasserdichter Suchscheinwerfer mit Ersatzbirnen, der aus dem Bordnetz gespeist wird und sofort vom Cockpit aus an Deck eingesetzt werden kann, ist vorgeschrieben. Er muss für den unterbrechungsfreien Dauergebrauch geeignet und, falls wiederaufladbar, während des Ladevorgangs funktionsfähig sein. Zu erwägen ist auch eine Kombination aus zwei wiederaufladbaren Scheinwerfern, die einen kontinuierlichen Über-Nacht-Einsatz gewährleisten.

### Rettungsweste mit integriertem Auffanggurt

Muss mit Pfeife, Licht, Yachtnamen (oder Benutzernamen), Reflexstreifen, Schrittgurt, einer Sprayhaube und entsprechend befestigtem persönlichem AIS Notsender sowie einer Sicherungsleine von 2 Meter mit einem Karabinerhaken an jedem Ende und einem und einem Karabinerhaken auf halber Länge ausgestattet sein.

Reserveauslösesätze sowie CO2-Ersatzflaschen für jeden Rettungswestentyp an Bord müssen vorhanden sein. Für jedes Crewmitglied muss eine Rettungsweste mit integriertem Auffanggurt an Bord sein, für Kinder unter 40 kg eine Rettungsweste mit festem Auftrieb.

*Für Yachten, die unter USA-Flagge segeln, wo "Type 1 inherently buoyant PFDs" an Bord sind, muss auch ein "offshore inflatable lifejacket/harness (preferably USGC Type approved)" an Bord sein.*

### Strecktaue und Einhakpunkte

Strecktaue müssen jeweils an Backbord und Steuerbord

und wo immer nötig an Deck verlegt sein, so dass Crewmitglieder sich sicher bei der Arbeit an Deck und im Cockpit mit möglichst wenig Einhakmanövern bewegen können.

Durchs Deck gebolzte oder geschweißte oder ähnliche Einhakpunkte in der Nähe des Steuerstands, und im Cockpit, die es der Crew ermöglichen, sich vor Verlassen des Niedergangs einzuhaken und nach Verlassen des Cockpits auszuhaken. Es sollte auch berücksichtigt werden, den Salon auf einem Mehrumpfboot eingehakt betreten oder verlassen zu können um zum Steuer zu gelangen.

### Schwere Ausrüstung

(z. B. Anker, Batterien, Gasflaschen und Herd) muss so gesichert sein, dass bei Durchkentern bzw. schwerer Krängung des Bootes kein Schaden entsteht.

### Die folgende Ausrüstung muss ebenfalls an Bord sein:

- Ein Stauplan der Sicherheitsausrüstung in wasserfester Hülle, der zentral platziert und gut sichtbar ist und die wichtigsten Ausrüstungsgegenstände umfasst
- Notpack (Vgl. Anhang 1)
- Seekarten (nicht nur elektronische), und Seehandbücher für die Rallyeroute
- Anerkannte Zweit- oder Alternativ-Navigationsmethode
- Gespannte, doppelt rings um das gesamte Deck geführte Relingsdrähte aus Edelstahl oder aus hochfester mantelloser, geflochtener Polyethylen-Leine (Spectra ® oder Dyneema® oder ähnlichem)
- Kommt HMPE (Spectra ® oder Dyneema®)zum Einsatz muss es gegen Scheuern geschützt und nach Herstellerangaben gespleißt sein.
- Anker mit genügend Gewicht und passender Kombination aus Kette und Leine
- Feuerlöscher (mindestens zwei)
- Feuerlöschdecke (in der Nähe der Pantry angebracht)
- Steckbretter/Luken im Niedergang, um diesen fest zu verschließen. Diese müssen mit einer Leine o.ä. gegen Verlust gesichert werden. Die Salontür auf einem Katamaran sollte gesichert geöffnet und geschlossen werden können.
- Weichholzpfropfen zum Abdichten von Rumpfdurchlässen oberhalb und unterhalb der Wasserlinie, passend zu jedem Borddurchlass und an ihm befestigt oder gestaut um jeden damit schließen zu können

- Wasserdichte Taschenlampe mit Ersatz-Batterien und-Birnche
- Notpinne aufsetzbar auf den Ruderschaft; außer es gibt zwei Methoden (z.B. Pinne oder Steuerrad) mit der Fähigkeit, das Ruder zu kontrollieren, wenn sie dazu, mit Ausnahme des Ruderschafts, keine Teile der anderen benötigen.
- Eine bewährte Vorgehensweise einer Notsteuerung bei eingeschränkter Steuerfähigkeit.
- Metallsäge mit Ersatzblättern, Bolzenschneider oder anderes Werkzeug zum Rigg entfernen
- Medizinbox mitsamt Handbuch geeignet für eine Ozeanpassage
- Nebelhorn
- Robuste Schlagpützen (mindestens 2) mit Bändsel, Mindestkapazität 9 l
- Echolot und Schiffsgeschwindigkeit- und Distanz-Logge

## ABSCHNITT II: EMPFOHLENE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

Die folgende Ausrüstung wird zusätzlich empfohlen:

- Eine komplett ausgestattete Reserve-Rettungsweste
- Dingi mit Ruder
- Zweitanker mit geeigneter Kombination und Kette
- Sextant und Nautisches Jahrbuch (Tabellen zur Astronavigation)
- Sturmfock
- Sturm Trisail oder drittes Reff im Großsegel (um die Vorliekslänge um mindestens 50% zu reduzieren)
- Eine Stück Stoff von 1m2 in gut sichtbarer rosa, oranger oder gelber Farbe, das auf dem Kajütendach oder an Deck ausgebracht werden kann.
- Rote Fallschirmleuchtraketen
- Weiße Fallschirmleuchtraketen (zum Leuchten bei Such- und Rettungsaktionen) Mastfuß. Der Mastfuß eines durchgehenden Mastes sollte sicher in seiner Mastspur verankert sein.
- Treib- oder Seeanker. Ein Treibanker (zum Ausbringen übers Heck) oder stattdessen ein Seeanker oder Fallschirmanker (zum Ausbringen über den Bug) werden dringend als Maßnahme gegen Kenterung bei hohen brechenden Wellen empfohlen. Persönlicher 406Mhz Seenotsender (PLB) für jedes erwachsene Crewmitglied

**Es wird dringend empfohlen, dass auf See jedes Crewmitglied immer ein Messer bei sich trägt**

*Ausgabe 1 vom 1. Juli 2023*

### ANHANG I: NOTPACK – EMPFOHLENER INHALT

Die Yacht muss für jede Rettungsinsel einen Notpack mit den folgenden empfohlenen Gegenständen, die nicht zusätzlich zu den nach den Sicherheitsausrüstungsempfehlungen erforderlichen Gegenständen angeschafft werden müssen, an Bord haben. Im Notpack können Gegenstände so verstaut werden, dass sie schnell gefunden und zur Rettungsinsel gebracht werden können. Der Notpack sollte schwimmfähig und mit dem Namen der Yacht gekennzeichnet sein und mit einer Sorgleine mit Karabinerschäkel versehen sein.

Inhalt:

- zweiter Seeanker und Leine
- zwei Büchsenöffner (falls Nahrungsmittel oder Wasser in Dosen mitgeführt werden)
- mobiles, wasserdichtes UKW-Sprechfunkgerät
- wasserdichter Scheinwerfer mit Ersatzbatterien (und Ersatzbirnen, falls nicht LED)
- Zweiter EPIRB
- Erste-Hilfe-Kasten, in dem sich zusätzlich Sonnenschutz und die gegebenenfalls erforderlichen Medikamente befinden
- ein Plastik-Trinkgefäß mit Einteilungen in 10, 20 oder 50 ccm
- zwei Leuchtstäbe oder zwei wasserdichte, schwimmfähige Lichter
- ein Tageslicht-Signalspiegel und eine Signalpfeife
- zwei rote eVDS
- tragbares Solar-Ladegerät für Telefon / Scheinwerfer/ Powerbank
- Nahrungsmittel mit hohem Energiewert
- zusätzliches Trinkwasser in einem speziellen und versiegelten Behälter oder einen handbetriebenen Wassermacher, plus Wasserbehälter
- Nylonfaden, Plastikbeutel, Tabletten gegen Seekrankheit

### ANHANG 2: EMPFOHLENES CREW-TRAINING

Der Skipper und mindestens ein Crewmitglied sollten innerhalb von 5 Jahren vor dem Start der Rally theoretische und praktische Lehrgänge zu den folgenden Themen absolviert haben. World Sailing empfiehlt, dass alle Crewmitglieder ebenfalls daran teilnehmen.

- Hilfeleistung für andere Boote
- Persönliche Sicherheitsausrüstung, Theorie und Praxis
- Handhabung und Wartung der Sicherheitsausrüstung
- Feuerschutz- und Feuerbekämpfung, Theorie und Praxis
- Mann-über-Bord, Identifizierung und Rettung
- Unterkühlung, Kälteschock und Ertrinken
- Gesundheit der Mannschaft
- Seewetter
- Schwerwetter – Routine, Bootsmanöver, Seeanker
- Sturmsegel
- Schadenskontrolle
- Such- und Rettungsorganisation
- Pyrotechnik und Seenostsignalmittel, Theorie und Praxis
- Notrufe, Theorie und Praxis
- Rettungsinsel und Schiffaufgabe, Theorie und Praxis