GESETZBLATT
der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 15. MAI 1978 · SONDERDRUCK NR. 993

Anordnung zur Regelung des Seeverkehrs – Seeverkehrsordnung (SeeVO) –

vom 18. Oktober 1978

STAATSVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

GESETZBLATT
der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 15. MAI 1979 · SONDERDRUCK NR. 993

Anordnung zur Regelung des Seeverkehrs – Seeverkehrsordnung (SeeVO) –

vom 18. Oktober 1978

STAATSVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

(610/62) Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik
Lizenz-Nr. 751 – 3015/79 Sp
Gesamtherstellung:
Staatsdruckerei der Deutschen Demokratischen Republik
(Offset-Bogendruck)

GLIEDERUNG

Anlage 1

Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1972
– Kollisionsverhütungsregeln –
und
Sondervorschriften für die Seegewässer der DDR
– Sondervorschriften –

TEIL A

Allgemeines

TEIL B

Ausweich- und Fahrregeln

Abschnitt I

Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen

Abschnitt II

Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben

Abschnitt III

Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

TEIL C

Lichter und Signalkörper

TEIL D

Schall- und Lichtsignale

TEIL E

Befreiungen

TEIL F/1

Ruhender Verkehr

ANHANG I

Anordnung und technische Einzelheiten der Lichter und Signalkörper

ANHANG II

Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge

ANHANG III

Technische Einzelheiten der Schallsignalanlagen

ANHANG IV

Notsignale

Anlage 2

Verkehrszeichen

1. Erläuterungen
2. Sichtzeichen der Fahrzeuge
3. Schallsignale der Fahrzeuge
4. Sichtzeichen und Schallsignale auf Verkehrsanlagen
5. Kennzeichnung der Seegewässer der DDR mit schwimmenden Seezeichen
6. Ein-Buchstaben-Signale

Anlage 3

Gefahrmeldungen

(gemäß § 6)

Anlage 4

Rettungssignale

(gemäß § 11 Abs. 4)

Anordnung
zur Regelung des Seeverkehrs
— Seeverkehrsordnung (SeeVO) —

vom 18. Oktober 1978

1. ABSCHNITT
Allgemeine Bestimmungen

§ 1
Geltungsbereich

(1) Diese Anordnung gilt auf dem Offenen Meer und auf den damit zusammenhängenden Gewässern[1] einschließlich der Seegewässer der DDR.

(2) Die der Konvention vom 20. Oktober 1972[2] beigefügten Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See einschließlich der Anhänge I, II, III und IV (nachfolgend Kollisionsverhütungsregeln genannt) sind in der Anlage 1 dieser Anordnung enthalten.

(3) Die in der Anlage 1 enthaltenen, in Kursivschrift gedruckten und mit einer zugesetzten Ziffer versehenen Regeln sind Sondervorschriften im Sinne der Regel 1 Buchst. b der Kollisionsverhütungsregeln. Diese Sondervorschriften gelten auf den Seegewässern der DDR zusätzlich zu den Kollisionsverhütungsregeln; sie gehen, soweit sie abweichende Regelungen enthalten, den Kollisionsverhütungsregeln vor.

(4) Diese Anordnung gilt für Fahrzeuge anderer Staaten nur innerhalb der Seegewässer der DDR.

(5) Auf den Seewasserstraßen gilt für Sportboote anstelle dieser Anordnung die Sportbootanordnung[3]; außerhalb der Seewasserstraßen gelten diese Anordnung und die Sportbootanordnung.

§ 2
Verantwortung

(1) Für die Einhaltung dieser Anordnung sind der Fahrzeugführer und das jeweils für die nautische Führung des Fahrzeuges eingesetzte Besatzungsmitglied verantwortlich. Alle Besatzungsmitglieder haben zur Einhaltung dieser Anordnung beizutragen und dabei so zu handeln, wie es ihre

---

[1] Die Einhaltung der durch andere Staaten erlassenen Sondervorschriften gemäß Regel 1 Buchstaben b und c Kollisionsverhütungsregeln wird hiervon nicht berührt.

[2] Bekanntmachung vom 20. Juni 1977 über den Beitritt der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik zur Konvention vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (GBl. II Nr. 12 S. 253) und Bekanntmachung vom 27. März 1978 über das Inkrafttreten der Konvention vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (GBl. II Nr. 4 S. 66).

[3] Z. Z. gilt die Sportbootanordnung (SBAO) vom 2. Juli 1974 (Sonderdruck Nr. 730 des Gesetzblattes).

Berufspflichten, insbesondere die seemännische Praxis und die ingenieurtechnische Sorgfaltspflicht, erfordern.

(2) Bei Schleppzügen und Schubverbänden (nachfolgend Verbände genannt) ist der Führer des Verbandes für dessen sichere nautische Führung verantwortlich. Führer des Verbandes ist der Fahrzeugführer des Schleppers bzw. Schubschiffes, sofern die beteiligten Fahrzeugführer vor Antritt der Fahrt nichts anderes festlegen. Beim Bugsieren ist der Führer des bugsierten Fahrzeuges für die sichere nautische Führung dieses Verbandes verantwortlich.

(3) Im übrigen haben alle Personen, die in irgendeiner Weise auf den Seeverkehr einwirken, im Rahmen ihrer Rechtspflichten zur Einhaltung dieser Anordnung beizutragen.

§ 3

Grundregeln für das Verhalten im Seeverkehr

(1) Verantwortungsbewußtsein und Disziplin sowie Aufmerksamkeit, Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme sind Grundforderungen für das Verhalten im Seeverkehr. Jeder Verkehrsteilnehmer am Seeverkehr hat sich so zu verhalten, daß Personen oder Sachwerte nicht gefährdet oder geschädigt und Personen nicht mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt werden.

(2) Zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände von jedem Verkehrsteilnehmer alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, auch wenn dadurch von den Bestimmungen dieser Anordnung abgewichen werden muß.

(3) Den mündlich, schriftlich oder durch Zeichen erteilten Weisungen der vom Seefahrtsamt der Deutschen Demokratischen Republik (nachfolgend Seefahrtsamt genannt) Beauftragten und der Angehörigen der Deutschen Volkspolizei ist Folge zu leisten. Die Weisungen gehen anderen Verkehrsbestimmungen vor, entbinden jedoch nicht von den Pflichten gemäß den Absätzen 1 und 2.

(4) Die Wachhabenden des nautischen, technischen und funktechnischen Bereiches sowie die anderen zum Wachdienst an Bord eines Fahrzeuges eingesetzten Besatzungsmitglieder dürfen bei Antritt und während der Ausübung des Wachdienstes nicht unter Einwirkung von Alkohol stehen. Die Fähigkeit zur Ausübung des Wachdienstes darf auch nicht durch Übermüdung oder Krankheit oder durch Suchtmittel, Arzneimittel oder andere die Reaktionsfähigkeit beeinträchtigende Mittel vermindert sein. Wachhabender ist ein Besatzungsmitglied, das für den Wachdienst im jeweiligen Dienstbereich verantwortlich ist; wird der Wachdienst nur von einem Besatzungsmitglied ausgeübt, ist dieses der Wachhabende.

(5) Abs. 4 gilt auch für Personen, die eine berufliche Tätigkeit zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr ausüben.

(6) Fahrgäste und andere an Bord des Fahrzeuges befindliche Personen, die nicht zur Besatzung gehören, haben die Weisungen zu befolgen, die ihnen vom Fahrzeugführer oder von dazu ermächtigten Besatzungsmitgliedern zur Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit im Seeverkehr erteilt werden.

§ 4

Verkehrszeichen

Die durch Verkehrszeichen gemäß Anlage 2 erhobenen Forderungen (Verbote, Gebote, Warnungen und Hinweise) sind einzuhalten bzw. zu beachten.

§ 5

Reisevorbereitung

(1) Der Fahrzeugführer hat vor jeder Reise mit den verantwortlichen Offizieren die Reise ordnungsgemäß vorzubereiten. Zur Reisevorbereitung gehören insbesondere

- Herstellung der Seetüchtigkeit des Fahrzeuges,
- Auswertung der für die bevorstehende Reise erforderlichen nautischen Druckerzeugnisse und der Informationen über außergewöhnliche Verhältnisse in den zu befahrenden Seegebieten,
- Beratung und Festlegung von besonderen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit für die an Bord befindlichen Personen, das Fahrzeug und die Ladung.

(2) Während der Reise sind etappenweise — insbesondere vor dem Befahren von Seegebieten, die besondere Anforderungen an die Navigation stellen — erneut Vorbereitungen gemäß Abs. 1 durchzuführen. Zu solchen Seegebieten zählen

- Meerengen, Verkehrstrennungsgebiete, enge Fahrwasser oder Fahrrinnen und andere Seegebiete mit dichtem Verkehr,
- Seegebiete, in denen häufig mit extremen meteorologischen Bedingungen zu rechnen ist oder in denen außergewöhnliche Verhältnisse, die den Verkehr beeinträchtigen können, bestehen.

(3) Über die Reisevorbereitungen sind entsprechende Eintragungen im Schiffstagebuch vorzunehmen.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten nicht für Fahrzeuge anderer Staaten.

2. ABSCHNITT

Sicherung der Seefahrt

§ 6

Gefahrmeldungen

(1) Bei der Wahrnehmung von Gefahren gemäß Anlage 3 sind mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln die in der Nähe befindlichen Fahrzeuge sowie die erste Küstenstelle, mit der Verbindung aufgenommen werden kann, hiervon zu unterrichten.

(2) Die Gefahrmeldungen sind gemäß Anlage 3 vorzunehmen. Die Art der Übermittlung ist freigestellt; sie kann offen in englischer Sprache[4] oder

[4] S. hierzu Verfügung des Seefahrtsamtes vom 14. Februar 1977 über die Anwendung der Einheitlichen Phraseologie für die Seefahrt (Vfg. Teil I Nr. 2).

gemäß dem Internationalen Signalbuch[5] abgegeben werden. Die Gefahrmeldung ist mit dem Ersuchen um Weiterleitung an die zuständige Behörde abzugeben. Die Übermittlung von Gefahrmeldungen ist gebührenfrei.

(3) Für Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR gelten besondere Vorschriften.

§ 7

Hydrometeorologischer Beobachtungsdienst an Bord

(1) Der Leiter des Seefahrtsamtes ist in Abstimmung mit dem Leiter der Seewetterdienststelle des Meteorologischen Dienstes der Deutschen Demokratischen Republik berechtigt, Fahrzeuge — mit Ausnahme der Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR — zu bestimmen, die einen hydrometeorologischen Beobachtungsdienst an Bord durchzuführen haben. Das Verfahren dieses Beobachtungsdienstes wird vom Seefahrtsamt in Abstimmung mit der Seewetterdienststelle festgelegt.

(2) Unabhängig von den Bestimmungen gemäß Abs. 1 sind auf allen Fahrzeugen — mit Ausnahme der Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR — hydrometeorologische Beobachtungen durchzuführen, wenn

- in deren Nähe ein tropischer Wirbelsturm herrscht oder vermutet wird oder
- sie sich im Einflußbereich kräftiger außertropischer Zyklonen oder anderer — auch kleinräumiger — gefährlicher hydrometeorologischer Erscheinungen befinden.

Diese Beobachtungen sind zu den festgelegten Hauptterminen — möglichst jedoch in kürzeren Zeitabständen — durchzuführen und über Funk an die Küstenfunkstelle Rügen Radio zwecks Weiterleitung an METEO Warnemünde oder, wenn dies nicht möglich ist, an die nächste Küstenfunkstelle abzusetzen.

(3) Kann den Verpflichtungen gemäß den Absätzen 1 und 2 nicht nachgekommen werden, ist dies unter Angabe der Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten nicht für Fahrzeuge anderer Staaten.

§ 8

Hydrographischer und nautischer Meldedienst an Bord

(1) Der Leiter des Seefahrtsamtes ist in Abstimmung mit dem Chef des Seehydrographischen Dienstes der Deutschen Demokratischen Republik berechtigt, Fahrzeuge — mit Ausnahme der Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR — zu bestimmen, die einen hydrographischen und nautischen Meldedienst an Bord durchzuführen haben. Das Verfahren dieses Meldedienstes wird vom Seefahrtsamt in Abstimmung mit dem Seehydrographischen Dienst festgelegt.

---

[5] Anordnung vom 23. Oktober 1969 über das Internationale Signalbuch (ISB) 1965 (GBl. II Nr. 88 S. 544) in der Fassung der Anordnung Nr. 2 vom 5. Mai 1972 (GBl. II Nr. 28 S. 331).

(2) Unabhängig von den Bestimmungen gemäß Abs. 1 sind auf allen Fahrzeugen — mit Ausnahme der Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR — festgestellte Abweichungen von den nautischen Veröffentlichungen, wie Seekarten, Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, zu registrieren und an den Seehydrographischen Dienst der Deutschen Demokratischen Republik zu melden.

(3) Abs. 1 gilt nicht für Fahrzeuge anderer Staaten.

§ 9

Vorsichtsmaßnahmen auf dem Nordatlantischen Ozean

Bei der Überquerung des Nordatlantischen Ozeans sind, soweit die Umstände es zulassen,

- die üblichen Schiffswege zu benutzen;
- die Gebiete, in denen eine Gefährdung durch Eis möglich ist, zu meiden; auf Fischereifahrzeugen und deren Versorgungsfahrzeugen, die in solchen Gebieten zum Einsatz gelangen, ist besondere Vorsicht walten zu lassen;
- die Fischgründe von Neufundland nördlich der Breite 43° Nord zu meiden; das gilt nicht für Fischereifahrzeuge und deren Versorgungsfahrzeuge, die in diesen Gebieten zum Einsatz gelangen.

§ 10

Verhalten bei Eisgefahr; Sicherheitszonen

(1) Befinden sich auf oder nahe dem Kurs eines Fahrzeuges Eisberge oder gefährliche Eismassen, ist auf dem Fahrzeug für verstärkten Ausguck zu sorgen und mit einer den Umständen entsprechenden sicheren Geschwindigkeit zu fahren und erforderlichenfalls der Kurs so zu ändern, daß das Fahrzeug aus dem Gefahrenbereich gelangt.

(2) Sicherheitszonen sind Wasserflächen, die sich in einem Abstand bis zu 500 m, gemessen von jedem Punkt des äußeren Randes, um Anlagen zur Erforschung oder Ausbeutung von Naturschätzen erstrecken. Sicherheitszonen dürfen nicht befahren werden; das gilt nicht für Fahrzeuge, die zur Sicherung und Versorgung der Anlagen eingesetzt sind.

§ 11

Verhalten bei Seenotfällen; Rettungssignale

(1) Befinden sich Menschen in Seenot, ist jeder Fahrzeugführer verpflichtet, ihnen unverzüglich und mit höchstmöglicher Fahrgeschwindigkeit zur Hilfe zu eilen. Soweit möglich, ist ihnen hiervon Kenntnis zu geben. Ist der Führer eines Fahrzeuges der DDR zur Hilfeleistung außerstande oder erweist sich die Hilfeleistung auf Grund besonderer Umstände als unzweckmäßig oder unnötig, ist dies unter Angabe der Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen.

(2) Der Führer des in Not befindlichen Fahrzeuges ist berechtigt, eines oder mehrere der Fahrzeuge anzufordern, die seinen Hilferuf beantwortet haben und die er für eine Hilfeleistung am geeignetsten hält.

(3) Der Führer eines Fahrzeuges ist von der Verpflichtung zur Hilfeleistung entbunden,

- sobald er erfährt, daß andere Fahrzeuge angefordert wurden und dieser Anforderung nachkommen oder
- wenn ihm von den in Not befindlichen Personen oder vom Führer eines anderen Fahrzeuges, das diese Personen erreicht hat, oder vom Leiter der Rettungsaktion am Unfallort – OSC – (On Scene Commander) bzw. der Rettungsleitstelle an Land – RCC – (Rescue Coordination Centre) mitgeteilt worden ist, daß seine Hilfeleistung nicht mehr erforderlich ist.

(4) Zwischen Rettungsstationen und in Seenot befindlichen Fahrzeugen sind die Rettungssignale gemäß Anlage 4 zu verwenden.

§ 12

Besondere Bestimmungen über das Verhalten nach Kollisionen

(1) Kollisionen im Sinne dieser Anordnung sind:

a) Kollision von Fahrzeugen,

b) Kollision eines Fahrzeuges mit schwimmenden Gegenständen, Unterwasserhindernissen oder Verkehrsanlagen,

c) Grundberührung eines Fahrzeuges; hierzu zählt nicht die durch den Einsatz des Fahrzeuges bedingte und beabsichtigte Grundberührung.

(2) Nach einer Kollision von Fahrzeugen haben sich die beteiligten Fahrzeuge gegenseitig Beistand zu leisten, soweit dies ohne ernste Gefahr für das Beistand leistende Fahrzeug und die darauf befindlichen Personen möglich ist. Die Fahrzeugführer haben sich gegenseitig den Namen, den Heimathafen und das Unterscheidungssignal (Rufzeichen) ihrer Fahrzeuge sowie die Abgangs- und Bestimmungshäfen oder nächsten Anlaufhäfen anzugeben.

(3) Ist ein Fahrzeug zur Beistandsleistung nicht imstande oder erweist sie sich als unzweckmäßig oder unnötig, sind die nach den örtlichen Rechtsvorschriften zuständige Behörde oder Person des nächsten Anlaufhafens sowie das Seefahrtsamt zu unterrichten. Auf Fahrzeugen der DDR sind die Gründe über die unterbliebene Beistandsleistung in das Schiffstagebuch einzutragen.

(4) Die Bestimmungen gemäß den Absätzen 2 und 3 sind bei Kollisionen mit Verkehrsanlagen sinngemäß anzuwenden.

3. ABSCHNITT
Schutz der Seegewässer der DDR und Gewährleistung der Verkehrssicherheit

§ 13

Schutz der Seegewässer, Verkehrsanlagen und Verkehrszeichen

(1) Die Seegewässer der DDR sowie die Verkehrsanlagen und die Verkehrszeichen sind vor allen Einwirkungen zu schützen, die den Verkehr gefährden oder behindern können.

(2) Es ist insbesondere verboten,

a) Gegenstände oder Stoffe in die Seegewässer der DDR einzubringen, die zu einer Verkehrsgefährdung oder -behinderung führen können;

b) Verkehrszeichen unbefugt aufzustellen oder anzubringen, zu entfernen oder zu versetzen sowie mißbräuchlich zu benutzen, zu beschädigen oder ihre Erkennbarkeit zu beeinträchtigen;

c) an Land in Ufernähe Vorrichtungen aufzustellen oder anzubringen, die durch Form, Farbe, Größe, Helligkeit oder andere Eigenschaften zu Verwechslungen mit Verkehrszeichen führen, deren Erkennbarkeit beeinträchtigen oder Fahrzeugführer blenden können;

d) Sichtzeichen und Schallsignale zu anderen als den durch diese Anordnung vorgesehenen Zwecken zu führen, zu zeigen oder zu geben;

e) Laternen, Leuchten und Scheinwerfer auf den Fahrzeugen so zu gebrauchen, daß der Verkehr auf dem Wasser und an Land gefährdet werden kann.

§ 14

Verkehrserlaubnis

(1) Das Einlaufen und das Auslaufen aus den Häfen Wismar, Rostock, Stralsund und Saßnitz sowie Fahrten und das Verholen innerhalb dieser Häfen bedürfen grundsätzlich der vorherigen Genehmigung (Verkehrserlaubnis) durch die örtlich zuständige Verkehrsleitstelle.

(2) Die Verkehrserlaubnis kann von dem Vorliegen bestimmter Voraussetzungen (z. B. Mindestsichtweite, Verkehrsdichte) und der Erfüllung bestimmter Auflagen (z. B. Inanspruchnahme von Schlepperhilfe) abhängig gemacht werden.

(3) Das Seefahrtsamt kann bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen — abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und den Abmessungen der Fahrzeuge — vom Einholen der Verkehrserlaubnis befreien. Das Verfahren über die Verkehrserlaubnis wird vom Seefahrtsamt festgelegt.

(4) Für Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR gelten besondere Vorschriften.

§ 15

Veranstaltungen

Wettfahrten, Korsofahrten, Feuerwerke und andere Veranstaltungen auf den Seegewässern der DDR und an Land in Ufernähe bedürfen der vorherigen Genehmigung. Die Erteilung der Genehmigung erfolgt durch die Deutsche Volkspolizei nach Abstimmung mit dem Seefahrtsamt; die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden werden.

§ 16

Fischfang und Angelsport

Die Ausübung des Fischfangs und des Angelsports ist verboten

— in Fahrwassern und auf Zwangswegen,

– auf Reeden und gekennzeichneten Meilenstrecken,
– vor Anlegestellen und Hafeneinfahrten,
– an den vom Seefahrtsamt bekanntgemachten Stellen.

§ 17

Schleppen und Schieben

(1) Schleppen oder schieben dürfen nur Fahrzeuge, welche die dafür erforderlichen Einrichtungen besitzen und deren Manövrierfähigkeit beim Schleppen oder Schieben gewährleistet ist.

(2) Schleppzüge und Schubverbände dürfen nicht mehr Anhänge oder Schubprahme enthalten, als die Schlepper oder Schubschiffe unter Berücksichtigung der Verkehrssituation und der Beschaffenheit der zu befahrenden Gewässer sicher zu führen vermögen. Das Seefahrtsamt kann die zulässige Anzahl der Anhänge oder Schubprahme und die Abmessungen eines Schleppzuges oder Schubverbandes für bestimmte Gewässer festlegen.

(3) Für Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR gelten besondere Vorschriften.

§ 18

Schlepperhilfe

(1) Fahrzeuge müssen beim Manövrieren in Häfen der DDR (z. B. Einlaufen, Auslaufen, Verholen) ab einer bestimmten Größe bzw. Länge – abhängig von den örtlichen und hydrometeorologischen Bedingungen sowie der bordeigenen Manövriertechnik – Schlepperhilfe in Anspruch nehmen. Art und Umfang der Schlepperhilfe werden vom Seefahrtsamt festgelegt.

(2) Abs. 1 gilt nicht für Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR und Kriegsschiffe anderer Staaten sowie für Fährschiffe während des Fährverkehrs.

§ 19

Fahrgastschiffsverkehr

(1) Fahrgastschiffe dürfen zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen nur an den dafür bestimmten Anlegestellen anlegen.

(2) Anlegestellen des Fahrgastschiffsverkehrs sind von anderen Fahrzeugen unverzüglich freizumachen, wenn Fahrgastschiffe anlegen wollen.

(3) Fahrgastschiffe, die Fahrgäste an Bord haben, dürfen nicht längsseits gekoppelt fahren; sie dürfen weder schleppen noch geschleppt werden.

(4) Die Betriebe der Fahrgastschiffahrt müssen die Fahrpläne ihrer Fahrgastschiffe so gestalten oder auf Verlangen des örtlich zuständigen Hafenamtes so ändern, daß Verkehrsstörungen an den Anlegestellen vermieden werden. Die Fahrpläne sind mindestens 2 Wochen vor ihrem Inkrafttreten dem örtlich zuständigen Hafenamt vorzulegen.

§ 20

Tauchtiefen

Zum Schutz der Fahrwasser und Hafengewässer ist der Leiter des Seefahrtsamtes berechtigt, Tauchtiefen festzulegen. Diese Tauchtiefen werden

in den Nautischen Mitteilungen für Seefahrer[6] veröffentlicht und dürfen nicht überschritten werden.

§ 21

Durchfahren von Brücken

(1) Feste und bewegliche Brücken in geschlossenem Zustand dürfen nur von Fahrzeugen durchfahren werden, für die die Durchfahrtshöhe und -breite der Brücke mit Sicherheit ausreichen.

(2) Das Öffnen einer beweglichen Brücke darf nur verlangt werden, wenn die Durchfahrtshöhe auch nach dem Niederlegen von Masten, Aufbauten und Schornsteinen nicht ausreicht oder das Niederlegen mit unverhältnismäßig großen Schwierigkeiten verbunden ist. Das gilt auch für Brücken mit festgesetzten Öffnungszeiten. Die Brückenöffnungszeiten werden in den Nautischen Mitteilungen für Seefahrer veröffentlicht. Bei starkem Wind kann mit dem Öffnen von beweglichen Brücken nicht gerechnet werden.

§ 22

Maßnahmen bei Gefährdung der Verkehrssicherheit

(1) Wer eine Gefährdung der Verkehrssicherheit in den Seegewässern der DDR verursacht oder feststellt, hat die notwendigen und ihm möglichen Maßnahmen zur Beseitigung oder Verminderung der Gefährdung zu treffen oder einzuleiten und das Vorkommnis der örtlich zuständigen Verkehrsleitstelle unverzüglich zu melden.

(2) Besteht bei einem Fahrzeug die Gefahr des Sinkens, ist es nach Möglichkeit aus dem Fahrwasser zu schaffen. Die Stelle eines gesunkenen Fahrzeuges ist unverzüglich behelfsmäßig zu kennzeichnen; das gilt auch für auf Grund geratene Gegenstände, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können.

(3) Nach einer Kollision von Fahrzeugen ist insbesondere der Führer des beteiligten schwimmfähig gebliebenen Fahrzeuges verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen gemäß Abs. 2 zu unterstützen bzw. durchzuführen.

(4) Bei Bränden und sonstigen die Ordnung und Sicherheit im Seeverkehr gefährdenden Vorkommnissen auf Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen und außergewöhnlichen Schwimmkörpern ist die örtlich zuständige Verkehrsleitstelle unverzüglich hiervon zu unterrichten. Die Meldepflicht an andere zuständige Organe und Einrichtungen wird hiervon nicht berührt.

(5) Auf Fahrzeugen, auf denen das Bleib-weg-Signal gemäß Regel 34/2 wahrgenommen wird, sind unverzüglich alle Maßnahmen zur Abwendung der drohenden Gefahr zu treffen. Dazu gehören insbesondere das

- Schließen aller nach außen führenden und nicht zur Aufrechterhaltung des Bordbetriebes erforderlichen Öffnungen,
- Abstellen aller nicht zur Gewährleistung der Sicherheit des Fahrzeuges, der an Bord befindlichen Personen und der Ladung erforderlichen Hilfsmaschinen,

---

[6] Herausgegeben vom Seehydrographischen Dienst der Deutschen Demokratischen Republik, 25 Rostock, Dierkower Damm 45.

– Löschen von nicht geschützten offenen Feuern und das Einstellen des Rauchens,

– Stillegen von Geräten mit glühenden oder funkengebenden Teilen.

(6) Ein festgekommenes Fahrzeug darf seine Antriebsanlage zum Freikommen nur benutzen, wenn dies ohne Beschädigung der Ufer, Verkehrsanlagen und Verkehrszeichen möglich ist und der übrige Verkehr dadurch nicht gefährdet oder behindert wird.

§ 23

Räumungspflicht

(1) Die Beseitigung von gesunkenen Fahrzeugen, Wracks oder ins Wasser geratenen Gegenständen oder Stoffen, die den Verkehr gefährden oder behindern können, ist von dem dafür Verantwortlichen unverzüglich zu veranlassen.

(2) Das Seefahrtsamt ist berechtigt, die sofortige Beseitigung der Fahrzeuge, Wracks oder Gegenstände bzw. Stoffe gemäß Abs. 1 auf Kosten des Verantwortlichen durchführen zu lassen, wenn es zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich ist.

4. ABSCHNITT

Schlußbestimmungen

§ 24

Aufsichtsorgane

(1) Die Aufsicht über die Einhaltung dieser Anordnung obliegt dem Seefahrtsamt und der Deutschen Volkspolizei.

(2) Die Beauftragten des Seefahrtsamtes und die Angehörigen der Deutschen Volkspolizei sind zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben berechtigt,

– Fahrzeuge anzuhalten, zu betreten und zu kontrollieren,

– das Einlaufen, Auslaufen oder die Weiterfahrt eines Fahrzeuges, von dem eine erhebliche Behinderung oder Gefährdung der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs ausgeht, zu untersagen,

– Verkehrsanlagen zu betreten und zu kontrollieren,

– Weisungen und Auflagen zur Verkehrsregelung sowie zur Durchsetzung dieser Anordnung zu erteilen.

Ihnen ist Einsicht in die Personaldokumente sowie Fahrzeugpapiere, Tagebücher und andere die Schiffsführung betreffende Unterlagen zu gewähren und jede sachdienliche Auskunft zu erteilen.

(3) Abs. 2 gilt nicht gegenüber Fahrzeugen und Verkehrsanlagen der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR sowie Kriegsschiffen anderer Staaten.

§ 25

Besondere Befugnisse des Seefahrtsamtes

(1) Das Seefahrtsamt kann abweichend von den Bestimmungen dieser Anordnung Sonderregelungen treffen bzw. weitergehende Forderungen stellen, wenn das

a) auf Grund der wissenschaftlich-technischen Entwicklung,

b) aus Gründen der Sicherheit des Staates,

c) zur Vorbeugung und Bekämpfung von Katastrophen oder ähnlichen Gefahrensituationen und zur Beseitigung ihrer Folgen,

d) zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder auf Grund anderer Rechtsvorschriften

erforderlich ist.

(2) Das Seefahrtsamt kann von den Bestimmungen dieser Anordnung

— Ausnahmen allgemeiner Art,

— Ausnahmen auf Antrag in begründeten Fällen

erteilen, wenn die Voraussetzungen für die Sicherung der Seefahrt, den Schutz der Seegewässer der DDR und die Verkehrssicherheit unter den besonderen Umständen gegeben sind.

(3) Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit kann das Seefahrtsamt insbesondere den Verkehr oder die Ausübung des Fischfangs, des Angelsports oder anderer Tätigkeiten sowie die Durchführung bestimmter Manöver (z. B. Verholen, Ankern, Anlegen, Festmachen) auf Teilen der Seegewässer der DDR untersagen.

(4) Die Aufsichtstätigkeit des Seefahrtsamtes wird, soweit örtliche Maßnahmen zu treffen sind, durch die Hafenämter Wismar, Rostock, Stralsund, Saßnitz und Wolgast des Seefahrtsamtes und die Verkehrsleitstellen bei den Hafenämtern in ihren Zuständigkeitsbereichen wahrgenommen.

(5) Der Leiter des Seefahrtsamtes kann zur Durchsetzung dieser Anordnung Verfügungen erlassen.

§ 26

Beschwerdeverfahren

(1) Gegen nach dieser Anordnung getroffene Entscheidungen der Aufsichtsorgane gemäß § 24 Abs. 1 kann Beschwerde eingelegt werden. Der von der Entscheidung Betroffene ist darüber zu belehren, daß er Beschwerde einlegen kann. Für das Beschwerdeverfahren gelten

— bei Entscheidungen des Seefahrtsamtes die Absätze 2 bis 7,

— bei Entscheidungen der Deutschen Volkspolizei § 19 des Gesetzes vom 11. Juni 1968 über die Aufgaben und Befugnisse der Deutschen Volkspolizei (GBl. I Nr. 11 S. 232) in der Fassung des Gesetzes vom 24. Juni 1971 über die Neufassung von Regelungen über Rechtsmittel gegen Entscheidungen staatlicher Organe (GBl. I Nr. 3 S. 49).

(2) Die Beschwerde ist von Betrieben und Einrichtungen schriftlich und von Bürgern schriftlich oder mündlich unter Angabe der Gründe innerhalb

einer Frist von 4 Wochen nach Zugang oder Bekanntgabe der Entscheidung bei der Stelle einzulegen, die die Entscheidung getroffen hat. Das sind

- die Hafenämter,
- die Abteilungen,
- der Leiter

des Seefahrtsamtes.

(3) Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

(4) Über die Beschwerde ist innerhalb 1 Woche nach ihrem Eingang zu entscheiden. Wird der Beschwerde nicht oder nicht in vollem Umfang stattgegeben, ist sie innerhalb dieser Frist bei Entscheidungen

- der Hafenämter und Abteilungen dem Leiter des Seefahrtsamtes,
- des Leiters des Seefahrtsamtes dem Leiter der Hauptverwaltung des Seeverkehrs des Ministeriums für Verkehrswesen

zur Entscheidung zuzuleiten. Der Einreicher der Beschwerde ist davon zu informieren. Der Leiter des Seefahrtsamtes und der Leiter der Hauptverwaltung haben innerhalb weiterer 2 Wochen endgültig zu entscheiden.

(5) Kann in Ausnahmefällen eine Entscheidung innerhalb der Frist nicht getroffen werden, ist rechtzeitig ein Zwischenbescheid unter Angabe der Gründe und des voraussichtlichen Abschlußtermins zu geben.

(6) Entscheidungen über Beschwerden haben schriftlich zu ergehen, sind zu begründen und den Einreichern der Beschwerden auszuhändigen oder zuzusenden.

(7) Über Beschwerden gegen das Untersagen des Einlaufens, des Auslaufens oder der Weiterfahrt von Fahrzeugen ist ohne Einhaltung der Fristen gemäß Abs. 4 unverzüglich zu entscheiden.

§ 27

Ordnungsstrafbestimmungen

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig

a) gegen die Grundregeln für das Verhalten im Seeverkehr oder die anderen verkehrsregelnden Bestimmungen dieser Anordnung verstößt,

b) den Bestimmungen dieser Anordnung zur Sicherung der Seefahrt, zum Schutz der Seegewässer der DDR und der Verkehrsanlagen sowie zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zuwiderhandelt,

c) die vorgeschriebenen Sichtzeichen und Schallsignale nicht führt bzw. gibt,

d) den durch Verkehrszeichen erhobenen Forderungen nicht nachkommt bzw. sie nicht beachtet,

e) die gemäß dieser Anordnung vorgeschriebenen Meldepflichten nicht erfüllt,

f) als Wachhabender gemäß § 3 Abs. 4 Besatzungsmitglieder den Wachdienst antreten oder ausüben läßt, obwohl sie unter Einwirkung von Alkohol stehen, oder selbst unter Einwirkung von Alkohol steht,

g) den Weisungen und Auflagen gemäß § 24 Abs. 2 nicht nachkommt oder den Verfügungen des Seefahrtsamtes zuwiderhandelt,

kann mit Verweis oder Ordnungsstrafe von 10 M bis 300 M belegt werden.

(2) Wer eine Zuwiderhandlung gemäß Abs. 1 begeht und

a) wegen einer solchen Handlung innerhalb der letzten 2 Jahre bereits mit einer Ordnungsstrafmaßnahme belegt oder strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wurde,

b) dabei in rücksichtsloser Weise handelt oder

c) dadurch schuldhaft Personen- oder Sachschaden verursacht, ohne daß strafrechtliche Verantwortlichkeit eintritt,

kann mit Ordnungsstrafe bis zu 500 M belegt werden.

(3) Wer als Wachhabender gemäß § 3 Abs. 4 bei Antritt oder während des Wachdienstes unter Einwirkung von Alkohol steht, obwohl er innerhalb der letzten 2 Jahre aus dem gleichen Grund bereits mit einer Ordnungsstrafe belegt oder strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wurde, kann mit Ordnungsstrafe bis zu 1 000 M belegt werden.

(4) Bei besonders groben Zuwiderhandlungen kann zusätzlich zu anderen Ordnungsstrafmaßnahmen oder selbständig der Entzug des Befähigungszeugnisses oder Berechtigungsscheines bis zu 3 Jahren ausgesprochen werden. In diesen Fällen sind die ermächtigten Mitarbeiter des Seefahrtsamtes oder die Angehörigen der Deutschen Volkspolizei befugt, das Befähigungszeugnis oder den Berechtigungsschein vorläufig zu entziehen, wenn es die Gewährleistung der Verkehrssicherheit erfordert; der vorläufige Entzug des Befähigungszeugnisses bzw. Berechtigungsscheines soll 4 Wochen nicht überschreiten.

(5) Die Durchführung des Ordnungsstrafverfahrens obliegt dem Leiter des Seefahrtsamtes und den Leitern der Dienststellen der Deutschen Volkspolizei.

(6) Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten gemäß Abs. 1 sind die ermächtigten Mitarbeiter des Seefahrtsamtes und die Angehörigen der Deutschen Volkspolizei befugt, eine Verwarnung mit Ordnungsgeld in Höhe von 3 M, 5 M oder 10 M auszusprechen.

(7) Für die Durchführung des Ordnungsstrafverfahrens und den Ausspruch von Ordnungsstrafmaßnahmen gilt das Gesetz vom 12. Januar 1968 zur Bekämpfung von Ordnungswidrigkeiten — OWG — (GBl. I Nr. 3 S. 101).

§ 28

Inkrafttreten

(1) Diese Anordnung tritt am 15. Juni 1979 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

a) die Anordnung vom 9. August 1962 über den Schiffsverkehr in den Seehäfen der Deutschen Demokratischen Republik — Seehafenordnung — (GBl. II Nr. 62 S. 537),

b) die Anordnung (Nr. 1) vom 16. Mai 1968 zur Regelung des Verkehrs auf den Seewasserstraßen — Seewasserstraßenordnung (SWO) — (Sonderdruck Nr. 587 des Gesetzblattes),

c) die Anordnung Nr. 2 vom 21. Januar 1970 zur Regelung des Verkehrs auf den Seewasserstraßen – Seewasserstraßenordnung (SWO) – (Sonderdruck Nr. 656 des Gesetzblattes).

Berlin, den 18. Oktober 1978

Der Minister für Verkehrswesen

Arndt

Anlage 1
zu vorstehender Anordnung

Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1972 — Kollisionsverhütungsregeln — und Sondervorschriften für die Seegewässer der DDR — Sondervorschriften —

TEIL A
ALLGEMEINES

Regel 1
Anwendung

(a) Diese Regeln finden auf alle Fahrzeuge auf dem Offenen Meer und auf den mit diesem zusammenhängenden, von seegehenden Fahrzeugen befahrbaren Gewässern Anwendung.

(b) Diese Regeln berühren keine von einer zuständigen Behörde erlassenen Sondervorschriften über Reeden, Häfen, Flüsse, Seen oder Binnengewässer (innere Seegewässer), die mit dem Offenen Meer zusammenhängen und von seegehenden Fahrzeugen befahrbar sind. Solche Sondervorschriften müssen mit diesen Regeln soweit wie möglich übereinstimmen.

(c) Diese Regeln berühren nicht die von der Regierung eines Staates erlassenen Sondervorschriften über zusätzliche Positions- oder Signallichter oder Schallsignale für Kriegsschiffe und Fahrzeuge im Geleit oder über zusätzliche Positions- oder Signallichter für fischende Fahrzeuge in einer Fangflotte. Diese zusätzlichen Positions- oder Signallichter oder Schallsignale müssen nach Möglichkeit so beschaffen sein, daß sie nicht mit einem anderen, nach diesen Regeln zulässigen Licht oder Signal verwechselt werden können.

(d) Die Organisation[1] kann für Zwecke dieser Regeln Verkehrstrennungsgebiete festlegen.

(e) In den Fällen, in denen die betreffende Regierung feststellt, daß ein Fahrzeug besonderer Bauart oder Verwendung den Bestimmungen einer dieser Regeln über Anzahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern sowie über Anordnung und Eigenschaften von Schallsignalanlagen nicht in vollem Umfang befolgen kann, ohne die besondere Verwendbarkeit des Fahrzeuges zu beeinträchtigen, muß das Fahrzeug diejenigen sonstigen Bestimmungen über Anzahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern sowie über die Anordnung und Eigenschaften von Schallsignalanlagen befolgen, die nach Auffassung der betreffenden Regierung diesen Regeln am nächsten kommen.

---

1 Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation (IMCO)

Regel 1/1

Anwendung

Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR sowie Fahrzeuge gemäß Regel 1/2 Abs. 2 sind unter Berücksichtigung der Sicherheit im Seeverkehr von der Einhaltung dieser Sondervorschriften und der Kollisionsverhütungsregeln befreit, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben zwingend erforderlich ist.

Regel 1/2

Besondere Sichtzeichen der Fahrzeuge staatlicher Organe und Einrichtungen

(1) Fahrzeuge staatlicher Organe und Einrichtungen führen am Tage den Dienstwimpel gemäß § 9 der Flaggenverordnung vom 3. Januar 1973 (Sonderdruck Nr. 751 des Gesetzblattes), und zwar mit folgenden Farbstreifen:

Schiffahrtsaufsicht – blau,
Zollverwaltung der DDR – grün,
Gesundheitswesen – gelb,
Wasserwirtschaft-Gewässeraufsicht – hellblau,
Fischereiaufsicht – silbergrau.

(2) Fahrzeuge

- *des Seefahrtsamtes,*
- *der Deutschen Volkspolizei (Wasserschutz),*
- *des Organs Feuerwehr des Ministeriums des Innern,*
- *der Wasserwirtschaftsdirektion Küste,*
- *des Fischereiaufsichtsamtes der DDR*

führen bei besonderen Einsätzen zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Sichtzeichen am Tage und bei Nacht ein blaues Rundumlicht als Funkellicht. Fahrzeuge der Deutschen Volkspolizei (Wasserschutz) und der Feuerwehr können zusätzlich ein Schallsignal mit dem Dreiklanghorn, der Sirene oder der Alarmglocke geben.

(3) Fahrzeuge des Wasserrettungsdienstes des Deutschen Roten Kreuzes der DDR führen bei Rettungseinsätzen zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Sichtzeichen am Tage und bei Nacht die Rote-Kreuz-Flagge in den Abmessungen 50 cm × 50 cm und das rote Kreuz auf weißem Grund als Blinklicht. Zusätzlich kann das Schallsignal des Zweiklanghornes mit auf- und abschwellendem Ton gegeben werden. Dieses Schallsignal kann auch von Fahrzeugen des Seefahrtsamtes bei Rettungseinsätzen gegeben werden.

(4) Fahrzeuge der Zollverwaltung der DDR können bei Nacht zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Sichtzeichen drei grüne Rundumlichter senkrecht untereinander führen.

(5) Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR, die von den Bestimmungen über das Führen der bei Nacht gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Lichter abweichen, können als Sichtzeichen Leuchtkugeln mit weißen Sternen zeigen und zusätzlich als Schallsignal einen lan-

gen Ton (Achtungssignal) geben, wenn sich ihnen ein Fahrzeug in gefahrdrohender Weise nähert.

Regel 2

Verantwortung

(a) Diese Regeln befreien ein Fahrzeug, dessen Eigentümer, Fahrzeugführer oder Besatzung nicht von den Folgen, die durch unzureichende Einhaltung dieser Regeln oder unzureichende sonstige Vorsichtsmaßnahmen entstehen, welche allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falles erfordern.

(b) Bei der Auslegung und Befolgung dieser Regeln sind stets alle Gefahren der Seefahrt und Kollision sowie alle besonderen Umstände einschließlich der Einschränkung der Manövrierfähigkeit der betroffenen Fahrzeuge gebührend zu berücksichtigen, die zum Abwenden unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von diesen Regeln erfordern.

Regel 2/1

— bleibt offen —

Regel 3

Allgemeine Begriffsbestimmungen

Soweit sich aus dem Zusammenhang nicht etwas anderes ergibt, gilt für diese Regeln folgendes:

(a) Der Ausdruck „Fahrzeug" bezeichnet ein Wasserfahrzeug einschließlich eines nichtwasserverdrängenden Fahrzeuges und Wasserflugzeuges, das als Beförderungs- bzw. Transportmittel auf dem Wasser verwendet wird oder verwendet werden kann.

(b) Der Ausdruck „Maschinenfahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb.

(c) Der Ausdruck „Segelfahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug unter Segel, dessen Maschinenantrieb, falls vorhanden, nicht benutzt wird.

(d) Der Ausdruck „fischendes Fahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug, das mit Netzen, Leinen, Schleppnetzen oder anderen Fanggeräten fischt, welche die Manövrierfähigkeit einschränken, jedoch nicht ein Fahrzeug, das mit Schleppangeln oder anderen Fanggeräten fischt, welche die Manövrierfähigkeit nicht einschränken.

(e) Der Ausdruck „Wasserflugzeug" bezeichnet ein zum Manövrieren auf dem Wasser eingerichtetes Luftfahrzeug.

(f) Der Ausdruck „manövrierunfähiges Fahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug, das wegen besonderer Umstände nicht in der Lage ist, so zu manövrieren, wie es diese Regeln erfordern, und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

(g) Der Ausdruck „manövrierbehindertes Fahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug, das durch die Art seines Einsatzes behindert ist, so zu manövrieren, wie es diese Regeln erfordern, und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann. Folgende Fahrzeuge sind als manövrierbehinderte Fahrzeuge anzusehen:

(i) Ein Fahrzeug, das ein Seezeichen, Unterwasserkabel oder eine Rohrleitung auslegt, versorgt oder aufnimmt,

(ii) ein Fahrzeug, das baggert oder ozeanographische, hydrographische oder Unterwasserarbeiten ausführt,

(iii) ein Fahrzeug in Fahrt, das Versorgungsmanöver ausführt oder mit der Übergabe von Personen, Ausrüstung oder Ladung beschäftigt ist,

(iv) ein Fahrzeug, auf dem Luftfahrzeuge starten oder landen,

(v) ein Fahrzeug beim Minensuchen,

(vi) ein Fahrzeug während eines Schleppvorganges, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen.

(h) Der Ausdruck „ein durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug" bezeichnet ein Maschinenfahrzeug, das durch seinen Tiefgang im Verhältnis zu der vorhandenen Wassertiefe erheblich behindert ist, von seinem zu verfolgenden Kurs abzuweichen.

(i) Der Ausdruck „in Fahrt" bedeutet, daß ein Fahrzeug weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch auf Grund sitzt.

(j) Die Ausdrücke „Länge" und „Breite" eines Fahrzeuges bedeuten die Länge über alles und die größte Breite.

(k) Fahrzeuge gelten nur dann als einander in Sicht befindlich, wenn jedes vom anderen optisch wahrgenommen werden kann.

(l) Der Ausdruck „verminderte Sicht" bezeichnet jeden Zustand, bei dem die Sicht durch Nebel, dickes Wetter, Schneefall, heftige Regengüsse, Sandstürme oder ähnliche Ursachen eingeschränkt ist.

Regel 3/1

Allgemeine Begriffsbestimmungen

In diesen Sondervorschriften gelten als

1. *„Seegewässer der DDR"*
   die Territorialgewässer und inneren Seegewässer der Deutschen Demokratischen Republik einschließlich der Seewasserstraßen;

2. *„Seewasserstraßen"*
   die Teile der Seegewässer der DDR, die wie folgt begrenzt werden:

   a) Seewasserstraße „Wismarbucht"
   seewärts
   - *in der Wismarbucht durch eine Verbindungslinie zwischen Tarnewitzer Huk und Timmendorf,*
   - *im Salzhaff durch eine Verbindungslinie zwischen Insel Poel (Golwitz), Insel Langenwerder und Kieler Ort (Südspitze);*

   b) Seewasserstraße „Warnow"
   seewärts
   durch eine Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen der Westmole, alten Ostmole und neuen Ostmole,
   landeinwärts
   durch die Nordseite des Mühlendamms auf der Oberwarnow;

c) Seewasserstraße „Gewässer um Rügen und Boddengewässer"
seewärts

- *bei der Nordansteuerung Stralsund durch eine Verbindungslinie zwischen Pramort, Südufer Insel Großer Werder, Kleiner Werder, Bock (Nordspitze) und Insel Hiddensee (Südspitze des Gellen),*
- *im Vitter Bodden durch eine Verbindungslinie zwischen Bessiner Haken (Südspitze) und Bug (Südspitze),*
- *bei der Ostansteuerung Stralsund durch eine Verbindungslinie zwischen Thießow, Insel Ruden und Peenemünder Haken,*

landeinwärts

- *zum Peenestrom durch den Breitenparallel 54° 10,0′ Nord,*
- *auf dem Ryckfluß durch die Steinbecker Brücke in Greifswald,*
- *auf der Recknitz durch die Straßenbrücke in Ribnitz-Damgarten;*

d) Seewasserstraße „Peenestrom und Oderhaff"
seewärts

- *auf dem Peenestrom durch den Breitenparallel 54° 10,0′ Nord,*
- *auf dem Oderhaff durch die Staatsgrenze zur Volksrepublik Polen,*

landeinwärts

- *durch die Mündung der Peene in den Peenestrom (km 104,0),*
- *auf der Uecker durch die Straßenbrücke in Ueckermünde (km 33,24);*

3. *„Fahrwasser"*
die Teile der Seegewässer der DDR, die durch schwimmende oder feste Seezeichen begrenzt oder gekennzeichnet sind oder die, soweit das nicht der Fall ist, für den durchgehenden Verkehr bestimmt sind; diese Fahrwasser gelten als enge Fahrwasser gemäß Regel 9;

4. *„Steuerbordseite der Fahrwasser"*
die Seite, die bei den von See einlaufenden Fahrzeugen an Steuerbord liegt;

5. *„Reeden"*
die Teile der Seegewässer der DDR, die üblicherweise zum Ankern von Fahrzeugen dienen, durch Seezeichen gekennzeichnet und bekanntgemacht sind;

6. *„schwimmende Anlagen"*
Schwimmkörper, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung im Wasser bestimmt sind (z. B. Docks, Anlegebrücken);

7. *„schwimmende Geräte"*
Fahrzeuge, auf denen mechanische Vorrichtungen für technische Arbeiten angebracht sind (z. B. Bagger, Spüler, Hebefahrzeuge, Krane, Rammen, Taucherfahrzeuge); sie gelten während der Arbeit als manövrierbehinderte Fahrzeuge gemäß Regel 3 Buchst. g;

8. *„außergewöhnliche Schwimmkörper"*
einzelne oder mehrere zusammengefaßte schwimmfähige Gegenstände, die im Wasser fortbewegt werden oder werden sollen und nicht oder

nur wenig über die Wasseroberfläche hinausragen (z. B. Hölzer, Rohre, Faltbehälter, Senkstücke);

9. *„Schleppzüge"*

Zusammenstellungen von einem oder mehreren schleppenden Maschinenfahrzeugen (Schlepper) und einem oder mehreren dahinter oder daneben (längsseits) geschleppten Fahrzeugen, außergewöhnlichen Schwimmkörpern oder schwimmenden Anlagen (Anhängen); hierzu zählt nicht das Bugsieren;

10. *„Schubverbände"*

Zusammenstellungen von einem schiebenden Maschinenfahrzeug (Schubschiff) und einem oder mehreren davorgeschobenen Fahrzeugen (Schubprahme); hierzu zählen nicht zusammengesetzte Einheiten;

11. *„außergewöhnliche Schleppzüge" oder „außergewöhnliche Schubverbände"*

von der örtlich zuständigen Verkehrsleitstelle dazu erklärte Schleppzüge oder Schubverbände, die den Verkehr außergewöhnlich behindern können oder besonderer Rücksichtnahme durch die anderen Verkehrsteilnehmer bedürfen; sie gelten als manövrierbehinderte Fahrzeuge gemäß Regel 3 Buchst. g;

12. *„Bugsieren"*

die Unterstützung eines

- *manövrierfähigen Maschinenfahrzeuges mit betriebsklarer Maschine in Fahrt,*
- *vorschriftsmäßig besetzten Fahrzeuges beim Verholen innerhalb des Hafens von einem Liegeplatz zu einem anderen,*
- *Fahrzeuges beim Stapellauf*

durch einen oder mehrere Schlepper beim Manövrieren;

13. *„durch ihren Tiefgang behinderte Fahrzeuge"*

von der örtlich zuständigen Verkehrsleitstelle dazu erklärte

- *Fahrzeuge gemäß Regel 3 Buchst. h und*
- *Fahrzeuge, die wegen ihrer Länge oder anderer Eigenschaften gezwungen sind, den tiefsten oder größten Teil des Fahrwassers für sich in Anspruch zu nehmen;*

14. *„Fährschiffe"*

Fahrzeuge, die im internationalen Fährverkehr für die Personenbeförderung und/oder den Transport von Schienen- und Straßenfahrzeugen bestimmt sind;

15. *„Fähren"*

Fahrzeuge, die auf den Seewasserstraßen für den Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen bestimmt sind;

16. *„Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern"*

- *Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter gemäß Seefrachtordnung*

(SFO) vom 20. Juli 1970[2] *bzw. International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) transportiert werden,*

– *Tankschiffe und andere Spezialfahrzeuge, mit denen Kohlenwasserstoffe oder andere gefährliche oder giftige Substanzen als Ladung transportiert werden oder die nach dem Löschen solcher Ladung noch nicht entgast bzw. gereinigt worden sind;*

17. *„Sportboote"*
Fahrzeuge, die ausschließlich für sportliche oder Erholungszwecke bestimmt sind bzw. genutzt werden, ausgenommen Fahrzeuge der gewerblichen Personenbeförderung;

18. *„Verkehrsanlagen"*
insbesondere Molen, Kaianlagen, Dämme, Buhnen, Uferbefestigungen, Leitwerke, Dalben, feste und schwimmende Anlegebrücken, Seezeichen sowie Anlagen und Vorrichtungen an Land zum Setzen bzw. Zeigen von Sichtzeichen oder zur Abgabe von Schallsignalen;

19. *„Verkehrszeichen"*
Sichtzeichen und Schallsignale;

20. *„Sichtzeichen"*
Lichter, Signalkörper, Tafeln und Flaggen sowie schwimmende und feste Seezeichen;

21. *„Signalkörper"*
Bälle, Kegel, Doppelkegel und Zylinder;

22. *„Tauchtiefen"*
die höchstzulässigen Tiefgänge der Fahrzeuge auf bestimmten Gewässern.

TEIL B

AUSWEICH- UND FAHRREGELN

ABSCHNITT I

Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen

Regel 4

Anwendung

Die Regeln dieses Abschnittes finden bei allen Sichtverhältnissen Anwendung.

Regel 4/1

– bleibt offen –

---

[2] Herausgegeben vom Ministerium für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik – Tarifamt –.

Regel 5

Ausguck

Jedes Fahrzeug muß jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, gehörigen Ausguck halten, der einen vollständigen Überblick über die Situation und über die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision gibt.

Regel 5/1

— bleibt offen —

Regel 6

Sichere Geschwindigkeit

Jedes Fahrzeug muß jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren, so daß es geeignete und wirksame Maßnahmen treffen kann, um eine Kollision zu vermeiden, und innerhalb einer den gegebenen Umständen und Bedingungen angemessenen Strecke aufgestoppt werden kann.

Zur Bestimmung der sicheren Geschwindigkeit müssen insbesondere folgende Umstände berücksichtigt werden:

(a) Von allen Fahrzeugen

- (i) die Sichtverhältnisse,
- (ii) die Verkehrsdichte einschließlich Ansammlungen von Fischerei- oder sonstigen Fahrzeugen,
- (iii) die Manövrierfähigkeit des Fahrzeuges unter besonderer Berücksichtigung der Stoppstrecke und des Drehvermögens unter den gegebenen Bedingungen,
- (iv) bei Nacht die vorhandene Hintergrundhelligkeit, z. B. durch Lichter an Land oder durch Rückstrahlung der eigenen Lichter,
- (v) die Wind-, Seegangs- und Strömungsverhältnisse sowie die Nähe von Gefahren für die Seefahrt,
- (vi) der Tiefgang im Verhältnis zur vorhandenen Wassertiefe;

(b) zusätzlich von Fahrzeugen, die Radar benutzen

- (i) die Eigenschaften, die Wirksamkeit und die Leistungsgrenzen der Radaranlage,
- (ii) jede Einschränkung, die sich aus dem eingeschalteten Entfernungsbereich des Radars ergibt,
- (iii) die Auswirkungen auf die Radaranzeige durch Seegang, Wetter und andere Störquellen,
- (iv) die Möglichkeit, daß kleine Fahrzeuge, Eis und andere schwimmende Gegenstände vom Radar innerhalb einer ausreichenden Entfernung nicht angezeigt werden,
- (v) die Anzahl, Lage und Bewegung der vom Radar angezeigten Fahrzeuge,
- (vi) die genauere Feststellung der Sichtweite, die der Gebrauch des

Radars durch Entfernungsmessung in der Nähe von Fahrzeugen oder anderen Gegenständen ermöglicht.

Regel 6/1

Sichere Geschwindigkeit

(1) Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist rechtzeitig so weit zu vermindern, wie es erforderlich ist, um Gefährdungen durch Sog oder Wellenschlag zu vermeiden; dies ist insbesondere zu beachten beim Vorbeifahren an

- *Verkehrsanlagen,*
- *festliegenden Fähren,*
- *manövrierunfähigen, manövrierbehinderten und festgekommenen Fahrzeugen,*
- *schwimmenden Geräten, schwimmenden Anlagen und außergewöhnlichen Schwimmkörpern.*

(2) In Fahrwassern sind zur Bestimmung der sicheren Geschwindigkeit gemäß Regel 6 zusätzlich zu berücksichtigen

a) die seitlichen Fahrwasserbegrenzungen,

b) die mögliche Unsymmetrie des Fahrwasserquerschnittes.

Regel 7

Möglichkeit der Gefahr einer Kollision

(a) Jedes Fahrzeug muß alle den gegebenen Umständen und Bedingungen entsprechenden Mittel nutzen, um festzustellen, ob die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision besteht. Im Zweifelsfalle ist diese Möglichkeit anzunehmen.

(b) Von einer vorhandenen und betriebsfähigen Radaranlage muß gehöriger Gebrauch gemacht werden einschließlich der Beobachtung auf großen Entfernungsbereichen und des Plottens oder einer gleichwertigen systematischen Beobachtung angezeigter Objekte zur frühzeitigen Warnung vor der Möglichkeit der Gefahr einer Kollision.

(c) Folgerungen dürfen nicht auf der Grundlage unzulänglicher Informationen, insbesondere unzulänglicher Radarinformationen, gezogen werden.

(d) Bei der Feststellung, ob die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision besteht, muß insbesondere folgendes berücksichtigt werden:

(i) Eine solche Möglichkeit der Gefahr ist anzunehmen, wenn die Kompaßpeilung eines sich nähernden Fahrzeuges sich nicht merklich ändert.

(ii) Eine solche Möglichkeit der Gefahr kann auch bestehen, wenn die Peilung sich merklich ändert, insbesondere bei der Annäherung an ein sehr großes Fahrzeug oder einen Schleppzug oder an ein Fahrzeug in nächster Entfernung.

Regel 7/1

— bleibt offen —

Regel 8

Manöver zur Vermeidung von Kollisionen

(a) Jedes Manöver zur Vermeidung einer Kollision muß, wenn es die Umstände zulassen, entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie gute Seemannschaft es erfordert.

(b) Eine Änderung des Kurses und/oder der Geschwindigkeit zur Vermeidung einer Kollision muß, wenn es die Umstände zulassen, so groß sein, daß ein anderes Fahrzeug sie optisch oder durch Radar schnell erkennen kann; aufeinanderfolgende geringe Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden.

(c) Ist genügend Seeraum vorhanden, kann allein eine Kursänderung die wirksamste Maßnahme zum Meiden einer Nahbereichssituation sein, vorausgesetzt, daß sie rechtzeitig vorgenommen wird, durchgreifend ist und nicht zu einer anderen Nahbereichssituation führt.

(d) Manöver zur Vermeidung einer Kollision mit einem anderen Fahrzeug müssen zu einem sicheren Passierabstand führen. Die Wirksamkeit dieser Manöver muß sorgfältig überwacht werden, bis das andere Fahrzeug endgültig vorbei und klar ist.

(e) Um eine Kollision zu vermeiden oder mehr Zeit zur Einschätzung der Situation zu gewinnen, muß ein Fahrzeug erforderlichenfalls seine Geschwindigkeit vermindern oder durch Stoppen oder Rückwärtsgehen der Antriebsanlage jegliche Vorausfahrt wegnehmen.

Regel 8/1

— bleibt offen —

Regel 9

Enge Fahrwasser

(a) 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, soweit dies sicher und praktisch durchführbar ist.

(b) Ein Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 20 m oder ein Segelfahrzeug darf die Durchfahrt eines Fahrzeuges nicht behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.

(c) Ein fischendes Fahrzeug darf die Durchfahrt eines anderen Fahrzeuges nicht behindern, das innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne fährt.

(d) Ein Fahrzeug darf ein enges Fahrwasser oder eine Fahrrinne nicht queren, wenn dadurch die Durchfahrt eines Fahrzeuges behindert wird, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann. Das letztere Fahrzeug darf das Schallsignal gemäß Regel 34 Buchst. d geben, wenn es über die Absicht des querenden Fahrzeuges im Zweifel ist.

(e) (i) Kann in einem engen Fahrwasser oder in einer Fahrrinne nur dann sicher überholt werden, wenn das zu überholende Fahrzeug

mitwirkt, muß das überholende Fahrzeug seine Absicht durch das entsprechende Schallsignal gemäß Regel 34 Buchst. c Ziff. i anzeigen und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen; ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, muß es das Schallsignal gemäß Regel 34 Buchst. c Ziff. ii geben. Im Zweifelsfall darf es das Schallsignal gemäß Regel 34 Buchst. d geben.

(ii) Diese Regel befreit das überholende Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung gemäß Regel 13.

(f) Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, auf dem andere Fahrzeuge durch ein dazwischenliegendes Sichthindernis verdeckt sein können, muß mit besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht fahren und das Schallsignal gemäß Regel 34 Buchst. e geben.

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

Regel 9/1

Begegnen; Raumgeben

(1) Beim Begegnen im Fahrwasser auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen ist nach Steuerbord auszuweichen.

(2) Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m müssen im Fahrwasser Fahrzeugen mit einer Länge von 20 m oder mehr den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob es hiernach zum Raumgeben verpflichtet ist, muß es dies annehmen und entsprechend handeln.

(3) Außerhalb des Fahrwassers ist so zu fahren, daß klar erkennbar ist, daß das Fahrwasser nicht befahren wird; eine bestimmte Seite oder Fahrtrichtung braucht nicht eingehalten zu werden.

Regel 9/2

Vorfahrt

(1) Fahrzeuge, die in einem Fahrwasser der Richtung des Fahrwassers folgen, haben Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die entweder

- *in das Fahrwasser einlaufen,*
- *das Fahrwasser queren,*
- *im Fahrwasser drehen oder*
- *ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.*

(2) Nähern sich Fahrzeuge einer Engstelle (z. B. Brückendurchfahrt), die nicht mit Sicherheit hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt, hat das Fahrzeug Vorfahrt, das die Steuerbordseite des Fahrwassers zu benutzen hat. Das wartepflichtige Fahrzeug muß außerhalb der Engstelle so lange warten, bis das andere Fahrzeug vorbeigefahren ist. Ist nicht zweifelsfrei festzustellen, ob das wartepflichtige Fahrzeug die Vorfahrt einräumt, muß vom vorfahrtsberechtigten Fahrzeug ein langer Ton (Achtungssignal) gegeben werden.

(3) Ein Fahrzeug, das die Vorfahrt zu beachten hat, muß rechtzeitig und eindeutig durch sein Fahrverhalten zu erkennen geben, daß es warten wird. Es darf seine Fahrt nur dann fortsetzen, wenn zu übersehen ist, daß der Verkehr nicht beeinträchtigt wird.

(4) Das Durchbrechen eines Verbandes von Fahrzeugen der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR ist verboten.

Regel 9/3

Verhalten gegenüber Fährschiffen

Führen Fährschiffe die Sichtzeichen gemäß Regel 27/4, dürfen andere Fahrzeuge nicht in die Hafeneinfahrt in Saßnitz und die Hafeneinfahrt in Rostock-Warnemünde zwischen der Westmole und alten Ostmole einlaufen bzw. dort auslaufen. Gleichzeitig sind von anderen Fahrzeugen die Drehplätze der Fährschiffe vor den Hafeneinfahrten zu meiden und zu den Fährschiffen, soweit möglich, ein Abstand von mindestens 100 m zu halten. Diese Bestimmungen gelten nicht für Lotsenfahrzeuge.

Regel 9/4

Überholen

(1) Das Überholen im Fahrwasser ist nur gestattet, wenn unter Berücksichtigung der Verkehrssituation hinreichend Raum für die sichere Vorbeifahrt vorhanden und während des Überholmanövers eine Gefährdung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist.

(2) In Fahrwassern ist grundsätzlich links zu überholen. Soweit es besondere Umstände erfordern, darf rechts überholt werden; in diesem Fall darf sich das zu überholende Fahrzeug abweichend von Regel 9 Buchst. a am äußeren Rand des Fahrwassers an seiner Backbordseite halten.

(3) Vom überholenden Fahrzeug ist der nachfolgende Verkehr zu beachten. Es hat seine Geschwindigkeit so weit herabzusetzen und/oder einen solchen seitlichen Abstand vom zu überholenden Fahrzeug einzuhalten, daß kein gefährlicher Sog entstehen kann. Das überholende Fahrzeug hat sich sobald wie möglich wieder nach rechts einzuordnen, ohne dabei das überholte Fahrzeug zu gefährden oder zu behindern. Das zu überholende Fahrzeug muß das Überholen soweit wie möglich erleichtern.

(4) Das Überholen ist nicht gestattet,

- *in Fällen gemäß Regel 9 Buchst. e Ziff. i, wenn das zu überholende Fahrzeug nicht das Schallsignal gemäß Regel 34 Buchst. c Ziff. ii gegeben hat,*
- *an engen Stellen und in unübersichtlichen Krümmungen,*
- *im Bereich schwimmender Geräte während der Arbeit,*
- *an Stellen und innerhalb von Strecken, die vom Seefahrtsamt bekanntgemacht sind.*

Regel 9/5

Längsseitsschleppen

Das Längsseitsschleppen im Fahrwasser ist nur mit einem Anhang zulässig.

Regel 9/6

Klarhalten der Anker

Auf Fahrzeugen in Fahrt, deren Länge 20 m oder mehr beträgt, müssen beim Verkehr in Fahrwassern die Buganker klar zum sofortigen Fallen sein.

Regel 10

Verkehrstrennungsgebiete

(a) Diese Regel findet in Verkehrstrennungsgebieten Anwendung, die von der Organisation angenommen sind.

(b) Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet benutzt, muß

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

(ii) sich so weit wie möglich von der Trennlinie oder Trennzone klarhalten,

(iii) in der Regel an den Enden des Einbahnweges 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 hierzu gezwungen, muß das Queren in einem möglichst rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

(d) Küstenverkehrszonen dürfen in der Regel vom Durchgangsverkehr, der den entsprechenden Einbahnweg des angrenzenden Verkehrstrennungsgebietes sicher befahren kann, nicht benutzt werden.

(e) Ein Fahrzeug darf, ausgenommen beim Queren, in der Regel nicht in eine Trennzone einlaufen oder eine Trennlinie überfahren, außer

(i) in Notfällen zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr,

(ii) zum Fischen innerhalb einer Trennzone.

(f) Ein Fahrzeug muß im Bereich nahe der Enden eines Verkehrstrennungsgebietes mit besonderer Vorsicht fahren.

(g) Ein Fahrzeug muß das Ankern innerhalb eines Verkehrstrennungsgebietes oder im Bereich nahe dessen Enden 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 dem Einbahnweg folgenden Fahrzeuges nicht behindern.

(j) Ein Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 20 m oder ein Segelfahrzeug darf die sichere Durchfahrt eines dem Einbahnweg folgenden Maschinenfahrzeuges nicht behindern.

Regel 10/1

— bleibt offen —

ABSCHNITT II

Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben

Regel 11

Anwendung

Die Regeln dieses Abschnittes finden auf Fahrzeuge Anwendung, die einander in Sicht haben.

Regel 11/1

— bleibt offen —

Regel 12

Segelfahrzeuge

(a) Wenn zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, daß die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision 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 sichtet 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.

Regel 12/1

— bleibt offen —

Regel 13

Überholen

(a) Ungeachtet der Regeln dieses Abschnittes 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° achterlich als querab nähert, d. h. aus einer Richtung, in der es bei Nacht nur das Hecklicht, aber nicht die Seitenlichter des anderen sehen könnte.

(c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob es ein anderes überholt, 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.

Regel 13/1

— bleibt offen —

Regel 14

Entgegengesetzte Kurse

(a) Wenn zwei Maschinenfahrzeuge auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen sich einander so nähern, daß die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision besteht, muß jedes seinen Kurs nach Steuerbord so ändern, daß sie einander an Backbordseite passieren.

(b) Eine solche Situation muß angenommen werden, wenn ein Fahrzeug das andere recht voraus oder fast recht voraus sieht und bei Nacht die Topplichter des anderen in Linie oder fast in Linie und/oder beide Seitenlichter sehen kann und am Tage das andere Fahrzeug dementsprechend ausmacht.

(c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob eine solche Situation gegeben ist, muß es diese annehmen und entsprechend handeln.

Regel 14/1

— bleibt offen —

Regel 15

Kreuzende Kurse

Wenn die Kurse zweier Maschinenfahrzeuge einander so kreuzen, daß die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision besteht, muß dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat; wenn die Umstände es gestatten, muß es vermeiden, den Bug des anderen Fahrzeuges zu kreuzen.

Regel 15/1

— bleibt offen —

Regel 16

Maßnahmen des ausweichpflichtigen Fahrzeuges

Jedes ausweichpflichtige Fahrzeug muß möglichst frühzeitig und durchgreifend handeln, um sich gut klarzuhalten.

Regel 16/1

— bleibt offen —

Regel 17

Maßnahmen des kurshaltepflichtigen Fahrzeuges

(a) (i) Muß von zwei Fahrzeugen eines ausweichen, muß das andere Kurs und Geschwindigkeit beibehalten (kurshaltepflichtiges Fahrzeug).

(ii) Das kurshaltepflichtige Fahrzeug darf jedoch zur Vermeidung einer Kollision selbst manövrieren, sobald klar wird, daß das ausweichpflichtige Fahrzeug nicht geeignete Maßnahmen in Übereinstimmung mit diesen Regeln ergreift.

(b) Ist das kurshaltepflichtige Fahrzeug aus irgendeinem Grund dem ausweichpflichtigen Fahrzeug so nahe gekommen, daß eine Kollision durch das Manöver des ausweichpflichtigen Fahrzeuges allein nicht vermieden werden kann, muß das kurshaltepflichtige Fahrzeug so manövrieren, wie es zur Vermeidung einer Kollision am dienlichsten ist.

(c) Ein Maschinenfahrzeug, das bei kreuzenden Kursen Maßnahmen gemäß Buchst. a Ziff. ii ergreift, um eine Kollision mit einem anderen Maschinenfahrzeug zu vermeiden, darf seinen Kurs, sofern die Umstände es zulassen, gegenüber einem Fahrzeug an seiner Backbordseite nicht nach Backbord ändern.

(d) Diese Regel befreit das ausweichpflichtige Fahrzeug nicht von seiner Ausweichpflicht.

Regel 17/1

– bleibt offen –

Regel 18

Verantwortungen der Fahrzeuge untereinander

Vorbehaltlich der abweichenden Bestimmungen gemäß den Regeln 9, 10 und 13 gilt folgendes:

(a) Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muß ausweichen
- (i) einem manövrierunfähigen Fahrzeug,
- (ii) einem manövrierbehinderten Fahrzeug,
- (iii) einem fischenden Fahrzeug,
- (iv) einem Segelfahrzeug.

(b) Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß ausweichen
- (i) einem manövrierunfähigen Fahrzeug,
- (ii) einem manövrierbehinderten Fahrzeug,
- (iii) einem fischenden Fahrzeug.

(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 Fahrzeuges, muß, sofern die Umstände es zulassen, vermeiden, die sichere Durchfahrt eines durch seinen Tiefgang behinderten Fahrzeuges, das Signale gemäß Regel 28 führt, zu behindern.

(ii) Ein durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug muß unter Berücksichtigung seines besonderen Zustandes mit besonderer Vorsicht navigieren.

(e) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser muß sich in der Regel von allen Fahrzeugen gut klarhalten und vermeiden, sie zu behindern. Sobald jedoch

die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision besteht, muß es die Regeln dieses Teiles befolgen.

Regel 18/1

Ausweichpflicht gegenüber Fahzeugen, die durch ihren Tiefgang behindert sind

Abweichend von Regel 18 Buchst. d Ziff. i müssen einem durch seinen Tiefgang behinderten Fahrzeug gemäß Regel 3/1 Ziff. 13 alle anderen Fahrzeuge — mit Ausnahme eines manövrierunfähigen Fahrzeuges — ausweichen.

Regel 18/2

Verhalten gegenüber Fahrzeugen staatlicher Organe und Einrichtungen

(1) Fahrzeuge müssen beim Wahrnehmen der Sichtzeichen und Schallsignale der Einsatzfahrzeuge gemäß Regel 1/2 Absätze 2 und 3 alle Maßnahmen treffen, die eine ungehinderte Vorbeifahrt dieser Fahrzeuge ermöglichen.

(2) Wird von einem Fahrzeug der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR das Sichtzeichen und Schallsignal gemäß Regel 1/2 Abs. 5 gezeigt bzw. gegeben, muß ein sich näherndes Fahrzeug ausreichenden Abstand halten.

ABSCHNITT III

Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

Regel 19

Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

(a) Diese Regel findet auf Fahrzeuge Anwendung, die einander nicht in Sicht haben, wenn sie in einem Gebiet oder in der Nähe eines Gebietes mit verminderter Sicht fahren.

(b) Jedes Fahrzeug muß mit sicherer Geschwindigkeit fahren, die den gegebenen Umständen und Bedingungen der verminderten Sicht angepaßt ist. Ein Maschinenfahrzeug muß seine Maschinen für ein sofortiges Manöver bereithalten.

(c) Jedes Fahrzeug muß bei der Befolgung der Regeln des Abschnittes I die gegebenen Umstände und Bedingungen der verminderten Sicht angemessen berücksichtigen.

(d) Ein Fahrzeug, das ein anderes Fahrzeug nur durch Radar ausmacht, muß feststellen, ob sich eine Nahbereichssituation entwickelt und/oder die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision besteht. Ist dies der Fall, muß es frühzeitig Gegenmaßnahmen ergreifen; ändert es deshalb seinen Kurs, muß nach Möglichkeit folgendes vermieden werden:

(i) Eine Kursänderung nach Backbord gegenüber einem Fahrzeug vorlicher als querab, mit Ausnahme beim Überholen,

(ii) eine Kursänderung auf ein Fahrzeug zu, das sich querab oder achterlicher als querab befindet.

(e) Mit Ausnahme nach einer Feststellung, daß die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision nicht besteht, muß jedes Fahrzeug, das anscheinend vorlicher als querab das Nebelsignal eines anderen Fahrzeuges hört oder das eine Nahbereichssituation mit einem anderen Fahrzeug vorlicher als querab nicht vermeiden kann, seine Geschwindigkeit auf das für die Erhaltung der Steuerfähigkeit geringstmögliche Maß vermindern. Falls erforderlich, muß jegliche Vorausfahrt aus dem Fahrzeug weggenommen und in jedem Falle mit äußerster Vorsicht gefahren werden, bis die Gefahr einer Kollision vorüber ist.

Regel 19/1

— bleibt offen —

TEIL C

LICHTER UND SIGNALKÖRPER

Regel 20

Anwendung

(a) Die Regeln dieses Teiles müssen bei jedem Wetter befolgt werden.

(b) Die Regeln über Lichter müssen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang befolgt werden; während dieser Zeit dürfen keine Lichter geführt oder gezeigt werden, die mit den in diesen Regeln aufgeführten Lichtern verwechselt werden können, deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigen oder den gehörigen Ausguck behindern.

(c) Die in diesen Regeln vorgeschriebenen Lichter müssen, wenn sie mitgeführt werden, bei verminderter Sicht auch zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang geführt oder gezeigt werden; in allen anderen Fällen dürfen sie geführt oder gezeigt werden, wenn es für erforderlich gehalten wird.

(d) Die Regeln über Signalkörper müssen am Tage befolgt werden.

(e) Die in diesen Regeln aufgeführten Lichter und Signalkörper müssen den Bestimmungen gemäß Anhang I entsprechen.

Regel 20/1

Anwendung

Die gemäß Kollisionsverhütungsregeln und Sondervorschriften vorgeschriebenen Lichter müssen elektrisch betriebene Laternen sein. Auf Segelfahrzeugen und Fahrzeugen unter Riemen mit einer Länge von weniger als 20 m, auf denen keine ausreichende Stromquelle vorhanden ist, sowie auf unbesetzten Fahrzeugen dürfen nichtelektrisch betriebene Laternen verwendet werden.

Regel 21

Begriffsbestimmungen

(a) „Topplicht" bedeutet ein weißes Licht über der Längsachse des Fahrzeuges, das unbehindert über einen Horizontbogen von 225° scheint, und zwar von recht voraus bis 22,5° achterlicher als querab nach jeder Seite.

(b) „Seitenlichter“ bedeutet ein grünes Licht an der Steuerbordseite und ein rotes Licht an der Backbordseite, die jeweils unbehindert über einen Horizontbogen von 112,5° scheinen, und zwar von recht voraus bis 22,5° achterlicher als querab nach der betreffenden Seite. Auf einem Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 20 m dürfen die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne über der Längsachse des Fahrzeuges geführt werden.

(c) „Hecklicht“ bedeutet ein weißes Licht, das so nahe wie möglich am Heck angebracht ist und unbehindert über einen Horizontbogen von 135° scheint, und zwar 67,5° von recht achteraus nach jeder Seite des Fahrzeuges.

(d) „Schlepplicht“ bedeutet ein gelbes Licht derselben Eigenschaften des Hecklichtes gemäß Buchst. c.

(e) „Rundumlicht“ bedeutet ein Licht, das unbehindert über einen Horizontbogen von 360° scheint.

(f) „Funkellicht“ bedeutet ein Licht mit 120 oder mehr regelmäßigen Lichterscheinungen in der Minute.

Regel 21/1

— bleibt offen —

Regel 22

Tragweite der Lichter

Die in diesen Regeln vorgeschriebenen Lichter müssen die Lichtstärken gemäß Abschnitt 8 Anhang I haben, so daß folgende Mindesttragweiten erreicht werden:

(a) Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 50 m oder mehr:

- Topplicht 6 sm,
- Seitenlicht 3 sm,
- Hecklicht 3 sm,
- Schlepplicht 3 sm,
- weißes, rotes, grünes oder gelbes Rundumlicht 3 sm;

(b) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 12 m oder mehr, jedoch weniger als 50 m:

- Topplicht 5 sm; auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 20 m 3 sm,
- Seitenlicht 2 sm,
- Hecklicht 2 sm,
- Schlepplicht 2 sm,
- weißes, rotes, grünes oder gelbes Rundumlicht 2 sm;

(c) auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 12 m:

- Topplicht 2 sm,
- Seitenlicht 1 sm,
- Hecklicht 2 sm,
- Schlepplicht 2 sm,
- weißes, rotes, grünes oder gelbes Rundumlicht 2 sm.

Regel 22/1

Tragweite der Lichter

(1) Die Tragweite der gemäß Sondervorschriften zusätzlich vorgeschriebenen Lichter muß mindestens 2 sm betragen.

(2) Abweichend von Regel 22 können auf Binnenschiffen beim Verkehr auf den Seewasserstraßen Laternen verwendet werden, die den Bestimmungen der geltenden Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung[3] entsprechen.

Regel 23

Maschinenfahrzeuge in Fahrt

(a) Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muß führen

(i) ein Topplicht vorn,

(ii) ein zweites Topplicht achterlicher und höher als das vordere; ein Fahrzeug von weniger als 50 m Länge darf ein solches Licht führen, ist jedoch nicht dazu verpflichtet,

(iii) Seitenlichter,

(iv) ein Hecklicht.

(b) Ein Luftkissenfahrzeug, das im nichtwasserverdrängenden Zustand navigiert, muß außer den Lichtern gemäß Buchst. a ein gelbes Rundumlicht als Funkellicht führen.

(c) Ein Maschinenfahrzeug mit einer Länge von weniger als 7 m, dessen Höchstgeschwindigkeit 7 Knoten nicht übersteigt, darf anstelle der Lichter gemäß Buchst. a ein weißes Rundumlicht führen. Ein solches Fahrzeug muß, wenn möglich, außerdem Seitenlichter führen.

Regel 23/1

Maschinenfahrzeuge in Fahrt

(1) Abweichend von Ziff. 2 Buchst. a des Anhangs I Kollisionsverhütungsregeln braucht auf einem Binnenschiff in Fahrt beim Verkehr auf den Seewasserstraßen das vordere Topplicht nur 4 m über der Ebene der Einsenkungsmarken und das hintere Topplicht nur 3 m über dem vorderen Topplicht geführt zu werden.

(2) Abweichend von Regel 23 Buchst. c müssen auf einem Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 7 m, dessen Höchstgeschwindigkeit 7 Knoten nicht übersteigt, Seitenlichter geführt werden. Die Seitenlichter dürfen in einer Zweifarbenlaterne gemäß Regel 21 Buchst. b geführt werden.

Regel 23/2

Tragflächenfahrzeuge

Ein Tragflächenfahrzeug in Fahrt, das im nichtwasserverdrängenden Zustand navigiert (Gleitfahrt), muß beim Verkehr auf den Seewasserstraßen die Lichter gemäß Regel 23 Buchstaben a und b führen.

---

[3] Z. Z. gilt § 2 Buchst. q der Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung (BWVO) vom 1. Februar 1974 (Sonderdruck Nr. 716 des Gesetzblattes).

Regel 24

Schleppen und Schieben

(a) Ein schleppendes Maschinenfahrzeug muß führen

(i) anstelle des Lichtes gemäß Regel 23 Buchst. a Ziff. i vorn zwei Topplichter senkrecht untereinander; wenn die Länge des Schleppzuges, gemessen vom Heck des schleppenden Fahrzeuges bis zum Ende des Anhangs, 200 m übersteigt, drei solche Lichter senkrecht untereinander,

(ii) Seitenlichter,

(iii) ein Hecklicht,

(iv) ein Schlepplicht senkrecht über dem Hecklicht,

(v) wenn die Länge des Schleppzuges[4] 200 m übersteigt, einen rhombusförmigen Doppelkegel dort, wo er am besten gesehen werden kann.

(b) Sind ein schiebendes und ein davorgeschobenes Fahrzeug zu einer zusammengesetzten Einheit (composite unit) starr miteinander verbunden, gelten sie als ein Maschinenfahrzeug und müssen die Lichter gemäß Regel 23 führen.

(c) Ein schiebendes oder längsseits schleppendes Maschinenfahrzeug muß, ausgenommen im Fall einer zusammengesetzten Einheit, führen

(i) anstelle des Lichtes gemäß Regel 23 Buchst. a Ziff. i vorn zwei Topplichter senkrecht untereinander,

(ii) Seitenlichter,

(iii) ein Hecklicht.

(d) Ein Maschinenfahrzeug, für das der Buchst. a oder c gilt, muß auch Regel 23 Buchst. a Ziff. ii befolgen.

(e) Ein geschlepptes Fahrzeug oder ein geschleppter Gegenstand muß führen

(i) Seitenlichter,

(ii) ein Hecklicht,

(iii) wenn die Länge des Schleppzuges[4] 200 m übersteigt, einen rhombusförmigen Doppelkegel dort, wo er am besten gesehen werden kann.

(f) In beliebiger Anzahl längsseits geschleppte oder in einer Gruppe geschobene Fahrzeuge müssen die Lichter wie ein einzelnes Fahrzeug führen, wobei

(i) ein geschobenes Fahrzeug, das nicht Teil einer zusammengesetzten Einheit ist, vorn Seitenlichter führen muß,

(ii) ein längsseits geschlepptes Fahrzeug ein Hecklicht und vorn Seitenlichter führen muß.

(g) Ist es für ein geschlepptes Fahrzeug oder einen geschleppten Gegenstand aus einem vertretbaren Grund undurchführbar, die Lichter gemäß

---

4 Vgl. Buchst. a Ziff. i.

Buchst. e zu führen, müssen alle möglichen Maßnahmen getroffen werden, um das geschleppte Fahrzeug oder den geschleppten Gegenstand zu beleuchten oder das Vorhandensein des unbeleuchteten Fahrzeuges oder Gegenstandes zumindest erkennbar zu machen.

Regel 24/1

Bugsieren

(1) Ein bugsiertes manövrierfähiges Maschinenfahrzeug mit betriebsklarer Maschine in Fahrt muß die Lichter eines allein fahrenden Maschinenfahrzeuges gemäß Regel 23 Buchst. a führen. Die übrigen bugsierten Fahrzeuge müssen die Lichter eines geschleppten Fahrzeuges gemäß Regel 24 Buchst. e Ziffern i und ii führen.

(2) Die Schlepper müssen beim Bugsieren, solange die Bugsierverbindung besteht, die Lichter gemäß Regel 24 Buchst. a — mit Ausnahme des darin vorgeschriebenen dritten Topplichtes und des Schlepplichtes — führen.

Regel 24/2

Schleppen von Schießscheiben

Von einem Maschinenfahrzeug, das Schießscheiben schleppt, müssen, wenn sich ihm bei Nacht ein Fahrzeug in gefahrdrohender Weise nähert, zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Lichtern Leuchtkugeln mit weißen Sternen gezeigt und die Schießscheiben mit einem Scheinwerfer angeleuchtet sowie ein langer Ton (Achtungssignal) gegeben werden.

Regel 24/3

Schleppen von außergewöhnlichen Schwimmkörpern

Ein geschleppter außergewöhnlicher Schwimmkörper muß die Sichtzeichen gemäß Regel 24 Buchst. e oder g führen. Das Sichtzeichen gemäß Regel 24 Buchst. e Ziff. iii muß auch dann geführt werden, wenn die Länge des Schleppzuges[4] 200 m nicht übersteigt.

Regel 25

Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Riemen

(a) Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß führen

(i) Seitenlichter,

(ii) ein Hecklicht.

(b) Auf einem Segelfahrzeug mit einer Länge von weniger als 12 m dürfen die Lichter gemäß Buchst. a in einer Dreifarbenlaterne geführt werden, die an oder nahe der Mastspitze dort angebracht ist, wo sie am besten gesehen werden kann.

(c) Ein Segelfahrzeug in Fahrt darf zusätzlich zu den Lichtern gemäß Buchst. a an oder nahe der Mastspitze zwei Rundumlichter senkrecht untereinander dort führen, wo sie am besten gesehen werden können, und zwar das

---

4 Vgl. Buchst. a Ziff. i.

obere rot und das untere grün; die Lichter dürfen jedoch nicht zusammen mit der Dreifarbenlaterne gemäß Buchst. b geführt werden.

(d) (i) Ein Segelfahrzeug mit einer Länge von weniger als 7 m muß, wenn möglich, die Lichter gemäß Buchst. a oder b führen, anderenfalls muß eine elektrische Leuchte oder eine angezündete Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden, um eine Kollision zu verhüten.

(ii) Ein Fahrzeug unter Riemen darf die in dieser Regel für Segelfahrzeuge vorgeschriebenen Lichter führen; anderenfalls muß eine elektrische Lampe oder eine angezündete Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden, um eine Kollision zu verhüten.

(e) Ein Fahrzeug unter Segel, das gleichzeitig mit Maschinenantrieb fährt, muß im Vorschiff einen Kegel — Spitze nach unten — dort führen, wo er am besten gesehen werden kann.

Regel 25/1

Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Riemen

(1) Regel 25 Buchst. d Ziff. i findet auf den Seegewässern der DDR keine Anwendung.

(2) Abweichend von Regel 25 Buchst. d Ziff. ii muß ein Fahrzeug unter Riemen, wenn die Seitenlichter nicht geführt werden, ein weißes Rundumlicht führen, das dort anzubringen ist, wo es am besten gesehen werden kann.

Regel 26

Fischereifahrzeuge

(a) Ein fischendes Fahrzeug in Fahrt oder vor Anker darf nur Lichter und Signalkörper gemäß dieser Regel führen.

(b) Ein trawlendes Fahrzeug, das ein Schleppnetz oder ein anderes zum Fischfang bestimmtes Gerät durchs Wasser schleppt, muß führen

(i) zwei Rundumlichter senkrecht untereinander, das obere grün und das untere weiß, oder einen Signalkörper, bestehend aus zwei Kegeln — Spitzen zueinander — senkrecht untereinander (Stundenglas); ein Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 20 m darf anstelle dieses Signalkörpers einen Korb führen,

(ii) ein Topplicht achterlicher und höher als das grüne Rundumlicht; ein Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 50 m darf ein solches Licht führen, ist jedoch nicht dazu verpflichtet,

(iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den Lichtern gemäß den Ziffern i und ii Seitenlichter und ein Hecklicht.

(c) Ein fischendes Fahrzeug, mit Ausnahme beim Trawlen, muß führen

(i) zwei Rundumlichter senkrecht untereinander, das obere rot und das untere weiß, oder einen Signalkörper, bestehend aus zwei Kegeln

— Spitzen zueinander — senkrecht untereinander (Stundenglas); ein Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 20 m darf anstelle dieses Signalkörpers einen Korb führen,

(ii) bei ausgebrachtem Fanggerät, das waagerecht mehr als 150 m ins Wasser reicht, ein weißes Rundumlicht oder einen Kegel — Spitze nach oben — in Richtung des Fanggerätes,

(iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den Lichtern gemäß den Ziffern i und ii Seitenlichter und ein Hecklicht.

(d) Ein fischendes Fahrzeug, das sich in nächster Nähe anderer fischender Fahrzeuge befindet, darf die zusätzlichen Signale gemäß Anhang II führen.

(e) Ein nichtfischendes Fahrzeug darf die Lichter oder Signalkörper gemäß dieser Regel nicht führen, sondern nur die für ein Fahrzeug seiner Länge vorgeschriebenen.

Regel 26/1

Offene Fischerboote

Abweichend von Regel 26 Buchst. c Ziff. i braucht ein offenes Fischerboot anstelle der vorgeschriebenen Sichtzeichen nur ein weißes Rundumlicht zu führen, das dort anzubringen ist, wo es am besten gesehen werden kann.

Regel 27

Manövrierunfähige oder manövrierbehinderte Fahrzeuge

(a) Ein manövrierunfähiges Fahrzeug muß führen

(i) zwei rote Rundumlichter senkrecht untereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können,

(ii) zwei Bälle oder ähnliche Signalkörper senkrecht untereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können,

(iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den Lichtern gemäß Ziff. i Seitenlichter und ein Hecklicht.

(b) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, mit Ausnahme eines Fahrzeuges beim Minensuchen, muß führen

(i) drei Rundumlichter senkrecht untereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können. Das obere und das untere dieser Lichter müssen rot und das mittlere Licht muß weiß sein,

(ii) drei Signalkörper senkrecht untereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können. Der obere und der untere dieser Signalkörper müssen Bälle und der mittlere muß ein rhombusförmiger Doppelkegel sein,

(iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den Lichtern gemäß Ziff. i Topplichter, Seitenlichter und ein Hecklicht,

(iv) vor Anker zusätzlich zu den Lichtern oder Signalkörpern gemäß den Ziffern i und ii das Licht, die Lichter oder den Signalkörper gemäß Regel 30.

(c) Ein schleppendes Fahrzeug muß während eines Schleppvorganges, bei dem es nicht von seinem Kurs abweichen kann, zusätzlich zu den Lichtern

und Signalkörpern gemäß Buchst. b Ziffern i und ii die Lichter und Signalkörper gemäß Regel 24 Buchst. a führen.

(d) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, muß die Lichter und Signalkörper gemäß Buchst. b Ziffern i und ii führen und bei Behinderung zusätzlich

(i) zwei rote Rundumlichter oder zwei Bälle senkrecht untereinander, um die Seite anzuzeigen, an der die Behinderung besteht (Sperrseite),

(ii) zwei grüne Rundumlichter oder zwei rhombusförmige Doppelkegel senkrecht untereinander, um die Passierseite für ein anderes Fahrzeug anzuzeigen,

(iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den Lichtern gemäß dieses Buchstabens Topplichter, Seitenlichter und ein Hecklicht,

(iv) ein Fahrzeug vor Anker, für das dieser Buchstabe gilt, muß die Lichter oder Signalkörper gemäß den Ziffern i und ii anstelle der Lichter oder Signalkörper gemäß Regel 30 führen.

(e) Wenn die Größe eines Fahrzeuges bei Taucherarbeiten es unausführbar macht, die Signalkörper gemäß Buchst. d zu führen, muß das Fahrzeug die Flagge „A" des Internationalen Signalbuches als Tafel von mindestens 1 m Höhe führen. Es sind Maßnahmen zu treffen, die eine Rundumsichtbarkeit sicherstellen.

(f) Ein Fahrzeug beim Minensuchen muß zusätzlich zu den Lichtern für Maschinenfahrzeuge gemäß Regel 23 drei grüne Rundumlichter oder drei Bälle führen. Eines dieser Lichter oder Signalkörper muß an oder nahe dem Vormasttopp und eines an jedem Ende der vorderen Rah geführt werden. Diese Lichter oder Signalkörper zeigen an, daß es für andere Fahrzeuge gefährlich ist, sich dem Minensucher auf weniger als 1 000 m von achtern oder auf weniger als 500 m von den Seiten zu nähern.

(g) Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 7 m brauchen die Lichter gemäß dieser Regel nicht zu führen.

(h) Die Signale gemäß dieser Regel sind keine Notsignale, durch die Hilfeleistung verlangt wird. Solche Signale sind im Anhang IV enthalten.

Regel 27/1

Schwimmendes Zubehör

Schwimmendes Zubehör, das von Fahrzeugen gemäß Regel 27 Buchst. d verwendet wird, muß während des Einsatzes führen

a) ein weißes Rundumlicht,

b) eine rechteckige rote Flagge.

Regel 27/2

Schräg oder quer im Fahrwasser liegende Fahrzeuge

Auf einem Fahrzeug, das vorübergehend schräg oder quer im Fahrwasser liegt, muß bei Annäherung anderer Fahrzeuge zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Lichtern ein weißes Rundumlicht am Heck auf und nieder bewegt werden. Das gilt sinngemäß auch für einen außergewöhnlichen Schwimmkörper.

Regel 27/3

Fahrzeuge, die zur Regulierung nautischer Anlagen drehen

Ein Fahrzeug, daß zur Regulierung seiner nautischen Anlagen dreht, muß zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Sichtzeichen führen

a) zwei Rundumlichter senkrecht untereinander – das obere weiß, das untere rot – dort, wo sie am besten gesehen werden können,

b) das Flaggensignal „OQ" des Internationalen Signalbuches.

Regel 27/4

Fährschiffe

(1) Fährschiffe in Fahrt müssen beim Einlaufen und Auslaufen in bzw. aus Warnemünde und Saßnitz zusätzlich zu den Lichtern gemäß Regel 23 Buchst. a führen

a) zwei rote Rundumlichter waagerecht nebeneinander an den beiden Enden der Rah des hinteren Mastes, unabhängig von der Fahrtrichtung,

b) zwei Bälle anstelle der beiden Rundumlichter.

(2) Die zusätzlichen Sichtzeichen gemäß Abs. 1 müssen beim Einlaufen in einer Entfernung von ungefähr 1 sm vor den Molenköpfen der Hafeneinfahrt gesetzt und unmittelbar nach dem Festmachen des Fährschiffes im Fährbett gelöscht bzw. niedergeholt werden. Beim Auslaufen müssen diese Sichtzeichen 5 Minuten vor dem Ablegen des Fährschiffes gesetzt und nach dem klaren Passieren der Molenköpfe bzw. nach dem Drehen vor den Molen gelöscht bzw. niedergeholt werden.

Regel 27/5

Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern

(1) Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern müssen zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Sichtzeichen führen

a) ein rotes Rundumlicht dort, wo es am besten gesehen werden kann,

b) die Flagge „B" des Internationalen Signalbuches.

Das gilt auch, wenn diese Fahrzeuge ankern oder festgemacht sind. Fahrzeuge gemäß Regel 28/1 dürfen das Rundumlicht gemäß Buchst. a nicht führen.

(2) Die Sichtzeichen gemäß Abs. 1 müssen auch führen

- *Tankschiffe und andere Spezialfahrzeuge, die nach dem Löschen von Kohlenwasserstoffen oder anderen gefährlichen oder giftigen Substanzen noch nicht entgast bzw. gereinigt worden sind und während der Dauer der Entgasung bzw. Reinigung,*
- *Fahrzeuge mit einer Länge von 20 m oder mehr während der Zeit der Bebunkerung mit brennbaren Flüssigkeiten.*

(3) Abs. 1 gilt nicht für Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR sowie für Kriegsschiffe anderer Staaten.

Regel 28

Durch ihren Tiefgang behinderte Fahrzeuge

Ein durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug darf zusätzlich zu den Lichtern für Maschinenfahrzeuge gemäß Regel 23 drei rote Rundumlichter senkrecht untereinander oder einen Zylinder dort führen, wo sie am besten gesehen werden können.

Regel 28/1

Durch ihren Tiefgang behinderte Fahrzeuge

Ein durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug gemäß Regel 3/1 Ziff. 13 muß die Sichtzeichen gemäß Regel 28 führen.

Regel 29

Lotsenfahrzeuge

(a) Ein Fahrzeug im Lotsdienst muß führen

(i) an oder nahe dem Masttopp zwei Rundumlichter senkrecht untereinander, das obere weiß und das untere rot,

(ii) in Fahrt zusätzlich Seitenlichter und ein Hecklicht,

(iii) vor Anker zusätzlich zu den Lichtern gemäß Ziff. i die Lichter oder den Signalkörper gemäß Regel 30.

(b) Ein Lotsenfahrzeug, das nicht im Lotsdienst ist, muß die für ein gleichartiges Fahrzeug seiner Länge vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper führen.

Regel 29/1

Gelotste Fahrzeuge

Ein gelotstes Fahrzeug muß zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Sichtzeichen führen:

a) zwei Rundumlichter senkrecht untereinander — das obere weiß, das untere rot — dort, wo sie am besten gesehen werden können,

b) die Flagge „H" des Internationalen Signalbuches.

Gelotste Fahrzeuge gemäß Regel 28/1 dürfen die Rundumlichter gemäß Buchst. a nicht führen.

Regel 30

Fahrzeuge vor Anker und Fahrzeuge auf Grund

(a) Ein Fahrzeug vor Anker muß dort, wo sie am besten gesehen werden können, führen

(i) im vorderen Teil ein weißes Rundumlicht oder einen Ball,

(ii) am oder nahe dem Heck ein weißes Rundumlicht, niedriger als das Licht gemäß Ziff. i.

(b) Ein Fahrzeug vor Anker mit einer Länge von weniger als 50 m darf anstelle der Lichter gemäß Buchst. a ein weißes Rundumlicht dort führen, wo es am besten gesehen werden kann.

(c) Ein Fahrzeug vor Anker darf auch die vorhandenen Deckslichter oder gleichwertige Lichter zur Beleuchtung der Decks einschalten; ein Fahrzeug mit einer Länge von 100 m oder mehr ist dazu verpflichtet.

(d) Ein Fahrzeug auf Grund muß die Lichter gemäß Buchst. a oder b führen und zusätzlich dort, wo sie am besten gesehen werden können

(i) zwei rote Rundumlichter senkrecht untereinander,

(ii) drei Bälle senkrecht untereinander.

(e) Ein Fahrzeug vor Anker oder auf Grund mit einer Länge von weniger als 7 m, das sich nicht in einem engen Fahrwasser, in einer Fahrrinne, auf einer Reede oder nahe davon oder dort befindet, wo andere Fahrzeuge in der Regel fahren, braucht nicht die Lichter oder Signalkörper gemäß Buchst. a, b oder d zu führen.

Regel 30/1

Festgemachte Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und außergewöhnliche Schwimmkörper

(1) Festgemachte Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und außergewöhnliche Schwimmkörper

- *mit einer Länge von nicht mehr als 50 m müssen ein weißes Rundumlicht mittschiffs an der Fahrwasserseite oder an dem am weitesten zum Fahrwasser reichenden Ende — möglichst in Deckshöhe — führen;*
- *mit einer Länge von mehr als 50 m müssen je ein weißes Rundumlicht vorn und hinten an der Fahrwasserseite — möglichst in Deckshöhe — führen.*

(2) Festgemachte Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und außergewöhnliche Schwimmkörper brauchen die Lichter gemäß Abs. 1 nicht zu führen, wenn ihre Umrisse durch eigene oder fremde Lichtquellen ausreichend und dauernd erkennbar sind.

(3) Sind zwei oder mehrere Fahrzeuge nebeneinander festgemacht, braucht nur das dem Fahrwasser am nächsten liegende Fahrzeug die Lichter gemäß Abs. 1 zu führen. Das gilt auch für außergewöhnliche Schwimmkörper.

(4) Fahrzeuge, die an einer Festmachetonne liegen, müssen die Sichtzeichen für Ankerlieger gemäß Regel 30 führen.

(5) Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m brauchen, wenn keine Personen an Bord sind, auf Anker- und Liegeplätzen außerhalb des Fahrwassers in der Nähe des Ufers die Sichtzeichen für Ankerlieger gemäß Regel 30 nicht zu führen.

Regel 30/2

Begasen von Fahrzeugen

Ein Fahrzeug, das begast wird (z. B. zur Schädlingsbekämpfung), muß zusätzlich zu den vorgeschriebenen Sichtzeichen führen

a) ein rotes Rundumlicht dort, wo es am besten gesehen werden kann,

b) das Flaggensignal „VE" des Internationalen Signalbuches.

Regel 31

Wasserflugzeuge

Ist es für ein Wasserflugzeug unausführbar, Lichter und Signalkörper zu führen, deren Eigenschaften oder Anordnung den Regeln dieses Teils entsprechen, muß es Lichter und Signalkörper führen, deren Eigenschaften und Anordnung möglichst gleichartig sind.

Regel 31/1

— bleibt offen —

TEIL D

SCHALL- UND LICHTSIGNALE

Regel 32

Begriffsbestimmungen

(a) Das Wort „Pfeife" bezeichnet eine Schallsignalanlage, mit der die vorgeschriebenen Töne gegeben werden können und die den Anforderungen gemäß Anhang III entspricht.

(b) Der Ausdruck „kurzer Ton" bezeichnet einen Ton von etwa einer Sekunde Dauer.

(c) Der Ausdruck „langer Ton" bezeichnet einen Ton von vier bis sechs Sekunden Dauer.

Regel 32/1

— bleibt offen —

Regel 33

Schallsignalanlagen

(a) Ein Fahrzeug mit einer Länge von 12 m oder mehr muß mit einer Pfeife und einer Glocke und ein Fahrzeug mit einer Länge von 100 m oder mehr muß zusätzlich mit einem Gong versehen sein, der nach Ton und Klang nicht mit der Glocke verwechselt werden kann. Die Pfeife, die Glocke und der Gong müssen den Anforderungen gemäß Anhang III entsprechen. Die Glocke und/oder der Gong dürfen durch eine andere Einrichtung mit entsprechenden Schalleigenschaften ersetzt werden, sofern die Abgabe der vorgeschriebenen Signale jederzeit auch von Hand möglich ist.

(b) Ein Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 12 m braucht die Schallsignalanlagen gemäß Buchst. a nicht mitzuführen, muß dann aber mit einem anderen Gerät zur Abgabe eines kräftigen Schallsignals versehen sein.

Regel 33/1

— bleibt offen —

Regel 34

Manöver- und Warnsignale

(a) Haben Fahrzeuge einander in Sicht, so muß ein Maschinenfahrzeug in Fahrt beim Manövrieren nach Maßgabe dieser Regeln das Manöver durch folgende Pfeifsignale anzeigen:

- ein kurzer Ton mit der Bedeutung: „Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord",
- zwei kurze Töne mit der Bedeutung: „Ich ändere meinen Kurs nach Backbord",
- drei kurze Töne mit der Bedeutung: „Ich arbeite mit meinem Antrieb rückwärts".

(b) Ein Fahrzeug darf die Pfeifsignale gemäß Buchst. a durch Lichtsignale ergänzen, die während der Dauer des Manövers, soweit erforderlich, wiederholt werden.

(i) Diese Lichtsignale haben folgende Bedeutung:

- Ein Blitz bedeutet: „Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord",
- zwei Blitze bedeuten: „Ich ändere meinen Kurs nach Backbord",
- drei Blitze bedeuten: „Ich arbeite mit meinem Antrieb rückwärts".

(ii) Die Dauer eines Blitzes muß etwa eine Sekunde betragen, die Pause zwischen den Blitzen etwa eine Sekunde und die Pause zwischen aufeinanderfolgenden Signalen mindestens 10 Sekunden.

(iii) Das für dieses Signal verwendete Licht muß, wenn es geführt wird, ein weißes Rundumlicht sein, das mindestens 5 sm sichtbar ist und den Forderungen gemäß Anhang I entspricht.

(c) Haben Fahrzeuge in einem engen Fahrwasser oder einer Fahrrinne einander in Sicht, gilt folgendes:

(i) Ein überholendes Fahrzeug muß gemäß Regel 9 Buchst. e Ziff. i seine Absicht durch folgende Pfeifsignale anzeigen:

- zwei lange Töne und ein kurzer Ton mit der Bedeutung: „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen",
- zwei lange Töne und zwei kurze Töne mit der Bedeutung: „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen".

(ii) Das zu überholende Fahrzeug muß, wenn es gemäß Regel 9 Buchst. e Ziff. i handelt, seine Zustimmung durch folgendes Pfeifsignal anzeigen:

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

(d) Wenn Fahrzeuge in Sicht sich einander nähern und eines aus irgendeinem Grund die Absichten oder Maßnahmen des anderen nicht versteht oder zweifelt, ob das andere zur Vermeidung einer Kollision ausreichend manövriert, muß es dies sofort durch mindestens fünf kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfeiftöne anzeigen. Dieses Signal darf durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Blitzen ergänzt werden.

(e) Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, auf dem 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.

(f) Sind auf einem Fahrzeug Pfeifen in einem Abstand von mehr als 100 m angebracht, darf nur eine Pfeife zur Abgabe von Manöver- oder Warnsignalen verwendet werden.

Regel 34/1

Achtungssignal

Das Schallsignal gemäß Regel 34 Buchst. e (Achtungssignal) muß in allen Fällen gegeben werden, in denen die Verkehrssituation es erfordert; das gilt insbesondere

- *beim Einlaufen in Häfen und Hafenbecken sowie beim Auslaufen aus ihnen,*
- *beim Einlaufen in Fahrwasser,*
- *beim Verlassen von Anker- und Liegeplätzen,*
- *in Fällen gemäß den Regeln 9/2 Abs. 2 und 24/2.*

Regel 34/2

Bleib-weg-Signal

(1) Werden auf einem Fahrzeug gefährliche Güter frei oder drohen sie freizuwerden und besteht dadurch eine unmittelbare Allgemeingefahr für sich nähernde Fahrzeuge (z. B. Explosionsgefahr), muß dies von dem betreffenden Fahrzeug durch ein Schallsignal, bestehend aus zwei aufeinanderfolgenden Tönen — kurz, lang — (Bleib-weg-Signal), angezeigt werden. Dieses Signal ist so lange und so oft zu geben, wie es die Gefahrensituation erfordert.

(2) Das Bleib-weg-Signal ist auch von den Hafen- und Umschlagsbetrieben zu geben, bei denen eine Allgemeingefahr gemäß Abs. 1 besteht.

Regel 35

Schallsignale bei verminderter Sicht

Innerhalb oder in der Nähe eines Gebietes mit verminderter Sicht müssen am Tage oder bei Nacht folgende Signale gegeben werden:

(a) Ein Maschinenfahrzeug, das Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten einen langen Ton geben.

(b) Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt, das gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten zwei aufeinanderfolgende Töne mit einer Pause von etwa 2 Sekunden geben.

(c) Ein manövrierunfähiges Fahrzeug, ein manövrierbehindertes Fahrzeug, ein durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug, ein Segelfahrzeug, ein fischendes Fahrzeug und ein Fahrzeug, das ein anderes schleppt oder schiebt, müssen anstelle der Signale gemäß Buchst. a oder b mindestens alle 2 Minuten drei aufeinanderfolgende Töne — lang, kurz, kurz — geben.

(d) Ein geschlepptes Fahrzeug oder das letzte Fahrzeug eines Schleppzuges muß, wenn bemannt, mindestens alle 2 Minuten vier aufeinanderfolgende Töne — lang, kurz, kurz, kurz — geben. Dieses Signal muß möglichst unmittelbar nach dem Signal des schleppenden Fahrzeuges gegeben werden.

(e) Sind ein schiebendes und ein davorgeschobenes Fahrzeug zu einer zusammengesetzten Einheit starr miteinander verbunden, gelten sie als ein Maschinenfahrzeug und müssen die Signale gemäß Buchst. a oder b geben.

(f) Ein Fahrzeug vor Anker muß mindestens jede Minute etwa 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Ein Fahrzeug mit einer Länge von 100 m oder mehr muß die Glocke auf dem Vorschiff läuten und unmittelbar danach auf dem Achterschiff etwa 5 Sekunden lang den Gong rasch schlagen. Ein Fahrzeug vor Anker darf außerdem drei aufeinanderfolgende Töne — kurz, lang, kurz — geben, um einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzuzeigen und es vor einer möglichen Kollision zu warnen.

(g) Ein Fahrzeug auf Grund muß das Glockensignal und, soweit vorgeschrieben, das Gongsignal gemäß Buchst. f geben sowie zusätzlich unmittelbar vor und nach dem raschen Glockenläuten drei scharf voneinander getrennte Glockenschläge. Ein Fahrzeug auf Grund darf zusätzlich ein geeignetes Pfeifsignal geben.

(h) Ein Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 12 m braucht die oben erwähnten Signale nicht zu geben, muß dann aber mindestens alle 2 Minuten ein anderes kräftiges Schallsignal geben.

(i) Ein Lotsenfahrzeug im Lotsdienst darf zusätzlich zu den Signalen gemäß Buchst. a, b oder f ein Erkennungssignal von vier kurzen Tönen geben.

Regel 35/1

Schallsignale bei verminderter Sicht

(1) Abweichend von Regel 35 Buchstaben a und b muß ein bugsiertes manövrierfähiges Maschinenfahrzeug mit betriebsklarer Maschine in Fahrt bei verminderter Sicht ein Schallsignal, bestehend aus vier aufeinanderfolgenden Tönen — lang, kurz, lang, lang —, mindestens alle 2 Minuten geben. In diesem Fall dürfen die Schlepper das Schallsignal gemäß Regel 35 Buchst. c nicht geben.

(2) Abweichend von Regel 35 Buchstaben f und g müssen schräg oder quer im Fahrwasser vor Anker liegende oder auf Grund sitzende Fahrzeuge

- *mit einer Länge von weniger als 100 m ein Schallsignal, bestehend aus 5 Sekunden lang rasches Läuten mit der Glocke mit darauffolgenden fünf Einzelschlägen,*
- *mit einer Länge von 100 m oder mehr ein Schallsignal, bestehend aus 5 Sekunden lang rasches Läuten mit der Glocke mit darauffolgenden fünf Einzelschlägen und anschließend 5 Sekunden lang Schlagen des Gongs auf dem Achterschiff,*

mindestens jede Minute geben.

(3) Abweichend von Regel 35 Buchstaben c, f und g müssen Fahrzeuge, die am Fahrwasserrand an nicht zum Festmachen bestimmten Stellen oder bei gesunkenen Fahrzeugen oder anderen Verkehrshindernissen liegen, und schwimmende Geräte während der Arbeit, wenn sie

- *an der Steuerbordseite des Fahrwassers liegen, ein Schallsignal, bestehend aus 5 Sekunden lang rasches Läuten der Glocke mit darauffolgenden zwei Gruppen von drei Einzelschlägen,*
- *an der Backbordseite des Fahrwassers liegen, ein Schallsignal, bestehend aus 5 Sekunden lang rasches Läuten der Glocke mit darauffolgenden zwei Gruppen von zwei Einzelschlägen,*
- *in der Fahrwassermitte liegen, ein Schallsignal, bestehend aus 5 Sekunden lang rasches Läuten der Glocke mit darauffolgenden zwei Gruppen von vier Einzelschlägen,*

mindestens jede Minute geben.

(4) Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m brauchen die Schallsignale gemäß den Absätzen 1 bis 3 nicht zu geben, müssen dann aber mindestens alle 2 Minuten ein anderes kräftiges Schallsignal geben.

Regel 36

Aufmerksamkeitssignale

Ist es erforderlich, die Aufmerksamkeit eines anderen Fahrzeuges zu erregen, darf ein Fahrzeug Licht- oder Schallsignale geben, die nicht mit anderen Signalen gemäß dieser Regeln verwechselt werden können; es darf auch seinen Scheinwerfer auf die Gefahr richten, wenn es dadurch andere Fahrzeuge nicht verwirrt.

Regel 36/1

— bleibt offen —

Regel 37

Notsignale

Ist ein Fahrzeug in Not und fordert es Hilfe, muß es die Signale gemäß Anhang IV benutzen oder zeigen.

Regel 37/1

— bleibt offen —

TEIL E

BEFREIUNGEN

Regel 38

Befreiungen

Ein Fahrzeug (oder eine Fahrzeugklasse), das (die) vor dem Inkrafttreten dieser Regeln auf Kiel gelegt wurde oder sich in einem entsprechenden Bauzustand befand, kann, wenn es (sie) den Vorschriften der Internationalen

Regeln von 1960 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See entspricht, von der Befolgung der vorliegenden Regeln wie folgt befreit werden:

(a) Einbau der Lichter mit den Tragweiten gemäß Regel 22 innerhalb von vier Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln;

(b) Einbau der Lichter mit den Farben gemäß Abschnitt 7 Anhang I innerhalb von vier Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln;

(c) dauernde Befreiung von der Versetzung der Lichter als Folge des Übergangs von britischen in metrische Maße und deren Auf- oder Abrundung;

(d) (i) dauernde Befreiung von der Versetzung der Topplichter auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 150 m gemäß den Vorschriften des Abschnittes 3 Buchst. a Anhang I;

(ii) Versetzung der Topplichter auf Fahrzeugen mit einer Länge von 150 m oder mehr gemäß den Vorschriften des Abschnittes 3 Buchst. a Anhang I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln;

(e) Versetzung der Topplichter gemäß den Vorschriften des Abschnittes 2 Buchst. b Anhang I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln;

(f) Versetzung der Seitenlichter gemäß den Vorschriften der Abschnitte 2 Buchst. g und 3 Buchst. b Anhang I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln;

(g) Vorschriften über Schallsignalanlagen gemäß Anhang III innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.

Regel 38/1

– bleibt offen –

TEIL F/1

RUHENDER VERKEHR

Regel 39/1

Ankern

(1) Der Ankerplatz eines Fahrzeuges ist so zu wählen, daß der Verkehr im Fahrwasser nicht beeinträchtigt wird.

(2) Das Ankern eines Fahrzeuges sowie das Schleppen von Ankern, Ketten, Trossen und Leinen ist verboten

a) in Fahrwassern, soweit nicht bestimmte Teile der Fahrwasser für das Ankern vom Seefahrtsamt freigegeben sind;

b) an engen und unübersichtlichen Stellen;

c) innerhalb eines Abstandes von 300 m zu schwimmenden Geräten, Wracks und sonstigen Verkehrshindernissen, Leitungstrassen und Sperrgebieten;

d) vor Hafeneinfahrten und Anlegestellen;

e) innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken;

f) an Stellen, die vom Seefahrtsamt bekanntgemacht sind.

(3) Abs. 2 gilt nicht für Fahrzeuge gemäß Regel 3 Buchst. g Ziffern i und ii.

(4) Der Gebrauch des Ankers eines Fahrzeuges für Manövrierzwecke gilt nicht als Ankern. Der Gebrauch des Ankers ist nicht gestattet an Stellen gemäß Abs. 2 Buchst. c und an Stellen, die durch das Sichtzeichen gemäß 4.1.6. der Anlage 2 gekennzeichnet sind.

Regel 39/2

Anlegen und Festmachen

(1) Der Verkehr darf durch das Anlegen und Festmachen von Fahrzeugen nicht beeinträchtigt werden. Hat ein Fahrzeug mit dem Anlegemanöver begonnen, haben die anderen Verkehrsteilnehmer diesen Umstand zu berücksichtigen und mit der gebotenen Vorsicht zu navigieren. Das Festmachen des Fahrzeuges hat grundsätzlich in einer seewärts gerichteten Lage zu erfolgen. In begründeten Fällen kann die örtlich zuständige Verkehrsleitstelle auf Antrag Ausnahmen zulassen.

(2) Das Anlegen und Festmachen eines Fahrzeuges ist verboten

a) an Strombauwerken, Leitwerken, Pegeln und Seezeichen sowie Verkehrszeichen an Land;

b) an Bauwerken und Anlagen des Küstenschutzes;

c) an abbrüchigen Stellen am Ufer;

d) an Stellen, an denen das Ankern verboten ist;

e) an Stellen und Strecken, die vom Seefahrtsamt bekanntgemacht sind.

(3) Festgemachte Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und außergewöhnliche Schwimmkörper müssen so sicher festgemacht sein, daß sie Wasserstandsschwankungen folgen und bei Wellenschlag oder Sog niemanden schädigen oder gefährden können. Nebeneinander festgemachte Fahrzeuge müssen — soweit möglich — an beiden Enden ausreichend am Ufer befestigt sein. Bei einem Schubverband braucht nur der Schubverband insgesamt an beiden Enden festgemacht zu werden.

(4) Festgemachten Fahrzeugen ist das Drehen des Propellers (Durchblasen bzw. Durchtörnen der Hauptmaschine) nur gestattet

- *zur Überprüfung der Antriebsanlage,*
- *unmittelbar vor dem Ablegen des Fahrzeuges und*
- *wenn andere Fahrzeuge oder Verkehrsanlagen dadurch nicht gefährdet werden.*

(5) Standproben der Antriebsanlagen und Zugproben von Fahrzeugen dürfen nur an den vom Seefahrtsamt zugelassenen Stellen durchgeführt werden. Die Durchführung der Standproben bedarf der Genehmigung durch die örtlich zuständige Verkehrsleitstelle. Die Genehmigung ist mindestens 24 Stunden vor dem Beginn der Standprobe zu beantragen; sie kann mit Auflagen verbunden werden.

(6) Das Drehen des Propellers gemäß Abs. 4 sowie die Stand- und Zugproben gemäß Abs. 5 dürfen nur unter Beachtung der erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen (z. B. Leinenwache, Gangwaywache bzw. -sperrung, Ausbringen von Sicherheitsleinen) durchgeführt werden.

(7) Beim Verlassen des Fahrzeuges nach dem Festmachen sind alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen und Verkehrsstörungen sowie der Benutzung durch Unbefugte zu treffen und die hierfür bestimmten Vorrichtungen am Fahrzeug wirksam zu machen.

Regel 39/3

Ankern, Anlegen und Festmachen von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern

(1) Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern dürfen nur auf den vom Seefahrtsamt dafür zugelassenen Liege- und Umschlagsplätzen ankern, anlegen oder festmachen.

(2) Von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern müssen andere Fahrzeuge unter besonderer Berücksichtigung des Funkenflugs einen ausreichenden Sicherheitsabstand halten. Das gilt nicht für die von diesen Fahrzeugen zu Dienstleistungen in Anspruch genommenen Fahrzeuge (z. B. Schlepper, Versorgungsfahrzeuge, Reinigungsfahrzeuge) sowie für Fahrzeuge, die am Umschlag beteiligt sind. Diese Fahrzeuge müssen an Schornsteinen und Auspuffleitungen Vorrichtungen zur Verhinderung von Funkenflug haben.

(3) An festgemachten Tankschiffen und anderen Spezialfahrzeugen, die nach dem Löschen von Kohlenwasserstoffen oder anderen gefährlichen oder giftigen Substanzen nicht entgast bzw. gereinigt worden sind, dürfen beim Füllen der Tanks mit Ballastwasser und beim Entgasen bzw. Reinigen keine Fahrzeuge längsseits liegen. Das gilt nicht für in Anspruch genommene Reinigungsfahrzeuge.

(4) Festgemachte Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern sowie Fahrzeuge, die in deren Nähe liegen, müssen jederzeit verholen können. Insbesondere müssen Schlepptrossen auf der Wasserseite des Fahrzeuges einsatzbereit gehalten werden.

Regel 40/1

Umschlag

Außerhalb der Häfen und Umschlagsplätze ist der Umschlag einschließlich des Bunkerns nur auf den vom Seefahrtsamt zugelassenen Stellen gestattet.

Regel 40/2

Umschlag gefährlicher Güter

(1) Der Umschlag gefährlicher Güter ist nur gestattet

- *nach vorheriger Anmeldung beim örtlich zuständigen Hafenamt durch den Hafen- bzw. Umschlagsbetrieb und*
- *auf den hierfür vom Seefahrtsamt zugelassenen Umschlagsplätzen.*

(2) Während des Umschlags darf an einem Fahrzeug mit gefährlichen Gütern auf jeder Seite jeweils nur ein am Umschlag beteiligtes Fahrzeug längsseits liegen.

Regel 41/1

Entgasen und Begasen von Fahrzeugen

(1) Das Entgasen oder Begasen von Fahrzeugen ist nur gestattet

— *nach vorheriger Anmeldung beim örtlich zuständigen Hafenamt und*

— *an den vom örtlich zuständigen Hafenamt zugewiesenen Stellen.*

(2) Während des Entgasens oder Begasens

— *ist unbefugten Personen das Betreten des Fahrzeuges verboten und hierfür zusätzlich zu den vorgeschriebenen Sichtzeichen das entsprechende besondere Sichtzeichen gemäß 2.11.1. der Anlage 2 am Zugang zum Fahrzeug anzubringen,*

— *muß am Zugang zum Fahrzeug ständig eine Sicherheitswache gegangen werden.*

(3) Während des Entgasens ist am Zugang des Fahrzeuges zusätzlich zu den vorgeschriebenen Sichtzeichen das besondere Sichtzeichen „Rauchen und Umgang mit offenem Feuer an Bord des Fahrzeuges verboten" gemäß 2.11.2. der Anlage 2 anzubringen.

(4) Die besonderen Sichtzeichen gemäß den Absätzen 2 und 3 sind erforderlichenfalls bei Nacht zu beleuchten.

ANHANG I

Anordnung und technische Einzelheiten der Lichter und Signalkörper

1. Begriffsbestimmung

Der Ausdruck „Höhe über dem Schiffskörper" bezeichnet die Höhe über dem obersten durchlaufenden Deck.

2. Senkrechte Anordnung und senkrechter Abstand der Lichter

(a) Auf einem Maschinenfahrzeug mit einer Länge von 20 m oder mehr müssen die Topplichter wie folgt angebracht sein:

(i) das vordere Topplicht oder gegebenenfalls das einzige Topplicht in einer Höhe von mindestens 6 m über dem Schiffskörper; ist das Fahrzeug breiter als 6 m, in einer der Breite des Fahrzeuges mindestens gleichkommenden Höhe; es braucht jedoch nicht höher als 12 m über dem Schiffskörper angebracht zu sein.

(ii) Wenn zwei Topplichter geführt werden, muß das hintere mindestens 4,5 m höher als das vordere sein.

(b) Der senkrechte Abstand der Topplichter eines Maschinenfahrzeuges muß so groß sein, daß das hintere Topplicht in allen normalen Trimmlagen in 1 000 m Abstand vom Vorsteven und von der Wasserfläche aus über dem vorderen Topplicht und getrennt von ihm gesehen wird.

(c) Das Topplicht eines Maschinenfahrzeuges mit einer Länge von mindestens 12 m, jedoch weniger als 20 m muß in einer Höhe von mindestens 2,5 m über dem Schandeckel angebracht sein.

(d) Ein Maschinenfahrzeug mit einer Länge von weniger als 12 m darf das oberste Licht in einer Höhe von weniger als 2,5 m über dem Schandeckel führen. Wird jedoch ein Topplicht zusätzlich zu den Seitenlichtern und dem Hecklicht geführt, muß das Topplicht mindestens 1 m höher als die Seitenlichter geführt werden.

(e) Eines der zwei oder drei für ein Maschinenfahrzeug beim Schleppen oder Schieben eines anderen Fahrzeuges vorgeschriebenen Topplichter muß an derselben Stelle wie das vordere Topplicht eines Maschinenfahrzeuges angebracht sein.

(f) Unter allen Umständen müssen das Topplicht oder die Topplichter höher angebracht sein als alle anderen Lichter und Sichthindernisse und klar von ihnen sein.

(g) Die Seitenlichter eines Maschinenfahrzeuges müssen in einer Höhe über dem Schiffskörper angebracht sein, die drei Viertel der Höhe des vorderen Topplichtes nicht überschreitet. Sie dürfen nicht so niedrig angebracht sein, daß sie durch Deckslichter beeinträchtigt werden.

(h) Werden auf einem Maschinenfahrzeug mit einer Länge von weniger als 20 m die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne geführt, muß diese mindestens 1 m unter dem Topplicht angebracht sein.

(i) Schreiben die Regeln zwei oder drei Lichter senkrecht untereinander vor, sind folgende Abstände einzuhalten:

(i) Auf einem Fahrzeug mit einer Länge von 20 m oder mehr muß der Abstand zwischen diesen Lichtern mindestens 2 m betragen, der Abstand des untersten – mit Ausnahme eines vorgeschriebenen Schlepplichtes – mindestens 4 m vom Schiffskörper.

(ii) Auf einem Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 20 m muß der Abstand zwischen diesen Lichtern mindestens 1 m betragen, der Abstand des untersten – mit Ausnahme eines vorgeschriebenen Schlepplichtes – mindestens 2 m vom Schandeckel.

(iii) Werden drei Lichter geführt, müssen die Abstände gleich sein.

(j) Das untere der beiden Rundumlichter, die für ein fischendes Fahrzeug vorgeschrieben sind, muß in einem Abstand über den Seitenlichtern angebracht sein, der mindestens doppelt so groß ist wie sein Abstand vom oberen Licht.

(k) Werden zwei Ankerlichter geführt, muß das vordere mindestens 4,5 m höher als das hintere angebracht sein. Auf einem Fahrzeug mit einer Länge von 50 m oder mehr muß das vordere Ankerlicht mindestens 6 m über dem Schiffskörper angebracht sein.

3. Waagerechte Anordnung und waagerechter Abstand der Lichter

(a) Sind für ein Maschinenfahrzeug zwei Topplichter vorgeschrieben, muß ihr waagerechter Abstand mindestens der halben Fahrzeuglänge entsprechen; er braucht jedoch nicht mehr als 100 m zu betragen. Das vordere Topplicht darf nicht mehr als ein Viertel der Fahrzeuglänge vom Vorsteven entfernt sein.

(b) Auf einem Fahrzeug mit einer Länge von 20 m oder mehr dürfen die Seitenlichter nicht vor den vorderen Topplichtern angebracht sein. Sie müssen sich an oder nahe der Außenseite des Fahrzeuges befinden.

4. Einzelheiten der Anordnung von richtunganzeigenden Lichtern auf Fischereifahrzeugen und Fahrzeugen, die Bagger- und Unterwasserarbeiten ausführen

(a) Das Licht, das auf einem fischenden Fahrzeug gemäß Regel 26 Buchst. c Ziff. ii die Richtung des ausgelegten Fanggerätes anzeigt, muß in einem waagerechten Abstand von mindestens 2 m und höchstens 6 m von dem roten und dem weißen Rundumlicht angebracht sein. Dieses Licht darf nicht höher als das weiße Rundumlicht gemäß Regel 26 Buchst. c Ziff. i und nicht niedriger als die Seitenlichter angebracht sein.

(b) Auf einem Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, müssen die Lichter und Signalkörper, die gemäß Regel 27 Buchst. d Ziffern i und ii die behinderte Seite und/oder die Passierseite anzeigen, im größtmöglichen waagerechten Abstand von den Lichtern oder Signalkörpern gemäß Regel 27 Buchst. b Ziffern i und ii angebracht sein, jedoch keinesfalls in einem Abstand von

weniger als 2 m. In keinem Fall darf das obere dieser Lichter oder der obere dieser Signalkörper höher angebracht sein als das untere der drei Lichter oder der untere der drei Signalkörper gemäß Regel 27 Buchst. b Ziffern i und ii.

5. Abschirmungen für Seitenlichter

Die Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit mattschwarz gestrichenen Abschirmungen versehen sein und den Vorschriften gemäß Abschnitt 9 entsprechen. Eine Zweifarbenlaterne mit vertikaler Glühlampenwendel und sehr schmaler Trennung des grünen und des roten Ausstrahlungsbereiches braucht keine Abschirmungen zu haben.

6. Signalkörper

(a) Signalkörper müssen schwarz sein und folgende Abmessungen haben:

(i) Ein Ball muß einen Durchmesser von mindestens 0,6 m haben.

(ii) Ein Kegel muß eine Grundfläche mit einem Durchmesser von mindestens 0,6 m und eine Höhe wie sein Durchmesser haben.

(iii) Ein Zylinder muß einen Durchmesser von mindestens 0,6 m und eine doppelt so große Höhe wie sein Durchmesser haben.

(iv) Ein rhombusförmiger Doppelkegel muß aus zwei Kegeln gemäß Ziff. ii mit einer gemeinsamen Grundfläche bestehen.

(b) Der senkrechte Abstand zwischen Signalkörpern muß mindestens 1,5 m betragen.

(c) Auf einem Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 20 m dürfen Signalkörper geringerer Abmessungen verwendet werden, die dem Größenverhältnis des Fahrzeuges angemessen sind; die Abstände zwischen ihnen dürfen entsprechend verringert werden.

7. Bestimmung der Lichtfarben

Die Farbart aller Navigationslichter muß den folgenden Normwerten entsprechen, die innerhalb der Grenzen der Bereiche, die für jede Farbe von der Internationalen Beleuchtungskommission (CIE) in der Farbtafel festgelegt worden ist, liegen.

Die Grenzen der einzelnen Farbbereiche werden durch die nachstehend aufgeführten Koordinaten der Eckpunkte bestimmt:

(i)	Weiß						
	x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
	y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382
(ii)	Grün						
	x	0,028	0,009	0,300	0,203		
	y	0,385	0,723	0,511	0,356		
(iii)	Rot						
	x	0,680	0,660	0,735	0,721		
	y	0,320	0,320	0,265	0,259		
(iv)	Gelb						
	x	0,612	0,618	0,575	0,575		
	y	0,382	0,382	0,425	0,406		

8. Lichtstärke

(a) Die Mindestlichtstärke wird durch folgende Gleichung bestimmt:

$I = 3{,}43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$;

darin bedeutet

I die Lichtstärke in Candela unter Betriebsbedingungen,

T den Schwellenwert der Beleuchtungsstärke mit 2×10^{-7} lx,

D die Tragweite des Lichtes in Seemeilen,

K den Sichtwert (atmosphärischer Durchlässigkeitsfaktor). Für die vorgeschriebenen Lichter ist K = 0,8, entsprechend einer meteorologischen Sichtweite von ungefähr 13 sm.

(b) Eine Auswahl von Werten, die nach dieser Gleichung berechnet sind, ist in der folgenden Tabelle wiedergegeben:

Tragweite des Lichtes in sm D	Lichtstärke in Candela K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Anmerkung:
Die Höchstlichtstärke der Navigationslichter soll begrenzt sein, um unerwünschte Blendungen zu vermeiden.

9. Waagerechte Lichtverteilung

(a) (i) Nach recht voraus müssen die auf dem Fahrzeug angebrachten Seitenlichter die vorgeschriebenen Mindestlichtstärken haben. Hier müssen die Lichtstärken in einem Bereich zwischen 1° und 3° außerhalb des vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels auf nahezu Null abfallen.

(ii) Für Heck- und Topplichter und für Seitenlichter 22,5° achterlicher als querab müssen die vorgeschriebenen Mindestlichtstärken über einen Horizontbogen bis zu 5° innerhalb des Ausstrahlungswinkels gemäß Regel 21 erhalten bleiben. Ab 5° innerhalb des vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels darf die Lichtstärke um 50 % bis zu den vorgeschriebenen Grenzen abnehmen; sie muß stetig abnehmen und bei höchstens 5° außerhalb der vorgeschriebenen Grenzen praktisch Null erreichen.

(b) Rundumlichter müssen so angebracht sein, daß sie nicht durch Masten, Stengen oder Bauteile innerhalb eines Ausstrahlungswinkels von mehr als 6° verdeckt werden, mit Ausnahme der Ankerlichter, deren Anbringung in entsprechender Höhe über dem Schiffskörper unausführbar ist.

10. Senkrechte Lichtverteilung

(a) Für die senkrechten Ausstrahlungswinkel elektrisch betriebener Lichter, mit Ausnahme bei den Lichtern von Segelfahrzeugen, muß sichergestellt sein, daß

(i) die vorgeschriebene Mindestlichtstärke mindestens im Bereich von 5° über bis 5° unter der Horizontalebene erhalten bleibt;

(ii) mindestens 60 % der vorgeschriebenen Mindestlichtstärke im Bereich von 7,5° über bis 7,5° unter der Horizontalebene erhalten bleiben.

(b) Auf Segelfahrzeugen muß für die senkrechten Ausstrahlungswinkel elektrisch betriebener Lichter sichergestellt sein, daß

(i) die vorgeschriebene Mindestlichtstärke mindestens im Bereich von 5° über bis 5° unter der Horizontalebene erhalten bleibt;

(ii) mindestens 50 % der vorgeschriebenen Mindestlichtstärke im Bereich von 25° über bis 25° unter der Horizontalebene erhalten bleiben.

(c) Für nicht elektrisch betriebene Lichter müssen diese Anforderungen soweit wie möglich erfüllt werden.

11. Lichtstärke nicht elektrisch betriebener Lichter

Nicht elektrisch betriebene Lichter müssen soweit wie möglich die Mindestlichtstärken erreichen, die gemäß der Tabelle des Abschnittes 8 angegeben sind.

12. Manöverlicht

Ungeachtet der Bestimmungen des Abschnittes 2 Buchst. f muß das Manöverlicht gemäß Regel 34 Buchst. b über derselben Längsachse wie das Topplicht oder die Topplichter angebracht sein, und zwar wenn möglich, mindestens 2 m senkrecht über dem vorderen Topplicht, jedoch mindestens 2 m höher oder niedriger als das hintere Topplicht. Auf einem Fahrzeug mit nur einem Topplicht muß das Manöverlicht, falls vorhanden, dort angebracht sein, wo es am besten gesehen werden kann, jedoch mindestens 2 m höher oder niedriger als das Topplicht.

13. Genehmigung

Die Konstruktion der Laternen und Signalkörper sowie die Anbringung der Laternen an Bord des Fahrzeuges müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde des Staates entsprechen, in dessen Schiffsregister das Fahrzeug eingetragen ist.

ANHANG II

Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge

1. Allgemeines

Die hier aufgeführten Lichter müssen, wenn sie in Übereinstimmung mit Regel 26 Buchst. d gezeigt werden, dort angebracht sein, wo sie am besten gesehen werden können. Sie müssen mindestens 0,9 m voneinander entfernt sein, jedoch niedriger als die Lichter gemäß Regel 26 Buchst. b Ziff. i und Buchst. c Ziff. i. Die Lichter müssen über den ganzen Horizont in einer Entfernung von mindestens 1 sm sichtbar sein, jedoch in einer geringeren Entfernung als die in diesen Regeln für fischende Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter.

2. Signale für trawlende Fahrzeuge

(a) Fahrzeuge dürfen beim Trawlen, gleichviel ob mit Grundschleppnetzen oder pelagischen Netzen, zeigen

(i) beim Ausbringen der Netze:
zwei weiße Lichter senkrecht untereinander,

(ii) beim Einholen der Netze:
ein weißes Licht senkrecht über einem roten Licht,

(iii) wenn das Netz an einem Hindernis festgekommen ist:
zwei rote Lichter senkrecht untereinander.

(b) Jedes Fahrzeug, das im Gespann trawlt, darf zeigen

(i) bei Nacht:
ein voraus und in Richtung zum anderen Fahrzeug des Gespanns gerichtetes Scheinwerferlicht,

(ii) beim Ausbringen oder Einholen der Netze oder wenn die Netze an einem Hindernis festgekommen sind:
die Lichter gemäß Buchst. a.

3. Signale für mit Ringwaden fischende Fahrzeuge

Fahrzeuge, die mit Ringwaden fischen, dürfen zwei gelbe Lichter senkrecht untereinander zeigen. Diese Lichter müssen abwechselnd jede Sekunde derart blinken, daß das obere an ist, wenn das untere aus ist und umgekehrt. Diese Lichter dürfen nur gezeigt werden, solange das Fahrzeug durch sein Fanggerät behindert ist.

ANHANG III

Technische Einzelheiten der Schallsignalanlagen

1. Pfeifen

(a) **Frequenzen und Reichweiten**

Die Grundfrequenz des Signals muß im Bereich von 70 Hz bis 700 Hz liegen.

Die Reichweite eines Pfeifsignals muß aus denjenigen Frequenzen bestimmt werden, welche die Grundfrequenz und/oder eine oder mehrere höhere Frequenzen einschließen können, die im Bereich 180 Hz bis 700 Hz (± 1 %) liegen und die den Schalldruckpegel gemäß Buchst. c erreichen.

(b) **Grenzen der Grundfrequenzen**

Um eine große Mannigfaltigkeit von Pfeifmerkmalen sicherzustellen, muß die Grundfrequenz einer Pfeife zwischen den folgenden Grenzen liegen:

(i) 70 Hz bis 200 Hz für ein Fahrzeug mit einer Länge von 200 m oder mehr,

(ii) 130 Hz bis 350 Hz für ein Fahrzeug mit einer Länge von mindestens 75 m, jedoch weniger als 200 m,

(iii) 250 Hz bis 700 Hz für ein Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 75 m.

(c) **Intensität und Reichweite des Schallsignals**

Die auf einem Fahrzeug befindliche Pfeife muß in mindestens einem Terzband des Frequenzbereiches von 180 Hz bis 700 Hz (± 1 %) in Richtung der maximalen Intensität und in 1 m Abstand von der Pfeife mindestens einen Schalldruckpegel des Zahlenwertes der folgenden Tabelle erreichen:

Fahrzeuglänge in m	Terzbandpegel in 1 m Abstand in dB, bezogen auf 2×10^{-5} N/m²	Reichweite in sm
200 oder mehr	143	2
mindestens 75, jedoch weniger als 200	138	1,5
mindestens 20, jedoch weniger als 75	130	1
weniger als 20	120	0,5

Die Reichweite der obigen Tabelle dient zur Information und ist annähernd der Bereich, in dem bei ruhigem Wetter eine Pfeife in ihrer Vorausrichtung mit 90%iger Wahrscheinlichkeit an Bord eines Fahrzeuges gehört werden kann, auf dem an den Beobachtungsstellen ein mittlerer Störpegel herrscht (als mittlerer Störpegel werden 68 dB in

dem Oktavband mit 250 Hz als Mittenfrequenz und 63 dB in dem Oktavband mit 500 Hz als Mittenfrequenz angenommen).

In der Praxis hängt der Bereich, in dem eine Pfeife gehört werden kann, entscheidend von den Witterungsbedingungen ab; die angegebenen Werte können als typisch angesehen werden, doch kann der Bereich durch starken Wind oder einen hohen Störpegel an den Beobachtungsstellen erheblich vermindert werden.

(d) **Richteigenschaften**

Der Schalldruckpegel einer gerichtet aussendenden Pfeife darf in jeder Richtung der Horizontalebene innerhalb von ± 45° zur Achse nicht mehr als 4 dB unter dem Schalldruckpegel in Achsrichtung liegen. Der Schalldruckpegel in jeder anderen Richtung der Horizontalebene darf nicht mehr als 10 dB unter dem Schalldruckpegel in Achsrichtung liegen, so daß die Reichweite in jeder Richtung mindestens gleich der halben Reichweite in Achsrichtung ist. Der Schalldruckpegel muß in demjenigen Terzband gemessen werden, das die Reichweite bestimmt.

(e) **Anordnung der Pfeifen**

Wenn eine gerichtet aussehende Pfeife als einzige Pfeife auf einem Fahrzeug verwendet wird, muß sie so angebracht werden, daß ihre höchste Intensität nach recht voraus gerichtet ist. Eine Pfeife muß so hoch wie möglich auf dem Fahrzeug angebracht werden, um die Beeinträchtigung des ausgesandten Schalls durch Hindernisse zu vermeiden und die Gefahr von Hörschäden für die Besatzung auf ein Mindestmaß zu beschränken. Der Schalldruckpegel des eigenen Signals des Fahrzeuges darf an den Beobachtungsstellen 110 dB (A) nicht überschreiten, sollte jedoch nach Möglichkeit 100 dB (A) nicht überschreiten.

(f) **Ausrüstung mit mehr als einer Pfeife**

Sind auf einem Fahrzeug Pfeifen in einem Abstand von mehr als 100 m angebracht, ist sicherzustellen, daß sie nicht gleichzeitig tönen können.

(g) **Kombinierte Pfeifensysteme**

Wenn infolge von Hindernissen das Schallfeld einer einzigen Pfeife oder einer der Pfeifen gemäß Buchst. f möglicherweise eine Zone stark verminderten Signalpegels aufweist, wird ein kombiniertes Pfeifensystem empfohlen, um dieser Verminderung zu begegnen. Im Sinne der Regeln ist ein kombiniertes Pfeifensystem als eine Pfeife anzusehen. Die Pfeifen eines kombinierten Systems sind in einem Abstand von höchstens 100 m anzubringen und müssen gleichzeitig zum Tönen gebracht werden können. Die Frequenz jeder einzelnen Pfeife muß sich von den Frequenzen anderer Pfeifen um mindestens 10 Hz unterscheiden.

2. Glocke oder Gong

(a) **Intensität des Signals**

Eine Glocke, ein Gong oder eine andere Vorrichtung mit ähnlichen

Schalleigenschaften muß in 1 m Abstand einen Schalldruckpegel von mindestens 110 dB erzeugen.

(b) **Konstruktion**

Glocken und Gongs müssen aus korrosionsfestem Material hergestellt sein und einen klaren Ton abgeben. Der Durchmesser des Glockenmundes muß für Fahrzeuge mit einer Länge von 20 m oder mehr mindestens 300 mm und für Fahrzeuge mit einer Länge von mindestens 12 m, jedoch weniger als 20 m, mindestens 200 mm betragen. Wo es möglich ist, wird ein mechanisch angetriebener Glockenklöppel empfohlen, um eine konstante Kraft sicherzustellen, doch muß auch Handbetrieb möglich sein. Die Klöppelmasse darf nicht weniger als 3 % der Glockenmasse betragen.

3. Genehmigung

Die Konstruktion von Schallsignalanlagen sowie deren Ausführung und Anbringung an Bord des Fahrzeuges müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde des Staates entsprechen, in dessen Schiffsregister das Fahrzeug eingetragen ist.

ANHANG IV

Notsignale

1. Die folgenden Signale, die zusammen oder einzeln verwendet oder gezeigt werden, bedeuten Not und die Notwendigkeit der Hilfe:
   (a) Kanonenschüsse oder andere Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute;
   (b) anhaltendes Tönen eines Nebelsignalgerätes;
   (c) Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen einzeln in kurzen Zwischenräumen;
   (d) das durch Telegraphiefunk oder eine andere Signalart gegebene Morsesignal · · · — — — · · · (SOS);
   (e) das Sprechfunksignal aus dem gesprochenen Wort **„Mayday"**;
   (f) das Notsignal **„NC"** des Internationalen Signalbuches;
   (g) ein Signal aus einer viereckigen Flagge, darüber oder darunter ein Ball oder etwas, das einem Ball ähnlich sieht;
   (h) Flammen auf dem Fahrzeug, z. B. brennende Teertonnen, Öltonnen oder dergleichen;
   (i) eine rote Fallschirm-Leuchtrakete oder eine rote Handfackel;
   (j) ein Rauchsignal mit orangefarbenem Rauch;
   (k) langsames und wiederholtes Heben und Senken der nach beiden Seiten ausgestreckten Arme;
   (l) das Telegraphiefunk-Alarmsignal;
   (m) das Sprechfunk-Alarmsignal;
   (n) von einer Seenotfunkboje ausgestrahlte Funksignale.
2. Die vorgenannten Signale dürfen nur verwendet oder gezeigt werden, wenn Not und die Notwendigkeit der Hilfe vorliegen; die Verwendung von Signalen, die mit diesen Signalen verwechselt werden können, ist verboten.
3. Auf die betreffenden Abschnitte des Internationalen Signalbuches, des Handbuches für Suche und Rettung auf Handelsschiffen (MERSAR) und auf folgende Signale wird hingewiesen:
   (a) ein Stück orangefarbenes Segeltuch mit einem schwarzen Quadrat oder Kreis oder einem anderen entsprechenden Zeichen (zur Erkennung aus der Luft);
   (b) ein Seewasserfärber.

Anlage 2
zu vorstehender Anordnung

Verkehrszeichen

1. Erläuterungen

1.1. Darstellung der Lichter

Festes Licht, sichtbar über einen begrenzten Horizontbogen

Festes Licht, sichtbar über einen begrenzten Horizontbogen, vom Beobachter abgekehrte Richtung

Festes Licht, sichtbar über den ganzen Horizont (Rundumlicht)

Funkellicht, sichtbar über den ganzen Horizont

Festes Licht, sichtbar über den ganzen Horizont (Dreifarbenlaterne)

Anmerkung:

Bei den Abbildungen der Lichter und Signalkörper handelt es sich nur um schematische Darstellungen. Einzelheiten über waagerechte und senkrechte Anordnung sowie Abmessungen sind den Bestimmungen gemäß Anhang I der Kollisionsverhütungsregeln zu entnehmen.

1.2. Signalkörper

Als Signalkörper werden Kegel (Spitze oben oder unten), Bälle oder Zylinder gemäß Regel 20 Buchstaben d und e in Verbindung mit Ziff. 6 des Anhangs I der Kollisionsverhütungsregeln verwendet, die einzeln oder in verschiedenen Kombinationen gezeigt werden. Die Abmessungen der Signalkör-

per und die Abstände zwischen ihnen auf Fahrzeugen gemäß Ziff. 6 Buchst. c des Anhangs I der Kollisionsverhütungsregeln dürfen bis zur Hälfte kleiner sein. Bei Nacht werden anstelle der Signalkörper Lichter gezeigt.

(Beachte Anmerkung gemäß 1.1.)

1.3. Tafeln

Tafeln, die Verbote oder Gebote enthalten, gelten entweder im Bereich der Tafel oder innerhalb der Strecke, die durch Zusatztafeln gemäß 1.4.1. oder 1.4.2. oder durch Vorschriftszeichen gemäß 4.1.18. bestimmt wird. Sie gelten im allgemeinen für den Verkehr in beiden Richtungen über die ganze Breite der Wasserfläche. Die Tafeln können an besonderen Vorrichtungen oder an einem Bauwerk angebracht sein. Die Tafeln werden entsprechend ihrer Bedeutung in Vorschriftszeichen und Hinweiszeichen unterteilt, die im allgemeinen wie folgt dargestellt sind:

1.3.1. Vorschriftszeichen, die Verbote enthalten — rechteckige weiße Tafeln mit rotem Rand, rotem Schrägstrich von links oben nach rechts unten und schwarzem Symbol im weißen Mittelfeld, welches das verbotene Verhalten darstellt.

1.3.2. Vorschriftszeichen, die Gebote enthalten — rechteckige weiße Tafeln mit rotem Rand und schwarzem Symbol im weißen Mittelfeld, welches das vorgeschriebene Verhalten darstellt.

1.3.3. Hinweiszeichen — rechteckige blaue Tafeln mit weißem Symbol, welches auf besondere Verhältnisse oder Anlagen auf bzw. an den Seegewässern der DDR hinweist.

1.4. Zusätzliche Tafeln

1.4.1. Für Entfernungsangaben — rechteckige weiße Schilder über der Tafel mit der Angabe der Entfernung in Metern, in der diese, von ihrem Standort aus gemessen, gilt.

1.4.2. Für Streckenangaben — dreieckige weiße Schilder neben der Tafel, deren Dreieckspitze in Richtung des Abschnittes weist, in dem die Tafel gilt, gegebenenfalls mit Angabe der Länge des Abschnittes in Metern im Dreieck.

1.4.3. Für ergänzende Erklärungen oder Hinweise — rechteckige weiße Schilder unter der Tafel mit den erforderlichen Ergänzungen oder Hinweisen.

1.5. Flaggen

Es werden einfarbige Flaggen (rot; grün) oder Flaggen des Internationalen Signalbuches verwendet.

1.6. Darstellung der Schallsignale

▬ ein langer Ton

● ein kurzer Ton

 Glockenschlag

5s  rasches Läuten der Glocke

 Schlagen eines Gongs

Für die Zeitmaße der Schallsignale gelten die Bestimmungen gemäß Regel 32 Buchstaben b und c.

1.7. Schwimmende Seezeichen

1.7.1. In den Seegewässern der DDR erfolgt die Kennzeichnung mit schwimmenden Seezeichen gemäß Abschn. 5. Diese Bestimmungen enthalten die Bedeutung der Seezeichen und ihre Anwendung; sie legen nicht fest, welche Fahrwasser und Verkehrshindernisse zu kennzeichnen sind. Grundlage sind die vom Internationalen Seezeichenverband (International Association of Lighthouse Authorities – IALA –) ausgearbeiteten und international abgestimmten Regeln für das System „A" – Kombiniertes Kardinal- und Lateralsystem (Rot an Backbord).

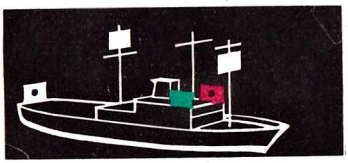
1.7.2. Die Betonnung in den Seegewässern der DDR wird auf Grund der Regeln gemäß 1.7.1. in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1980 umgestellt. Die vor dem 1. Januar 1980 ausgelegten schwimmenden Seezeichen[1] behalten bis zur Auswechslung gegen neue schwimmende Seezeichen ihre Gültigkeit.

[1] Z. Z. gilt die Anordnung vom 22. Januar 1959 über die Bezeichnung der Seestraßen und Seewasserstraßen (Sonderdruck Nr. 288 des Gesetzblattes).

1.7.3. Die Identifizierung der einzelnen Seezeichen ist nur an Hand der Seekarte und des Leuchtfeuerverzeichnisses möglich.

2. Sichtzeichen der Fahrzeuge

2.1. Maschinenfahrzeuge in Fahrt



2.1.1. Maschinenfahrzeug in Fahrt
(Regel 23 Buchst. a)
Binnenschiffe in Fahrt
s. Regel 23/1 Abs. 1
Bugsiertes Maschinenfahrzeug in Fahrt
s. Regel 24/1 Abs. 1

2.1.2. Luftkissenfahrzeug in Fahrt
(Regel 23 Buchst. b)
Tragflächenfahrzeug in Fahrt
s. Regel 23/2

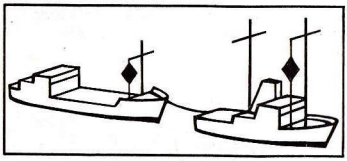
2.1.3. Maschinenfahrzeug in Fahrt mit einer Länge von weniger als 7 m, dessen Höchstgeschwindigkeit 7 Knoten nicht übersteigt
(Regel 23 Buchst. c und Regel 23/1 Abs. 2)

2.2. Schleppzüge und Schubverbände

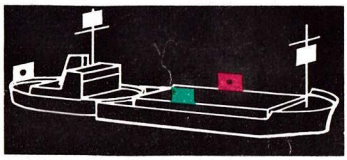
2.2.1. Schleppzug in Fahrt, Länge des Schleppzuges[2] 200 m oder weniger
(Regel 24 Buchst. a Ziffern i bis iv und Buchst. e Ziffern i und ii)
Länge des schleppenden Fahrzeuges weniger als 50 m
(Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)
Schlepper beim Bugsieren s. Regel 24/1 Abs. 2

2 Vgl. Regel 24 Buchst. a Ziff. i.

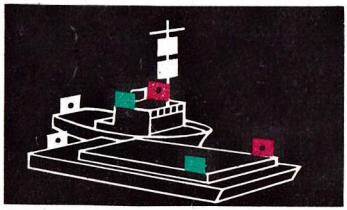
2.2.2. Schleppzug in Fahrt, Länge des Schleppzuges[3] mehr als 200 m
(Regel 24 Buchstaben a, d, e und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)



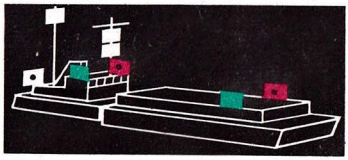
2.2.3. Zusammengesetzte Einheit in Fahrt
(Regel 24 Buchst. b und Regel 23 Buchst. a)



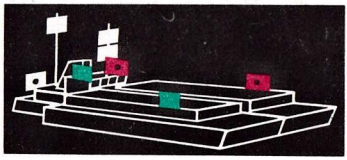
2.2.4. Schleppzug in Fahrt mit einem längsseits geschleppten Fahrzeug
(Regel 24 Buchstaben c und f Ziff. ii)



2.2.5. Schubverband[4] in Fahrt mit einem Schubprahm
(Regel 24 Buchstaben c, d, f Ziff. i und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)



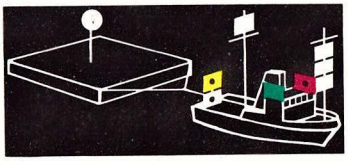
2.2.6. Schubverband[4] in Fahrt mit mehreren Schubprahmen
(Regel 24 Buchstaben c, d, f Ziff. i und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)



---

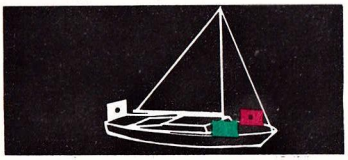
3 Vgl. Regel 24 Buchst. a Ziff. i.
4 Ausgenommen im Falle einer zusammengesetzten Einheit, vgl. Bild gemäß 2.2.3. und Regel 24 Buchst. b.

2.2.7. Schleppzug in Fahrt mit mehreren längsseits geschleppten Fahrzeugen (Regel 24 Buchstaben c, d, f Ziff. ii und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)

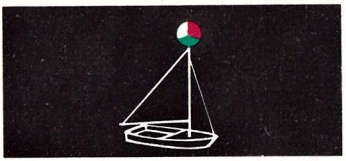


2.2.8. Schleppzug in Fahrt mit einem außergewöhnlichen Schwimmkörper, Länge des Schleppzuges[5] mehr als 200 m (Regel 24 Buchstaben a, d, g und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)
Schleppen von Schießscheiben und außergewöhnlichen Schwimmkörpern auf den Seegewässern der DDR s. Regeln 24/2 und 24/3

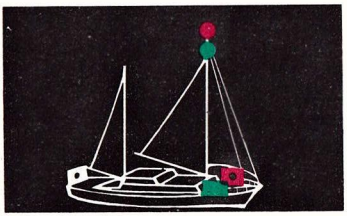
2.3. Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Riemen



2.3.1. Segelfahrzeug in Fahrt[6] (Regel 25 Buchst. a)



2.3.2. Segelfahrzeug in Fahrt[6] mit einer Länge von weniger als 12 m (Regel 25 Buchst. b)

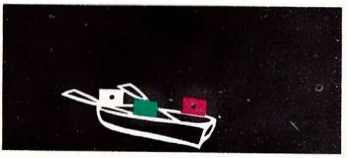


2.3.3. Segelfahrzeug in Fahrt[6] (Regel 25 Buchstaben a und c)

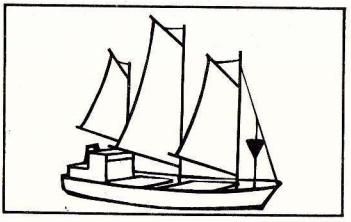
---

5 Vgl. Regel 24 Buchst. a Ziff. i.
6 Beachte Regel 25/1 Abs. 1.

2.3.4. Fahrzeug unter Riemen in Fahrt
(Regel 25 Buchst. d Ziff. ii)
Es darf diese Lichter führen, anderenfalls ein weißes Rundumlicht
(Regel 25/1 Abs. 2)



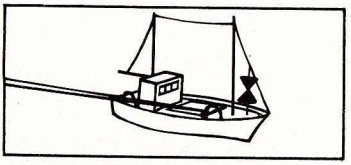
2.3.5. Mit Maschinenkraft fahrendes Segelfahrzeug in Fahrt
(Regel 25 Buchst. e)



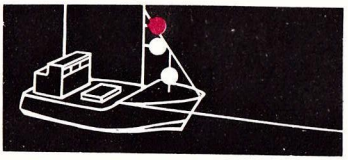
2.4. Fischereifahrzeuge

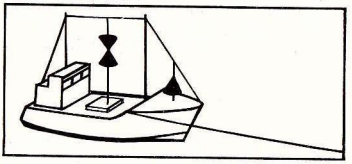
2.4.1. Fischendes Fahrzeug
beim Trawlen mit Fahrt durchs Wasser
(Regel 26 Buchst. b)

2.4.2. Fischendes Fahrzeug
beim Trawlen
(Regel 26 Buchst. b Ziff. i)

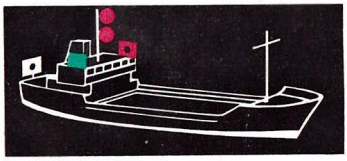


2.4.3. Fischendes Fahrzeug
– mit Ausnahme beim Trawlen –
in Fahrt (Treibnetzfischer) ohne Fahrt durchs Wasser mit ausgebrachtem Fanggerät von mehr als 150 m waagerecht vom Fahrzeug aus gemessen
(Regel 26 Buchst. c Ziffern i und ii)
Offene Fischerboote
s. Regel 26/1

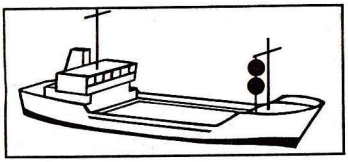




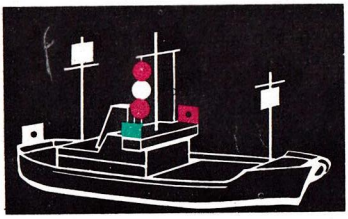
2.5. Manövrierunfähige und manövrierbehinderte Fahrzeuge

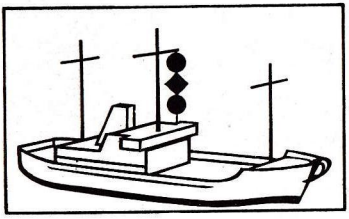


2.5.1. Manövrierunfähiges Fahrzeug mit Fahrt durchs Wasser (Regel 27 Buchst. a)



2.5.2. Manövrierunfähiges Fahrzeug (Regel 27 Buchst. a Ziff. ii)

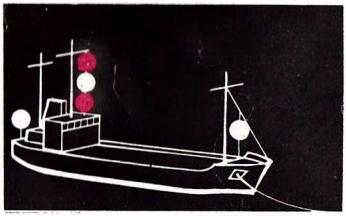


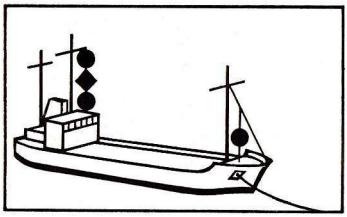


2.5.3. Manövrierbehindertes Fahrzeug[7] mit Fahrt durchs Wasser (Regel 27 Buchst. b Ziffern i bis iii und Regel 23 Buchst. a)

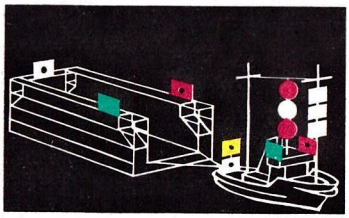
7 Mit Ausnahme eines Fahrzeuges beim Minensuchen, vgl. Regel 27 Buchst. b und Bilder gemäß 2.5.10.

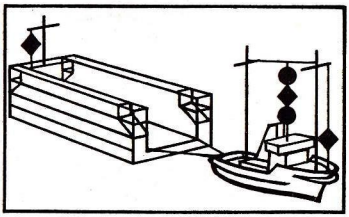
2.5.4. Manövrierbehindertes Fahrzeug[8] vor Anker
(Regel 27 Buchst. b Ziffern i, ii, iv und Regel 30 Buchst. a)





2.5.5. Außergewöhnlicher Schleppzug[9] in Fahrt,
Länge des Schleppzuges[10] mehr als 200 m
(Regel 27 Buchst. b Ziffern i, ii, Buchst. c und Regel 24 Buchstaben a, e)

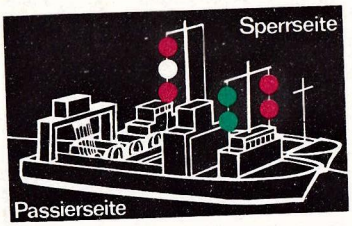


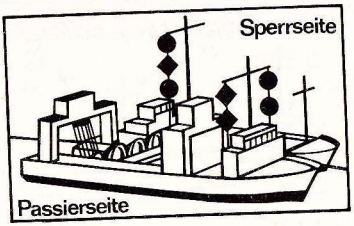


[8] Mit Ausnahme eines Fahrzeuges beim Minensuchen, vgl. Regel 27 Buchst. b und Bilder gemäß 2.5.10.

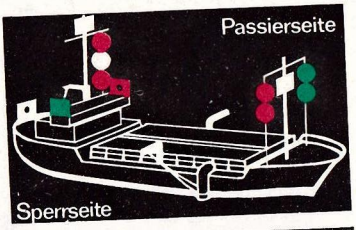
[9] Beachte Regel 3/1 Ziff. 11.

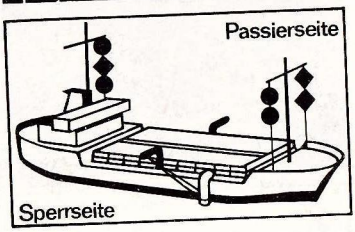
[10] Vgl. Regel 24 Buchst. a Ziff. i.



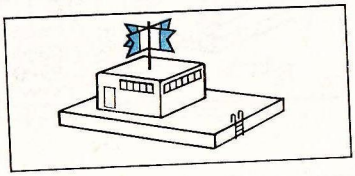


2.5.6. Manövrierbehindertes Fahrzeug[11], das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, vor Anker
(Regel 27 Buchst. b Ziffern i, ii und Buchst. d Ziffern i, ii, iv)





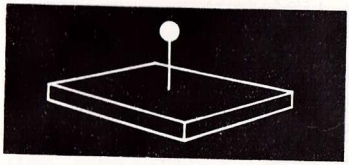
2.5.7. Manövrierbehindertes Fahrzeug[11], das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, mit Fahrt durchs Wasser
(Regel 27 Buchst. b Ziffern i bis iii und Buchst.d Ziffern i bis iii)

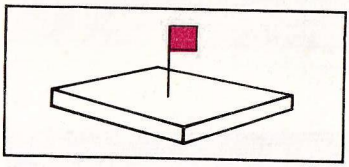


2.5.8. Fahrzeug bei Taucherarbeiten
Flagge „A" des Internationalen Signalbuches
Bedeutung: „Ich habe einen Taucher unter Wasser, fahren Sie langsam und halten Sie guten Abstand."
(Regel 27 Buchst. e)

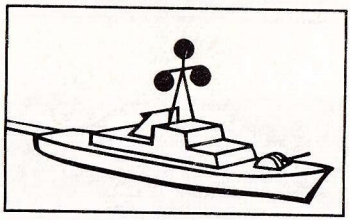
11 Mit Ausnahme eines Fahrzeuges beim Minensuchen, vgl. Regel 27 Buchst. b und Bilder gemäß 2.5.10.

2.5.9. Schwimmendes Zubehör
(Regel 27/1)

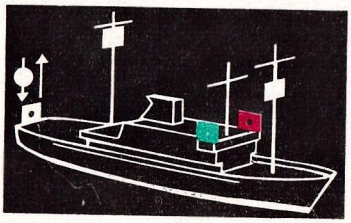


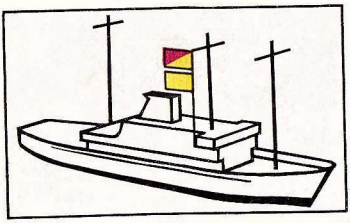


2.5.10. Fahrzeug beim Minensuchen
(Regel 27 Buchst. f und Regel 23 Buchst. a)

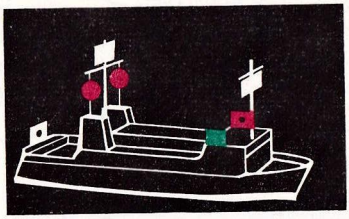


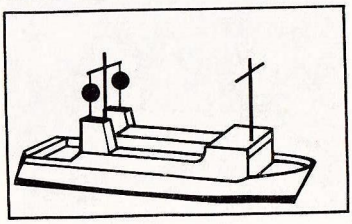
2.5.11. Schräg oder quer im Fahrwasser liegendes Fahrzeug
(Regel 27/2)



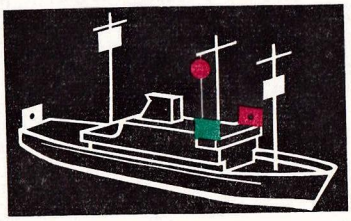


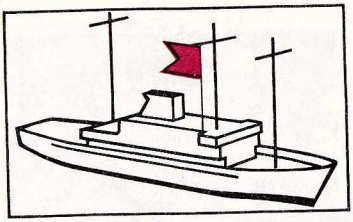
2.5.12. Fahrzeug, das zur Regulierung nautischer Anlagen dreht
(Regel 27/3)
Bei Nacht die Lichter gemäß 2.7.2.





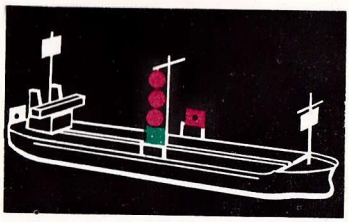
2.5.13. Fährschiff in Fahrt beim Einlaufen oder Auslaufen
(Regel 27/4)

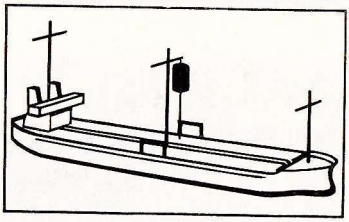




2.5.14. Fahrzeug mit gefährlichen Gütern
(Regel 27/5)

2.6. Durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug[12]
(Regeln 28 und 23 Buchst. a und Regel 28/1)

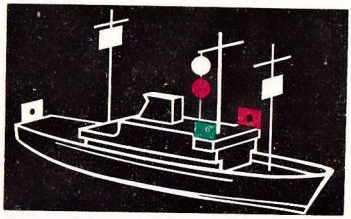


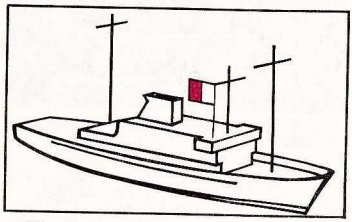


2.7. Lotsenfahrzeuge und gelotste Fahrzeuge

2.7.1. Fahrzeug im Lotsdienst in Fahrt
(Regel 29 Buchst. a Ziffern i, ii und
Regel 23 Buchst.a Ziffern iii, iv)

2.7.2. Gelotstes Fahrzeug in Fahrt
(Regel 29/1 und Regel 23 Buchst. a)





[12] Vgl. Regel 3 Buchst. h und Regel 3/1 Ziff. 13.

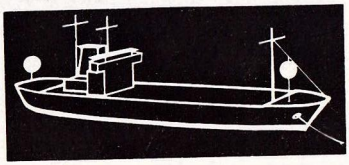
2.8. Besondere Sichtzeichen der Fahrzeuge staatlicher Organe und Einrichtungen

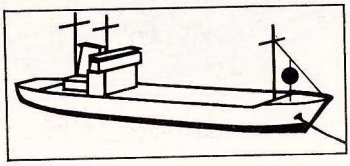
2.8.1. Fahrzeug eines Aufsichtsorgans beim besonderen Einsatz
(Regel 1/2 Abs. 2)
Fahrzeuge des Wasserrettungsdienstes des DRK der DDR
s. Regel 1/2 Abs. 3

2.8.2. Fahrzeug der Zollverwaltung der DDR im Einsatz
(Regel 1/2 Abs. 4)

2.8.3. Fahrzeug der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR, von dem ein ausreichender Abstand zu halten ist
(Regel 1/2 Abs. 5)

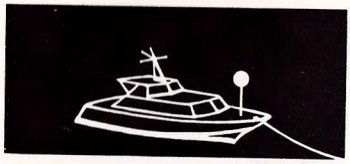
2.9. Fahrzeuge vor Anker und Fahrzeuge auf Grund



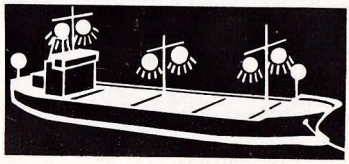


2.9.1. Fahrzeug vor Anker
(Regel 30 Buchst. a)
Fahrzeug, das an einer Festmachetonne liegt
s. Regel 30/1 Abs. 4

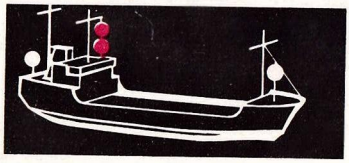
2.9.2. Fahrzeug vor Anker
mit einer Länge von weniger als 50 m
(Regel 30 Buchst. b)
Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 12 m
s. Regel 30/1 Abs. 5

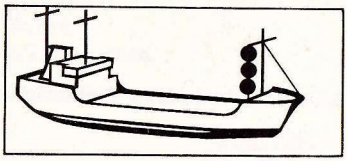


2.9.3. Fahrzeug vor Anker
mit einer Länge von 100 m oder mehr
(Regel 30 Buchst. c)



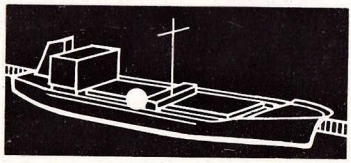
2.9.4. Fahrzeug auf Grund
(Regel 30 Buchst. d)

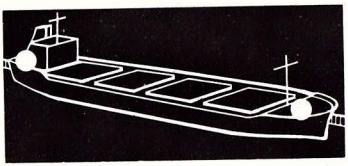




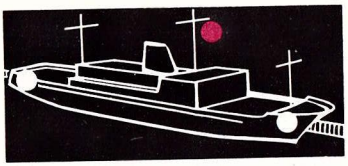
2.10. Festgemachte Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und außergewöhnliche Schwimmkörper

2.10.1. Festgemachtes Fahrzeug
mit einer Länge von nicht mehr als 50 m
(Regel 30/1 Abs. 1)

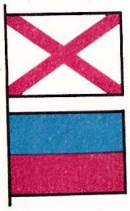




2.10.2. Festgemachtes Fahrzeug mit einer Länge von mehr als 50 m (Regel 30/1 Abs. 1)



2.10.3. Festgemachtes Fahrzeug, das begast wird (Regel 30/2)



2.11. Besondere Sichtzeichen

2.11.1. Unbefugten Personen ist das Betreten des Fahrzeuges verboten (Regel 41/1 Abs. 2)

2.11.2. Rauchen und Umgang mit offenem Feuer an Bord des Fahrzeuges verboten (Regel 41/1 Abs. 3)

3. Schallsignale der Fahrzeuge

3.1. Manöver- und Warnsignale

3.1.1. Kursänderungssignale

- „Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord“: ●
- „Ich ändere meinen Kurs nach Backbord“: ● ●
- „Ich arbeite mit meinem Antrieb rückwärts“: ● ● ●

(Regel 34 Buchst. a)[13]

3.1.2. Überholsignale

- „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen“: ▬ ▬ ●
- „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen“: ▬ ▬ ● ●
- Zustimmung durch das zu überholende Fahrzeug: ▬ ● ▬ ●

(Regel 34 Buchst. c)

3.1.3. Warnsignale

3.1.3.1. Warnsignal zur Vermeidung einer Kollision: ● ● ● ● ●

(Regel 34 Buchst. d)[14]

3.1.3.2. Bleib-weg-Signal: ● ▬

(§ 22 Abs. 5 und Regel 34/2)[14 15]

3.1.4. Achtungssignal

Bei Annäherung an eine unübersichtliche Fahrwasserkrümmung und in Fällen gemäß Regel 34/1: ▬

(Regel 34 Buchst. e; Regel 34/1)[14]

3.1.5. Brückensignal[16]

Anforderungssignal „Brücke öffnen“: ▬ ▬

3.2. Schallsignale bei verminderter Sicht

3.2.1. Maschinenfahrzeug in Fahrt, das Fahrt durchs Wasser macht, mindestens alle 2 Minuten: ▬

(Regel 35 Buchst. a)

3.2.2. Maschinenfahrzeug in Fahrt, das gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht, mindestens alle 2 Minuten: ▬ ▬

(Regel 35 Buchst. b)

---

13 Beachte Regel 34 Buchst. b.
14 Beachte Regel 36 und Regel 1/1 Abs. 5.
15 Beachte Ein-Buchstaben-Signale gemäß Abschnitt 6.
16 Beachte § 21 Abs. 2.

3.2.3. Manövrierunfähiges Fahrzeug, manövrierbehindertes Fahrzeug, durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug, Segelfahrzeug, fischendes Fahrzeug, schleppendes oder schiebendes Fahrzeug[17] [18] mindestens alle 2 Minuten:
(Regel 35 Buchst. c)

3.2.4. Geschlepptes Fahrzeug oder letztes Fahrzeug eines Schleppzuges – wenn bemannt – mindestens alle 2 Minuten, möglichst unmittelbar nach dem Signal des schleppenden Fahrzeuges:
(Regel 35 Buchst. d)

3.2.5. Bugsiertes manövrierfähiges Maschinenfahrzeug mit betriebsklarer Maschine in Fahrt mindestens alle 2 Minuten:
(Regel 35/1 Abs. 1)[18]

3.2.6. Fahrzeug vor Anker

3.2.6.1. mindestens jede Minute:

3.2.6.2. mit einer Länge von 100 m oder mehr zusätzlich:

3.2.6.3. zur Warnung vor einer Kollision:
(Regel 35 Buchst. f)

3.2.7. Fahrzeug auf Grund[19] mindestens jede Minute:
(Regel 35 Buchst. g)

3.2.8. Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 12 m mindestens alle 2 Minuten:
(Regel 35 Buchst. h)

ein kräftiges Schallsignal

3.2.9. Lotsenfahrzeug im Lotsdienst zusätzlich zu den Signalen gemäß 3.2.1., 3.2.2. oder 3.2.6.1.:
(Regel 35 Buchst. i)

---

17 Mit Ausnahme einer zusammengesetzten Einheit, vgl. Regel 35 Buchst. e.
18 Bugsierende Schlepper beachte Regel 35/1.
19 Beachte zusätzliches Pfeifsignal gemäß Regel 35 Buchst. g letzter Satz.

3.2.10. Schräg oder quer im Fahrwasser vor Anker liegende oder auf Grund sitzende Fahrzeuge mindestens jede Minute

3.2.10.1. mit einer Länge von weniger als 100 m:

3.2.10.2. mit einer Länge von 100 m oder mehr:
(Regel 35/1 Abs. 2)

3.2.11. Fahrzeuge[20], die am Fahrwasserrand an nicht zum Festmachen bestimmten Stellen oder bei gesunkenen Fahrzeugen oder anderen Verkehrshindernissen liegen, und schwimmende Geräte während der Arbeit mindestens jede Minute, wenn sie

3.2.11.1. an der Steuerbordseite des Fahrwassers liegen:

3.2.11.2. an der Backbordseite des Fahrwassers liegen:

3.2.11.3. in der Fahrwassermitte liegen:

3.3. Schleppersignale

Beim Bugsieren oder Schleppen sind, wenn die Verkehrssituation oder das Fehlen einer anderen Verständigungsmöglichkeit (z. B. Sprechfunk) es erforderlich macht, nachfolgende Manöversignale zu verwenden, wobei als Bestätigungssignal das jeweilige Hinweissignal zu geben ist.

3.3.1. Hinweissignal „Bugschlepper Schleppleine nehmen, anschleppen (antauen) oder loswerfen“: • — • —

3.3.2. Hinweissignal „Heckschlepper Schleppleine nehmen, anschleppen (antauen) oder loswerfen“: • — • — —

3.3.3. Hinweissignal „Bugschlepper nach Steuerbord schleppen (austauen)“: •

[20] Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m beachte Regel 35/1 Abs. 4.

3.3.4. Hinweissignal „Bugschlepper nach Backbord schleppen (austauen)“: • •

3.3.5. Hinweissignal „Heckschlepper zurückschleppen (zurücktauen)“: • • •

3.3.6. Hinweissignal „Heckschlepper nach Steuerbord schleppen (austauen)“: • • • •

3.3.7. Hinweissignal „Heckschlepper nach Backbord schleppen (austauen)“: • • • • •

3.3.8. Hinweissignal „Manöver verlangsamen oder einstellen“: ▬

3.3.9. Hinweissignal „Gefahr“ mindestens: • • • • •

3.4. Lotsensignal

3.4.1. Hinweissignal „Ich will einen Lotsen absetzen (Herbeirufen eines Lotsenfahrzeuges)“: ▬ • • • ▬

3.4.2. Dieses Signal ist zu verwenden, wenn die Verkehrssituation oder das Fehlen einer anderen Verständigungsmöglichkeit (z. B. Sprechfunk) es erforderlich macht; es darf auch als Lichtsignal gegeben werden.

3.5. Stoppsignal

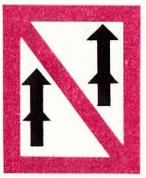
Aufforderung zum Anhalten durch Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR sowie der Aufsichtsorgane: • ▬ • •

4. Sichtzeichen und Schallsignale auf Verkehrsanlagen

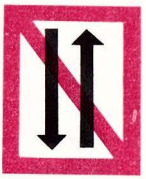
4.1. Vorschriftszeichen

4.1.1. Allgemeines Überholverbot

4.1.2. Überholverbot für Schleppzüge und Schubverbände untereinander



4.1.3. Begegnungsverbot an Engstellen
Engstellen, an denen das Begegnen verboten und die Vorfahrt gemäß Regel 9/2 Abs. 2 zu beachten ist; dieses Verbot schließt die Verbote gemäß 4.1.1. und 4.1.2. mit ein.



4.1.4. Festmacheverbot
Verbot, auf der nachfolgenden Strecke an dem Ufer festzumachen, an welchem die Tafel aufgestellt ist

4.1.5. Liegeverbot

4.1.5.1. Verbot, auf der Seite der nachfolgenden Strecke liegen zu bleiben (Ankern oder Festmachen), an dessen Ufer die Tafel aufgestellt ist

4.1.5.2. Verbot, sich innerhalb der in Metern angegebenen Entfernung zu dem Objekt, auf dem die Tafel aufgestellt ist, aufzuhalten

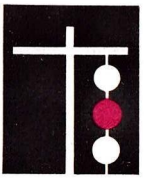
4.1.6. Ankerverbot
Verbot, auf der nachfolgenden Strecke zu ankern und die Anker, Ketten oder Trossen schleifen zu lassen

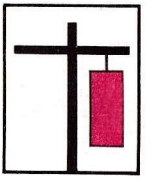
4.1.7. Geschwindigkeitsbeschränkung
Verbot, die angegebene Geschwindigkeit in Kilometer pro Stunde auf der nachfolgenden Strecke zu überschreiten
(Beispiel: Höchstgeschwindigkeit 12 km/h)

4.1.8. Geschwindigkeitsbeschränkung wegen Gefährdung durch Sog oder Wellenschlag

Verbot, auf der nachfolgenden Strecke so schnell zu fahren, daß Gefährdungen durch Sog oder Wellenschlag eintreten

oder





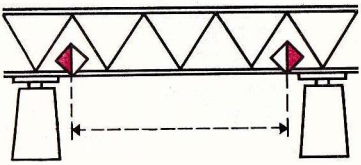
4.1.9. Fahrverbote

4.1.9.1. Fahrverbot für Maschinenfahrzeuge

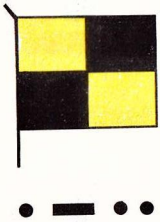
4.1.9.2. Fahrverbot für Segelfahrzeuge

4.1.9.3. Fahrverbot für Fahrzeuge unter Riemen und andere durch Muskelkraft angetriebene Fahrzeuge

4.1.9.4. Fahrverbot für Sportboote

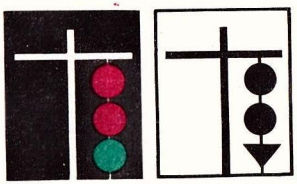


4.1.10. Durchfahren von Brücken[21]
Verbot, die Brückenöffnung außerhalb des durch die beiden Tafeln begrenzten Raumes zu durchfahren; dieses Verbot gilt im allgemeinen nicht für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m, wenn die örtlichen Bedingungen das Durchfahren außerhalb des begrenzten Raumes es zulassen. Die Tafeln können bei Nacht durch 2 grüne Lichter ersetzt werden.



4.1.11. Aufforderung zum Anhalten
Gebot zum Anhalten durch Einrichtungen oder Fahrzeuge der Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR sowie der Aufsichtsorgane

- die Flagge „L" des Internationalen Signalbuches oder
- den als Lichtsignal gegebenen Morsebuchstaben „L" oder Leuchtkugeln mit 2 grünen Sternen



4.1.12. Sperrung von Wasserflächen

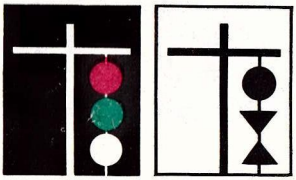
4.1.12.1. Warnsignal
in ausreichender Entfernung von der Sperrstelle.
Dieses Signal gilt gleichzeitig als Hinweiszeichen gemäß 4.2. bei außergewöhnlichen Verkehrsbehinderungen.

21 Beachte hierzu auch 4.2.4.

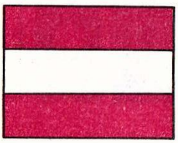
4.1.12.2. Signale bei Sperrung der gesamten Seewasserstraße oder einer Teilstrecke

Gebot, wegen Sperrung der gesamten Seewasserstraße oder einer Teilstrecke von ihr vor dem Sichtzeichen anzuhalten

– Dauernde Sperrung der Seewasserstraße

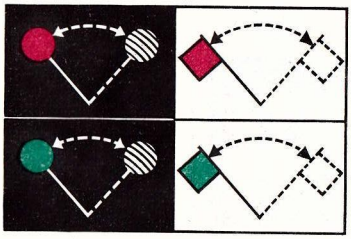


– Sperrung einer Teilstrecke der Seewasserstraße[22]



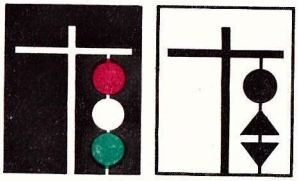
– Vorübergehende Sperrung
Beginn: Schwenken eines roten Lichtes bzw. einer roten Flagge

Ende: Schwenken eines grünen Lichtes bzw. einer grünen Flagge

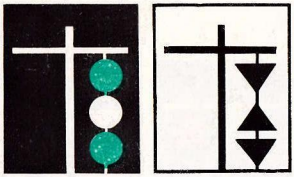


4.1.12.3. Signale bei Sperrung der Ein- bzw. Ausfahrt oder der Ein- und Ausfahrt eines Fahrwassers oder Hafens
Gebot, vor dem Sichtzeichen anzuhalten

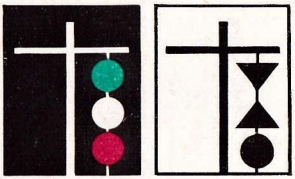
– Sperrsignal „Einfahrt gesperrt“



[22] Vgl. Anm. gemäß 4.1.17.

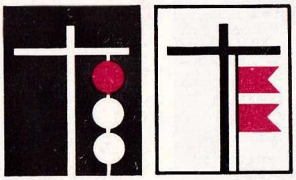


— Sperrsignal „Ausfahrt gesperrt“

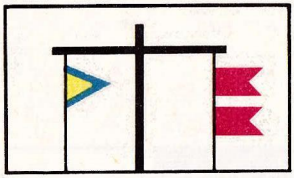


— Sperrsignal „Ein- und Ausfahrt gesperrt“

4.1.12.4. Signale bei Sperrung von Wasserflächen bei militärischen Übungen



— Gebot, wegen Sperrung der Wasserfläche zur Durchführung von militärischen Übungen vor dem Sichtzeichen anzuhalten

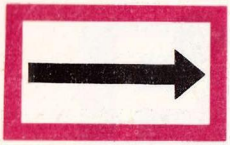


— Bei kurzzeitiger Unterbrechung der Übung am Tage

4.1.12.5. Anmerkung zu 4.1.12.1. bis 4.1.12.4.

Die Sichtzeichen gemäß 4.1.12.1. bis 4.1.12.4. können an besonderen Vorrichtungen von Verkehrsanlagen, an einem Bauwerk am Ufer oder auf einem Sicherungsfahrzeug gesetzt oder geführt bzw. gezeigt werden.

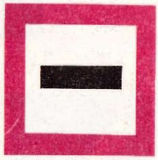
4.1.13. Einhalten einer Fahrtrichtung
Gebot, die durch den Pfeil angezeigte Richtung einzuschlagen



4.1.14. Einhalten eines Fahrabstandes vom Ufer
Gebot, auf der nachfolgenden Strecke einen Mindestabstand in Metern vom Ufer einzuhalten, auf dem die Tafel aufgestellt ist

4.1.15. Abgabe von Schallsignalen
Gebot, an dieser Stelle das auf der Zusatztafel angegebene Schallsignal zu geben

4.1.16. Anhalten vor beweglichen Brücken
Gebot, vor beweglichen Brücken vor der Tafel anzuhalten, solange die Durchfahrt nicht freigegeben ist



4.1.17. Durchfahren von beweglichen Brücken[23]

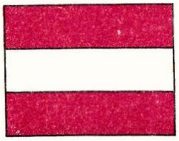
- „Durchfahren nicht gestattet“ (Brücke geschlossen) ohne Einschränkungen
- „Durchfahren nicht gestattet, Freigabe der Durchfahrt wird vorbereitet“ (Öffnung der Brücke steht bevor, Weiterfahrt vorbereiten)

[23] Beachte § 21.

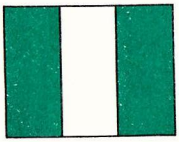
– „Durchfahren“
(Brücke geöffnet, Durchfahrt frei)
Gegenverkehr gesperrt

– „Anlage ist für längere Zeit außer Betrieb“
(Brücke geschlossen, wird für längere Zeit nicht geöffnet)
Brücke darf von Fahrzeugen durchfahren werden, für die die Durchfahrtshöhe mit Sicherheit ausreicht

Anmerkung: Abweichend von der Darstellung der Lichter gemäß 1.1. können diese Lichter – je nach Erfordernis – nur über einen bestimmten begrenzten Horizontbogen sichtbar sein. Die Lichter zum Durchfahren von beweglichen Brücken sind Tag- und Nachtsignale und können am Tage durch Tafeln wie folgt ersetzt werden:



ein rotes Licht durch eine rechteckige rote Tafel mit einem weißen waagerechten Streifen



ein grünes Licht durch eine rechteckige grüne Tafel mit einem weißen senkrechten Streifen

4.1.18. Ende einer Verbots- oder Gebotsstrecke in einer Richtung

4.2. Hinweiszeichen[24]

4.2.1. Ankerplatz
Ankern sowie Schleifenlassen von Ankern, Ketten oder Trossen auf der Seite, an dessen Ufer die Tafel aufgestellt ist, gestattet

[24] Beachte hierzu auch 4.1.12.1.

4.2.2. Liegeplatz

Liegenbleiben (Ankern oder Festmachen) auf der Seite der nachfolgenden Strecke, an dessen Ufer die Tafel aufgestellt ist, gestattet

4.2.3. Wasserski

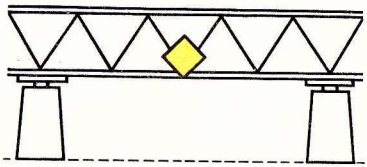
Wasserskilaufen auf den Wasserflächen, an dessen Ufer die Tafel aufgestellt ist, gestattet

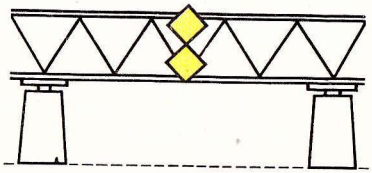
4.2.4. Durchfahren von festen Brücken

Öffnungen fester Brücken, deren Benutzung den Fahrzeugen empfohlen wird:

— „In beiden Richtungen befahrbar"

— „In einer Richtung befahrbar" (Gegenverkehr gesperrt)





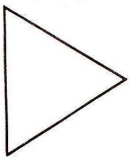
Anmerkung: Die gelben Tafeln können bei Nacht durch gelbe Lichter ersetzt werden.

4.3. Zusatzzeichen

Mit Zusatzzeichen wird die Bedeutung anderer Verkehrszeichen näher bestimmt[25]. Die gebräuchlichsten Zusatzzeichen sind:

4.3.1. Entfernung in Metern

4.3.2. Schallsignal (2 lange Töne)



4.3.3. Richtungsangabe, in der die Tafel gültig ist, erforderlichenfalls mit Angabe der Länge des Abschnittes im Dreieck in Metern

4.3.4. Einschränkungen

– nur gültig

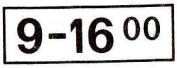
– nicht gültig

für Maschinenfahrzeuge einschließlich Sportmotorboote;

– nur gültig

– nicht gültig
für Sportboote

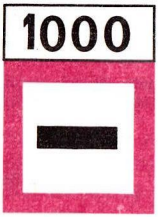
4.3.5. Anzahl (Beispiel: 8 Sportboote)



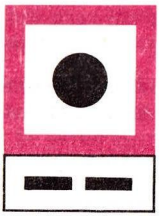
4.3.6. Zeitbegrenzung

[25] Vgl. hierzu 1.3. und 1.4.

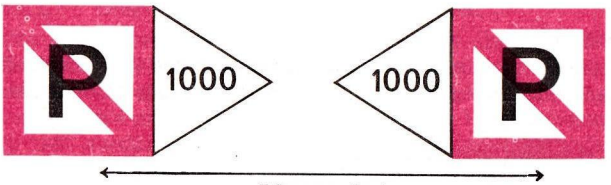
4.4. Beispiele



in 1 000 m anhalten

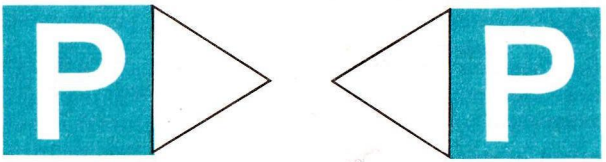


2 lange Töne geben



Liegeverbot

Liegeverbot für Sportboote



Liegeplätze

Liegeplatz für 8 Sportboote

Fahrverbot für Sportboote, gilt nicht für Fahrzeuge unter Riemen und andere durch Muskelkraft angetriebene Fahrzeuge

Festmacheverbot, gilt nicht für Sportboote

4.5. Schallsignale

4.5.1. „Durchfahren nicht gestattet“ ● ● ● ●
(Brücke kann vorübergehend nicht geöffnet werden)

4.5.2. Sperrung von Wasserflächen ▬ ▬ ▬
Gebot, wegen Sperrung der betreffenden Wasserfläche anzuhalten (2 Gruppen)

4.5.3. Bleib-weg-Signal: ● ▬
s. 3.1.3.2.

5. Kennzeichnung der Seegewässer der DDR mit schwimmenden Seezeichen

5.1. Allgemeines

5.1.1. Anwendungsbereich

System „A“ – Kombiniertes Kardinal- und Lateralsystem (Rot an Backbord) findet auf alle schwimmenden Seezeichen Anwendung, die folgendes anzeigen sollen:

5.1.1.1. Die seitlichen Grenzen von Fahrwassern;

5.1.1.2. natürliche Gefahrenstellen und andere Verkehrshindernisse (z. B. Wracks);

5.1.1.3. andere Gebiete oder Punkte, die für den Seeverkehr von Bedeutung sind;

5.1.1.4. neu entstandene Gefahren für die Seefahrt.

5.1.2. Arten der Seezeichen

5.1.2.1. Lateralseezeichen werden in Verbindung mit einer festgelegten Betonnungsrichtung verwendet und kennzeichnen die Backbord- und die Steuerbordseite des Fahrwassers;

5.1.2.2. Kardinalseezeichen werden in Verbindung mit der Kompaßrichtung verwendet und zeigen an, in welcher Richtung befahrbares Gewässer vorhanden ist;

5.1.2.3. Seezeichen für einzelne Gefahren zeigen einzeln liegende Gefahren von begrenzten Ausmaßen an, in deren unmittelbarer Umgebung befahrbares Gewässer vorhanden ist;

5.1.2.4. Mittefahrwasser-Seezeichen zeigen an, daß rund um die betreffende Position befahrbares Gewässer vorhanden ist;

5.1.2.5. Sonderseezeichen dienen nicht in erster Linie der Navigation, sondern kennzeichnen Gebiete oder Punkte, die in den nautischen Veröffentlichungen bekanntgemacht werden.

5.1.3. Unterscheidungsmerkmale der Seezeichen

Die jeweilige Bedeutung der Seezeichen ist aus einem oder mehreren der folgenden Merkmale zu erkennen:

5.1.3.1. Bei Nacht durch Farbe und Zeitmaße der Feuerkennung;
5.1.3.2. am Tage durch Form, Farbe, Beschriftung und Toppzeichen des Seezeichens.

Anmerkung

Nur in besonderen Fällen erfolgt die Anwendung auch auf feste Seezeichen (z. B. Pfähle, Dalben), sofern diese in das Betonnungssystem einbezogen sind. Sie weichen zwar in den meisten Fällen in ihrer Form von den Festlegungen dieser Bestimmungen ab, entsprechen aber hinsichtlich des Farbanstrichs, der Beschriftung des Toppzeichens und der Feuerkennung diesen Bestimmungen.

5.2. Lateralseezeichen

5.2.1. Zweckbestimmung der Lateralseezeichen

Lateralseezeichen werden entsprechend der festgelegten Betonnungsrichtung zur Kennzeichnung der seitlichen Grenzen von Fahrwassern verwendet.

5.2.2. Bestimmung der Fahrwasserseiten

Die Steuerbordseite eines Fahrwassers ist die Seite, die bei den von See einlaufenden Fahrzeugen an Steuerbord liegt; die Backbordseite des Fahrwassers ist die gegenüberliegende Seite. In Fällen, die eine derartige Bestimmung nicht zulassen, werden gesonderte Festlegungen getroffen, die jeweils in den nautischen Veröffentlichungen bekanntgemacht werden. Dabei wird das Prinzip zugrunde gelegt, daß Fahrwasser im Uhrzeigersinn um Landmassen herum verlaufen.

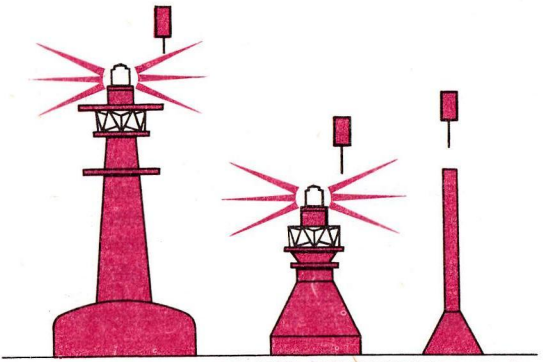
5.2.3. Beschreibung der Lateralseezeichen

5.2.3.1. Seezeichen der Backbordseite des Fahrwassers

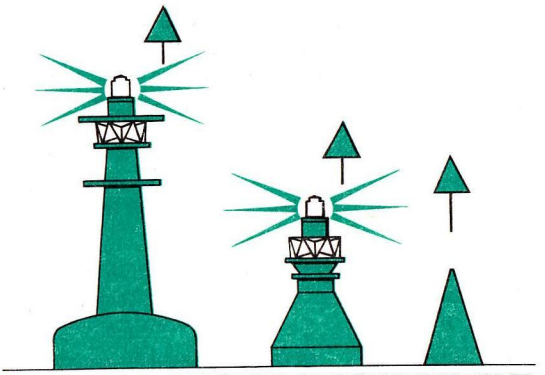
Farbe	– rot
Form	– Baken- oder Spierentonne
Beschriftung	– gerade arabische Zahlen
Toppzeichen (wenn erforderlich)	– roter Zylinder
Befeuerung (wenn vorhanden)	– Farbe: rot Kennung: beliebig

5.2.3.2. **Seezeichen der Steuerbordseite des Fahrwassers**

Farbe	– grün
Form	– Baken- oder Spitztonne
Beschriftung	– ungerade arabische Zahlen
Toppzeichen (wenn erforderlich)	– grüner Kegel, Spitze nach oben
Befeuerung (wenn vorhanden)	– Farbe: grün Kennung: beliebig



Bb



Stb

5.2.3.3. Verwendung von Toppzeichen

Toppzeichen werden auf den Tonnen zur Kennzeichnung besonders wichtiger Punkte des Fahrwassers angebracht. In der Regel werden sie am Anfang und Ende eines Fahrwassers sowie an Abzweigungen, Einmündungen und Kursänderungspunkten verwendet.

5.2.3.4. Beschriftung der Seezeichen

Die Beschriftung der Seezeichen erfolgt mit arabischen Zahlen fortlaufend in Richtung des Fahrwasserverlaufs in Betonnungsrichtung von „1" bis „99". Längere Fahrwasser können in mehrere Abschnitte derart geteilt werden, daß nach der Zahl „99" wieder mit der Zahl „1" begonnen wird. Nachträglich eingefügte Zwischentonnen erhalten außer der Zahl der vorherigen Tonne einen großen lateinischen Buchstaben (z. B. 3A, 4A, 4B). In besonderen Fällen kann über den zur fortlaufenden Bezeichnung verwendeten Zahlen auch ein geographischer Begriff oder dessen Abkürzung zur Anwendung kommen (z. B. $\frac{\text{Bug}}{1}$, $\frac{\text{Bug}}{2}$ oder $\frac{\text{B}}{1}$, $\frac{\text{B}}{2}$).

5.3. Kardinalseezeichen

5.3.1. Bestimmung der Kardinalquadranten und -seezeichen

5.3.1.1. Kardinalseezeichen zeigen in bezug auf die Kompaßrose an, in welcher Richtung befahrbares Gewässer vorhanden ist. Ein Kardinalseezeichen wird nach dem Quadranten benannt, in dem es liegt. Kardinalseezeichen tragen als Beschriftung den vollen oder abgekürzten Namen des zu kennzeichnenden Punktes und die abgekürzte Bezeichnung des Quadranten, in dem das Seezeichen ausliegt (z. B. Veritasgd. S; Wrack N).

5.3.1.2. Die vier Quadranten (Nord, Ost, Süd und West) werden, von dem zu kennzeichnenden Punkt aus gesehen, durch die rechtweisenden Peilungen NW—NO, NO—SO, SO—SW, SW—NW begrenzt.

5.3.1.3. Die Benennung eines Kardinalseezeichens gibt an, daß das Seezeichen an der benannten Seite zu passieren ist.

5.3.2. Verwendung von Kardinalseezeichen

Ein Kardinalseezeichen zeigt an,

5.3.2.1. daß die größte Wassertiefe in dem betreffenden Gebiet an der benannten Seite des Seezeichens vorhanden ist;

5.3.2.2. an welcher Seite eine Gefahr sicher passiert werden kann.

5.3.3. Beschreibung der Kardinalseezeichen

(bildliche Darstellung s. 5.3.4.)

5.3.3.1. Nord-Kardinalseezeichen

Farbe	— schwarz über gelb
Form	— Baken- oder Spierentonne
Toppzeichen	— zwei schwarze Kegel übereinander, Spitzen nach oben
Befeuerung (wenn vorhanden)	— Farbe: weiß Kennung: SFkl oder Fkl

5.3.3.2. Ost-Kardinalseezeichen

Farbe	– schwarz mit einem breiten waagerechten gelben Band
Form	– Baken- oder Spierentonne
Toppzeichen	– zwei schwarze Kegel übereinander, Spitzen auseinander
Befeuerung (wenn vorhanden)	– Farbe: weiß Kennung: SFkl (3) 5 s oder Fkl (3) 10 s

5.3.3.3. Süd-Kardinalseezeichen

Farbe	– gelb über schwarz
Form	– Baken- oder Spierentonne
Toppzeichen	– zwei schwarze Kegel übereinander, Spitzen nach unten
Befeuerung (wenn vorhanden)	– Farbe: weiß Kennung: SFkl (6) + Blk 10 s oder Fkl (6) + Blk 15 s

5.3.3.4. West-Kardinalseezeichen

Farbe	– gelb mit einem breiten waagerechten schwarzen Band
Form	– Baken- oder Spierentonne
Toppzeichen	– zwei schwarze Kegel übereinander, Spitzen zueinander
Befeuerung (wenn vorhanden)	– Farbe: weiß Kennung: SFkl (9) 10 s oder Fkl (9) 15 s

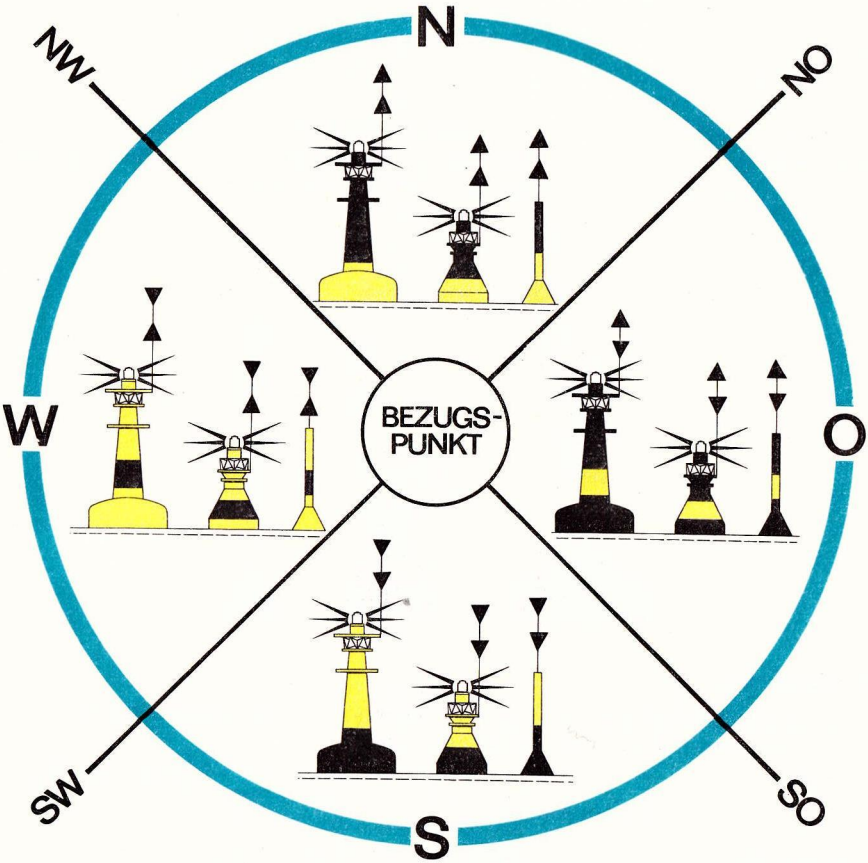
Erläuterungen

Das Toppzeichen ist das wichtigste Tagesmerkmal jedes Kardinalseezeichens und in jedem Falle vorhanden.

SFkl (schnelles Funkel)	– ein Feuer mit einer Blitzfrequenz von 120/min
Fkl (Funkel)	– ein Feuer mit einer Blitzfrequenz von 60/min
Blk (Blink)	– ein Feuer von mindestens 2 s Dauer aus einer im Verhältnis zur Lichterscheinung langen Dunkelheit heraus

Die bei den Kennungen in Klammern gesetzten Ziffern (3), (6) und (9) geben jeweils die Anzahl der Blitze an.

5.3.4. Bildliche Darstellung der Kardinalseezeichen



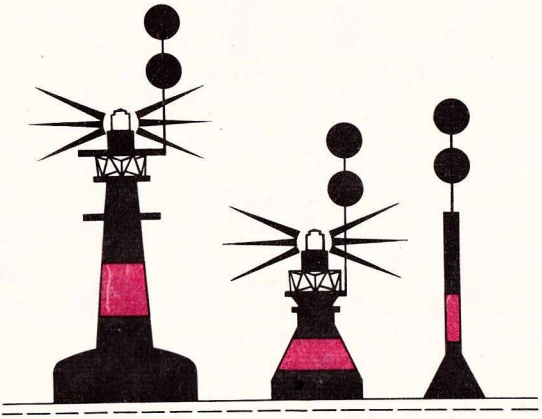
5.4. Seezeichen für einzelne Gefahren

5.4.1. Zweckbestimmung der Seezeichen für einzelne Gefahren

Ein Seezeichen für einzelne Gefahren wird auf einer einzelnen Gefahr mit begrenzten Abmessungen, in deren unmittelbarer Umgebung befahrbares Gewässer vorhanden ist, ausgelegt.

5.4.2. Beschreibung der Seezeichen für einzelne Gefahren

Farbe	– schwarz mit einem breiten waagerechten roten Band
Form	– Baken- oder Spierentonne
Toppzeichen	– zwei schwarze Bälle übereinander
Befeuerung (wenn vorhanden)	– Farbe: weiß Kennung: Blz Grp (2)
Beschriftung	– den vollen oder abgekürzten Namen des zu kennzeichnenden Punktes



Erläuterungen

Das Toppzeichen ist das wichtigste Tagesmerkmal jedes Seezeichens für einzelne Gefahren und in jedem Falle vorhanden.

Blz (Blitz)	– ein Feuer von höchstens 1 s Dauer aus einer im Verhältnis zur Lichterscheinung langen Dunkelheit heraus
Blz Grp (2)	– Blitzfeuer mit Gruppen von 2 Blitzen

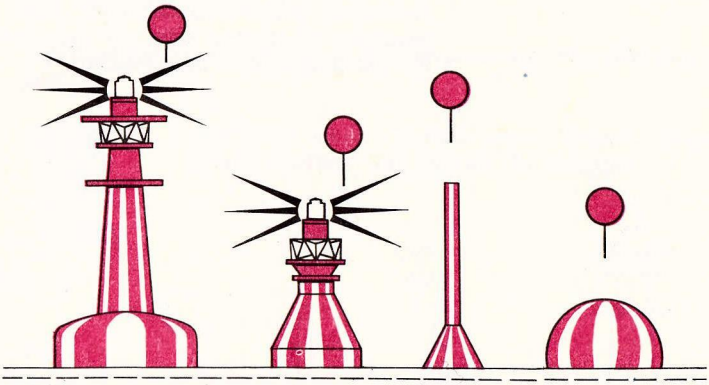
5.5. Mittefahrwasser-Seezeichen

5.5.1. Zweckbestimmung der Mittefahrwasser-Seezeichen

Mittefahrwasser-Seezeichen zeigen an, daß rund um das Seezeichen befahrbares Gewässer vorhanden ist. Diese Seezeichen werden vorwiegend zur Kennzeichnung von Mittellinien und Fahrwasserachsen sowie als Ansteuerungstonnen verwendet.

5.5.2. Beschreibung der Mittefahrwasser-Seezeichen

Farbe	– rote und weiße senkrechte Streifen
Form	– Baken- oder Spierentonne
Toppzeichen (wenn erforderlich)	– roter Ball
Befeuerung (wenn vorhanden)	– Farbe: weiß Kennung: Blk 10 s, Ubr oder Glt
Beschriftung	– eine einzeln liegende Ansteuerungstonne trägt den vollen oder abgekürzten geographischen Namen des Punktes oder Gebietes, worauf sie sich bezieht; – mehrere zusammengehörige Mittefahrwasser-Seezeichen tragen fortlaufende Zahlen (sinngemäß wie 5.2.3.4.).



Erläuterungen

Ubr (unterbrochenes Feuer)	– Lichterscheinung zwischen 2 Verdunklungen (Unterbrechungen)
Glt (Gleichtaktfeuer)	– Lichterscheinungen abwechselnd mit Verdunklungen gleicher Zeitdauer

5.6. Sonderseezeichen

5.6.1. Zweckbestimmung der Sonderseezeichen

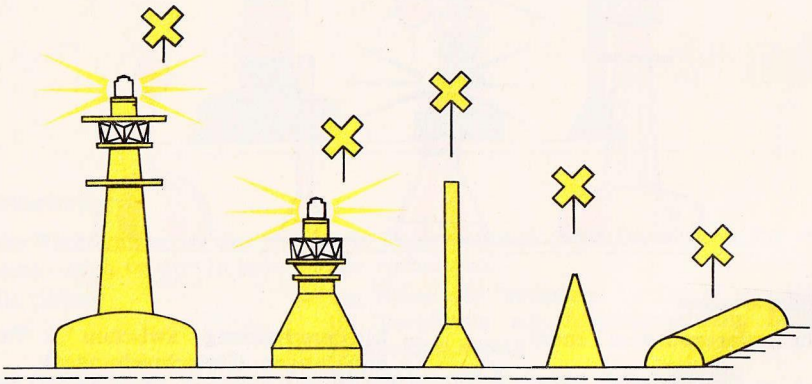
Sonderseezeichen dienen nicht in erster Linie der Navigation, sondern kennzeichnen spezielle Seegebiete oder Punkte, die in den nautischen Veröffentlichungen gesondert bekanntgemacht werden, z. B.

- Seezeichen für Meßeinrichtungen,
- Seezeichen für die Verkehrstrennung, wo die Verwendung der üblichen Seezeichen nicht ausreicht oder zu Verwechslungen führen könnte,
- Seezeichen für Sperrgebiete,
- Seezeichen für Schüttstellen,

– Seezeichen für Fischereischutzgebiete,
– Seezeichen für militärische Übungsgebiete,
– Seezeichen zur Kennzeichnung von Kabeln und Rohrleitungen,
– Seezeichen für Reeden.

5.6.2. Beschreibung der Sonderseezeichen

Farbe	– gelb
Form	– beliebig, aber nicht irreführend bezüglich anderer in der Nähe befindlicher Navigationsseezeichen
Toppzeichen (wenn vorhanden)	– liegendes gelbes Kreuz
Befeuerung (wenn vorhanden)	– Farbe: gelb Kennung: beliebig, jedoch nicht wie in den Abschnitten 3, 4 und 5
Beschriftung	– Sonderseezeichen können mit arabischen oder römischen Zahlen, Buchstaben oder ganzen Begriffen beschriftet sein, die dem jeweiligen Verwendungszweck entsprechen.



5.7. Seezeichen zur Kennzeichnung Neuer Gefahren

5.7.1. Begriffsbestimmung

Der Begriff „Neue Gefahr" wird für neu entdeckte Gefahren verwendet, die noch nicht durch nautische Veröffentlichungen bekanntgemacht worden sind; hierunter fallen sowohl natürlich vorkommende Verkehrshindernisse (z. B. Untiefen, Riffe) als auch künstlich entstandene Verkehrshindernisse (z. B. Wracks).

5.7.2. Kennzeichnung Neuer Gefahren

5.7.2.1. Neue Gefahren werden in Übereinstimmung mit den vorgenannten Bestimmungen gekennzeichnet. Handelt es sich dabei um eine Gefahr von

außerordentlicher Bedeutung, wird mindestens eines der verwendeten Seezeichen gedoppelt (Duplikat-Seezeichen).

5.7.2.2. Jedes für diesen Zweck verwendete befeuerte Seezeichen hat eine der entsprechenden SFkl- oder Fkl-Kennungen, gleichgültig, ob es sich um Kardinal- oder Lateralseezeichen handelt.

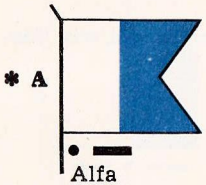
5.7.2.3. Jedes Duplikat-Seezeichen muß dem anderen in jeder Beziehung gleichen.

5.7.2.4. Wird ein Duplikat-Seezeichen mit einem Racon versehen, strahlt es als Codesignal den Morsebuchstaben „W" aus. Die Signallänge auf dem Radarbildschirm soll 1 sm betragen.

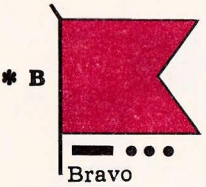
5.7.2.5. Das Duplikat-Seezeichen kann eingezogen werden, wenn die neue Gefahr ausreichend bekanntgemacht worden ist.

6. Ein-Buchstaben-Signale

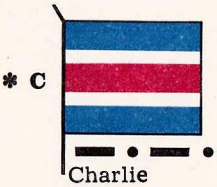
6.1. Ein-Buchstaben-Signale des Internationalen Signalbuches (ISB) 1965



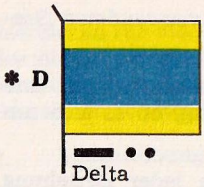
Ich habe einen Taucher unter Wasser; halten Sie guten Abstand und fahren Sie langsam.



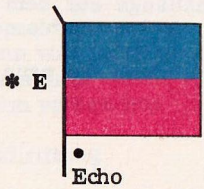
Ich lade, lösche oder transportiere gefährliche Güter.



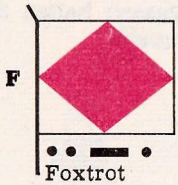
Bejahung — „Ja" oder „Bedeutung der vorangegangenen Gruppe ist als Bejahung aufzufassen".



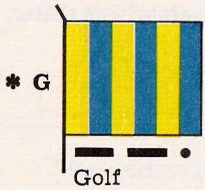
Halten Sie guten Abstand, ich manövriere unter Schwierigkeiten.



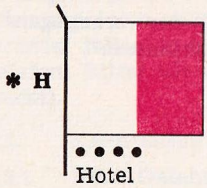
Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord.



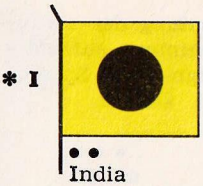
Ich bin manövrierunfähig, nehmen Sie mit mir Verbindung auf.



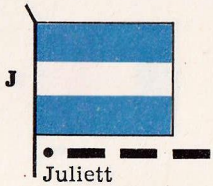
Ich benötige einen Lotsen.
Auf Fischereifahrzeugen im Fanggebiet:
„Ich hole Netze ein."



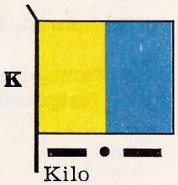
Ich habe einen Lotsen an Bord



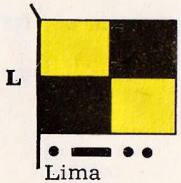
Ich ändere meinen Kurs nach Backbord.



Bei mir ist Feuer ausgebrochen, und ich habe gefährliche Ladung an Bord; halten Sie Abstand von mir.



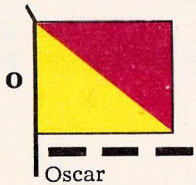
Ich möchte mit Ihnen Verbindung aufnehmen.



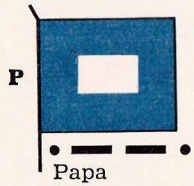
Bringen Sie Ihr Fahrzeug sofort zum Stehen.

Meine Maschine ist gestoppt, und mein Fahrzeug macht keine Fahrt durchs Wasser.

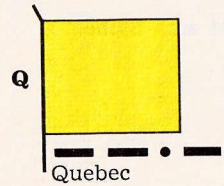
Verneinung — „Nein“ oder „Bedeutung der vorangegangenen Gruppe ist als Verneinung aufzufassen“. Nur optisch oder als Schallsignal, für Sprech- und Funkübermittlung „NO“.



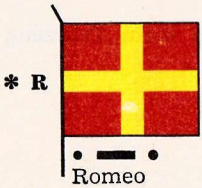
Mann über Bord.



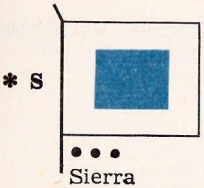
Im Hafen: Alle Personen an Bord zurückkehren, da Fahrzeug in See gehen will.
Auf See: Auf Fischereifahrzeugen im Fanggebiet: „Meine Netze sind an einem Hindernis festgekommen.“



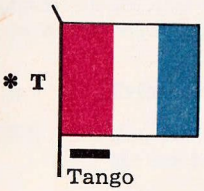
An Bord ist alles wohl (gesund), ich bitte um freie Verkehrserlaubnis.



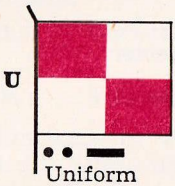
Ein Fahrzeug vor Anker, das einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzeigt und es vor einer möglichen Kollision warnt.
(Nur als Schallsignal)



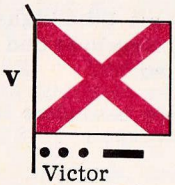
Meine Maschine geht rückwärts.



Halten Sie Abstand von mir, ich bin beim Tucken (Gespannfischen).
(Nur als Flaggensignal erlaubt)

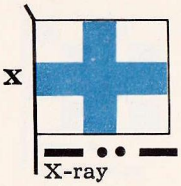


Sie begeben sich in Gefahr.

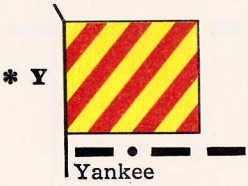


Ich benötige Hilfe.

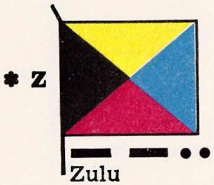
Ich benötige ärztliche Hilfe.



Unterbrechen Sie Ihr augenblickliches Vorhaben (Manöver) und warten Sie meine Signale ab.



Ich treibe vor Anker.



Ich benötige einen Schlepper.
Auf Fischereifahrzeugen im Fanggebiet:
„Ich setze Netze aus."

6.2. Anmerkungen

6.2.1. Signale, die mit einem * versehen sind, dürfen als Schallsignale nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen gemäß den Regeln 34 und 35 sowie den Bestimmungen gemäß Abschnitt 3 gegeben werden.

6.2.2. Die Signale „K" und „S" haben als Rettungssignale besondere Bedeutungen (s. Anlage 4).

Gefahrmeldungen

(gemäß § 6)

1. Sicherheitszeichen

Funkmeldungen ist das Sicherheitszeichen TTT, bei Sprechfunk das französisch ausgesprochene Wort „Sécurité" sowie das Stichwort über die Gefahr (z. B. Eis, Wrack, Mine, Sturm) voranzustellen.

2. Erforderliche Angaben bei Gefahrmeldungen

2.1. Eis, Wracks und andere unmittelbare Gefahren für die Seefahrt

2.1.1. Art des Eises, des Wracks oder der beobachteten Gefahr;

2.1.2. Position des Eises, des Wracks oder der Gefahr bei der letzten Beobachtung;

2.1.3. Uhrzeit nach Mittlerer Greenwich-Zeit (MGZ) und Datum.

2.2. Tropische Wirbelstürme

(Hurrikane in Westindien, Taifune im Chinesischen Meer, Zyklone im Indischen Ozean und Stürme ähnlicher Art in anderen Gebieten)

2.2.1. Mitteilung, daß ein tropischer Wirbelsturm angetroffen wurde. Diese Verpflichtung ist im weitesten Sinne aufzufassen; eine Meldung ist immer dann zu geben, wenn der Fahrzeugführer guten Grund für die Annahme hat, daß sich ein tropischer Wirbelsturm in seiner Nähe entwickelt oder befindet;

2.2.2. Uhrzeit nach Mittlerer Greenwich-Zeit (MGZ) und Datum sowie den Schiffsort während der Beobachtung;

2.2.3. Angaben — möglichst ausführlich — über

- Luftdruck, möglichst korrigiert (in Millibar, englischen Zoll oder Millimeter mit Angabe, ob korrigierte oder unkorrigierte Ablesung),
- barometrische Tendenz (Luftdruckänderung in den letzten drei Stunden),
- Windrichtung, rechtweisend,
- Windstärke (Beaufortskala),
- Seegang (ruhig, mäßig, grob, hoch),
- Dünung (leicht, mäßig, schwer) und die rechtweisende Richtung, aus der sie kommt; nach Möglichkeit ebenfalls eine Angabe über die Periode oder Länge der Dünung (kurz, mittel, lang),
- rechtweisenden Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeuges;

2.2.4. Abschließende Beobachtungen

Hat ein Fahrzeugführer einen tropischen Wirbelsturm oder einen anderen gefährlichen Sturm gemeldet, sind nach Möglichkeit weitere Beobachtungen zu machen und zu melden, solange das Fahrzeug im Einflußbereich des Sturmes bleibt. Die Beobachtungen haben möglichst stündlich, auf jeden Fall aber in Abständen von höchstens drei Stunden zu erfolgen.

2.3. Winde von Stärke 10 oder mehr nach der Beaufortskala, für die keine Sturmwarnung empfangen wurde

Diese Bestimmung bezieht sich auf Stürme, die keine tropischen Wirbelstürme gemäß 2.2. sind. Wird ein solcher Sturm angetroffen, hat die Meldung ähnliche Angaben wie gemäß 2.2. zu enthalten, jedoch ohne Einzelheiten über Seegang und Dünung.

2.4. Mit stürmischen Winden verbundene Lufttemperaturen unter dem Gefrierpunkt, die schweren Eisansatz an den Aufbauten verursachen

- Uhrzeit nach Mittlerer Greenwich-Zeit (MGZ) und Datum,
- Lufttemperatur,
- Wassertemperatur (soweit möglich),
- Windstärke und -richtung.

3. Beispiele

3.1. Eis

TTT Eis. Großer Berg gesichtet in 4605 N, 4410 W, 0800 MGZ, 15. Mai.

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

3.2. Wracks

TTT Wrack. Nahezu überflutetes Wrack beobachtet in 4006 N, 1243 W, 1630 MGZ, 21. April.

Derelicts

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

3.3. Gefahr für die Navigation

TTT Navigation. Feuerschiff Alpha nicht auf Station. 1800 MGZ, 3. Januar.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

3.4. Tropischer Wirbelsturm

- TTT Sturm, 0030 MGZ, 18. August, 2204 N, 11354 O. Barometer korrigiert 994 Millibar, Tendenz fallend 6 Millibar. Wind NW Stärke 9, schwere Böen. Schwere östliche Dünung. Kurs 067, 5 Knoten.

Tropical Storm

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2204 N., 11354 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

– TTT Sturm. Anzeichen deuten auf Herannahen eines Hurrikans. 1300 MGZ, 14. September. 2200 N, 7236 W. Barometer korrigiert 29,64 Zoll, Tendenz fallend 0,015 Zoll. Wind NO Stärke 8, häufige Regenböen. Kurs 035, 9 Knoten.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 2964 inches, tendency down. 015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

– TTT Sturm. Verhältnisse deuten auf Bildung starker Zyklone. 0200 MGZ, 4. Mai. 1620 N, 9203 O, Barometer unkorrigiert 753 Millimeter, Tendenz fallend 5 Millimeter. Wind SzW 5. Kurs 300, 8 Knoten.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimeters, tendency down 5 millimeters. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

– TTT Sturm. Taifun in SO 0300 MGZ, 12. Juni. 1812 N, 12605 O. Barometer rasch fallend. Wind aus N zunehmend.

TTT Storm. Typhoon to southeast. 0300 GMT. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

– TTT Sturm. Windstärke 11, keine Sturmwarnung empfangen. 0300 MGZ, 4. Mai. 4830 N, 30 W. Barometer korrigiert 983 Millibar, Tendenz fallend 4 Millibar. Wind SO, Stärke 11 rechtdrehend. Kurs 260, 6 Knoten.

TTT Storm. Wind force 11, no storm warning received. 0300 GMT. May 4. 4830 N., 30 W. Barometer corrected 983 millibars, tendency down 4 millibars. Wind SE., force 11 veering. Course 260, 6 knots.

3.5. Vereisung

TTT Erfahren schwere Vereisung. 1400 MGZ, 2. März. 69 N, 10 W. Lufttemperatur 18. Wassertemperatur 29. Wind NO. Stärke 8.

Icing

TTT Experiencing severe icing. 1400 GMT. March 2. 69 N., 10 W. Air temperature 18. Sea temperature 29. Wind NE., force 8.

Anlage 4
zu vorstehender Anordnung

Rettungssignale
(gemäß § 11 Abs. 4)

I Landesignale zur Einweisung kleiner Boote mit in Not befindlichen Besatzungsmitgliedern oder anderen Personen

	Handsignale	Leuchtsignale	andere Signale	Bedeutung
Tag-signale	Auf- und Nieder-bewegen einer weißen Flagge oder der Arme	oder Abschießen eines grünen Sterns	— • — oder Abgabe des Morse-zeichens „K“ durch Licht- oder Schallsignal	„Dies ist der beste Landeplatz.“
Nacht-signale	Auf- und Nieder-bewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers	oder Abschießen eines grünen Sterns	— • — oder Abgabe des Morse-zeichens „K“ durch Licht- oder Schallsignal	

Eine Lande-Richtung kann durch ein niedriger angebrachtes, festes weißes Licht oder Flackerfeuer, das sich in einer Linie mit dem Beobachter befindet, angezeigt werden.

	Handsignale	Leuchtsignale	andere Signale	Bedeutung
Tag-signale	Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge oder der Arme	oder Abschießen eines roten Sterns	• • • oder Abgabe des Morsezeichens „S“ durch Licht- oder Schallsignal	„Hier ist das Landen äußerst gefährlich.“
Nacht-signale	Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers	oder Abschießen eines roten Sterns	• • • oder Abgabe des Morsezeichens „S“ durch Licht- oder Schallsignal	

	Handsignale	Leuchtsignale	andere Signale	Bedeutung
Tag-signale	1 Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge, anschließend 2 Feststecken der Flagge im Boden und 3 Tragen einer weiteren weißen Flagge in die anzuzeigende Richtung	1 oder Abschießen eines roten Sterns senkrecht und 2 eines weißen Sterns in Richtung auf den besseren Landeplatz	1 oder Abgabe des Morsezeichens S (. . .), danach Morsezeichen R (. – .), wenn ein besserer Landeplatz für das in Not befindliche Fahrzeug auf seinem Annäherungskurs weiter rechts liegt, 2 oder Abgabe des Morsezeichens S (. . .), danach Morsezeichen L (. – . .), wenn ein besserer Landeplatz für das in Not befindliche Fahrzeug auf seinem Annäherungskurs weiter links liegt.	„Das Landen ist hier äußerst gefährlich. Eine bessere Landungsmöglichkeit besteht in der angezeigten Richtung.“
Nacht-signale	1 Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder weißen Flackerfeuers, anschließend 2 Aufstellen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers auf dem Boden und 3 Tragen eines weiteren weißen Lichtes oder Flackerfeuers in die anzuzeigende Richtung	1 oder Abschießen eines roten Sterns senkrecht und 2 eines weißen Sterns in Richtung auf den besseren Landeplatz	1 oder Abgabe des Morsezeichens S (. . .), danach Morsezeichen R (. – .), wenn ein besserer Landeplatz für das in Not befindliche Fahrzeug auf seinem Annäherungskurs weiter rechts liegt, 2 oder Abgabe des Morsezeichens S (. . .), danach Morsezeichen L (. – . .), wenn ein besserer Landeplatz für das in Not befindliche Fahrzeug auf seinem Annäherungskurs weiter links liegt.	

II Signale bei Benutzung von Küstenrettungsgeräten

	Handsignale	Leuchtsignale	andere Signale	Bedeutung
Tag-signale	Auf- und Niederbewegen einer weißen Flagge oder der Arme	oder Abschießen eines grünen Sterns		Allgemein: „Bejahend.“ Im besonderen: „Schießleine wird gehalten.“ „Steertblock ist fest.“ „Trosse ist fest.“ „Ein Mann ist in der Hosenboje.“ „Hol weg.“
Nacht-signale	Auf- und Nieder-bewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers	oder Abschießen eines grünen Sterns		
Tag-signale	Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge oder der Arme	oder Abschießen eines roten Sterns		Allgemein: „Ver-neinend.“ Im besonderen: „Fier weg.“ „Nicht mehr holen.“
Nacht-signale	Waagerechtes Hin- und Her-bewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers	oder Abschießen eines roten Sterns		

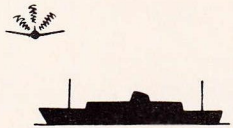
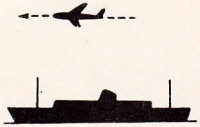
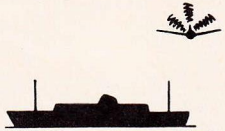
III Antworten von Küsten-Rettungsstationen oder Seenotrettungsfahrzeugen auf Notsignale eines Wasserfahrzeuges oder einer Person

	Leuchtsignale	andere Signale	Bedeutung
Tag-signale	Orangefarbenes Rauchsignal	oder kombiniertes Licht- und Schallsignal (Blitzknallsignal), bestehend aus drei einzelnen Signalen, die in Abständen von etwa einer Minute abgefeuert werden	„Wir sehen Sie, Hilfe kommt so bald wie möglich." (Wiederholung dieser Signale hat die gleiche Bedeutung)
Nacht-signale	Weißes Sternsignal, bestehend aus drei einzelnen Signalen, die in Abständen von etwa einer Minute abgefeuert werden		

Wenn nötig, können die Tagsignale bei Nacht und die Nachtsignale bei Tage abgegeben werden.

IV Signale von Luftfahrzeugen bei Such- und Rettungsmaßnahmen zur Lenkung von Wasserfahrzeugen auf in Not befindliche Luftfahrzeuge, Wasserfahrzeuge oder Personen

Maßnahmen, die nacheinander von einem Luftfahrzeug durchgeführt werden

			Bedeutung
 1 Luftfahrzeug umkreist mindestens einmal das Wasserfahrzeug	 2 Luftfahrzeug kreuzt den Kurs des Wasserfahrzeugs dicht vor dem Bug in geringer Höhe unter Veränderung der Motorendrehzahl oder der Luftschraubeneinstellung	 3 Luftfahrzeug fliegt in die Richtung, in die das Wasserfahrzeug gelenkt werden soll	„Das Luftfahrzeug will das Wasserfahrzeug auf ein in Not befindliches Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug lenken." (Wiederholung dieser Signale hat die gleiche Bedeutung)
 Das Luftfahrzeug kreuzt das Kielwasser des Wasserfahrzeuges dicht hinter dem Heck in geringer Höhe unter Veränderung der Motorendrehzahl oder der Luftschraubeneinstellung.			„Die Hilfe des Wasserfahrzeuges ist nicht mehr erforderlich." (Wiederholung dieser Signale hat die gleiche Bedeutung)

Berichtigung zum GBl. SDr. 993

Durch ein technisches Versehen stehen auf der Seite 99 die beiden Abbildungen der Brücken zu tief. Zur ersten Brücke gehört der Hinweis

– „In beiden Richtungen befahrbar"

und zur zweiten Brücke gehört der Hinweis

– „In einer Richtung befahrbar"
(Gegenverkehr gesperrt)

Staatsverlag der DDR