



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 29. DEZEMBER 1989 · SONDERDRUCKNR. 1320

Anordnung
zur Regelung des Seeverkehrs
- Seeverkehrsverordnung (SeeV-AO) -

Ges 46 - Sonderdr. 1320





GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 29. DEZEMBER 1989 · SONDERDRUCK NR. 1320

Anordnung

zur Regelung des Seeverkehrs

- Seeverkehrsordnung (SeeV-AO) -

vom 25. Mai 1989

B, III, 2



Herausgeber: Sekretariat des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik – Verlag: (610/62)
Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik – Lizenz-Nr. 751 – Gesamtherstellung: Staats-
druckerei der Deutschen Demokratischen Republik (Rollenoffsetdruck)

INHALTSVERZEICHNIS

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen (s. S. 9)

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Verantwortung
- § 3 Grundregeln für das Verhalten im Seeverkehr
- § 4 Verkehrszeichen
- § 5 Reisevorbereitung

2. Abschnitt

Sicherung der Seefahrt (s. S. 11)

- § 6 Gefahrmeldungen
- § 7 Beobachtungs- und Meldedienste an Bord
- § 8 Besondere Sicherheitsmaßnahmen für Fahrzeuge der DDR
- § 9 Sicherheitszonen
- § 10 Besondere Bestimmungen über das Verhalten nach Kollisionen

3. Abschnitt

Schutz der Seegewässer der DDR und Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr (s. S. 13)

- § 11 Schutz der Seegewässer der DDR, Verkehrsanlagen und Verkehrszeichen
- § 12 Verkehrserlaubnis
- § 13 Hafenvorschriften
- § 14 Veranstaltungen
- § 15 Verbot des Fischfangs und Angelsports
- § 16 Schleppen und Schieben
- § 17 Bugsieren
- § 18 Fahrgastschiffs- und Fährverkehr
- § 19 Höchstzulässige Tiefgänge
- § 20 Durchfahren von Brücken
- § 21 Ankern
- § 22 Maßnahmen bei Verkehrsgefährdungen in den Seegewässern der DDR
- § 23 Gefahrenbeseitigung

4. Abschnitt

Schlußbestimmungen (s. S. 19)

- § 24 Aufsichtsorgane

- § 25 Besondere Befugnisse des Seefahrtsamtes
- § 26 Beschwerdeverfahren
- § 27 Ordnungsstrafbestimmungen
- § 28 Inkrafttreten/Außerkräftreten

Anlage 1 (s. S. 25)

Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1972

- Kollisionsverhütungsregeln -

und

Sondervorschriften für die Seegewässer der DDR

- Sondervorschriften -

TEIL A

Allgemeines (s. S. 25)

- Regel 1 Anwendung
- Regel 1/1 Anwendung
- Regel 1/2 Besondere Sichtzeichen der Fahrzeuge staatlicher Organe und Einrichtungen
- Regel 2 Verantwortung
- Regel 3 Allgemeine Begriffsbestimmungen
- Regel 3/1 Allgemeine Begriffsbestimmungen

TEIL B

Ausweich- und Fahrregeln (s. S. 28)

Abschnitt I

Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen (s. S. 28)

- Regel 4 Anwendung
- Regel 5 Ausguck
- Regel 6 Sichere Geschwindigkeit
- Regel 6/1 Sichere Geschwindigkeit
- Regel 7 Möglichkeit der Gefahr einer Kollision
- Regel 8 Manöver zur Vermeidung von Kollisionen
- Regel 9 Enge Fahrwasser
- Regel 9/1 Begegnen; Raumgeben
- Regel 9/2 Vorfahrt
- Regel 9/3 Verhalten gegenüber Fährschiffen
- Regel 9/4 Überholen

- Regel 9/5 Längsseitsschleppen
- Regel 9/6 Klarhalten der Anker
- Regel 10 Verkehrstrennungsgebiete

Abschnitt II

Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben (s. S. 35)

- Regel 11 Anwendung
- Regel 12 Segelfahrzeuge
- Regel 13 Überholen
- Regel 14 Entgegengesetzte Kurse
- Regel 15 Kreuzende Kurse
- Regel 16 Maßnahmen des ausweichpflichtigen Fahrzeuges
- Regel 17 Maßnahmen des kurshaltepflichtigen Fahrzeuges
- Regel 18 Verantwortung der Fahrzeuge untereinander
- Regel 18/1 Ausweichpflicht gegenüber Wegerechtschiffen
- Regel 18/2 Verhalten gegenüber Fahrzeugen staatlicher Organe und Einrichtungen

Abschnitt III

Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht (s. S. 38)

- Regel 19 Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

TEIL C

Lichter und Signalkörper (s. S. 39)

- Regel 20 Anwendung
- Regel 20/1 Anwendung
- Regel 21 Begriffsbestimmungen
- Regel 22 Tragweite der Lichter
- Regel 22/1 Tragweite der Lichter
- Regel 23 Maschinenfahrzeuge in Fahrt
- Regel 23/1 Maschinenfahrzeuge in Fahrt
- Regel 23/2 Tragflächenfahrzeuge
- Regel 24 Schleppen und Schieben
- Regel 24/1 Bugsieren
- Regel 24/2 Schleppen von Schießscheiben
- Regel 25 Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Riemen
- Regel 25/1 Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Riemen
- Regel 26 Fischereifahrzeuge
- Regel 26/1 Offene Fischerboote

- Regel 27 Manövrierunfähige oder manövrierbehinderte Fahrzeuge
 Regel 27/1 Manövrierbehinderte Fahrzeuge, die im Fahrwasser baggern
 oder Unterwasserarbeiten ausführen, und schwimmendes
 Zubehör
 Regel 27/2 Schräg oder quer im Fahrwasser liegende Fahrzeuge
 Regel 27/3 Fahrzeuge, die zur Regulierung nautischer Anlagen drehen
 Regel 27/4 Fährschiffe im Liniendienst
 Regel 27/5 Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern
 Regel 28 Durch ihren Tiefgang behinderte Fahrzeuge
 Regel 28/1 Wegrechtsschiffe
 Regel 29 Lotsenfahrzeuge
 Regel 29/1 Gelotste Fahrzeuge
 Regel 30 Fahrzeuge vor Anker und Fahrzeuge auf Grund
 Regel 30/1 Festgemachte Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und
 außergewöhnliche Schwimmkörper
 Regel 30/2 Begasen von Fahrzeugen
 Regel 31 Wasserflugzeuge

TEIL D

Schall- und Lichtsignale (s. S. 50)

- Regel 32 Begriffsbestimmungen
 Regel 33 Schallsignalanlagen
 Regel 34 Manöver- und Warnsignale
 Regel 34/1 Achtungssignal
 Regel 34/2 Bleib-weg-Signal
 Regel 35 Schallsignale bei verminderter Sicht
 Regel 35/1 Schallsignale bei verminderter Sicht
 Regel 36 Aufmerksamkeitssignale
 Regel 37 Notsignale

TEIL E

Befreiungen (s. S. 54)

- Regel 38 Befreiungen

ANHANG I (s. S. 55)

Anordnung und technische Einzelheiten der Lichter und Signalkörper

1. Begriffsbestimmung
2. Senkrechte Anordnung und senkrechter Abstand der Lichter
3. Waagerechte Anordnung und waagerechter Abstand der Lichter

4. Einzelheiten der Anordnung von richtungsanzeigenden Lichtern auf Fischereifahrzeugen und Fahrzeugen, die Bagger- und Unterwasserarbeiten ausführen
5. Abschirmungen der Seitenlichter
6. Signalkörper
7. Bestimmung der Lichtfarben
8. Lichtstärke
9. Waagerechte Lichtverteilung
10. Senkrechte Lichtverteilung
11. Lichtstärke nichtelektrisch betriebener Lichter
12. Manöverlicht
13. Genehmigung

ANHANG II (s. S. 60)

Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge

1. Allgemeines
2. Signale für trawlende Fahrzeuge
3. Signale für mit Ringwaden fischende Fahrzeuge

ANHANG III (s. S. 61)

Technische Einzelheiten der Schallsignalanlagen

1. Pfeifen
2. Glocke oder Gong
3. Genehmigung

ANHANG IV (s. S. 63)

Notsignale

Anlage 2 (s. S. 65)

Allgemeine Begriffsbestimmungen

Anlage 3 (s. S. 71)

Gefahrmeldungen

Anlage 4 (s. S. 74)

Hafenvorschriften

1. Anwendungsbereich
2. Verantwortung und Zuständigkeit

3. Zulassung von Liegeplätzen
4. Zuweisung von Liegeplätzen
5. Erlaubnis zum An- und Ablegen
6. An- und Ablegen sowie Festmachen
7. Sicherung festgemachter Fahrzeuge
8. Wachdienst während der Hafenziegezeit
9. Stand- und Zugproben
10. Umschlag
11. Sicheres Beladen
12. Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern
13. Entgasen und Begasen von Fahrzeugen
14. Funkverkehr
15. Brandbekämpfung
16. Schutz der Hafengewässer vor Verschmutzungen
17. Bekämpfung von Wasserschadstoffhavarien
18. Sonstige Ordnungsvorschriften

Anlage 5 (s. S. 81)

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

**Anordnung
zur Regelung des Seeverkehrs
- Seeverkehrsordnung (SeeV-AO) -**

vom 25. Mai 1989

1. ABSCHNITT

Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Anordnung regelt den Verkehr von Fahrzeugen auf dem Offenen Meer und auf den damit zusammenhängenden Gewässern¹ einschließlich der Seegewässer der DDR.

(2) Diese Anordnung gilt für

- Fahrzeuge der DDR, die auf den Gewässern gemäß Abs. 1 verkehren,
- ausländische Fahrzeuge, die innerhalb der Seegewässer der DDR verkehren, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, und
- Bürger.

(3) Für Sport- und Hausboote, die auf den Seewasserstraßen verkehren, gilt anstelle dieser Anordnung die geltende Sportbootanordnung (SBAO)².

(4) Für Sportboote, die auf den Seegewässern der DDR außerhalb der Seewasserstraßen und auf dem Offenen Meer verkehren, gilt diese Anordnung.

(5) Die der Konvention vom 20. Oktober 1972³ beigefügten Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See einschließlich der Anhänge I, II, III und IV (nachfolgend Kollisionsverhütungsregeln genannt) sind in Anlage 1 enthalten. Die darin 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 und gehen - soweit sie abweichende Regelungen enthalten - den Kollisionsverhütungsregeln vor. Beim Verkehr auf den Seegewässern der DDR sind darüber hinaus die Rechtsvorschriften über die Staatsgrenze und die Ordnung auf den Seegewässern der DDR zu beachten⁴.

1 Die Einhaltung der durch andere Staaten erlassenen Sondervorschriften gemäß Regel 1 Buchstaben b und c der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1972 (Kollisionsverhütungsregeln) wird hiervon nicht berührt.

2 Z. Z. gilt die Sportbootanordnung vom 29. März 1989 (Sonderdruck Nr. 730/3 des Gesetzblattes). Die in der SBAO enthaltenen Fahrregeln und Verkehrszeichen für Sport- und Hausboote entsprechen den Bestimmungen der SeeV-AO für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m.

3 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).

4 Z. Z. gelten

- das Grenzgesetz vom 25. März 1982 (GBl. I Nr. 11 S. 197),
- die Grenzordnung vom 25. März 1982 (GBl. I Nr. 11 S. 208).

(6) In dieser Anordnung und den dazugehörigen Anlagen gelten die Begriffsbestimmungen gemäß den Regeln 3, 21, 32 und Abschn. 1 Anhang I Anlage 1 sowie gemäß 5.7.1. Anlage 5 und Anlage 2.

§ 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 Berufspflichten, insbesondere die seemännische Praxis und die ingenieur-technische 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 Führer des Schleppers bzw. Schubschiffes, sofern die beteiligten Fahrzeugführer vor Antritt der Fahrt nichts anderes festlegen. Beim Bugsieren ist der Führer des bugsiierten Fahrzeuges für die sichere nautische Führung des 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 Teilnehmer 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 nämlich, schriftlich oder durch Zeichen erhobenen Forderungen der Beauftragten des Seefahrtsamtes der Deutschen Demokratischen Republik (nachfolgend Seefahrtsamt genannt), der Angehörigen der Deutschen Volkspolizei oder anderer ermächtigter Personen ist Folge zu leisten. Die Forderungen 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 findet auch Anwendung auf 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 Anweisungen zu befolgen, die ihnen vom Fahrzeugführer oder von dazu befugten Besatzungsmitgliedern zur Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit im Seeverkehr erteilt werden.

§ 4

Verkehrszeichen

Die durch Verkehrszeichen gemäß Anlage 5 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 hydrometeorologischen Bedingungen zu rechnen ist oder in denen außergewöhnliche Verhältnisse, die den Verkehr beeinträchtigen können, bestehen.

(3) Über die Reisevorbereitungen sind entsprechende Eintragungen im Schiffs-tagebuch vorzunehmen.

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

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) Gefahrmeldungen sind entsprechend den Festlegungen und Beispielen gemäß Anlage 3 vorzunehmen. Die Art der Übermittlung einer Gefahrmeldung ist frei-

gestellt; sie kann offen in englischer Sprache (Klartext) unter Anwendung der Einheitlichen Phraseologie für die Seefahrt oder des Internationalen Signalbuches 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 Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane gelten besondere Vorschriften.

§ 7

Beobachtungs- und Meldedienste an Bord

(1) An Bord von Fahrzeugen der DDR ist ein hydrometeorologischer Beobachtungsdienst durchzuführen. Das Verfahren dieses Beobachtungsdienstes wird vom Direktor des Seefahrtsamtes in Abstimmung mit dem Leiter des Amtes für Meteorologie Rostock des Meteorologischen Dienstes der DDR festgelegt.

(2) An Bord von Fahrzeugen der DDR ist ein hydrographischer und nautischer Meldedienst durchzuführen. Das Verfahren dieses Meldedienstes wird vom Direktor des Seefahrtsamtes in Abstimmung mit dem Chef des Seehydrographischen Dienstes der DDR festgelegt.

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

(4) Unabhängig von Abs. 2 sind festgestellte Abweichungen von den Nautischen Veröffentlichungen, wie Seekarten, Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, durch die Fahrzeugführer zu registrieren und unverzüglich an den Seehydrographischen Dienst der DDR zu melden.

(5) Die Verpflichtung zur Abgabe von Gefahrmeldungen gemäß § 6 wird durch die Absätze 1, 2 und 4 nicht berührt.

(6) Die Absätze 1 bis 5 gelten nicht für Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane.

§ 8

Besondere Sicherheitsmaßnahmen für Fahrzeuge der DDR

(1) Fahrzeuge, die außerhalb der Seegewässer der DDR verkehren, haben sich an Meldesystemen, die der Gewährleistung der Sicherheit des Seeverkehrs dienen, zu beteiligen. Die Meldungen sind in der durch das jeweilige Meldesystem vorgeschriebenen Form abzugeben.

(2) Soweit die Umstände es zulassen, sind von den Fahrzeugen die üblichen Schifffahrtswege zu benutzen und hydrometeorologische Routenempfehlungen zu berücksichtigen.

(3) Wird Eis auf oder nahe dem Kurs eines Fahrzeuges gemeldet, ist der Fahrzeugführer verpflichtet, besondere Vorsicht walten zu lassen und insbesondere mit einer sicheren Geschwindigkeit gemäß Regel 6 Anlage 1 zu fahren oder den Kurs so zu ändern, daß er gut frei vom Gefahrenbereich führt.

(4) Fahrzeuge, die einen Kurs in der Nähe der Großen Neufundlandbänke steuern, haben - soweit möglich - die Fangplätze Neufundlands nördlich der Breite 43° Nord zu meiden und bekannte oder vermutete eisgefährdete Gebiete zu umgehen. Das gilt nicht für Fischereifahrzeuge und deren Versorgungsfahrzeuge, die in diesen Gebieten zum Einsatz gelangen.

Sicherheitszonen

(1) Sicherheitszonen sind Wasserflächen, die sich in einem Abstand bis zu 500 m, gemessen von jedem Punkt des äußeren Randes der künstlichen Inseln, Anlagen oder Bauwerke zur Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen im Bereich des Festlandssockels der Deutschen Demokratischen Republik oder eines anderen Staates erstrecken.

(2) Sicherheitszonen dürfen von Fahrzeugen nicht befahren werden. Das gilt nicht für

- Fahrzeuge, die zur Versorgung und Sicherung der künstlichen Inseln, Anlagen oder Bauwerke eingesetzt sind,
- in Seenot befindliche oder an Such- und Rettungsmaßnahmen beteiligte Fahrzeuge.

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 zuständigen Behörden oder Personen des nächsten Anlaufhafens zu unterrichten. Auf Fahrzeugen der DDR sind die Gründe über die unterbliebene Beistandsleistung in das Schiffstagebuch einzutragen.

(4) Die Absätze 2 und 3 sind bei Kollisionen mit Verkehrsanlagen sinngemäß anzuwenden.

3. ABSCHNITT

Schutz der Seegewässer der DDR und Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr

Schutz der Seegewässer der DDR, 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, starke Raucherentwicklung oder andere Eigenschaften zu Verwechslungen mit Verkehrszeichen führen, deren Erkennbarkeit beeinträchtigen oder Fahrzeugführer irritieren 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;
- f) Signale zu verwenden oder zu zeigen, die mit den Notsignalen gemäß Anhang IV Anlage 1 verwechselt werden können und pyrotechnische Erzeugnisse, deren Gebrauch nur für Notsituationen, zur Erregung der Aufmerksamkeit, zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufes oder für Übungen gestattet ist, mißbräuchlich zu verwenden.

§ 12

Verkehrserlaubnis

(1) Der Verkehr in den Fahrwassern zu den Häfen Wismar, Rostock, Stralsund, Saßnitz, Mukran und Wolgast sowie in den Fahrwassern der Hafengewässer wird durch die örtlich zuständige Verkehrsleitstelle (nachfolgend Verkehrsleitstelle genannt) gelenkt, geregelt und beaufsichtigt.

(2) Der Verkehr zu und aus den Häfen gemäß Abs. 1 sowie Fahrten, das Verholen, Slippen und Docken von Fahrzeugen innerhalb dieser Häfen bedürfen grundsätzlich der Erlaubnis zur Teilnahme am Verkehr (nachfolgend Verkehrserlaubnis genannt) durch die Verkehrsleitstelle. Das gilt nicht für den Verkehr von Fahrzeugen innerhalb der betriebseigenen Hafengewässer.

(3) Die Erteilung der Verkehrserlaubnis kann, von dem Vorliegen bestimmter Voraussetzungen, z. B. Mindestsichtweite, Verkehrsdichte, sowie von der Erfüllung bestimmter Forderungen, z. B. Inanspruchnahme von Schlepperhilfe, abhängig gemacht werden; die Verkehrserlaubnis kann in begründeten Fällen versagt oder widerrufen werden.

(4) Das Seefahrtsamt kann bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen - in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und den Abmessungen der Fahrzeuge - vom Einholen der Verkehrserlaubnis befreien.

(5) Das Verfahren über das Erteilen der Verkehrserlaubnis einschließlich der Abgabe von Positionsmeldungen der Fahrzeuge während des Verkehrs wird vom Direktor des Seefahrtsamtes festgelegt.

(6) Für Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane und für ausländische Kriegsschiffe gelten besondere Vorschriften.

§ 13

Hafenvorschriften

Für den Verkehr und Aufenthalt von Fahrzeugen in den Häfen und an Anlegestellen, Liege- und Umschlagplätzen innerhalb der Seegewässer der DDR finden die Hafenvorschriften gemäß Anlage 4 Anwendung.

§ 14

Veranstaltungen

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

§ 15

Verbot des Fischfangs und Angelsports

Die Ausübung des Fischfangs und des Angelsports ist verboten

- in Fahrwassern,
- auf Reeden und gekennzeichneten Meilenstrecken,
- vor Hafeneinfahrten, Anlegestellen, Liege- und Umschlagplätzen,
- an den vom Seefahrtsamt bekanntgemachten Stellen.

Das Angeln von Verkehrsanlagen aus ist nicht gestattet, wenn dadurch der Verkehr von Fahrzeugen behindert wird.

§ 16

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 Verkehrslage 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 Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane gelten besondere Vorschriften.

§ 17

Bugsieren

(1) Fahrzeuge ab einer bestimmten Größe oder Länge haben beim Einlaufen, Verholen und Auslaufen in oder aus Häfen der DDR Schlepper zur Unterstützung ihrer Manöver (Bugsieren) in Anspruch zu nehmen. Art und Anzahl der Schlepper beim Bugsieren werden in Abhängigkeit von den örtlichen und hydrometeorologischen Bedingungen sowie der Manövriertechnik des betreffenden Fahrzeuges vom Seefahrtsamt festgelegt.

(2) Abs. 1 gilt nicht für

- Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane,
- ausländische Kriegsschiffe,
- Fährschiffe im Liniendienst.

§ 18

Fahrgastschiffs- und Fährverkehr

(1) Fahrgastschiffe und Fähren dürfen die Personenbeförderung nur von den Anlegestellen durchführen, die dafür vorgesehen und zugelassen sind.

(2) Während der fahrplanmäßigen Liegezeiten der Fahrgastschiffe und Fähren dürfen an deren Anlegestellen andere Fahrzeuge nicht anlegen. Außerhalb der fahrplanmäßigen Liegezeiten sind diese Anlegestellen durch andere Fahrzeuge unverzüglich freizumachen, wenn Fahrgastschiffe oder Fähren anlegen wollen.

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

(4) Die für den Einsatz von Fahrgastschiffen und Fähren zuständigen Betriebe haben die Fahrpläne ihrer Fahrzeuge mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten und den Anlegestellen spätestens 2 Wochen vor Beginn der Fahrten dem örtlich zuständigen Aufsichtsbereich (nachfolgend Aufsichtsbereich genannt) vorzulegen. Jede Fahrplanänderung ist 1 Woche bevor sie in Kraft treten soll dem Aufsichtsbereich mitzuteilen.

(5) Der Betrieb gemäß Abs. 4 hat auf Verlangen des Aufsichtsbereiches den Fahrplan so zu ändern, daß Beeinträchtigungen der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs an den Anlegestellen und im Fahrwasser vermieden werden.

(6) Die Fahrten sind nach den im Fahrplan angegebenen Zeiten durchzuführen.

§ 19

Höchstzulässige Tiefgänge

(1) Der Direktor des Seefahrtsamtes ist befugt, für bestimmte Fahrwasser, Fahrwasserabschnitte und Hafengewässer höchstzulässige Tiefgänge der Fahrzeuge festzulegen. Diese Tiefgänge⁵ dürfen in der Regel nicht überschritten werden.

(2) Für die Festlegung der Tiefgänge gemäß Abs. 1 haben die Hafenbetriebe sowie andere Rechtsträger oder Eigentümer von Gewässerabschnitten auf Anforderung der Aufsichtsbereiche Angaben über die Isttiefen der Gewässer, insbesondere durch Peilpläne, zu machen.

§ 20

Durchfahren von Brücken

(1) Vor oder unter Brücken ist das Begegnen und Überholen nur gestattet, wenn das Fahrwasser mit Sicherheit hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Andernfalls ist die Vorfahrt gemäß Regel 9/2 Abs. 3 Anlage 1 zu beachten. Ein wartepflichtiges Fahrzeug muß in ausreichender Entfernung vor der Brücke anhalten. Dabei darf es vorübergehend an Festmachedalben, jedoch nicht an Leitwerken und Abweisedalben festmachen.

⁵ Veröffentlicht in den Nautischen Mitteilungen für Seefahrer (NMfS).

(2) Feste und bewegliche Brücken in geschlossenem oder teilweise geöffnetem Zustand - mit Ausnahme der Hauptdurchfahrten der Straßenbrücken Wolgast und Zecherin - dürfen nur von Fahrzeugen durchfahren werden, für die die Öffnungen der Brücken in geschlossenem Zustand mit Sicherheit ausreichen. Das Durchfahren der Hauptdurchfahrten der Straßenbrücken Wolgast und Zecherin in geschlossenem oder teilweise geöffnetem Zustand ist für sämtliche Fahrzeuge untersagt.

(3) Das Öffnen von beweglichen Brücken erfolgt grundsätzlich nach festgesetzten Öffnungszeiten.⁶ Bei Winden mit der Stärke 6 (Beaufort) oder mehr muß mit dem Nichtöffnen von beweglichen Brücken gerechnet werden.

(4) Fahrzeuge, die beabsichtigen, eine bewegliche geöffnete Brücke zu durchfahren, haben dies rechtzeitig vor der jeweiligen Brückenöffnungszeit durch Geben des Brückensignals gemäß 3.1.5. Anlage 5 anzuzeigen. Zusätzlich oder anstelle des Brückensignals ist das Flaggensignal (Wartezeichen) „AS“ des Internationalen Signalbuches mit der Bedeutung: „Ich warte auf das nächstfolgende Öffnen der Brücke“ an der Rah oder anderer gut sichtbarer Stelle zu setzen.

(5) Die Signale gemäß Abs. 4 dürfen nur gegeben oder gesetzt werden, wenn die Durchfahrts Höhe einer beweglichen Brücke in geschlossenem Zustand auch nach dem Niederlegen von Masten, Aufbauten und Schornsteinen nicht ausreicht oder das Niederlegen mit unverhältnismäßig großen Schwierigkeiten verbunden ist. Die Bestimmung gemäß Abs. 2 2. Satz wird hierdurch nicht berührt.

§ 21

Ankern

(1) Das Ankern von Fahrzeugen in den Seegewässern der DDR hat im Rahmen des normalen Seeverkehrs in der Regel auf den dafür vorgesehenen Reeden zu erfolgen. Der Ankerplatz ist so zu wählen, daß andere Fahrzeuge nicht behindert werden.

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

- a) in Fahrwassern, soweit nicht bestimmte Teile der Fahrwasser für das Ankern vom Seefahrtsamt zugelassen sind;
- b) an engen und unübersichtlichen Stellen;
- c) innerhalb eines Abstandes von 300 m zu schwimmenden Geräten, Wracks und sonstigen Verkehrshindernissen, unterseeischen Kabel- und Rohrleitungen sowie Fahrverbots- und Seesperrgebieten;
- d) vor Hafeneinfahrten, Anlegestellen, Liege- und Umschlagplätzen;
- e) innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken;
- f) auf den festgelegten Schifffahrtswegen in den Seegewässern der DDR⁷;
- g) an Stellen, die vom Seefahrtsamt bekanntgemacht sind;
- h) an Stellen, die durch das Sichtzeichen gemäß 4.1.6. Anlage 5 gekennzeichnet sind.

(3) Abs. 2 gilt nicht für Fahrzeuge gemäß Regel 3 Buchst. g Ziffern i und ii Anlage 1.

(4) Der Gebrauch des Ankers eines Fahrzeuges für Manövriertwecke gilt nicht als Ankern. Der Gebrauch des Ankers ist nicht gestattet im Arbeitsbereich schwimmender Geräte, in unmittelbarer Nähe von Wracks und sonstigen Verkehrshindernissen, im Bereich unterseeischer Kabel- und Rohrleitungen, in Fahrverbots- und Seesperrgebieten sowie an Stellen gemäß Abs. 2 Buchstaben g und h.

⁶ Veröffentlicht in den Nautischen Mitteilungen für Seefahrer (NMfS).

⁷ Z. Z. gilt die 3. Grenzverordnung vom 3. April 1986 (GBl. I Nr. 16 S. 253).

Maßnahmen bei Verkehrsgefährdungen in den Seegewässern der DDR

(1) Wer eine Verkehrsgefährdung in den Seegewässern der DDR verursacht oder feststellt, hat die notwendigen und ihm möglichen Maßnahmen zum Beseitigen oder Vermindern der Gefährdung zu treffen oder einzuleiten und das Vorkommnis dem Aufsichtsbereich unverzüglich zu melden; den gegebenenfalls durch den Aufsichtsbereich erteilten Auflagen bzw. erhobenen Forderungen ist nachzukommen.

(2) Besteht bei einem Fahrzeug in den Seegewässern der DDR die Gefahr des Sinkens, ist es nach Möglichkeit aus dem Fahrwasser oder vom Schifffahrtsweg zu entfernen. Die Stelle eines gesunkenen Fahrzeuges ist unverzüglich behelfsmäßig zu kennzeichnen; das gilt auch für auf Grund geratene Gegenstände, die den Verkehr gefährden oder behindern 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, Verschmutzungen der Meeresumwelt und sonstigen die Ordnung und Sicherheit im Seeverkehr gefährdenden Vorkommnissen auf Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen und außergewöhnlichen Schwimmkörpern oder von diesen ausgehenden Gefahren ist der Aufsichtsbereich unverzüglich hiervon zu unterrichten. Die Meldepflicht an andere zuständige Organe und Einrichtungen wird hiervon nicht berührt.

(5) Auf Fahrzeugen, auf denen das Bleibweg-Signal gemäß Regel 34/2 Anlage 1 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,
- Löschen von nicht geschützten offenen Feuern und das Einstellen des Rauchens,
- Stilllegen von Geräten mit glühenden oder funkengebenden Teilen.

(6) Ein in den Seegewässern der DDR 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.

Gefahrenbeseitigung

(1) Das Beseitigen von festgekommenen oder gesunkenen Fahrzeugen, Wracks sowie ins Wasser geratenen Gegenständen oder Stoffen, die den Seeverkehr gefährden oder behindern können, ist von dem dafür verantwortlichen Rechtsträger, Eigentümer oder sonstigen Berechtigten (nachfolgend Berechtigter genannt) unverzüglich zu veranlassen.

(2) Das Seefahrtsamt ist befugt, das sofortige Beseitigen der Fahrzeuge oder Wracks sowie Gegenstände oder Stoffe gemäß Abs. 1 auf Kosten des Berechtigten durchführen zu lassen, wenn es zur Gewährleistung der Sicherheit des Seeverkehrs zwingend erforderlich ist. Das gilt auch, wenn der Berechtigte seiner Verpflichtung

gemäß Abs. 1 in einer angemessenen Frist nicht nachkommt oder außerstande ist, das Beseitigen vorzunehmen.

(3) Die für das Beseitigen der Gefahr vorgesehene jeweilige Technologie sowie die Art und Weise des Verbringens des Fahrzeuges, Wracks sowie Gegenstandes oder Stoffes nach erfolgtem Beseitigen an den vorgesehenen Ort bedarf der Erlaubnis durch das Seefahrtsamt. Über die Durchführung der festgelegten und genehmigten Maßnahmen ist je nach Zuständigkeit das Seefahrtsamt oder der Aufsichtsbereich fortlaufend zu informieren.

(4) Nimmt das Seefahrtsamt das Beseitigen gemäß Abs. 2 vor, darf der Berechtigte nicht mehr ohne Erlaubnis des Seefahrtsamtes über das Fahrzeug oder Wrack sowie den Gegenstand oder Stoff verfügen.

(5) Das Seefahrtsamt ist befugt, zur Deckung der Kosten für das Beseitigen gemäß Abs. 2 die betreffenden Fahrzeuge oder Wracks sowie Gegenstände oder Stoffe zu veräußern. Der Anspruch des jeweiligen Berechtigten beschränkt sich im zutreffenden Fall auf den nach Abzug der Kosten für das Beseitigen verbleibenden Erlös. Für das Verfahren finden die Bestimmungen der Verordnung vom 19. Januar 1989 über die Behandlung von Strand- und Treibgut (GBl. I Nr. 5 S. 93) Anwendung.

(6) Die Absätze 2 bis 5 finden auf Fahrzeuge, Wracks und Gegenstände oder Stoffe der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane keine Anwendung.

4. ABSCHNITT

Schlußbestimmungen

§ 24

Aufsichtsorgane

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

(2) Die Beauftragten des Seefahrtsamtes und die Angehörigen der Deutschen Volkspolizei sind zum Wahrnehmen ihrer Aufgaben befugt,

- Fahrzeuge anzuhalten, zu betreten und zu kontrollieren,
- das Einlaufen, den Aufenthalt oder das Auslaufen eines Fahrzeuges, von dem eine unmittelbare oder erhebliche Gefährdung oder Behinderung des Verkehrs ausgeht, zu untersagen,
- Verkehrsanlagen zu betreten und zu kontrollieren,
- zur Gewährleistung von Ordnung, Disziplin und Sicherheit im Seeverkehr sowie zur Durchsetzung dieser Anordnung Forderungen zu erheben und Auflagen 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 Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane und ausländischen Kriegsschiffen.

Besondere Befugnisse des Seefahrtsamtes

(1) Das Seefahrtsamt kann abweichend von den Bestimmungen dieser Anordnung Sonderregelungen treffen oder 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 zum Beseitigen ihrer Folgen,
- d) zur Gewährleistung eines sicheren Seeverkehrs oder auf Grund anderer Rechtsvorschriften

erforderlich ist.

(2) Das Seefahrtsamt kann von den Bestimmungen dieser Anordnung

- a) Ausnahmen auf Antrag in begründeten Fällen;
- b) Ausnahmen allgemeiner Art

erteilen, wenn die Voraussetzungen für die Sicherung der Seefahrt, den Schutz der Seegewässer der DDR und den sicheren Seeverkehr unter den besonderen Umständen gegeben sind. Erteilte Ausnahmen gemäß Buchst. a haben schriftlich zu ergehen und sind dem Antragsteller auszuhändigen oder zuzusenden. Das Erteilen von Ausnahmen gemäß Buchst. b kann durch mündliche Bekanntgabe erfolgen. Erteilte Ausnahmen können widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen zu ihrem Erteilen nicht oder nicht mehr gegeben sind.

(3) Das Seefahrtsamt kann Fahrzeugen das Einlaufen in Häfen sowie den Aufenthalt in Häfen und auf Reeden untersagen, wenn von diesen eine unmittelbare oder erhebliche Gefährdung oder Behinderung des Seeverkehrs ausgeht oder Ordnung, Disziplin und Sicherheit nicht gewährleistet sind, insbesondere

- a) bei Vorliegen oder Verdacht einer rechtswidrigen Handlung gegen das Fahrzeug, die Personen an Bord oder die Ladung, z. B. eine Aktion der Piraterie oder ein bewaffneter Überfall oder eine Gewaltanwendung bzw. Drohung hiermit, deren Ausführung das Leben und die Gesundheit von Personen und/oder Sachwerte gefährden oder schädigen;
- b) durch den Gesundheitszustand der Personen an Bord;
- c) bei Vorliegen oder Verdacht einer Erkrankung von Tieren an Bord;
- d) bei Schädlingsbefall an Bord;
- e) bei Gefahr des Sinkens;
- f) bei Ausbruch oder Verdacht eines Brandes an Bord oder dadurch, daß nach einem Brand nicht mit Sicherheit feststeht, daß dieser gelöscht ist;
- g) durch ihren Zustand, ihre Abmessungen oder ihre Bauart;
- h) durch die Gefährlichkeit oder den Zustand der Ladung;
- i) bei fehlender oder mangelhafter Einrichtung und Ausrüstung zur Gewährleistung der Schiffssicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt gemäß den allgemein anerkannten internationalen Regeln und Standards sowie bei Nichtvorhandensein oder Ungültigkeit der gemäß den internationalen Konventionen und geltenden Rechtsvorschriften geforderten Dokumente, z. B. Zulassung zur Seefahrt (Fahrterlaubnischein), Sicherheitszeugnisse, Haftungszertifikat.

(4) In den Fällen gemäß den Buchstaben b bis d hat eine Abstimmung mit den hierfür zuständigen staatlichen Organen oder Einrichtungen zu erfolgen und zwar

- zu Buchst. b mit der Direktion Schifffahrt des Medizinischen Dienstes des Verkehrswewesens der DDR,
- zu Buchst. c mit dem Hafentierarzt des Grenzveterinärendienstes der DDR,

- zu Buchst. d mit der Pflanzenquarantäneinspektion des Zentralen staatlichen Amtes für Pflanzenschutz und Pflanzenquarantäne.

(5) Das Seefahrtsamt kann Fahrzeugen zur Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr das Befahren von Teilen der Seegewässer der DDR und den Aufenthalt darin einschließlich des Fischfangs und Angelsports oder anderer Tätigkeiten sowie das Durchführen von Manövern durch beispielsweise Fahr-, Liege-, Anker- oder Festmacheverbot untersagen.

(6) Das Seefahrtsamt kann Fahrzeugen das Auslaufen aus Häfen und Ablaufen von Reeden untersagen, wenn

- die Seetüchtigkeit nicht mehr gegeben ist,
- erhobene Forderungen oder erteilte Auflagen der Aufsichtsbereiche nicht erfüllt worden sind,
- eine finanzielle Sicherheit für den Ersatz von Schäden an Verkehrsanlagen, die durch das betreffende Fahrzeug verursacht wurden, oder für das Entrichten staatlicher Abgaben und Kosten gemäß den geltenden Rechtsvorschriften⁸ nicht geleistet wurde.

(7) Die Aufsichtstätigkeit des Seefahrtsamtes wird, soweit örtliche Maßnahmen zu treffen sind, durch die Aufsichtsbereiche mit den dazugehörigen Verkehrsleitstellen wahrgenommen. Die Entscheidung über ein Einlauf-, Aufenthalts- oder Auslaufverbot gemäß den Absätzen 3 und 6 trifft der Hafenkaptän des betreffenden Aufsichtsbereiches in Abstimmung - soweit erforderlich - mit den zuständigen staatlichen Organen und Einrichtungen.

(8) Der Direktor des Seefahrtsamtes kann zur Durchsetzung dieser Anordnung Verfügungen erlassen.

(9) Die Absätze 1 bis 6 gelten nicht gegenüber Fahrzeugen der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane und ausländischen Kriegsschiffen.

§ 26

Beschwerdeverfahren

(1) Gegen nach dieser Anordnung getroffenen Entscheidungen, erhobene Forderungen und erteilte Auflagen (nachfolgend Entscheidungen genannt) des Seefahrtsamtes und der Deutschen Volkspolizei kann Beschwerde eingelegt werden. Der von der Entscheidung Betroffene ist darüber zu belehren, daß er Beschwerde einlegen kann. Für das Beschwerdeverfahren sind

- bei Entscheidungen des Seefahrtsamtes die Absätze 2 bis 7 und
- bei Entscheidungen der Deutschen Volkspolizei die dafür geltenden Rechtsvorschriften⁹ anzuwenden.

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

8 Z. Z. gilt § 8 der Anordnung vom 9. Mai 1980 über das Seefahrtsamt der Deutschen Demokratischen Republik (GBl. I Nr. 16 S. 146).

9 Z. Z. gilt § 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) und des Gesetzes vom 14. Dezember 1988 zur Anpassung von Regelungen über Rechtsmittel der Bürger und zur Festlegung der gerichtlichen Zuständigkeit für die Nachprüfung von Verwaltungsentscheidungen (GBl. I Nr. 28 S. 329).

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

- die Aufsichtsbereiche,
- die Abteilungen,
- der Direktor

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 Aufsichtsbereiche und Abteilungen dem Direktor des Seefahrtsamtes,
- des Direktors des Seefahrtsamtes dem Leiter der Hauptverwaltung des Seeverkehrs des Ministeriums für Verkehrswesen

zur Entscheidung zuzuleiten. Der Einreicher der Beschwerde ist davon zu informieren. Der Direktor des Seefahrtsamtes und der Leiter der Hauptverwaltung des Seeverkehrs 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 Aufenthalts oder des Auslaufens von Fahrzeugen ist ohne Einhalten der Fristen gemäß Abs. 4 unverzüglich zu entscheiden.

§ 27

Ordnungsstrafbestimmungen

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig

- a) den Bestimmungen dieser Anordnung oder den Verfügungen des Seefahrtsamtes zuwiderhandelt,
 - b) den zur Ausführung dieser Anordnung oder den Verfügungen des Seefahrtsamtes im Einzelfall mündlich, schriftlich oder durch Zeichen erhobenen Forderungen zuwiderhandelt oder den erteilten Auflagen nicht nachkommt,
- kann mit Verweis oder Ordnungsstrafe von 10 M bis 300 M belegt werden.

(2) Wer eine Ordnungswidrigkeit gemäß Abs. 1

- a) in rücksichtsloser Weise begeht,
- b) begeht und dadurch schuldhaft einen Personen- oder Sachschaden verursacht, jedoch die Auswirkungen der Handlung auf die Rechte und Interessen der Bürger oder der Gesellschaft und seine Schuld gering sind,

kann mit Verweis oder Ordnungsstrafe von 10 M bis 500 M belegt werden.

(3) Eine Ordnungsstrafe bis 1 000 M kann ausgesprochen werden, wenn durch eine vorsätzliche Ordnungswidrigkeit gemäß den Absätzen 1 und 2

- a) die staatliche oder öffentliche Ordnung und Sicherheit erheblich beeinträchtigt wurde,
- b) die gesellschaftlichen Interessen grob mißachtet wurden,
- c) ein größerer Schaden verursacht wurde oder hätte verursacht werden können oder

d) sie aus Vorteilsstreben oder wiederholt innerhalb von 2 Jahren begangen und mit Ordnungsstrafe geahndet wurde.

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

(5) Die Durchführung des Ordnungsstrafverfahrens obliegt dem Direktor 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 bis 20 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/Außerkräftreten

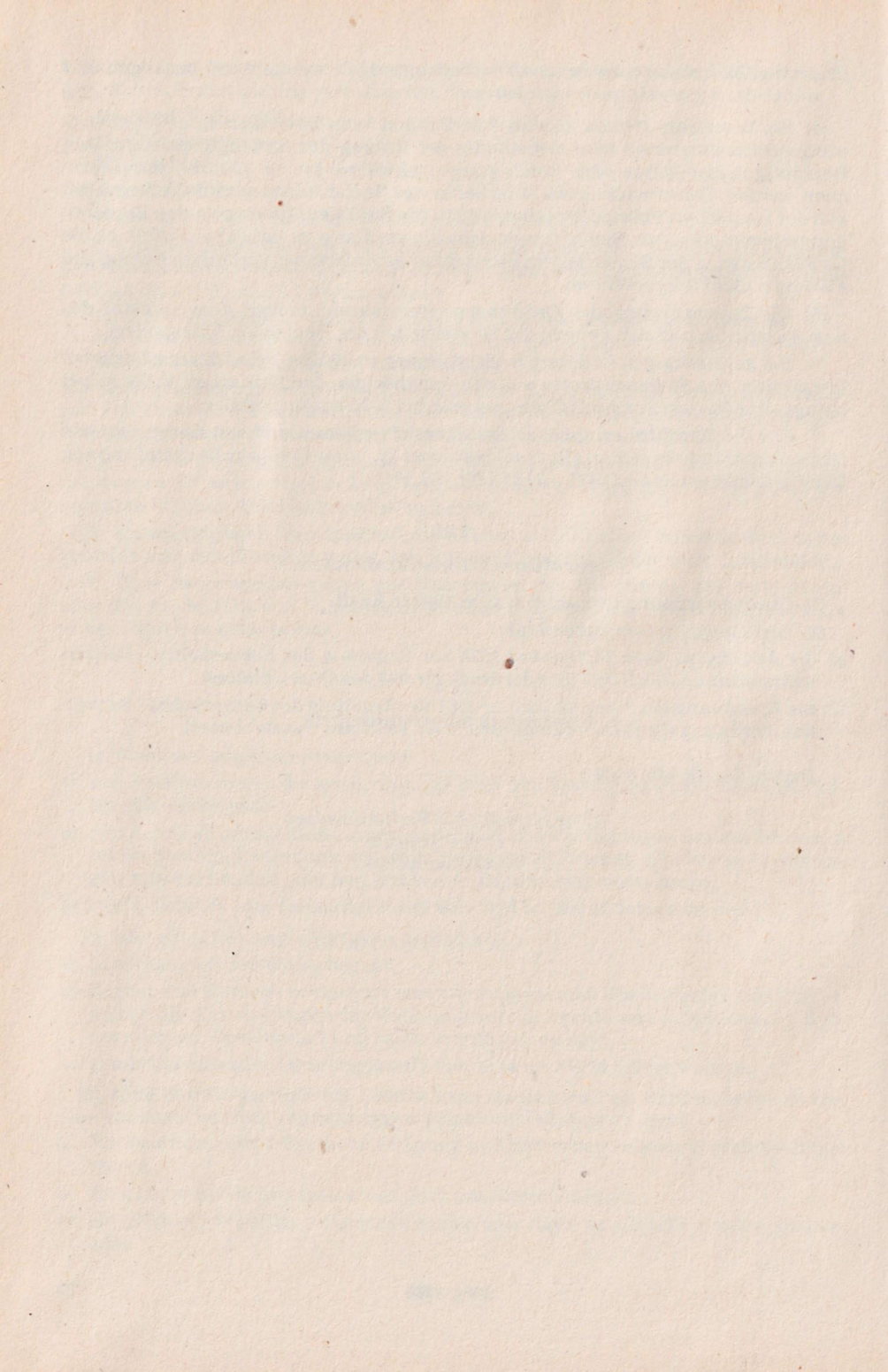
(1) Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1990 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

- a) die Anordnung vom 18. Oktober 1978 zur Regelung des Seeverkehrs - Seeverkehrsordnung (SeeVO) - (Sonderdruck Nr. 993 des Gesetzblattes),
- b) die Anordnung Nr. 2 vom 12. Januar 1984 zur Regelung des Seeverkehrs - Seeverkehrsordnung (SeeVO) - (Sonderdruck Nr. 993/1 des Gesetzblattes).

Berlin, den 25. Mai 1989

Der Minister für Verkehrswesen
I. V. : Scholz
Staatssekretär



**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, Signalkörper oder Schallsignale für Kriegsschiffe und Fahrzeuge im Geleit oder über zusätzliche Positions- oder Signallichter oder Signalkörper für fischende Fahrzeuge in einer Fangflotte. Diese zusätzlichen Positions- oder Signallichter, Signalkörper oder Schallsignale müssen nach Möglichkeit so beschaffen sein, daß sie nicht mit einem anderen, nach diesen Regeln zulässigen Licht, Signalkörper oder Schallsignal verwechselt werden können.

(d) Die Organisation¹ 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, 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 International Maritime Organization (IMO)
Internationale Seeschiffahrts-Organisation

Regel 1/1

Anwendung

Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane und 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 den dafür geltenden Rechtsvorschriften² und zwar mit folgenden Farbstreifen:

*Schiffahrtsaufsicht - blau,
Zollverwaltung der DDR - grün,
Gesundheitswesen - gelb,
Wasserwirtschaft - 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 Zweiklanghorns mit auf- und abschwelldem 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 Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane, 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 langen Ton (Achtungssignal) geben, wenn sich ihnen ein Fahrzeug in gefahrdrohender Weise nähert.

² Z. Z. gilt § 9 der Flaggenverordnung vom 12. Juli 1979 (Sonderdruck Nr. 1014 des Gesetzblattes).

(6) *Fahrzeuge, die vom Seefahrtsamt als Eisbrecher eingesetzt werden, führen zusätzlich zu den gemäß Kollisionsverhütungsregeln vorgeschriebenen Sichtzeichen am Tage den Dienstwimpel der Schifffahrtsaufsicht gemäß Abs. 1 und bei Nacht ein festes blaues Rundumlicht an gut sichtbarer Stelle. Das blaue Rundumlicht ist bei verminderter Sicht auch am Tage zu führen.*

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. Der Ausdruck manövrierbehinderte Fahrzeuge umfasst, ohne darauf beschränkt zu sein:

- (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 Minenräumen,
 - (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 Tiefe und Breite des befahrbaren Gewässers 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 die Begriffsbestimmungen gemäß den Regeln 3, 21, 32 und Abschn. 1 Anhang I; desweiteren gelten die Begriffsbestimmungen gemäß 5.7.1. Anlage 5 und Anlage 2.

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 -

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 Föhren,
- 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,
- (c) mögliche Squateinflüsse,
- (d) die festgelegte zulässige Höchstgeschwindigkeit.

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 das 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 Vorfahrt wegnehmen.

- (f) (i) Ein Fahrzeug, welches durch eine dieser Regeln verpflichtet ist, die Durchfahrt oder die sichere Durchfahrt eines anderen Fahrzeuges nicht zu behindern, muß in Abhängigkeit von den Umständen rechtzeitig Maßnahmen einleiten, um diesem Fahrzeug ausreichend Raum für eine sichere Durchfahrt zu geben.
- (ii) Ein Fahrzeug, das verpflichtet ist, die Durchfahrt oder die sichere Durchfahrt eines anderen Fahrzeuges nicht zu behindern, ist auch dann nicht von dieser Verpflichtung befreit, wenn bei Annäherung an das andere Fahrzeug die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision besteht, und muß in einem solchen Fall Maßnahmen einleiten, die in völliger Übereinstimmung mit den Regeln dieses Teils stehen.
- (iii) Ein Fahrzeug, das bei der Durchfahrt nicht behindert werden darf, ist verpflichtet, sich genau an die Regeln dieses Teils zu halten, wenn die beiden Fahrzeuge sich so nähern, daß die Möglichkeit der Gefahr einer Kollision besteht.

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. Beim Begegnen von oder mit Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern ist der größtmögliche Seitenabstand zu halten.*

(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 Nationalen Volksarmee und der Grenztruppen der DDR ist verboten.*

Regel 9/3

Verhalten gegenüber Fährschiffen

(1) Führen Fährschiffe die Sichtzeichen gemäß Regel 27/4 Abs. 1, 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. Von Fährschiffen, die vor den Hafeneinfahrten drehen, ist - soweit möglich - ein Abstand von mindestens 100 m zu halten.

(2) Führen Fährschiffe, die in den Hafen Mukran einlaufen oder im Hafen Mukran ablegen, die Sichtzeichen gemäß Regel 27/4 Abs. 3, dürfen andere Fahrzeuge nicht im Bereich der Hafeneinfahrt verkehren. Von Fährschiffen, die im Hafen drehen, ist der größtmögliche Abstand zu halten.

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. Beim Überholen von oder mit Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern ist der größtmögliche Seitenabstand zu halten.

(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, soweit in bestimmten Fahrwassern bzw. Fahrwasserabschnitten das Längsseitsschleppen nicht ausdrücklich verboten ist.

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.

Verkehrstrennungsgebiete

(a) Diese Regel findet in Verkehrstrennungsgebieten Anwendung, die von der Organisation angenommen sind, und befreit kein Fahrzeug von seinen Verpflichtungen gemäß den übrigen Regeln.

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

- (i) auf dem entsprechenden Einbahnweg in der allgemeinen Verkehrsrichtung dieses Weges fahren,
- (ii) sich soweit wie möglich von der Trennlinie oder Trennzone klarhalten,
- (iii) in der Regel an den Enden des Einbahnweges ein- oder auslaufen; wenn es von der einen oder anderen 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 auf einem Kurs geschehen, bei dem die Kiellinie in einem möglichst rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung liegt.

(d) Küstenverkehrszonen dürfen in der Regel vom Durchgangsverkehr, der den entsprechenden Einbahnweg des angrenzenden Verkehrstrennungsgebietes sicher befahren kann, nicht benutzt werden. Dagegen dürfen Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m und Segelfahrzeuge unter allen Umständen die Küstenverkehrszonen benutzen.

(e) Ein Fahrzeug darf, ausgenommen beim Queren oder beim Einlaufen in einen Weg bzw. beim Auslaufen aus einem Weg 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.

(k) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das in einem Verkehrstrennungsgebiet Arbeiten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Verkehrs durchführt, ist von der Befolgung dieser Regel befreit, soweit dies zur Ausführung der Arbeiten erforderlich ist.

(l) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das in einem Verkehrstrennungsgebiet ein Unterwasserkabel auslegt, versorgt oder aufnimmt, ist von der Befolgung dieser Regel befreit, soweit dies zur Ausführung der Arbeiten erforderlich ist.

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 des Teiles B Abschnitte I und II 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

Verantwortung 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 Wegerechtschiffen

Abweichend von Regel 18 Buchst. d Ziff. i muß einem Wegerechtschiff jedes andere Fahrzeug - mit Ausnahme eines manövrierunfähigen oder manövrierbehinderten Fahrzeuges - ausweichen.

**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 Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR oder der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane 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 Maschine für sofortige 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 Vorfahrt 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 nicht-elektrisch betriebene Laternen verwendet werden.

Regel 21

Begriffsbestimmungen

- (a) „Topplight“ bedeutet ein weißes Licht über der Längsachse des Fahrzeuges, das unbehindert über einen Horizontbogen von 225° scheint, und zwar von recht voraus bis $22,5^\circ$ achterlicher als querab nach jeder Seite.
- (b) „Seitenlichter“ bedeuten ein grünes Licht an der Steuerbordseite und ein rotes Licht an der Backbordseite, die jeweils unbehindert über einen Horizontbogen von $112,5^\circ$ scheinen, und zwar von recht voraus bis $22,5^\circ$ 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 $67,5^\circ$ 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;
- (d) auf schwer erkennbaren, teilweise getauchten Fahrzeugen oder Gegenständen, die geschleppt werden:
- weißes Rundumlicht 3 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 See- wasserstraßen Lichter verwendet werden, die den zutreffenden Bestimmungen der für den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen geltenden Rechtsvorschriften 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) (i) Ein Maschinenfahrzeug mit einer Länge von weniger als 12 m darf anstelle der Lichter gemäß Buchst. a ein weißes Rundumlicht und Seitenlichter führen,
- (ii) 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 und muß - wenn möglich - außerdem Seitenlichter führen,
- (iii) das Topplight oder das weiße Rundumlicht eines Maschinenfahrzeuges mit einer Länge von weniger als 12 m darf außerhalb der Längsachse des Fahrzeuges geführt werden, wenn die Anordnung über der Längsachse nicht möglich ist, vorausgesetzt, daß die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne über der Längsachse des Fahrzeuges geführt oder so nahe wie möglich in derselben Längsrichtung wie das Topplight oder das weiße Rundumlicht angebracht werden.

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 Topplight nur 4 m über der Ebene der Einsenkungsmarken und das hintere Topplight nur 3 m über dem vorderen Topplight geführt zu werden.

(2) Abweichend von Regel 23 Buchst. c Ziff. ii 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.

Regel 24

Schleppen und Schieben

- (a) Ein schleppendes Maschinenfahrzeug muß führen
- (i) anstelle des Lichtes gemäß Regel 23 Buchst. a Ziff. i oder ii 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 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 oder ii 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 - mit Ausnahme der Fahrzeuge und Gegenstände gemäß Buchst. g - muß führen

- (i) Seitenlichter,
- (ii) ein Hecklicht,
- (iii) wenn die Länge des Schleppzuges³ 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) Geschleppte Fahrzeuge oder Gegenstände, die schwer erkennbar und teilweise getaucht sind oder eine Zusammenstellung solcher geschleppter Fahrzeuge oder Gegenstände, müssen führen

- (i) wenn die Breite weniger als 25 m beträgt, je ein weißes Rundumlicht an oder nahe dem vorderen und dem hinteren Ende, wobei Transportschläuche das vordere Licht nicht zu führen brauchen,
- (ii) wenn die Breite 25 m oder mehr beträgt, die Lichter gemäß Ziff. i und zwei zusätzliche weiße Rundumlichter an oder nahe der Außenseiten an der Stelle der größten Breite,
- (iii) wenn die Länge 100 m übersteigt, zusätzliche weiße Rundumlichter zwischen den Lichtern gemäß Ziffern i und ii, so daß der Abstand zwischen den Lichtern nicht mehr als 100 m beträgt,
- (iv) einen rhombusförmigen Doppelkegel an oder nahe dem hinteren Ende des letzten geschleppten Fahrzeuges oder Gegenstandes und, wenn die Länge des Schleppzuges³ 200 m übersteigt, einen weiteren rhombusförmigen Doppelkegel dort, wo er am besten gesehen werden kann, und so weit wie möglich vorn.

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

³ Vgl. Buchst. a Ziff. i.

(i) Ist es für ein Fahrzeug, das normalerweise nicht an Schleppvorgängen beteiligt ist, aus einem vertretbaren Grund undurchführbar, die Lichter gemäß Buchst. a oder c zu führen, braucht es diese Lichter nicht zu führen, wenn es ein anderes Fahrzeug schleppt, das sich in Seenot befindet oder aus anderen Gründen Hilfeleistungen benötigt. Es müssen alle zulässigen möglichen Maßnahmen gemäß Regel 36 getroffen werden, um die Art der Verbindung zwischen dem schleppenden Fahrzeug und dem geschleppten Fahrzeug erkennbar zu machen, insbesondere durch Anleuchten der Schleppleine.

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 gefährdender 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 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 20 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 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 waagrecht 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.

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 Minenräumen, 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 ein Topplicht oder 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 Maschinenfahrzeug muß während eines Schleppvorganges, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen, zusätzlich zu den Lichtern und Signalkörpern gemäß Regel 24 Buchst. a die Lichter und Signalkörper gemäß Buchst. b Ziffern i und ii führen.
- (d) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, muß die Lichter und Signalkörper gemäß Buchst. b Ziffern i, ii und iii 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) vor Anker anstelle der Lichter oder Signalkörper gemäß Regel 30 die Lichter oder Signalkörper gemäß diesem Buchstaben.
- (e) Wenn die Abmessungen eines Fahrzeuges, das Taucherarbeiten durchführt, es nicht zulassen, die Lichter und Signalkörper gemäß Buchst. d zu führen, so sind zu 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) die Flagge „A“ des Internationalen Signalbuches als Tafel von mindestens 1 m Höhe, die so anzubringen ist, daß ihre Rundumsichtbarkeit gewährleistet wird.

(f) Ein Fahrzeug beim Minenräumen muß zusätzlich zu den Lichtern für ein Maschinenfahrzeug gemäß Regel 23 oder zu den Lichtern oder Signalkörpern für ein Fahrzeug vor Anker gemäß Regel 30 drei grüne Rundumlichter oder drei Bälle führen. Eines dieser Lichter oder einer dieser Signalkörper muß nahe dem Vormasttopp und eines der Lichter oder einer der Signalkörper an jedem Ende der vorderen Rah geführt werden. Diese Lichter oder Signalkörper zeigen an, daß es für ein anderes Fahrzeug gefährlich ist, sich dem Minenräumfahrzeug auf weniger als 1 000 m zu nähern.

(g) Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m, mit Ausnahme von Fahrzeugen, die Taucherarbeiten ausführen, brauchen die Lichter und Signalkörper 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

Manövrierbehinderte Fahrzeuge, die im Fahrwasser baggern oder Unterwasserarbeiten ausführen, und schwimmendes Zubehör

(1) *Ein manövrierbehindert Fahrzeug, das im Fahrwasser baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt und die Sichtzeichen gemäß Regel 27 Buchst. d führen muß, hat die Sichtzeichen gemäß Regel 27 Buchst. d Ziff. ii an beiden Seiten zu führen, wenn an keiner Seite eine Behinderung besteht.*

(2) *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 im Liniendienst

(1) Fährschiffe in Fahrt im Liniendienst 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 waagrecht nebeneinander an den beiden Enden der Rah des Mastes,
- 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 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.

(3) Fährschiffe in Fahrt im Liniendienst müssen beim Verkehr auf den Schifffahrtswegen/Ansteuerungen zu den Häfen Saßnitz und Mukran die Sichtzeichen für ein Wegerechtschiff gemäß Regel 28/1 führen.

(4) Die zusätzlichen Sichtzeichen gemäß Abs. 3 müssen

1. auf dem Schifffahrtsweg/der Ansteuerung Saßnitz
 - einlaufend beim Passieren der Tonne Stubbenkammer gesetzt und beim Passieren der Tonne 2 Saßnitz-Ansteuerung bzw. Beginn des Drehmanövers vor der Hafeneinfahrt gelöscht bzw. niedergeholt werden,
 - auslaufend nach dem klaren Passieren der Molenköpfe gesetzt und beim Passieren der Tonne Stubbenkammer gelöscht bzw. niedergeholt werden;
2. auf der Ansteuerung Mukran
 - einlaufend beim Passieren der Tonne Mukran gesetzt und unmittelbar nach dem Festmachen des Fährschiffes gelöscht bzw. niedergeholt werden,
 - auslaufend unmittelbar vor Beginn des Ablegens des Fährschiffes gesetzt und beim Passieren der Tonne Mukran 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 oder inertisiert worden sind und während der Dauer des Entgasens bzw. Reinigens oder Inertisierens,
- Fahrzeuge mit einer Länge von 20 m oder mehr während der Zeit des Bunkerns brennbarer Flüssigkeiten.

(3) Abs. 1 gilt nicht für Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR und der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane sowie für ausländische Kriegsschiffe.

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

Wegerechtschiffe

Wegerechtschiffe müssen die Sichtzeichen gemäß Regel 28 führen.

Regel 29

Lotsenfahrzeuge

- (a) Ein Fahrzeug im Lotsdienst muß führen
- (i) an oder nahe dem Maststopp 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 das Licht, 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 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 den Signalkörper gemäß den Buchstaben a und b zu führen.

(f) Ein Fahrzeug auf Grund mit einer Länge von weniger als 12 m braucht nicht die Lichter und Signalkörper gemäß Buchst. d Ziffern i und ii 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 Flaggsignal „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 LICHTSIGNALLE

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 Blitzten 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 Pfeifesignale 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 Pfeifesignal 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 Blitzten 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 lange 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 fischendes Fahrzeug vor Anker und ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das bei der Ausführung seiner Arbeiten vor Anker liegt, müssen anstelle der Signale gemäß Buchst. g die Signale gemäß Buchst. c geben.
- (e) Ein geschlepptes Fahrzeug oder das letzte Fahrzeug eines Schlepptzuges 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.
- (f) Sind ein schiebendes und ein davorgeschiebenes Fahrzeug zu einer zusammengesetzten Einheit starr miteinander verbunden, gelten sie als ein Maschinenfahrzeug und müssen die Signale gemäß Buchst. a oder b geben.
- (g) 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.
- (h) Ein Fahrzeug auf Grund muß das Glockensignal und, soweit vorgeschrieben, das Gongsignal gemäß Buchst. g 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.
- (i) 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.
- (j) Ein Lotsenfahrzeug im Lotsdienst darf zusätzlich zu den Signalen gemäß Buchst. a, b oder g 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 g und h 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 Schlägen des Gongs auf dem Achterschiff, mindestens jede Minute geben.

(3) Abweichend von Regel 35 Buchstaben c, g und h 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.

(5) Ein Wegerechtschiff muß das Schallsignal gemäß Regel 35 Buchst. c 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. Jedes Licht, das die Aufmerksamkeit eines anderen Fahrzeuges erregen soll, muß so beschaffen sein, daß es nicht mit einem Verkehrszeichen verwechselt werden kann. Für die Zwecke dieser Regel ist die Verwendung von hoher Lichtstärke bei unterbrochenen Lichtern oder Drehlichtern, z. B. Lichter mit umlaufender Blendscharte, zu vermeiden.

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;
- (h) dauernde Befreiung von der Versetzung der Rundumlichter gemäß den Vorschriften des Abschnittes 9 Buchst. b Anhang I.

Regel 38/1

- bleibt offen -

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. Diese Höhe ist von dem Punkt aus zu messen, der senkrecht unter dem Anbringungsort des Lichtes liegt.

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 Wasseroberfläche 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 oder ein Rundumlicht gemäß Regel 23 Buchst. c Ziff. i zusätzlich zu den Seitenlichtern geführt, muß das Topplicht oder das Rundumlicht 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 oder das hintere Topplicht angebracht sein; jedoch muß, wenn sie am hinteren Mast geführt werden, das unterste Topplicht mindestens 4,5 m höher als das vordere Topplicht angebracht sein.
- (f)
 - (i) Das Topplicht oder die Topplichter gemäß Regel 23 Buchst. a müssen höher angebracht sein als alle anderen Lichter und Sichthindernisse und klar von ihnen sein, sofern nicht gemäß Ziff. ii etwas anderes bestimmt ist.
 - (ii) Wenn es undurchführbar ist, die Rundumlichter gemäß Regel 27 Buchst. b Ziff. i oder Regel 28 niedriger als die Topplichter anzubringen, dürfen sie höher als das hintere Topplicht oder die hinteren Topplichter oder senkrecht zwischen dem vorderen Topplicht oder den vorderen Topplichtern und dem hinteren Topplicht oder den hinteren Topplichtern angebracht werden, jedoch muß im letzteren Fall die Anforderung gemäß Abschn. 3 Buchst. c erfüllt werden.
- (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 und das unterste dieser Lichter - mit Ausnahme eines vorgeschriebenen Schlepplichtes - muß in einer Höhe von mindestens 4 m über dem Schiffskörper angebracht sein.
 - (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 Ankerlicht gemäß Regel 30 Buchst. a Ziff. i 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 in einer Höhe von 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 Maschinenfahrzeug 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.
- (c) Wenn die Lichter gemäß Regel 27 Buchst. b Ziff. i oder Regel 28 senkrecht zwischen dem vorderen Topplicht oder den vorderen Topplichtern und dem hinteren Topplicht oder den hinteren Topplichtern angebracht sind, müssen diese Rundumlichter einen waagerechten Abstand von mindestens 2 m quer zur Längsachse des Fahrzeuges haben.

4. Einzelheiten der Anordnung von richtungsanzeigenden 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, müs-

sen 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 der Seitenlichter

Die Seitenlichter eines Fahrzeuges mit einer Länge von 20 m oder mehr müssen an der Binnenbordseite mit mattschwarz gestrichenen Abschirmungen versehen sein und den Vorschriften gemäß Abschn. 9 entsprechen. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 20 m müssen die Seitenlichter an der Binnenbordseite mit mattschwarz gestrichenen Abschirmungen versehen sein, wenn dies zur Erfüllung der Anforderungen gemäß Abschn. 9 erforderlich ist. 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 Farbtabelle 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 $2 \times 10^{-7} \text{lx}$,

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	Lichtstärke in Candela $K = 0,8$
D	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. Dies darf nicht durch eine stufenlose Regelung der Lichtstärke erfolgen.

9. Waagerechte Lichtverteilung

- (a) (i) Nach recht voraus sollten 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 $22,5^\circ$ 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 nicht mehr als 5° außerhalb des vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels nahezu 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 gemäß Regel 30, 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 in Fahrt, 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 $7,5^\circ$ über bis $7,5^\circ$ unter der Horizontalebene erhalten bleiben.
- (b) Auf Segelfahrzeugen in Fahrt 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 nichtelektrisch betriebene Lichter müssen diese Anforderungen soweit wie möglich erfüllt werden.

11. Lichtstärke nichtelektrisch betriebener Lichter

Nichtelektrisch betriebene Lichter müssen soweit wie möglich die Mindestlichtstärken erreichen, die gemäß der Tabelle Abschn. 8 angegeben sind.

12. Manöverlicht

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

13. Genehmigung

Die Konstruktion der Lichter und Signalkörper sowie der Einbau der Lichter an Bord des Fahrzeuges müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde des Staates entsprechen, dessen Flagge das Fahrzeug zu führen berechtigt 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 Grundschieppnetzen 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 ($\pm 1\%$) 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 ($\pm 1\%$) 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 $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	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 $\pm 45^\circ$ zur Achse nicht mehr als 4 dB unter dem vorgeschriebenen Schalldruckpegel in Achsrichtung liegen. Der Schalldruckpegel in jeder anderen Richtung der Horizontalebene darf nicht mehr als 10 dB unter dem vorgeschriebenen 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 aussendende Pfeife als einzige Pfeife auf einem Fahrzeug verwendet wird, muß sie so angebracht werden, daß ihre höchste Intensität nach rechts 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 12 m oder mehr, 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 Einbau an Bord des Fahrzeuges müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde des Staates entsprechen, dessen Flagge das Fahrzeug zu führen berechtigt ist.

ANHANG IV

Notsignale

1. Die folgenden Signale, die zusammen oder einzeln verwendet oder gezeigt werden, bedeuten Not und die Notwendigkeit der Hilfe:
 - (a) ein Kanonenschuß oder anderes Knallsignal in Abständen von ungefähr einer Minute;
 - (b) anhaltendes Tönen eines Nebensignalgerätes;
 - (c) Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen einzeln in kurzen Abständen;
 - (d) das durch Telegrafiefunk 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 Telegrafiefunk-Alarmsignal*;
 - (m) das Sprechfunk-Alarmsignal**;
 - (n) von einer Seenotfunkboje ausgestrahlte Funksignale***;
 - (o) durch Funksysteme übermittelte anerkannte Signale.
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 die Suche und Rettung auf See (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.

* Eine Folge von 12 Morsezeichen von je 4 Sekunden Dauer innerhalb einer Minute, wobei der Zwischenraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Strichen 1 Sekunde beträgt.

** Zwei Töne, die für die Dauer von 30 Sekunden bis zu einer Minute abwechselnd mit einer Frequenz von 2 200 Hz und 1 300 Hz ausgesendet werden.

*** Entweder das in der Fußnote ** beschriebene Signal oder eine Folge von Einzeltönen mit einer Frequenz von 1 300 Hz.

Allgemeine Begriffsbestimmungen

1. „Seegewässer der DDR“

sind die Territorialgewässer und inneren Seegewässer der Deutschen Demokratischen Republik einschließlich der Seewasserstraßen;

2. „Seewasserstraßen“

sind 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/Hafen (Molenkopf der Nordmole),
- 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 der Petribrücke;

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 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“

sind 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; sie gelten als enge Fahrwasser im Sinne der Regel 9 Anlage 1;

4. „Steuerbordseite des Fahrwassers“

ist die Seite des Fahrwassers, die bei den von See einlaufenden Fahrzeugen an Steuerbord liegt;

5. „Zwangswege“

sind die für Fahrzeuge beim Verkehr auf Teilen der Seewasserstraßen zur Benutzung vorgeschriebenen Fahrwasser;

6. „Schiffahrtswege“

sind die für Fahrzeuge beim Verkehr in den Seegewässern der DDR zum Zwecke des Durchfahrens der Territorialgewässer oder des Ein- oder Auslaufens in bzw. aus Häfen der DDR zur Benutzung festgelegten Wege; sie gelten nicht als enge Fahrwasser im Sinne der Regel 9 Anlage 1;

7. „Reeden“

sind die zum Ankern von Fahrzeugen und für den Umschlag bestimmten Teile der Seegewässer der DDR, die durch schwimmende Seezeichen gekennzeichnet, in Seekarten eingetragen und/oder in den Nautischen Mitteilungen für Seefahrer (NMFs) bekanntgemacht sind;

8. „Häfen“

sind die Teile der Seegewässer der DDR und angrenzenden Landbereiche, die üblicherweise dem Umschlag und dem sicheren Aufenthalt von Fahrzeugen dienen und deren jeweiliges Hafengebiet in der Regel gekennzeichnet und/oder bekanntgemacht ist;

9. „Seehäfen“

sind

- a) die Teile der Häfen Wismar, Rostock und Stralsund, die von dem örtlich zuständigen VEB Seehafen verwaltet, unterhalten und betrieben werden, und
- b) die Häfen Saßnitz und Mukran;

10. „Hafengebiete“

sind Wasserflächen der Häfen, die in der Regel gekennzeichnet und/oder bekanntgemacht sind (Hafengewässer), mit den dazugehörigen Verkehrsanlagen sowie die dem Zweck des jeweiligen Hafens dienenden Landbereiche, die in der Regel umzäunt oder anderweitig gekennzeichnet sind (Hafengelände);

11. „betriebseigene Hafengewässer“

sind Hafengewässer, die sich in Rechtsträgerschaft oder im Eigentum von Betrieben befinden, mit Ausnahme der Hafengewässer der Seehäfen gemäß Ziff. 9 Buchst. a;

12. „Hafenbetriebe“

sind Betriebe, die als Rechtsträger bzw. Eigentümer von Häfen oder bestimmter Teile derselben für deren Verwalten, Unterhalten und Betreiben zuständig sind;

13. „Aufsichtsbereiche“

sind die Struktureinheiten des Seefahrtsamtes unter Leitung von Hafenkapitänen zur Wahrnehmung der Aufsichtstätigkeit des Seefahrtsamtes in den terri-

torialen Zuständigkeitsbereichen Wismar, Rostock, Stralsund, Saßnitz und Wolgast;

14. **„Verkehrsleitstellen“**

sind die Struktureinheiten in den Aufsichtsbereichen Wismar, Rostock, Stralsund und Saßnitz des Seefahrtsamtes zur Durchführung der Verkehrslenkung, -regelung und -aufsicht sowie weiterer Aufgaben der maritimen Verkehrssicherung im jeweiligen Zuständigkeitsbereich;

15. **„schwimmende Anlagen“**

sind Schwimmkörper, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung im Wasser bestimmt sind, z. B. Docks, Anlegebrücken; sie gelten im Falle ihrer Überführung als Fahrzeuge im Sinne dieser Anordnung;

16. **„schwimmende Geräte“**

sind manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne der Regel 3 Buchst. g Anlage 1 und auch dann, wenn sie nicht in Fahrt sind, insbesondere Bagger, Spüler, Hebefahrzeuge, Schwimmkräne und -rammen einschließlich ihres schwimmenden Zubehörs;

17. **„außergewöhnliche Schwimmkörper“**

sind einzelne oder mehrere zusammengefaßte schwimmfähige Gegenstände, die im Wasser fortbewegt werden sollen und nicht oder nur wenig über die Wasseroberfläche hinausragen, insbesondere Hölzer, Rohre, Faltbehälter, Senkstücke oder ähnliche Schwimmkörper; sie gelten im Falle ihrer Fortbewegung als geschleppte Gegenstände im Sinne der Regel 24 Buchst. g Anlage 1;

18. **„Schleppzüge“**

sind 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;

19. **„Schubverbände“**

sind Zusammenstellungen von einem schiebenden Maschinenfahrzeug (Schubschiff) und einem oder mehreren davor geschobenen Fahrzeugen (Schubprahme); hierzu zählt nicht die zusammengesetzte Einheit (composite unit) gemäß Regel 24 Buchst. b Anlage 1;

20. **„außergewöhnliche Schleppzüge“ oder
„außergewöhnliche Schubverbände“**

sind 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 im Sinne der Regel 3 Buchst. g Anlage 1;

21. **„Bugsieren“**

ist 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;

22. „Wegerechtschiffe“

sind

- a) die auf den Seewasserstraßen verkehrenden und von der örtlich zuständigen Verkehrsleitstelle zu ‚Wegerechtschiffen‘ erklärten Fahrzeuge, die wegen ihres Tiefganges, ihrer Länge, ihrer Breite oder anderer Eigenschaften gezwungen sind, den tiefsten oder größten Teil des Fahrwassers für sich in Anspruch zu nehmen,
- b) Fährschiffe in Fahrt im Liniendienst, die auf den Schifffahrtswegen/Ansteuerungen gemäß Regel 27/4 Abs. 3 Anlage 1 verkehren;

23. „Fährschiffe“

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

24. „Fähren“

sind Fahrzeuge, die für den Übersetzverkehr von Personen sowie Schienen- und/oder Straßenfahrzeugen auf den Seewasserstraßen von einem Ufer zum anderen bestimmt sind;

25. „Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern“

sind

- a) Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter gemäß den dafür geltenden Bestimmungen transportiert werden,
- b) Fahrzeuge, mit denen chemisch gefährliche Schüttladungen oder gefährliche flüssige oder gasförmige Stoffe einschließlich Kohlenwasserstoffe als Tankladung transportiert werden oder die nach dem Löschen solcher Ladungen noch nicht gereinigt bzw. entgast oder nicht vollständig inertisiert worden sind;

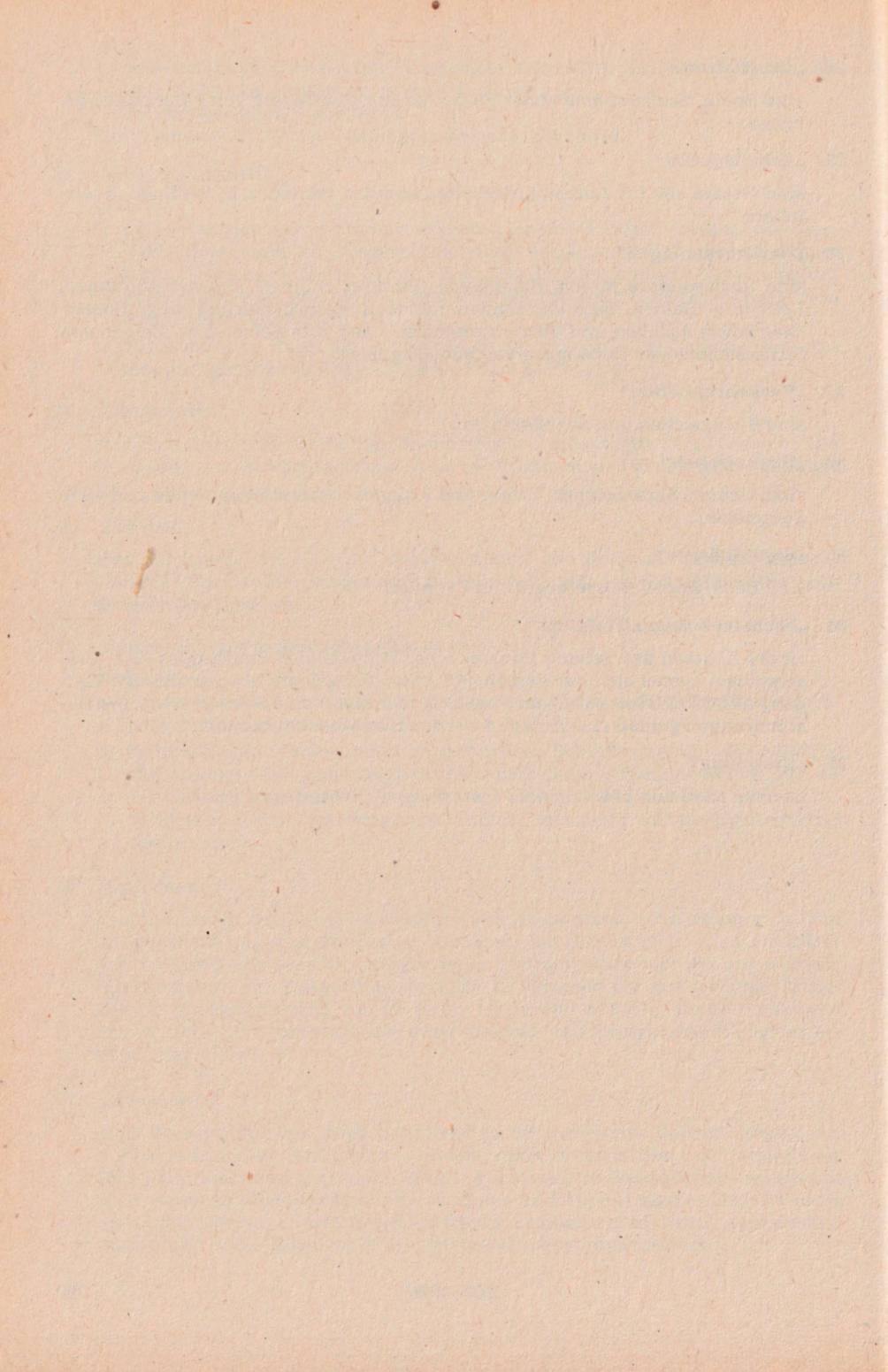
26. „Sportboote“

sind Wasserfahrzeuge - mit Ausnahme von Hausbooten - von weniger als 15 m Länge oder weniger als 4 m Breite - gemessen am Bootskörper - die ausschließlich für sportliche oder Erholungszwecke bestimmt sind oder genutzt werden, mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge, die im Rahmen der gewerblichen Tätigkeit für die Beförderung von Personen eingesetzt werden. Die Abmessungen gelten nicht für Sportboote, die einer anerkannten Bootsklasse der Sportverbände angehören;

27. „Hausboote“

sind Wasserfahrzeuge oder pontonartige schwimmende Einrichtungen mit bungalowähnlichen Aufbauten - mit oder ohne Motorantrieb - von weniger als 15 m Länge oder weniger als 4 m Breite - gemessen am Bootskörper - jeweils mit nicht mehr als 6 Schlafplätzen, die zu Wohn- und Aufenthaltszwecken für nicht mehr als 12 Personen einschließlich Kinder bestimmt sind, Erholungszwecken dienen und in der Regel nicht zur Fortbewegung genutzt werden;

28. **„Arbeitsboote“**
sind Boote, Schlauchboote oder Flöße, die zur Ausrüstung von Fahrzeugen gehören;
29. **„Arbeitsgeräte“**
sind Geräte, die für Außenbordarbeiten benutzt werden, z. B. Stellinge, Bootsleitern;
30. **„Verkehrsanlagen“**
sind insbesondere Molen, Kaianlagen, Dämme, Bühnen, Uferbefestigungen, Leitwerke, Dalben, feste oder schwimmende Anlegebrücken und -stege, Seezeichen sowie Anlagen und Vorrichtungen an Land zum Setzen bzw. Zeigen von Sichtzeichen oder zur Abgabe von Schallsignalen;
31. **„Verkehrszeichen“**
sind Sichtzeichen und Schallsignale;
32. **„Sichtzeichen“**
sind Lichter, Signalkörper, Tafeln und Flaggen sowie schwimmende und feste Seezeichen;
33. **„Signalkörper“**
sind Bälle, Kegel, Doppelkegel und Zylinder;
34. **„höchstzulässiger Tiefgang“**
ist der Abstand des tiefsten Punktes eines stillliegenden Fahrzeuges vom Wasserspiegel, wobei sich der gemäß § 19 Abs. 1 festgelegte höchstzulässige Tiefgang auf den Wasserstand am Pegel NN (Normal-Null 5,00 m) bezieht. Die Bestimmungen gemäß 11.2. Anlage 4 werden hiervon nicht berührt;
35. **„Umschlag“**
ist das Laden und Löschen oder Leichtern von Seetransportgütern.



Gefahrmeldungen

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 Koordinierter Weltzeit (UTC) 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 Koordinierter Weltzeit (UTC) 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 Koordinierter Weltzeit (UTC) 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 UTC, 15. Mai.

3.2. Wracks

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

3.3. Gefahr für die Navigation

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

3.4. Tropischer Wirbelsturm

- TTT Sturm, 0030 UTC, 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.
- TTT Sturm, Anzeichen deuten auf Herannahen eines Hurrikans. 1300 UTC, 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 Sturm. Verhältnisse deuten auf Bildung starker Zyklone. 0200 UTC, 4. Mai. 1620 N, 9203 O, Barometer unkorrigiert 753 Millimeter, Tendenz fallend 5 Millimeter. Wind SzW 5. Kurs 300, 8 Knoten.
- TTT Sturm. Taifun in SO 0300 UTC, 12. Juni. 1812 N, 12605 O. Barometer rasch fallend. Wind aus N zunehmend.
- TTT Sturm. Windstärke 11, keine Sturmwarnung empfangen. 0300 UTC, 4. Mai. 4830 N, 30 W. Barometer korrigiert 983 Millibar, Tendenz fallend 4 Millibar. Wind SO, Stärke 11 rechtdrehend. Kurs 260, 6 Knoten.

Ice

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

Derelicts

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

Danger to Navigation

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

Tropical Storm

- TTT Storm, 0030 UTC. 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 Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 UTC. 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 Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 UTC. 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 Storm. Typhoon to southeast. 0300 UTC. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.
- TTT Storm. Wind force 11, no storm warning received. 0300 UTC. 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 UTC, 2. März. 69 N, 10 W. Luft-
temperatur 18. Wassertemperatur 29.
Wind NO. Stärke 8.

Icing

TTT Experiencing severe icing. 1400
UTC. March 2. 69 N., 10 W. Air tem-
perature 18. Sea temperature 29. Wind
NE., force 8.

Hafenvorschriften

1. Anwendungsbereich

1.1. Diese Hafenvorschriften finden Anwendung auf Häfen einschließlich ihrer Reeden und Zufahrten sowie andere Anlegestellen, Liege- und Umschlagplätze innerhalb der Seegewässer der DDR.

1.2. Die Hafenvorschriften finden keine Anwendung auf

- Häfen, Liege- und Umschlagplätze sowie andere Anlegestellen der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane,
- Liegeplätze und Anlegestellen, die ausschließlich von Sportbooten genutzt werden,

soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

2. Verantwortung und Zuständigkeit

2.1. Die Verantwortung der Hafenbetriebe für das Verwalten, Unterhalten und Betreiben von Häfen oder bestimmter Teile derselben wird durch diese Hafenvorschriften nicht berührt.

2.2. Die Aufsichtstätigkeit des Seefahrtsamtes zur Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr wird in den Häfen durch die Aufsichtsbereiche wahrgenommen. Sie erstreckt sich auf das jeweilige Hafengewässer und auf die Teile des Hafengeländes und der Verkehrsanlagen, die für das Anlegen und Festmachen von Fahrzeugen hergerichtet sind und genutzt werden, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

2.3. Die Hafenkaptäne der Aufsichtsbereiche sind unter Berücksichtigung der Bestimmungen gemäß § 25 Abs. 2 und der örtlichen Gegebenheiten befugt, abweichende Regelungen von diesen Hafenvorschriften zu treffen, die - soweit erforderlich - mit den Hafenbetrieben abzustimmen sind.

2.4. Die Leiter der Hafenbetriebe können zur Durchsetzung dieser Hafenvorschriften, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, entsprechende Regelungen, z. B. Hafenordnung, Hafennutzungsordnung, treffen. Diese Regelungen sind mit dem Hafenkaptän des Aufsichtsbereiches abzustimmen und in geeigneter Form bekanntzumachen.

3. Zulassung von Liegeplätzen

3.1. Liegeplätze bedürfen vor ihrer Inbetriebnahme der Zulassung durch das Seefahrtsamt.

3.2. Die Zulassung wird vom Seefahrtsamt auf schriftlichen Antrag des betreffenden Hafenbetriebes erteilt, wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen. Sie kann mit Auflagen verbunden werden. Der Hafenkaptän des Aufsichtsbereiches kann die Nutzung eines nicht mehr sicheren Liegeplatzes bis zur Wiederherstellung des sicheren Zustandes einschränken oder die Zulassung für den betreffenden Liegeplatz entziehen.

3.3. Die Voraussetzungen und das Verfahren der Zulassung werden vom Direktor des Seefahrtsamtes festgelegt.

4. Zuweisung von Liegeplätzen

4.1. Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und außergewöhnliche Schwimmkörper

(nachfolgend Fahrzeuge genannt) dürfen in den Seehäfen und - soweit zutreffend - in anderen Häfen grundsätzlich nur zugewiesene Liegeplätze einnehmen.

4.2. Die Zuweisung eines geeigneten Liegeplatzes für ein Fahrzeug erfolgt in der Regel durch den Hafenbetrieb.

4.3. Der Hafenbetrieb hat die Zuweisung eines Liegeplatzes vorher mit dem Hafentierarzt des Grenzveterinärdienstes der DDR abzustimmen, wenn

- der Umschlag von Tieren, tierischen Erzeugnissen und Rohstoffen sowie Gegenständen, die Träger von Ansteckungsstoffen für Tiere sein können, vorgesehen ist oder
- eine Desinfektion des Liegeplatzes erforderlich ist.

Für Fischereibetriebe gelten besondere Vorschriften.

4.4. Die Zuweisung eines Gefahrgutliegeplatzes durch den Hafenbetrieb bedarf - vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigungen durch die zuständigen staatlichen Organe und Einrichtungen - der Zustimmung des Aufsichtsbereiches.

4.5. Die Zuweisung eines Liegeplatzes durch den Hafenbetrieb in einem Seehafen längsseits eines festgemachten Fahrzeuges bedarf der Zustimmung des Aufsichtsbereiches. Der Hafenskapitän des Aufsichtsbereiches ist berechtigt, für Fahrzeuge in Abhängigkeit von ihrer Zweckbestimmung und Größe, z. B. Schlepper, Kutter, Schuten, generelle Zustimmungen zu erteilen.

4.6. Der Hafenbetrieb hat bei einem Auslaufverbot für ein Fahrzeug auf Anforderung des Aufsichtsbereiches einen geeigneten Liegeplatz für das betreffende Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.

4.7. Der Aufsichtsbereich ist befugt, zur Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit im Seeverkehr die Zuweisung eines anderen Liegeplatzes für ein Fahrzeug vom Hafenbetrieb zu fordern bzw. die Verholung gegenüber diesem Fahrzeug anzuweisen.

4.8. Die Bestimmungen gemäß 4.1. bis 4.7. gelten nicht für das kurzzeitige Liegen von Fahrzeugen

- der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane,
- der anderen staatlichen Organe und Einrichtungen gemäß Regel 1/2 Abs. 1 Anlage 1,
- des Lotsendienstes.

5. Erlaubnis zum An- und Ablegen

5.1. Das Anlegen an einen und das Ablegen von einem Liegeplatz bedürfen, vorbehaltlich des Erteilens der Verkehrserlaubnis, in der Regel der Erlaubnis durch den Hafenbetrieb; hierzu ist das betreffende Fahrzeug entsprechend an- bzw. abzumelden.

5.2. Die Bestimmungen gemäß 5.1. gelten nicht für

- Fahrzeuge gemäß 4.8. und
- Fahrzeuge, denen ein Liegeplatz im jeweiligen Hafen ständig vorgehalten wird.

6. An- und Ablegen sowie Festmachen

6.1. Durch das An- und Ablegen sowie Festmachen von Fahrzeugen darf der Verkehr nicht gefährdet oder behindert werden. Befindet sich ein Fahrzeug beim An- oder Ablegemanöver, haben die anderen Verkehrsteilnehmer diesen Umstand zu berücksichtigen und mit der gebotenen Vorsicht zu manövrieren.

6.2. Vor An- und Ablegemanövern von Fahrzeugen sind

- Lade- und Löscheinrichtungen auf den Liegeplätzen, z. B. Kräne und Verladebrücken,
- ab- oder aufgestellte Gegenstände aller Art im Bereich der Kaikante und
- kleinere Fahrzeuge

aus dem Gefahrenbereich zu bringen.

6.3. Das Festmachen des Fahrzeuges in einem Seehafen hat grundsätzlich in einer seewärts gerichteten Lage zu erfolgen. Der Aufsichtsbereich kann in begründeten Fällen Ausnahmen zulassen.

6.4. Fahrzeuge dürfen am Liegeplatz nur an den dafür vorgesehenen Einrichtungen, z. B. Poller, Klampen, Ringe, Dalben, festgemacht werden. Das Festmachen an Verbindungsstücken oder Reibpfählen ist nicht gestattet. Das Festmachen von Fahrzeugen an Dalbenpfählen ist nur zum Warten oder Instandsetzen der Dalben gestattet.

6.5. Das Anlegen und Festmachen eines Fahrzeuges ist verboten

- an Leitwerken, Pegeln, schwimmenden und festen Seezeichen sowie Verkehrszeichen an Land,
- an Bauwerken und Anlagen des Küstenschutzes,
- an abbrüchigen Stellen am Ufer,
- an Stellen, an denen das Ankern oder Anlegen und Festmachen durch Sichtzeichen gemäß 4.1.4., 4.1.5. und 4.1.6. Anlage 5 verboten ist,
- an Stellen und Strecken, die vom Seefahrtsamt bekanntgemacht sind.

6.6. Fahrzeuge mit einer Größe von GT/BRT 150 oder mehr sind verpflichtet, beim An- und Ablegen in den Seehäfen Wismar, Rostock und Stralsund Festmacher anzunehmen. Der Aufsichtsbereich kann in begründeten Fällen Sonderregelungen treffen. Die erforderliche Anzahl der Festmacher ist unter Berücksichtigung der Größe der Fahrzeuge sowie in Abhängigkeit von den örtlichen und hydrometeorologischen Bedingungen durch den Hafenbetrieb festzulegen. Die generelle Festlegung der Anzahl der Festmacher für den jeweiligen Seehafen ist mit dem Aufsichtsbereich abzustimmen. Binnenschiffe, Fahrzeuge der technischen Flotte, Fahrzeuge der Aufsichtsorgane, Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane und ausländische Kriegsschiffe sind von der Annahme der Festmacher befreit.

6.7. Zum Vermeiden von Schäden an Kaianlagen und Fahrzeugen sind auf an- und ablegenden Fahrzeugen die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere sind

- geeignete Fender, Reibhölzer oder Abweiser bereitzuhalten und einzusetzen,
- Fahrzeuge so sicher festzumachen und erforderlichenfalls abzufendern, daß bei Wasserstandsschwankungen und bei Wellenschlag oder Sog keine Schäden oder Gefährdungen eintreten.

Das stevenrechte Drehen von Fahrzeugen an Kaikanten in Seehäfen ist nicht gestattet. Nebeneinander festgemachte Fahrzeuge müssen - soweit möglich - an beiden Enden ausreichend am Ufer befestigt sein. Bei einem Schubverband braucht nur der Verband insgesamt an beiden Enden festgemacht zu werden.

6.8. Anker, die für Manövrierzwecke ausgefahren oder verwendet wurden, sind nach dem Festmachen grundsätzlich einzuhieven. Die Erlaubnis zum Liegenlassen des Ankers erteilt auf Antrag in begründeten Fällen

- in den Seehäfen und im Hafen Wolgast der Aufsichtsbereich und
- in den anderen Häfen der jeweilige Hafenbetrieb.

7. Sicherung festgemachter Fahrzeuge

7.1. Die Zugänge zu Fahrzeugen sind nach dem Festmachen unverzüglich verkehrssicher anzubringen; die Sicherheit muß während der gesamten Liegezeit gewährleistet sein. Die Zugänge sind erforderlichenfalls ausreichend zu beleuchten und bei Glätte abzustumpfen.

7.2. In den Seehäfen sind die Festmachetrossen der Fahrzeuge mit Rattenblechen zu versehen.

7.3. Außenbords ragende Teile von Fahrzeugen, z. B. ausgeschwungene Bäume, sowie ausgebrachte Gegenstände, z. B. Jacobsleitern, Stellagen und sonstige Arbeitsgeräte, sind zu sichern und - soweit für den Bordbetrieb nicht erforderlich - bei Schiffsbewegungen, spätestens jedoch bei Sonnenuntergang an Bord zu nehmen und so zu lagern, daß sie nicht über die Bordwand hinausragen und niemand gefährden oder behindern.

7.4. Vor dem Verlassen festgemachter Fahrzeuge sind alle erforderlichen Maßnahmen zum Sichern des Fahrzeuges, insbesondere zum Verhindern von Unfällen und Verkehrsstörungen sowie des Benutzens durch Unbefugte zu treffen und hierfür bestimmte Vorrichtungen am Fahrzeug wirksam zu machen.

8. Wachdienst während der Hafenziegezeit

8.1. Auf jedem Fahrzeug, das im Hafen festgemacht hat oder vor Anker liegt, hat der Fahrzeugführer eine geeignete und wirksame Wache einzusetzen, um zu gewährleisten, daß der für die Sicherheit des Fahrzeuges erforderliche Bordbetrieb nicht beeinträchtigt wird und alle voraussehbaren Gefahren für das Fahrzeug, die an Bord befindlichen Personen, die Ladung und die Umwelt sowie für andere Fahrzeuge und die Verkehrsanlagen abgewehrt werden können.

8.2. Für einzelne Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen, z. B. Fahrgastschiffe der Weißen Flotte, Fahrzeuge der technischen Flotte, Fischereifahrzeuge, Fahrzeuge der Aufsichtsorgane, können auf Antrag des Rechtsträgers oder Eigentümers in begründeten Fällen vom Aufsichtsbereich besondere Regelungen für den Wachdienst unter Berücksichtigung der Bestimmungen gemäß § 25 Abs. 2 getroffen werden.

9. Stand- und Zugproben

9.1. Auf festgemachten Fahrzeugen ist das kurzzeitige Drehen des Propellers zum Überprüfen der Antriebsanlage oder unmittelbar vor dem Ablegen nur gestattet, wenn andere Fahrzeuge oder Verkehrsanlagen dadurch nicht gefährdet werden.

9.2. Standproben der Hauptantriebsmaschinenanlagen und Zugproben von Fahrzeugen dürfen nur an den vom Aufsichtsbereich zugelassenen Stellen durchgeführt werden und bedürfen der Erlaubnis

- in den Seehäfen und im Hafen Wolgast durch den Aufsichtsbereich und
- in den anderen Häfen durch den Hafenbetrieb.

Diese Erlaubnis ist mindestens 24 Stunden vor Beginn der Standprobe zu beantragen; sie kann mit Auflagen verbunden werden.

9.3. Beim kurzzeitigen Drehen des Propellers und bei Stand- oder Zugprobe eines Fahrzeuges sind die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, z. B. Leinenwache, Sicherheitsposten am Zugang des Fahrzeuges, Ausbringen von Sicherheitsleinen.

10. Umschlag

10.1. Der Umschlag und das Bunkern sind nur an den dafür vorgesehenen Umschlagplätzen sowie außerhalb der Häfen an den vom Seefahrtsamt zugelassenen Stellen gestattet. Ausnahmen bedürfen der Erlaubnis durch den Aufsichtsbereich.

10.2. Beim Umschlag von Tieren, tierischen Erzeugnissen und Rohstoffen sowie Gegenständen, die Träger von Ansteckungsstoffen für Tiere sein können, sind die Bestimmungen gemäß 4.3. zu berücksichtigen.

11. Sicheres Beladen

11.1. Ein Fahrzeug ist so zu beladen, daß die Sicherheit des Fahrzeuges, der an Bord befindlichen Personen, der Ladung, der Verkehrsanlagen und Umschlagseinrichtungen sowie die Umwelt nicht gefährdet werden.

11.2. Ein Fahrzeug gilt insbesondere dann als sicher beladen, wenn

- der vorgeschriebene Mindestfreibord eingehalten und der zulässige Tiefgang nicht überschritten werden,
- die Ladung in Übereinstimmung mit der Ladungsdokumentation ordnungsgemäß gestaut und gesichert ist.

12. Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern

12.1. Der Umschlag oder Transit gefährlicher Güter ist gemäß den dafür geltenden Bestimmungen¹ anzumelden.

12.2. Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern dürfen nur an Gefahrgutliegeplätzen und außerhalb der Häfen an den vom Seefahrtsamt hierfür zugelassenen Stellen ankern, anlegen und festmachen.

12.3. Von ankernden oder festgemachten Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern, für die ein besonderer Liegeplatz vorgeschrieben ist und die die vorschriftsmäßigen Sichtzeichen gesetzt haben bzw. führen, müssen andere Fahrzeuge einen ausreichenden Sicherheitsabstand halten. Das gilt nicht für die von diesen Fahrzeugen zu Dienstleistungen in Anspruch genommenen Fahrzeuge, z. B. Schlepper, Versorgungsfahrzeuge, Reinigungsfahrzeuge, sowie Fahrzeuge, die am Umschlag beteiligt sind. Diese Fahrzeuge müssen geeignete Sicherheitsvorkehrungen treffen.

12.4. An ankernden oder festgemachten Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern gemäß Ziff. 25 Buchst. b Anlage 2, die nach dem Löschen noch nicht gereinigt bzw. entgast oder vollständig inertisiert worden sind, dürfen beim Füllen der Tanks mit Ballastwasser und beim Reinigen, Entgasen oder Inertisieren nur solche Fahrzeuge längsseits liegen, die durch die genannten Maßnahmen nicht gefährdet sind.

12.5. Ankernde und festgemachte Fahrzeuge mit melde- und begleitpflichtigen gefährlichen Gütern müssen verholbereit sein. Der Aufsichtsbereich kann weitergehende Forderungen erheben bzw. Ausnahmen zulassen.

12.6. Der Umschlag von melde- und begleitpflichtigen gefährlichen Gütern in den Häfen hat durch besonders ausgebildetes Personal zu erfolgen. Die örtlich zuständige Feuerwehr sowie gegebenenfalls die Direktion Schifffahrt des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens der DDR sind hierüber zu informieren. Soweit erforderlich sind Bereitschafts-, Not- und Hilfeleistungsdienste in den Häfen durch den jeweiligen Hafenbetrieb zu organisieren.

13. Entgasen und Begasen von Fahrzeugen

13.1. Das Entgasen und Begasen von Fahrzeugen bedarf der vorherigen Anmeldung

- in den Seehäfen und im Hafen Wolgast beim Aufsichtsbereich und
- in den anderen Häfen beim Hafenbetrieb.

Das Entgasen und Begasen ist nur an den zugewiesenen Stellen gestattet.

¹ Z.Z. gilt die Ordnung vom 4. Juni 1987 über den Seetransport und Hafenumschlag gefährlicher Güter (OSHG) (Herausgegeben vom Ministerium für Verkehrswesen).

13.2. Während des Entgasens und Begasens ist unbefugten Personen das Betreten des Fahrzeuges verboten und hierfür zusätzlich zu den vorgeschriebenen Sichtzeichen das besondere Sichtzeichen gemäß 2.11.1. Anlage 5 am Zugang zum Fahrzeug anzubringen. Am Zugang zum Fahrzeug ist ein Sicherheitsposten aufzustellen.

13.3. Während des Entgasens ist das Rauchen und der Umgang mit offenem Feuer an Bord des Fahrzeuges verboten und hierfür zusätzlich zu den vorgeschriebenen Sichtzeichen das besondere Sichtzeichen gemäß 2.11.2. Anlage 5 am Zugang zum Fahrzeug anzubringen.

13.4. Die besonderen Sichtzeichen gemäß 2.11.1. und 2.11.2. sind erforderlichenfalls zu beleuchten.

13.5. Die Gasfreiheit des Fahrzeuges ist gegenüber dem Hafenbetrieb und dem Aufsichtsbereich, auf deren Verlangen hin, nachzuweisen.

14. Funkverkehr

Das Betreiben der Funkanlagen auf den in den Häfen befindlichen Fahrzeugen ist nur gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften² gestattet.

15. Brandbekämpfung

15.1. Personen, die einen Brand an Bord eines Fahrzeuges in einem Hafen wahrnehmen, haben die örtlich zuständige Feuerwehr sofort zu alarmieren.

15.2. Der Verantwortliche des Fahrzeuges hat unverzüglich die Brandbekämpfung mit den vorhandenen Bordmitteln zu veranlassen und den Aufsichtsbereich sowie den Hafenbetrieb darüber zu informieren.

15.3. Der Einsatzleiter der Feuerwehr veranlaßt in Abstimmung mit dem Aufsichtsbereich und dem Hafenbetrieb - soweit erforderlich - alle notwendigen Maßnahmen zur wirkungsvollen Brandbekämpfung auf in- und ausländischen Fahrzeugen sowie zur Verhinderung der Ausbreitung des Brandes auf andere Fahrzeuge oder Verkehrsanlagen.

15.4. Beim Brand auf einem Fahrzeug hat die Besatzung den Einsatz der Feuerwehr zu unterstützen und den Anweisungen der Feuerwehr Folge zu leisten. Der Hafenbetrieb hat den Zugang zum Fahrzeug zu sichern.

16. Schutz der Hafengewässer vor Verschmutzungen

16.1. Die Hafengewässer dürfen nicht durch das Einleiten oder Einbringen von Schadstoffen³, Ladungsresten oder Schiffsmüll verschmutzt werden.

16.2. Beim Umschlag, Bunkern und Entsorgen sind geeignete Vorrichtungen am Fahrzeug anzubringen, die ein Verschmutzen der Hafengewässer verhindern.

16.3. Der Hafenbetrieb hat die gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften³ vorgeschriebenen Entsorgungsmaßnahmen durchzuführen bzw. durchführen zu lassen; insbesondere gilt das in den Seehäfen für das Beseitigen bestimmter Stoffe bzw. deren Rückstände und Gemischen, z. B.

- ölhaltige Abwässer und ölhaltiger Festmüll,
- aufnahmepflichtige schadstoffbelastete Abwässer und Rückstände,
- Schiffsmüll und Ladungsreste,
- Fäkalien.

² Z.Z. gilt die Seefunk-Anordnung vom 28. Februar 1986 (Sonderdruck Nr. 1267 des Gesetzblattes).

³ Z.Z. gilt die Meeresumweltschutzverordnung vom 21. Juli 1988 (GBl. I Nr. 18 S. 201).

17. Bekämpfung von Wasserschadstoffhavarien

17.1. Wer eine Wasserschadstoffhavarie in den Häfen verursacht oder feststellt, hat dies unverzüglich der Staatlichen Gewässeraufsicht gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften^{4,5} zu melden.

17.2. Auf Fahrzeugen, die eine Wasserschadstoffhavarie verursacht haben, sind geeignete Maßnahmen zum Bekämpfen und Einschränken des Ausmaßes der Wasserschadstoffhavarie zu treffen.

18. Sonstige Ordnungsvorschriften

18.1. Das unbefugte Betreten oder Befahren eines Hafens sowie das unbefugte Benutzen von Hafeneinrichtungen, z. B. Entnahme von Elektroenergie oder Trinkwasser, sind nicht gestattet.

18.2. Festmacheeinrichtungen und Zugänge für Fahrzeuge sowie Hafen- und Umschlagseinrichtungen dürfen in ihrer Benutzbarkeit, z. B. durch Verstellen, nicht beeinträchtigt werden.

18.3. Das Benutzen von bordeigenen Booten und Flößen in den Seehäfen bedarf der Erlaubnis des Aufsichtsbereiches. Das gilt nicht für das Benutzen von

- Booten und Flößen der Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane,
- Booten und Flößen der Fahrzeuge der staatlichen Organe und Einrichtungen gemäß Regel 1/2 Anlage 1,
- Arbeitsbooten und Arbeitsgeräten der schwimmenden Geräte gemäß Ziff. 16 Anlage 2 zur Durchführung der technischen Arbeiten.

18.4. Taucher- und andere Unterwasserarbeiten in den Seehäfen dürfen nur durch zugelassene Taucherbetriebe gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften⁶ durchgeführt werden. Taucherarbeiten sind durch den Tauchereinsatzleiter mit dem jeweiligen Fahrzeugführer, dem Hafenbetrieb und dem Aufsichtsbereich abzustimmen. Auf dem Fahrzeug sind die Sichtzeichen gemäß Regel 27 Buchst. d oder e Anlage 1 zu setzen; an den Bedienständen der Antriebsanlage, Törnmaschine, Anker-ausrüstung und Ruderanlage sowie Querstrahlruder sind die entsprechenden Warnzeichen mit dem Zusatz „Nicht einschalten“ anzubringen.

4 siehe Fußnote 3.

5 Z.Z. gilt das Wassergesetz vom 2. Juli 1982 (GBl. I Nr. 26 S. 467).

6 Z.Z. gilt die Taucheranordnung vom 14. April 1986 (GBl. I Nr. 19 S. 281).

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 (Dreifarbenerlaterne)

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 Abschn. 6 Anhang I der Kollisionsverhütungsregeln verwendet, die einzeln oder in verschiedenen Kombinationen gezeigt werden. Die Abmessungen der Signalkörper und die Abstände zwischen ihnen auf Fahrzeugen gemäß Abschn. 6 Buchst. c Anhang 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 Vorschriftenzeichen 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 Vorschriftenzeichen und Hinweiszeichen unterteilt, die im allgemeinen wie folgt dargestellt sind:

1.3.1. Vorschriftenzeichen, 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. Vorschriftenzeichen, 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 Signalebuches verwendet.

1.6. Darstellung der Schallsignale

	ein langer Ton
	ein kurzer Ton
	Glockenschlag
	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. Die Kennzeichnung der Seegewässer der DDR mit schwimmenden Seezeichen erfolgt gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften¹. Diese Rechtsvorschriften enthalten die Bedeutung der Seezeichen und ihre Anwendung, sie legen aber nicht fest, welche Fahrwasser und Verkehrshindernisse zu kennzeichnen sind.

1.7.2. Grundlage für die Kennzeichnung der Seegewässer der DDR mit schwimmenden Seezeichen sind die vom Internationalen Seezeichenverband (International Association of Lighthouse Authorities - IALA -) ausgearbeiteten und international abgestimmten Regeln für das Internationale Bottonungssystem „A“ - Kombiniertes Kardinal- und Lateralsystem (Rot an Backbord) -.

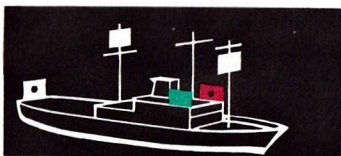
1.7.3. Die Identifizierung der einzelnen Seezeichen ist nur an Hand der Seekarte und des Leuchtfeuerverzeichnisses möglich. Die in den Seegewässern der DDR verwendeten schwimmenden Seezeichen sind im Abschn. 5 wiedergegeben.

Anmerkung:

Die in dieser Anlage angegebenen Regeln beziehen sich auf Anlage 1 (Kollisionsverhütungsregeln und Sondervorschriften).

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



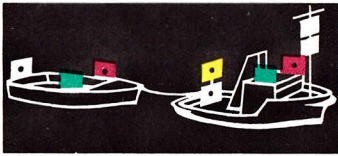
2.1.2. Luftkissenfahrzeug in Fahrt
(Regel 23 Buchst. b)
Tragflächenfahrzeug in Fahrt
s. Regel 23/2



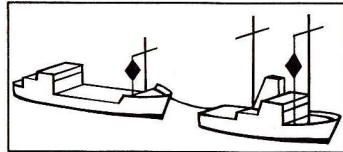
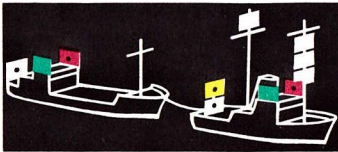
2.1.3. Maschinenfahrzeug in Fahrt
mit einer Länge von weniger als 12 m
(Regel 23 Buchst. c und Regel 23/1
Abs. 2)

¹ Z.Z. gilt die Anordnung vom 21. November 1979 über die Kennzeichnung der Seegewässer der Deutschen Demokratischen Republik mit schwimmenden Seezeichen (Sonderdruck Nr. 1028 des Gesetzblattes).

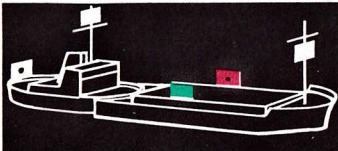
2.2. Schleppzüge und Schubverbände



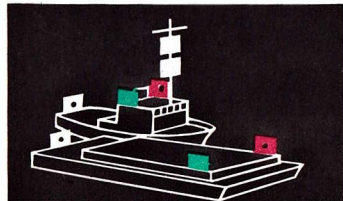
2.2.1. Schleppzug in Fahrt, Länge des Schleppzuges 200 m oder weniger (Regel 24 Buchst. a Ziffern i bis iv und Buchst. e Ziffern i und ii)
Länge des schleppenden Fahrzeuges weniger als 50 m
(Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)
Schlepper beim Bugsieren s. Regel 24/1 Abs. 2



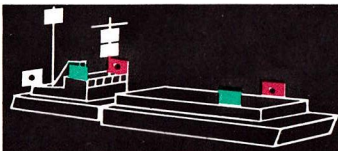
2.2.2. Schleppzug in Fahrt, Länge des Schleppzuges mehr als 200 m (Regel 24 Buchstaben a, d, e und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)



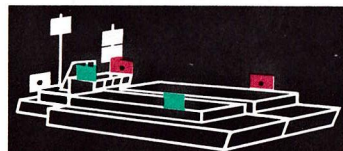
2.2.3. Zusammengesetzte Einheit in Fahrt
(Regel 24 Buchst. b und Regel 23 Buchst. a)



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

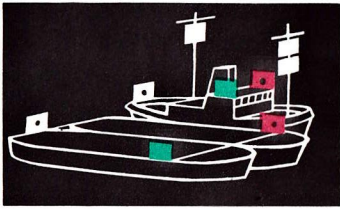


2.2.5. Schubverband² in Fahrt mit einem Schubprahm
(Regel 24 Buchstaben c, d, f Ziff. i und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)

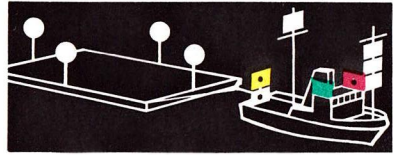


2.2.6. Schubverband² in Fahrt mit mehreren Schubprahmen
(Regel 24 Buchstaben c, d, f Ziff. i und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)

² Ausgenommen im Falle einer zusammengesetzten Einheit, vgl. Bild gemäß 2.2.3. und Regel 24 Buchst. b.

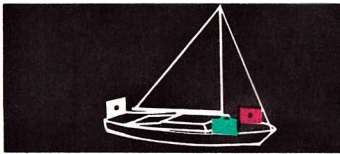


2.2.7. Schleppzug in Fahrt mit mehreren längsseits geschleppten Fahrzeugen
(Regel 24 Buchstaben c, d, f Ziff. ii und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)

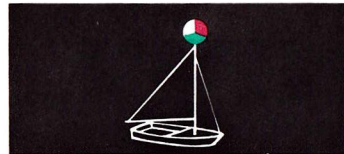


2.2.8. Schleppzug in Fahrt mit einem schwer erkennbaren, teilweise getauchten Gegenstand
Länge des Schleppzuges mehr als 200 m
Länge des Anhangs nicht mehr als 100 m
Breite des Anhangs 25 m oder mehr
(Regel 24 Buchstaben a und d, Buchst. g Ziffern i und ii und Regel 23 Buchst. a Ziff. ii)
Beim Schleppen von Schießscheiben beachte Regel 24/2.

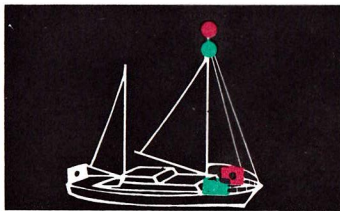
2.3. Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Riemen



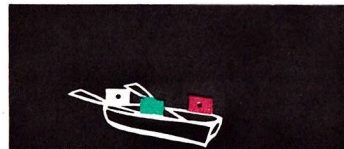
2.3.1. Segelfahrzeug in Fahrt³
(Regel 25 Buchst. a)



2.3.2. Segelfahrzeug in Fahrt³
mit einer Länge von weniger als 20 m
(Regel 25 Buchst. b)

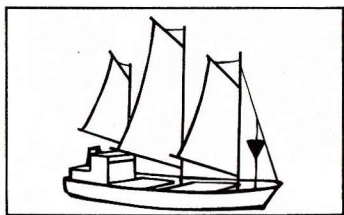


2.3.3. Segelfahrzeug in Fahrt³
(Regel 25 Buchstaben a und c)



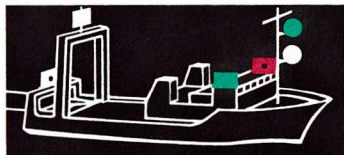
2.3.4. Fahrzeug unter Riemen in Fahrt (Regel 25 Buchst. d Ziff. ii)
Es darf diese Lichter führen, anderenfalls ein weißes Rundumlicht
(Regel 25/1 Abs. 2)

³ Beachte Regel 25/1 Abs. 1.

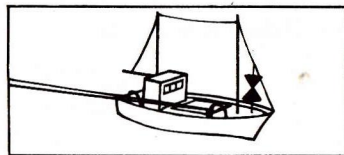


2.3.5. Mit Maschinenkraft fahrendes Segelfahrzeug in Fahrt (Regel 25 Buchst. e)

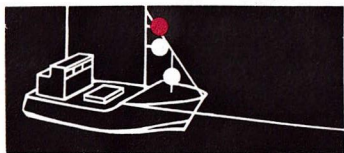
2.4. Fischereifahrzeuge



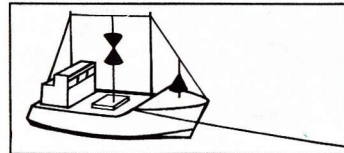
2.4.1. Fischendes Fahrzeug beim Trawlen mit Fahrt durchs Wasser (Regel 26 Buchst. b)



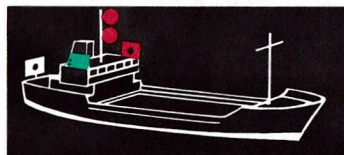
2.4.2. Fischendes Fahrzeug beim Trawlen (Regel 26 Buchst. b Ziff. i)



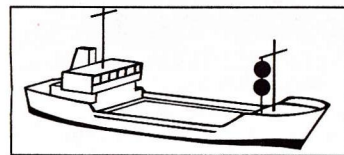
2.4.3. Fischendes Fahrzeug - mit Ausnahme beim Trawlen - in Fahrt (Treibnetz-fischer) ohne Fahrt durchs Wasser mit ausgebrachtem Fanggerät von mehr als 150 m waagrecht vom Fahrzeug aus gemessen (Regel 26 Buchst. c Ziffern i und ii)
Offene Fischerboote s. Regel 26/1



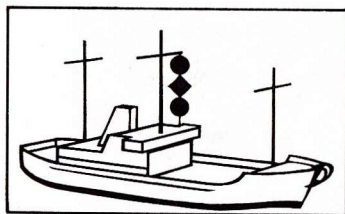
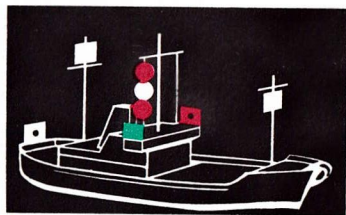
2.5. Manövrierunfähige und manövrierbehinderte Fahrzeuge



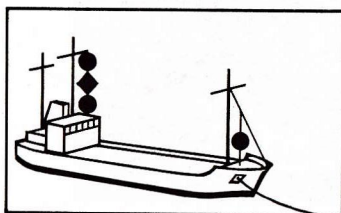
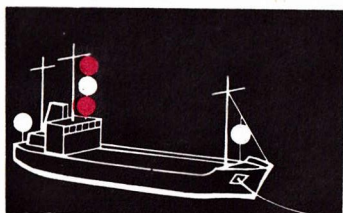
2.5.1. Manövrierunfähiges Fahrzeug mit Fahrt durchs Wasser (Regel 27 Buchst. a)



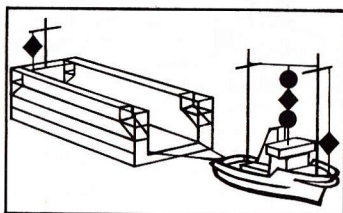
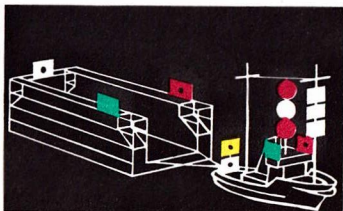
2.5.2. Manövrierunfähiges Fahrzeug (Regel 27 Buchst. a Ziff. ii)



2.5.3. Manövrierbehindertes Fahrzeug⁴ mit Fahrt durchs Wasser
(Regel 27 Buchst. b Ziffern i und ii und Regel 23 Buchst. a)



2.5.4. Manövrierbehindertes Fahrzeug⁵ vor Anker
(Regel 27 Buchst. b Ziffern i, ii, iv und Regel 30 Buchst. a)

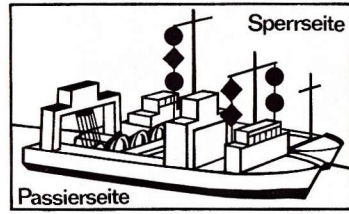
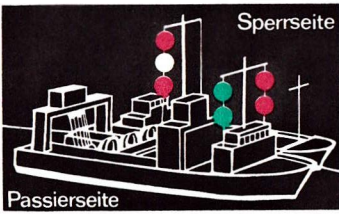


2.5.5. Außergewöhnlicher Schleppzug⁶ in Fahrt,
Länge des Schleppzuges mehr als 200 m
(Regel 27 Buchst. b Ziffern i, ii, Buchst. c und Regel 24 Buchstaben a und e)

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

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

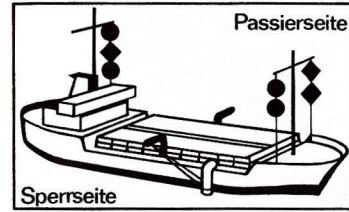
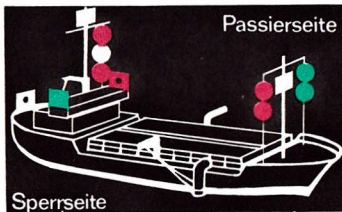
6 Beachte Ziff. 20 Anlage 2



2.5.6. Manövrierbehindertes Fahrzeug⁷, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, vor Anker

(Regel 27 Buchst. b Ziffern i und ii und Buchst. d Ziffern i, ii und iii)

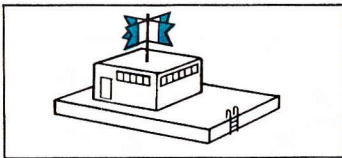
Manövrierbehindertes Fahrzeug, das im Fahrwasser baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt und den Verkehr nicht behindert s. Regel 27/1 Abs. 1



2.5.7. Manövrierbehindertes Fahrzeug⁷, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, mit Fahrt durchs Wasser

(Regel 27 Buchst. b Ziffern i, ii und iii sowie Buchst. d Ziffern i und ii)

Manövrierbehindertes Fahrzeug, das im Fahrwasser baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt und den Verkehr nicht behindert s. Regel 27/1 Abs. 1.

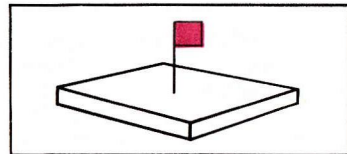
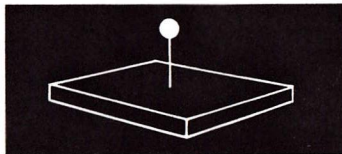


2.5.8. Fahrzeug bei Taucherarbeiten

Flagge „A“ des Internationalen Signaltuches

Bedeutung: „Ich habe einen Taucher unter Wasser, fahren Sie langsam und halten Sie guten Abstand.“

(Regel 27 Buchst. e Ziffern i und ii)

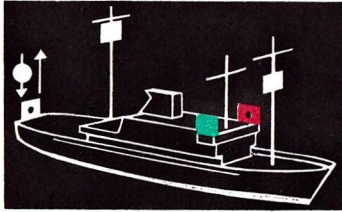
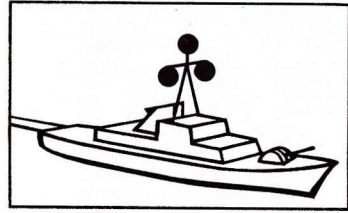


2.5.9. Schwimmendes Zubehör (Regel 27/1 Abs.2)

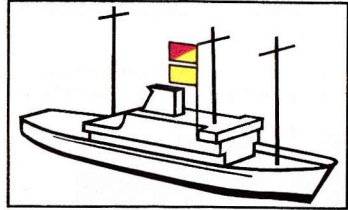
⁷ Mit Ausnahme eines Fahrzeuges beim Minenräumen, vgl. Regel 27 Buchst. b und Bilder gemäß 2.5.10.



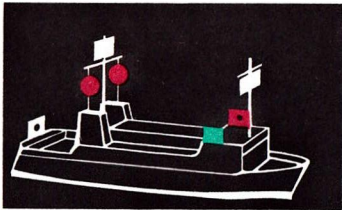
2.5.10. Fahrzeug beim Minenräumen
(Regel 27 Buchst. f und Regel 23 Buchst. a)



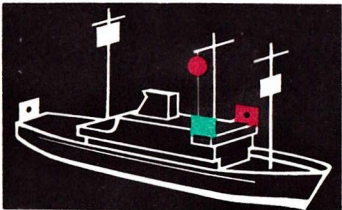
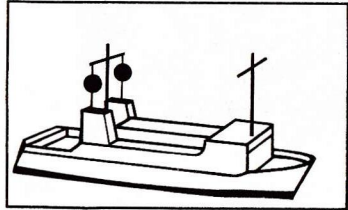
2.5.11. Schräg oder quer im Fahrwasser liegendes Fahrzeug
(Regel 27/2)



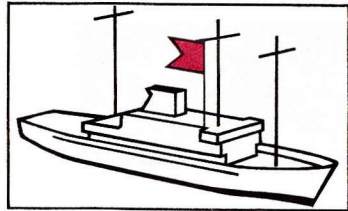
2.5.12. Fahrzeug, das zur Regulierung nautischer Anlagen dreht
(Regel 27/3)
Bei Nacht die Lichter gemäß 2.7.2.

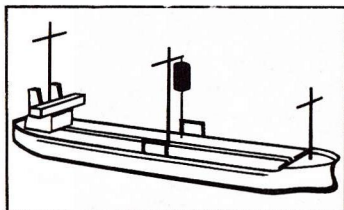
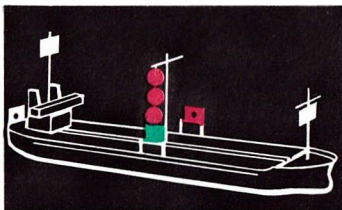


2.5.13. Fährschiff in Fahrt im Liniendienst beim Einlaufen oder Auslaufen
(Regel 27/4 Absätze 1 und 2)



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

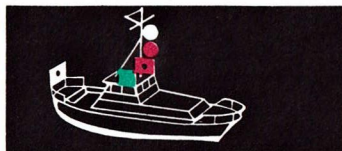




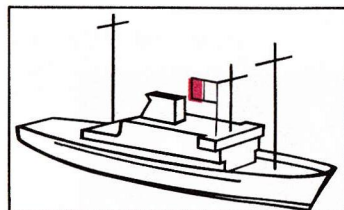
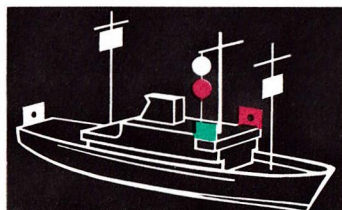
2.6

- Durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug⁸
(Regel 28 und Regel 23 Buchst. a)
- Wegerechtschiff⁸
(Regel 28/1 und Regel 27/4 Absätze 3 und 4)

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)

2.8. Besondere Sichtzeichen der Fahrzeuge staatlicher Organe und Einrichtungen

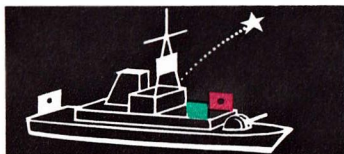


- 2.8.1.
- Fahrzeug eines Aufsichtsorgans beim besonderen Einsatz
(Regel 1/2 Abs. 2)
 - Fahrzeuge des Wasserrettungsdienstes des DRK der DDR s. Regel 1/2 Abs. 3
 - Eisbrecher s. Regel 1/2 Abs. 6

⁸ Vgl. Regel 3 Buchst. h und Ziff. 22 Anlage 2

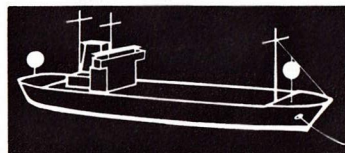


2.8.2. Fahrzeug der Zollverwaltung der DDR im Einsatz (Regel 1/2 Abs. 4)



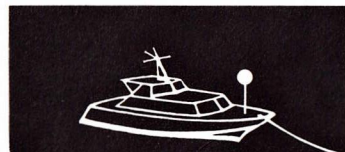
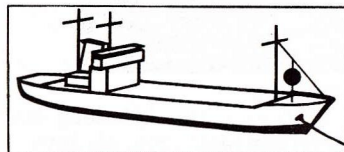
2.8.3. Fahrzeug der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR oder der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane, von dem ein ausreichender Abstand zu halten ist (Regel 1/2 Abs. 5)

2.9. Fahrzeuge vor Anker und Fahrzeuge auf Grund

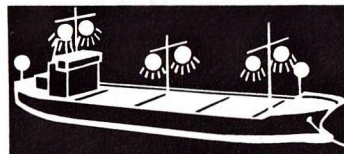


2.9.1.
- Fahrzeug vor Anker (Regel 30 Buchst. a)

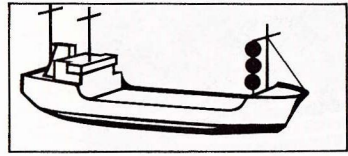
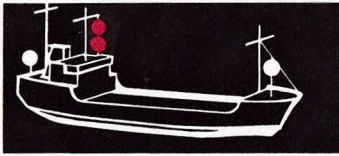
- Fahrzeug, das an einer Festmachtetonne liegt s. Regel 30/1 Abs. 4



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



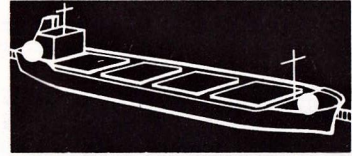
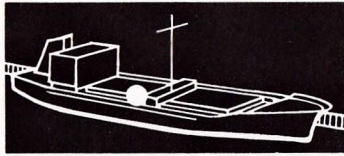
2.9.3. Fahrzeug vor Anker mit einer Länge von 100 m oder mehr (Regel 30 Buchstaben a und c)



2.9.4.

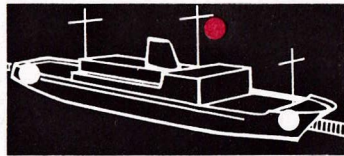
- Fahrzeug auf Grund (Regel 30 Buchst. d)
- Fahrzeug auf Grund mit einer Länge von weniger als 12 m s. Regel 30 Buchst. f

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)



V

E

am Tage:
Flaggensignal „VE“
des Internationalen Signalbuches

2.11. Besondere Sichtzeichen



2.11.1. Unbefugten Personen ist das Betreten des Fahrzeuges verboten (Abschn. 13.2. Anlage 4)



2.11.2. Rauchen und Umgang mit offenem Feuer an Bord des Fahrzeuges verboten (Abschn. 13.3. Anlage 4)

**Berichtigung
zu SDr. Nr. 1320**

Auf der Seite 92 hat
das Flaggensignal „VE“
des Internationalen
Signalbuches
folgendes Aussehen:





2.11.3. Brückensignal
 Flaggensignal (Wartezeichen) „AS“
 des Internationalen Signalbuches
 Bedeutung: „Ich warte auf das nächst-
 folgende Öffnen der Brücke“
 (§ 20 Absätze 4 und 5)

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)⁹



3.1.2. Überholssignale

- „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)¹⁰



3.1.3.2. Bleib-weg-Signal: (§ 22 Abs. 5 und Regel 34/2)^{10,11}



3.1.4. Achtungssignal

Bei Annäherung an eine unübersichtliche Fahrwasserkrümmung und in Fällen gemäß Regel 34/1:
 (Regel 34 Buchst. e; Regel 34/1)¹⁰



3.1.5. Brückensignal¹²

Bedeutung: „Ich warte auf das nächstfolgende Öffnen der Brücke“



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)



⁹ Beachte Regel 34 Buchst. b.
¹⁰ Beachte Regel 36 und Regel 1/2 Abs. 5.
¹¹ Beachte Ein-Buchstaben-Signale gemäß Abschnitt 6.
¹² Beachte § 20 Absätze 4 und 5

3.2.3. Manövrierunfähiges Fahrzeug, manövrierbehindertes Fahrzeug, durch seinen Tiefgang behindertes Fahrzeug, Segelfahrzeug, fischendes Fahrzeug, schlep-pendes oder schiebendes Fahrzeug^{13, 14} mindestens alle 2 Minuten:

(Regel 35 Buchst. c)



3.2.4. Geschlepptes Fahrzeug oder letztes Fahrzeug ei-nes Schlepptuges - wenn bemannt - mindestens alle 2 Mi-nuten, möglichst unmittelbar nach dem Signal des schlep-penden Fahrzeuge:

(Regel 35 Buchst. e)



3.2.5. Bugsirtes manövrierfähiges Maschinenfahr-zeug mit betriebsklarer Maschine in Fahrt mindestens al-le 2 Minuten:

(Regel 35/1 Abs. 1)¹⁴



3.2.6. Fahrzeug vor Anker (Regel 35 Buchst. g)

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:



3.2.7. Fahrzeug auf Grund
mindestens jede Minute:

(Regel 35 Buchst. h)



3.2.8. Fahrzeug mit einer Länge von weniger als 12 m
mindestens alle 2 Minuten:

(Regel 35 Buchst. i)

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. j)



3.2.10. Schräg oder quer im Fahrwasser vor Anker lie-gende oder auf Grund sitzende Fahrzeuge mindestens je-de 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)



¹³ Ein fischendes Fahrzeug vor Anker und ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das bei der Ausführung seiner Arbeiten vor Anker liegt sowie eine zusammengesetzte Einheit beachte Regel 35 Buchstaben d und f.

¹⁴ Bugsierende Schlepper beachte Regel 35/1 Abs. 1

3.2.11. Fahrzeuge¹⁵, 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)“:



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 verlangsamten 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.

¹⁵ Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m beachte Regel 35/1 Abs. 4.

3.5. Stoppsignal

Aufforderung zum Anhalten durch Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane und 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



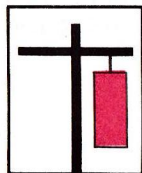
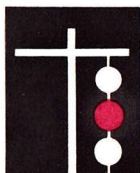
4.1.6. Ankerverbot
Verbot, auf der nachfolgenden Strecke zu ankern und die Anker, Ketten oder Trossen schleifen zu lassen



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



oder



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

4.1.9. Fahrverbote



4.1.9.1. Fahrverbot für Maschinenfahrzeuge



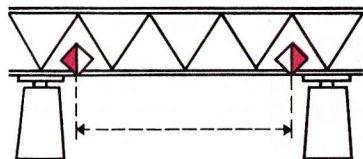
4.1.9.2. Fahrverbot für Segelfahrzeuge



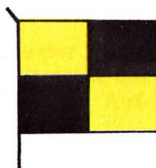
4.1.9.3. Fahrverbot für Fahrzeuge unter Riemen und andere durch Muskelkraft angetriebene Fahrzeuge



4.1.9.4. Fahrverbot für Sportboote



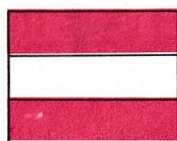
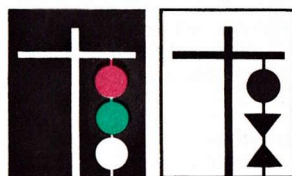
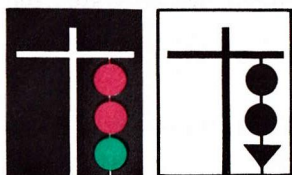
4.1.10. Durchfahren von Brücken¹⁶
 Verbot, die Brückenöffnung außerhalb des durch die beiden Tafeln begrenzten Raumes zu durchfahren; dieses Verbot gilt im allgemeinen nicht für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m, wenn die örtlichen Bedingungen das Durchfahren außerhalb des begrenzten Raumes es zulassen. Die Tafeln können bei Nacht durch 2 grüne Lichter ersetzt werden.



4.1.11. Aufforderung zum Anhalten
 Gebot zum Anhalten durch Einrichtungen der Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen der DDR sowie der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane und der Aufsichtsorgane

- die Flagge „L“ des Internationalen Signalbuchs oder
- den als Lichtsignal gegebenen Morsebuchstaben „L“ oder Leuchtugeln mit 2 grünen Sternen

4.1.12. Sperrung von Wasserflächen



4.1.12.1. Warnsignal

in ausreichender Entfernung von der Sperrstelle

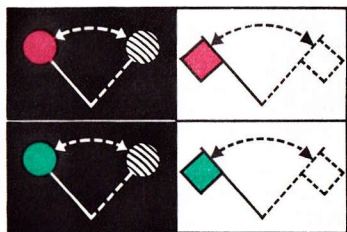
Dieses Signal gilt gleichzeitig als Hinweiszeichen gemäß 4.2. bei außergewöhnlichen Verkehrsbehinderungen.

4.1.12.2. Signale bei Sperrung der gesamten Seewasserstraße oder einer Teilstrecke

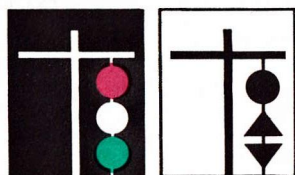
Gebot, wegen Sperrung der gesamten Seewasserstraße oder einer Teilstrecke von ihr vor dem Sichtzeichen anzuhalt

- Dauernde Sperrung der Seewasserstraße
- Sperrung einer Teilstrecke der Seewasserstraße
 (Vgl. Anm. gemäß 4.1.17.)

¹⁶ Beachte hierzu auch 4.2.5 und § 20.

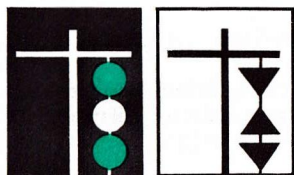


- Vorübergehende Sperrung
Beginn: Schwenken eines roten Lichtes bzw. einer roten Flagge
Ende: Schwenken eines grünen Lichtes bzw. einer grünen Flagge

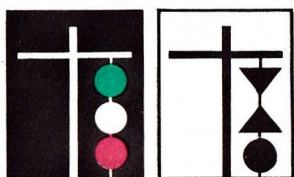


4.1.12.3. Signale bei Sperrung der Ein- bzw. Ausfahrt oder der Ein- und Ausfahrt eines Fahrwassers oder Hafens Gebot, vor dem Sichtzeichen anzuhalten

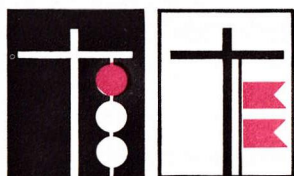
- Sperrsignal „Ein- und Ausfahrt gesperrt“



- Sperrsignal „Ausfahrt gesperrt“



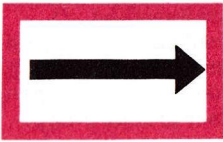
- Sperrsignal „Ein- und Ausfahrt gesperrt“



4.1.12.4. Signal bei Sperrung von Wasserflächen bei militärischen Übungen
 - Gebot, wegen Sperrung der Wasserfläche zur Durchführung von militärischen Übungen vor dem Sichtzeichen anzuhalten

4.1.12.5. Anmerkung zu 4.1.12.1. bis 4.1.12.4.

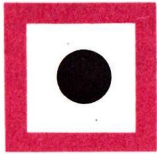
Die Sichtzeichen gemäß 4.1.12.1. bis 4.1.12.4. können an besonderen Vorrichtungen von Verkehrsanlagen, an einem Bauwerk am Ufer oder auf einem Sicherungsfahrzeug gesetzt oder geführt bzw. gezeigt werden.



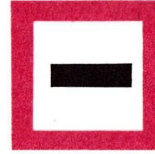
4.1.13. Einhalten einer Fahrrichtung
Gebot, die durch den Pfeil angezeigte Richtung einzuschlagen



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



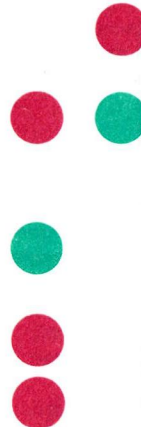
4.1.15. Abgabe von Schallsignalen
Gebot, an dieser Stelle das auf der Zusatztafel angegebene Schallsignal zu geben



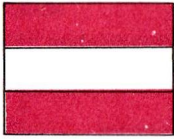
4.1.16. Anhalten vor beweglichen Brücken
Gebot, vor beweglichen Brücken vor der Tafel anzuhalten, solange die Durchfahrt nicht freigegeben ist

4.1.17. Durchfahren von beweglichen Brücken (Beachte § 20)

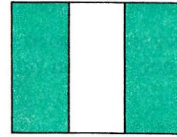
- „Durchfahren nicht gestattet“ (Brücke geschlossen) ohne Einschränkungen
- „Durchfahren nicht gestattet, Freigabe der Durchfahrt wird vorbereitet“ (Öffnung der Brücke steht bevor, Weiterfahrt vorbereiten)
- „Durchfahren“ (Brücke geöffnet, Durchfahrt frei) Gegenverkehr gesperrt
- „Anlage ist für längere Zeit außer Betrieb“ (Brücke geschlossen, wird für längere Zeit nicht geöffnet) Brücke darf von Fahrzeugen durchfahren werden, für die die Durchfahrts Höhe 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 waagrechten 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. Hinweiszeichen¹⁷

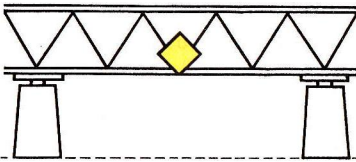


4.2.1. Ankerplatz
Ankern sowie Schleifenlassen von Ankern, Ketten oder Trossen auf der Seite, an dessen Ufer die Tafel aufgestellt ist, gestattet

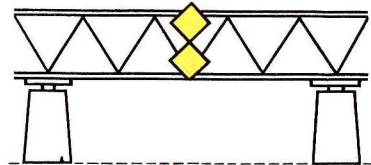


4.2.2. Liegeplatz
Liegenbleiben (Ankern oder Festmachen) auf der Seite der nachfolgenden Strecke, an dessen Ufer die Tafel aufgestellt ist, gestattet

4.2.3. 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.

¹⁷ Beachte hierzu auch 4.1.12.1.

4.3. Zusatzzeichen (Vgl. hierzu 1.3. und 1.4.)

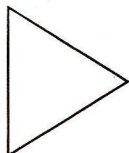
Mit Zusatzzeichen wird die Bedeutung anderer Verkehrszeichen näher bestimmt. Die gebräuchlichsten Zusatzzeichen sind:



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 für Maschinenfahrzeuge einschließlich Sportmotorboote



- nicht gültig für Maschinenfahrzeuge einschließlich Sportmotorboote



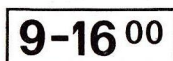
- nur gültig für Sportboote



- nicht gültig für Sportboote

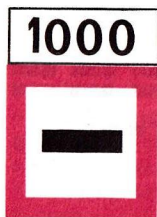


4.3.5. Anzahl
(Beispiel: 8 Sportboote)

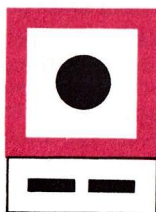


4.3.6. Zeitbegrenzung

4.4. Beispiele



in 1 000 m anhalten



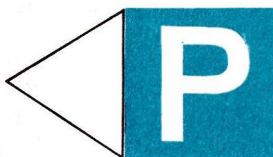
2 lange Töne geben



← Liegeverbot →



Liegeverbot
für Sportboote



← Liegeplätze →



Liegeplatz
für 8 Sportboote



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



Festmacheverbot, nicht gültig 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 Betonungsrichtung 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. Mittelfahrwasser-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 Betonungssystem 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 Betonungsrichtung zur Kennzeichnung der seitlichen Grenzen von Fahrwassern verwendet.

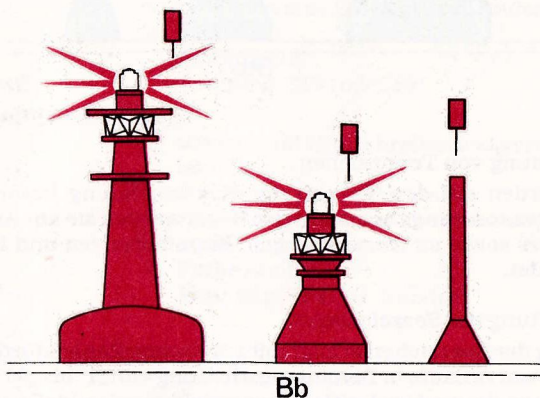
5.2.2. Bestimmung der Fahrwasserseiten

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

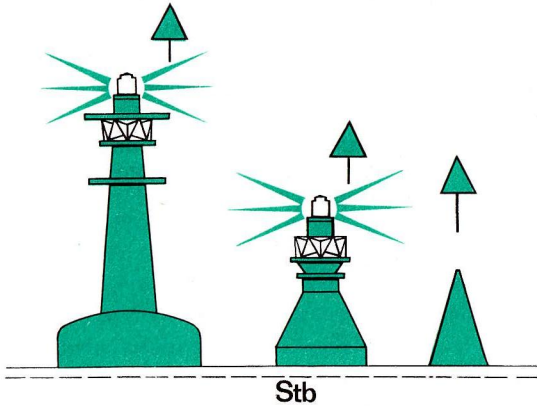
5.2.3.1. Seezeichen der Backbordseite des Fahrwassers

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 - grüner Kegel, Spitze nach oben
- (wenn erforderlich)
- Befeuerung - Farbe: grün
- (wenn vorhanden) Kennung: beliebig



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 Betonungsrichtung 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 $\left(\text{z. B. } \frac{\text{Bug}}{1}, \frac{\text{Bug}}{2} \text{ oder } \frac{\text{B}}{1}, \frac{\text{B}}{2} \right)$.

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

tung 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. Zweckbestimmung der 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)

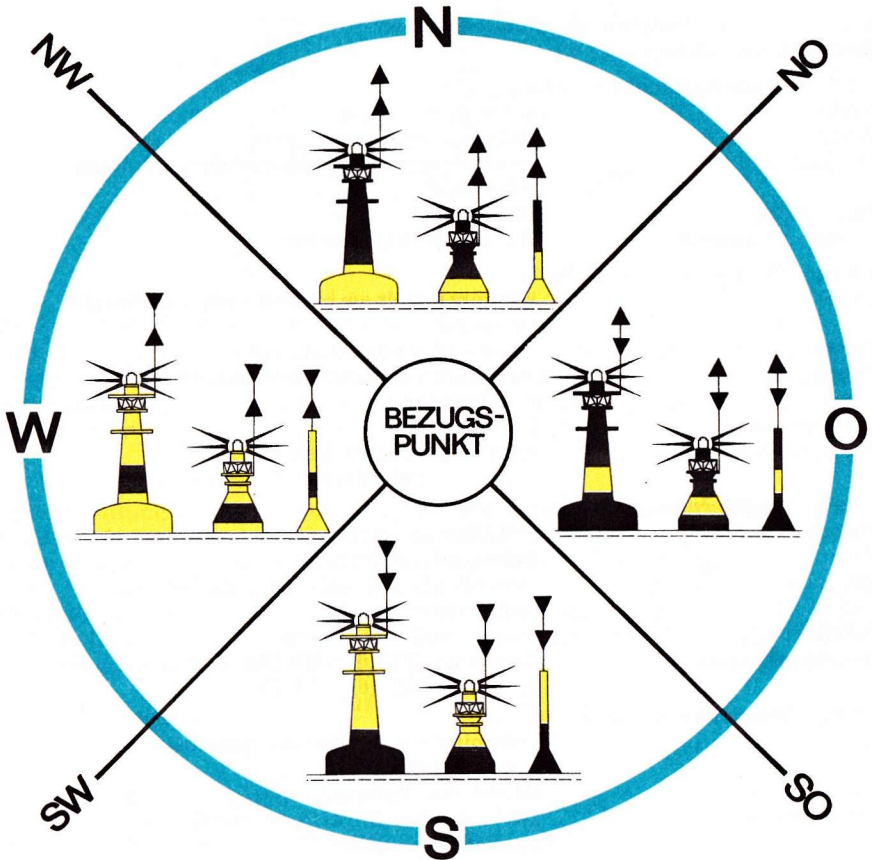
- ein Feuer mit einer Blitzfrequenz von 60/min

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



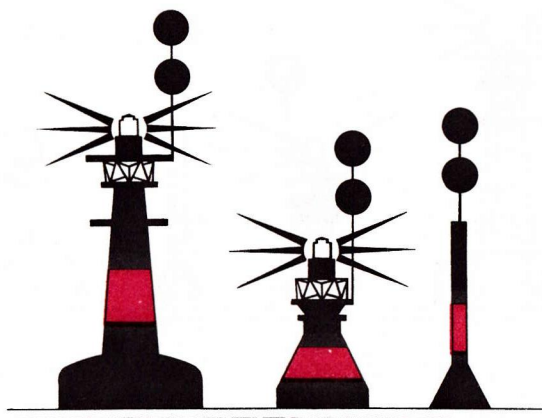
5.4. Seezeichen für einzelne Gefahren

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 Blitzten |

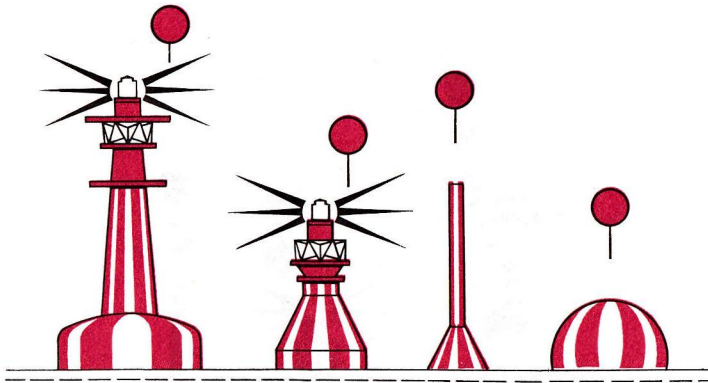
5.5. Mittefahrwasser-Seezeichen

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 Ansteuerungsternen verwendet.

5.5.2. Beschreibung der Mittelfahrwasser-Seezeichen

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

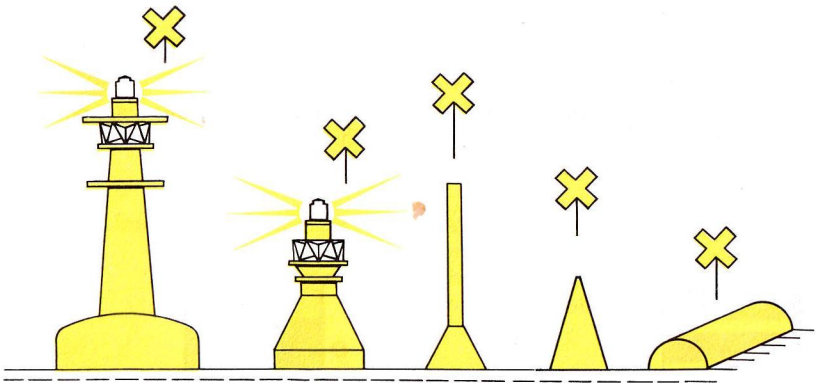
- gelb
- beliebig, aber nicht irreführend bezüglich anderer in der Nähe befindlicher Navigationsseezeichen

Toppzeichen
(wenn vorhanden)
Befeuerung
(wenn vorhanden)

- liegendes gelbes Kreuz
- 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.

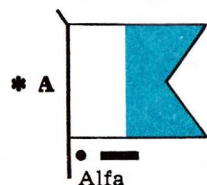
5.7.2.3. Jedes Duplikat-Seezeichen muß dem anderen in jeder Beziehung gleichen.

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.

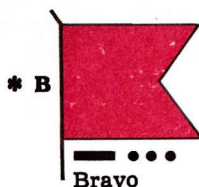
5.7.2.5. Das Duplikat-Seezeichen kann eingezogen werden, wenn die neue Gefahr ausreichend bekanntgemacht worden ist.

6. Ein-Buchstaben-Signale

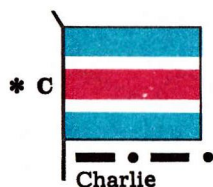
6.1. Ein-Buchstaben-Signale des Internationalen Signalbuches (ISB)



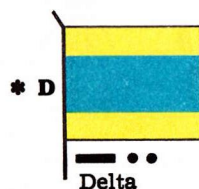
Ich habe einen Taucher unter Wasser; halten Sie guten Abstand und fahren Sie langsam.



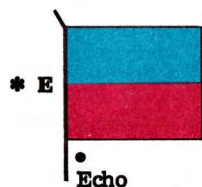
Ich lade, lösche oder transportiere gefährliche Güter.



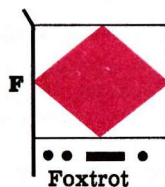
Bejahung - „Ja“ oder „Bedeutung der vorangegangenen Gruppe ist als Bejahung aufzufassen“.



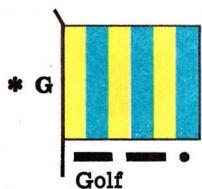
Halten Sie guten Abstand, ich manövriere unter Schwierigkeiten.



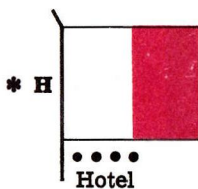
Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord.



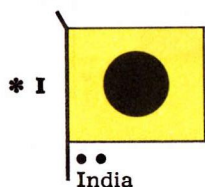
Ich bin manövrierunfähig, nehmen Sie mit mir Verbindung auf.



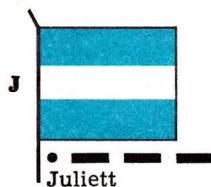
Ich benötige einen Lotsen.
 Wenn es von Fischereifahrzeugen ge-
 setzt ist, die dicht beieinander in den
 Fanggebieten arbeiten, bedeutet es:
 „Ich hole Netze ein.“



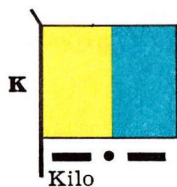
Ich habe einen Lotsen an Bord



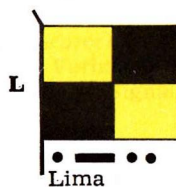
Ich ändere meinen Kurs nach Back-
 bord.



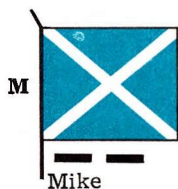
Halten Sie Abstand von mir. Bei mir ist
 Feuer ausgebrochen und ich habe ge-
 fährliche Ladung an Bord, oder ich
 verliere gefährliche Ladung.



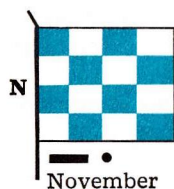
Ich möchte mit Ihnen Verbindung auf-
 nehmen.



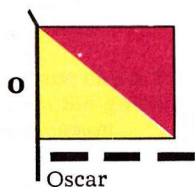
Bringen Sie Ihr Fahrzeug sofort zum
 Stehen.



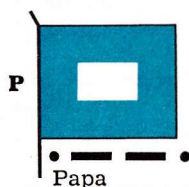
Mein Fahrzeug ist gestoppt und macht keine Fahrt durchs Wasser.



Verneinung - „Nein“ oder „Bedeutung der vorangegangenen Gruppe ist als Verneinung aufzufassen“. Dieses Signal darf nur als optisches oder Schallsignal gegeben werden. Für Sprech- oder Funkübermittlung lautet das Signal NO.



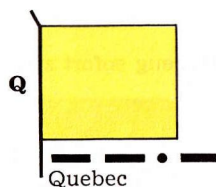
Mann über Bord.



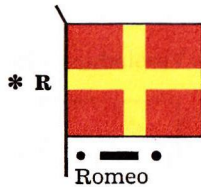
Im Hafen: Alle Personen an Bord, Fahrzeug will in See gehen.

Auf See: Wenn es als Schallsignal gegeben wird, bedeutet es: „Ich benötige einen Lotsen“.

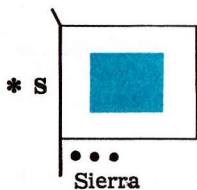
Auf See: Wenn es von Fischereifahrzeugen gesetzt ist, bedeutet es: „Meine Netze sind an einem Hindernis festgekommen.“



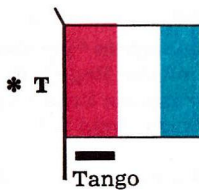
An Bord ist alles wohl (gesund), ich bitte um freie Verkehrserlaubnis.



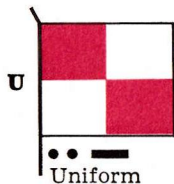
Ein Fahrzeug vor Anker, das einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzeigt und es vor einer möglichen Kollision warnt.
(Nur als Schallsignal)



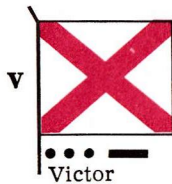
Meine Maschine geht rückwärts.



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



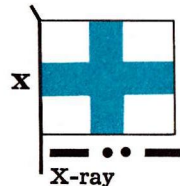
Sie begeben sich in Gefahr.



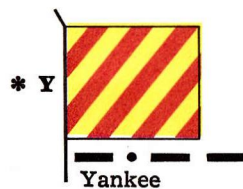
Ich benötige Hilfe.



Ich benötige ärztliche Hilfe.



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



Ich treibe vor Anker.



Ich benötige einen Schlepper.
Wenn es von Fischereifahrzeugen gesetzt ist, die dicht beieinander in den Fanggebieten arbeiten, bedeutet es: „Ich setze Netze aus“.

6.2. Anmerkungen

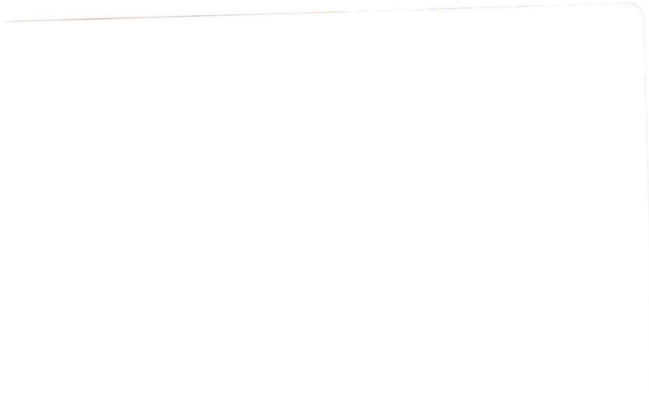
6.2.1. Signale, die mit einem * gekennzeichnet sind, dürfen als Schallsignale nur in Übereinstimmung mit den Regeln 34 und 35 Anlage 1 sowie Abschn. 3 dieser Anlage gegeben werden, wobei die Schallsignale **G** und **Z** von Fischereifahrzeugen verwendet werden dürfen, die dicht beieinander fischen.

6.2.2. Die Signale **K** und **S** haben als „Landesignale zur Einweisung kleiner Boote mit in Not befindlichen Besatzungsmitgliedern oder anderen Personen“ besondere Bedeutungen (Kapitel V Regel 16 der Internationalen Konvention zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974).

Vgl. Tafel der Rettungssignale des Internationalen Signalbuches.

NOTIZEN

NOTIZEN



+

+

Senatsbibliothek Berlin

N11<

43200676

109

Zentral- und Landesbibliothek Berlin



Strasse des 17. Juni 112, 10623 Berlin