

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#)

Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln - **KVR**)

Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

Anlage zu § 1 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln - **KVR**)

vom 13. Juni 1977 ([BGBl. I](#) Seite 813)

geändert durch

- Artikel 2 der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Seestraßenordnung vom 02. Mai 1983 ([BGBl. I](#) Seite 521)

zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 2 der Fünften Verordnung zur Änderung der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 18. März 2009 ([BGBl. I](#) Seite 657).

Kollisionsverhütungsregeln (KVR)

Teil A Allgemeines (Regel 1 bis Regel 3)

Teil B Ausweich- und Fahrregeln (Regel 4 bis Regel 19)

Teil C Lichter und Signalkörper (Regel 20 bis Regel 31)

Teil D Schall- und Lichtsignale (Regel 32 bis Regel 37)

Teil E Befreiungen (Regel 38)

Anlagen

Stand: 01. Dezember 2009

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung KVR](#)

Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

vom 13. Juni 1977 ([BGBl. I](#) Seite 813)

geändert durch

- Artikel 1 der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Seestraßenordnung vom 02. Mai 1983 ([BGBl. I](#) Seite 521),
- Artikel 1 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Seestraßenordnung vom 31. März 1987 ([BGBl. I](#) Seite 1149),
- Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 14. Juni 1989 ([BGBl. I](#) Seite 1107),
- § 16 Absatz 2 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung ([EmsSchEV](#)) vom 08. August 1989 ([BGBl. I](#) Seite 1583),
- Artikel 3 der Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 08. April 1991 ([BGBl. I](#) Seite 880),
- Artikel 4 der Zweiten Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften (Ausführungsverordnung zum Seerechtsübereinkommen) vom 07. Dezember 1994 ([BGBl. I](#) Seite 3744),
- Artikel 2 der Sechsten Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. September 1998 ([BGBl. I](#) Seite 2906),
- Vierte Verordnung zur Änderung der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 25. November 2003 ([BGBl. I](#) Seite 2370),
- Artikel 2 der Zwölften Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 06. August 2005 ([BGBl. I](#) Seite 2288),
- Artikel 2 der Achten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 28. Juni 2006 ([BGBl. I](#) Seite 1417),
- Artikel 1 der Fünften Verordnung zur Änderung der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 18. März 2009 ([BGBl. I](#) Seite 647),
- Artikel 2 der Verordnung zur Neuregelung des Rechts der Zulassung von Seeanlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres vom 15. Januar 2012 ([BGBl. I](#) Seite 112),
- Artikel 62 der Verordnung zur Anpassung von Zuständigkeiten von Bundesbehörden an die Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vom 02. Juni 2016 ([BGBl. I](#) Seite 1257),

zuletzt geändert durch durch Artikel 22 des Gesetzes zur Einführung von Ausschreibungen für Strom aus erneuerbaren Energien und zu weiteren Änderungen des Rechts der erneuerbaren Energien vom 13. Oktober 2016 ([BGBl. I](#) Seite 2258).

Auf Grund des § 9 Absatz 1 Nummer 1, 2 und 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 ([BGBl. II](#) Seite 833), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 29. Juni 1976 ([BGBl. II](#) Seite 1017), und des § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, wird verordnet:

Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

§ 1 Inkraftsetzung der Internationalen Regeln

§ 2 Geltungsbereich

§ 3 Grundregeln für das Verhalten im Verkehr

§ 4 Verantwortlichkeit

§ 5 Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes

§ 6 Verkehrstrennungsgebiete

§ 7 Sicherheitszonen

§ 7a Auskunft und Ersuchen

§ 8 Überwachung, Befreiung

§ 8a Verweisungen

§ 8b Verwendung von Lichtern, Signalkörpern und Schallsignalanlagen

§ 9 Ordnungswidrigkeiten

§ 10 Inkrafttreten, Aufhebung von Vorschriften

Stand: 01. Januar 2017

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung KVR](#) > § 1

§ 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, die dem Übereinkommen von 1972 ([BGBl. 1976 II](#), Seite 1023) beigefügt und zuletzt durch Beschluss der 25. Vollversammlung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation ([IMO](#)) in London vom 25. November 2007 geändert worden sind, im folgenden als "Internationale Regeln" bezeichnet, sind in der aus der Anlage ersichtlichen deutschen Übersetzung nach Maßgabe der folgenden Vorschriften anzuwenden.

Stand: 01. Dezember 2009

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 2

§ 2 Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt

1. auf den Seeschifffahrtsstraßen und in den an ihnen gelegenen öffentlichen bundeseigenen Häfen sowie im übrigen deutschen Küstenmeer
2. für Schiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland, soweit nicht in Hoheitsgewässern anderer Staaten abweichende Regelungen gelten.

(2) Im Geltungsbereich der Verordnung nach Absatz 1 Nummer 1 gelten auch die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 ([BGBl. I Seite 3209](#), 1999 I Seite 193), zuletzt geändert durch die Achte Schiffssicherheitsanpassung vom 28. Juni 2006 ([BGBl. 2006 I Seite 1417](#)), und die Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 08. August 1989 ([BGBl. I Seite 1583](#)), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2001 ([BGBl. I Seite 3781](#)), in ihrer jeweils geltenden Fassung sowie die Schifffahrtsordnung Emsmündung (Anlage A zu dem deutsch niederländischen Abkommen vom 22. Dezember 1986 über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung, [BGBl. 2001 II Seite 1049](#)) in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung. Soweit diese abweichende Vorschriften enthalten, gehen diese den Internationalen Regeln als Sondervorschriften im Sinne der Regel 1 Buchstabe b der Internationalen Regeln vor.

(3) Abweichend von Absatz 1 gilt § 7 dieser Verordnung in den nach § 11 der Seeanlagenverordnung in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone von der zuständigen Genehmigungsbehörde eingerichteten Sicherheitszonen auch für Schiffe unter ausländischer Flagge.

Stand: 31. Januar 2012

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 3

§ 3 Grundregeln für das Verhalten im Verkehr

(1) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Er hat insbesondere die Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.

(2) Zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände auch dann alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, wenn diese ein Abweichen von den Vorschriften dieser Verordnung notwendig machen.

(3) Wer infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung eines Fahrzeuges oder in der sicheren Ausübung einer anderen Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes behindert ist, darf ein Fahrzeug nicht führen oder als Mitglied der Schiffsbesatzung eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes nicht ausüben.

(4) Wer 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, darf ein Fahrzeug nicht führen oder als Mitglied der Schiffsbesatzung eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes nicht ausüben.

(5) Der Schiffsführer eines Fahrgastschiffes oder eines Fahrbeschränkungen und Fahrverboten nach § 30 Absatz 1 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung unterliegenden Fahrzeuges darf in der Dienstzeit während der Fahrt alkoholische Getränke nicht zu sich nehmen oder bei Dienstantritt nicht unter der Wirkung solcher Getränke stehen. In Ruhezeiten und sonstigen Erholungszeiten an Bord darf der Schiffsführer alkoholische Getränke zu sich nehmen, wenn sichergestellt ist, dass er bei der Übernahme sicherheitsrelevanter Aufgaben nicht mehr unter der Wirkung solcher Getränke steht. Satz 1 gilt für die im Brückendienst eingesetzten Mitglieder der Schiffsbesatzung entsprechend.

Stand: 01. Juli 2006

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung KVR](#) > § 4

§ 4 Verantwortlichkeit

(1) Der Fahrzeugführer und jeder sonst für die Sicherheit Verantwortliche haben die Vorschriften dieser Verordnung über das Verhalten im Verkehr und über die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Einrichtungen für das Führen und Zeigen von Lichtern und Signalkörpern und das Geben von Schallsignalen zu befolgen. Auf Binnenschiffen ist neben dem Fahrzeugführer hierfür auch jedes Mitglied der Besatzung verantwortlich, das vorübergehend selbstständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmt.

(2) Verantwortlich ist auch der Seelotse; er hat den Fahrzeugführer oder dessen Vertreter so zu beraten, dass sie die Vorschriften dieser Verordnung befolgen können.

(3) Bei Schub- und Schleppverbänden ist unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 1 der Führer des Verbandes für dessen sichere Führung verantwortlich. Führer des Verbandes ist der Führer des Schleppers oder des Schubschiffes; die Führer der beteiligten Fahrzeuge können vor Antritt der Fahrt auch einen anderen Fahrzeugführer als Führer des Verbandes bestimmen.

(4) Steht der Fahrzeugführer nicht fest und sind mehrere Personen zur Führung eines Fahrzeugs berechtigt, so haben sie vor Antritt der Fahrt zu bestimmen, wer verantwortlicher Fahrzeugführer ist.

(5) Die Verantwortlichkeit anderer Personen, die sich aus dieser Verordnung oder sonstigen Vorschriften ergibt, bleibt unberührt.

Stand: 19. April 1991

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 5

§ 5 Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes

Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist. Satz 1 gilt für Fahrzeuge der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, soweit diese Maßnahmen des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen nach § 1 Nummer 7 des Seeaufgabengesetzes durchführen, entsprechend.

Stand: 15. August 2005

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 6

§ 6 Verkehrstrennungsgebiete

(1) Verkehrstrennungsgebiete sind Schifffahrtswege, die durch Trennlinien oder Trennzonen oder anderweitig in Einbahnwege geteilt sind, auf denen jeweils nur in Fahrtrichtung rechts der Trennlinie oder Trennzone gefahren werden darf.

(2) Regel 10 der Internationalen Regeln gilt für die Verkehrstrennungsgebiete, die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation ([IMO](#)) angenommen und in den Nachrichten für Seefahrer (Amtliche Veröffentlichung für die Seeschiffahrt des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie) bekannt gemacht worden sind.

Stand: 01. Januar 1995

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 7

§ 7 Sicherheitszonen

(1) Sicherheitszonen sind Wasserflächen, die sich in einem Abstand von 500 m, gemessen von jedem Punkt des äußeren Randes, um Anlagen oder sonstige Vorrichtungen zur wissenschaftlichen Meeresforschung oder zur Erforschung oder Ausbeutung von Naturschätzen erstrecken. Die nach § 53 des Windenergie-auf-See-Gesetzes oder nach § 11 der Seeanlagenverordnung von der zuständigen Genehmigungsbehörde eingerichteten Sicherheitszonen gelten als Sicherheitszonen im Sinne dieser Verordnung.

(2) Sicherheitszonen dürfen nicht befahren werden; dies gilt nicht für Fahrzeuge, die für die Versorgung der Anlagen oder Vorrichtungen eingesetzt sind sowie vorbehaltlich des Absatzes 3 für Fahrzeuge deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt oder die vom Befahrensverbot befreit sind.

(3) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann durch Allgemeinverfügung nach § 35 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder im Einzelfall Einzelheiten des Befahrensverbotes regeln und Befreiungen vom Befahrensverbot auch mit Auflagen oder Bedingungen, bei Sicherheitszonen nach § 11 der Seeanlagenverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, zulassen, soweit dies mit den Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vereinbar ist. Sie legt ferner nach den in Satz 1 genannten Voraussetzungen und Verfahren die Bedingungen für die Befreiung vom Befahrensverbot für Fahrzeuge, deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt, fest. Die insoweit erlassenen Allgemeinverfügungen werden nach Maßgabe von § 60 Absatz 1 der Seeschifffahrtsstraßenordnung und von § 12 der Seeanlagenverordnung bekannt gemacht.

Stand: 01. Januar 2017

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 7a

§ 7a Auskunft und Ersuchen

(1) Wird der Fahrzeugführer eines Schiffes, das sich in der ausschließlichen Wirtschaftszone oder dem Küstenmeer eines anderen Staates befindet, von den Behörden dieses Staates mit der Begründung, dass er gegen anwendbare internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe verstoßen habe, ersucht, Angaben über die Identität und den Registerhafen, den letzten oder nächsten Anlaufhafen seines Schiffes und andere sachdienliche Angaben zu machen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob ein Verstoß erfolgt ist, so hat er diesem Ersuchen nachzukommen.

(2) Wird der Fahrzeugführer eines Schiffes im Küstenmeer anderer Staaten, die mit einem oder mehreren anderen Staaten für das Einlaufen in ihre Häfen oder inneren Gewässer oder für das Anlegen an ihren vor der Küste liegenden Umschlagplätzen gemeinsame Bedingungen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt erlassen haben, von den Behörden des Küstenstaates ersucht, Auskunft darüber zu geben, ob das Schiff zu einem Staat derselben Region, der an der gemeinsamen Regelung beteiligt ist, weiterfährt und gegebenenfalls die von diesem Staat für das Anlaufen in seine Häfen festgelegten Bedingungen erfüllt, so hat er diesem Ersuchen nachzukommen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung macht die in Absatz 2 genannten Staaten in den Nachrichten für Seefahrer (Amtliche Veröffentlichung für die Seeschifffahrt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie) bekannt.

Stand: 01. Januar 1995

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 8

§ 8 Überwachung, Befreiung

(1) Für die Überwachung der Vorschriften dieser Verordnung sind die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden nach Maßgabe des § 55 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung zuständig; § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 und § 6 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes bleiben unberührt.

(2) Die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden können von den Vorschriften dieser Verordnung im Einzelfall befreien, soweit dies nach den Internationalen Regeln zulässig ist.

Stand: 05. Dezember 2003

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung KVR](#) > § 8a

§ 8a Verweisungen

Soweit in anderen Vorschriften auf die "Seestraßenordnung" verwiesen wird, treten an deren Stelle die "Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See".

Stand: 05. Dezember 2003

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 8b

§ 8b Verwendung von Lichtern, Signalkörpern und Schallsignalanlagen

(1) Fahrzeuge, die zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind, dürfen

1. zur Führung von Lichtern und Signalkörpern nach den Kollisionsverhütungsregeln nur solche verwenden, deren Konstruktion und Anbringung den Anforderungen der Anlage I zu den Kollisionsverhütungsregeln entspricht und die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassen sind,
2. zum Geben von Schallsignalen nach den Kollisionsverhütungsregeln nur solche Schallsignalen verwenden, deren Konstruktion, Ausführung und Anbringung den Anforderungen der Anlage III zu den Kollisionsverhütungsregeln entspricht und die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassen sind.

§ 6 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung gilt entsprechend.

(2) Hat ein Fahrzeug vor dem Erwerb des Rechts zur Führung der Bundesflagge eine andere Nationalflagge geführt, so dürfen abweichend von Absatz 1 auch von einem anderen Vertragsstaat der Internationalen Regeln nach diesen Regeln zugelassene Lichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen geführt werden, sofern die Anforderungen der Anlagen I und III der Internationalen Regeln erfüllt sind. Satz 1 gilt nicht für Sportboote im Sinne des § 2 Nummer 1 See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 ([BGBl. I](#) Seite 3457).

(3) Für die Baumusterzulassung, die Wirksamkeit und die Instandsetzung der Lichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen gilt Abschnitt D Nummer 10 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz in der jeweils geltenden Fassung.

Stand: 15. August 2005

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 9

§ 9 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Absatz 1 Nummer 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Absatz 1 Satz 1 sich nicht so verhält, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird,
2. entgegen § 3 Absatz 3 ein Fahrzeug führt oder eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes ausübt, obwohl er infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Fahrzeuges oder in der sicheren Ausübung der Tätigkeiten des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes behindert ist,
 - a. entgegen § 3 Absatz 4 ein Fahrzeug führt oder eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes ausübt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt,
 - b. entgegen § 3 Absatz 5 während der Fahrt alkoholische Getränke zu sich nimmt oder bei Dienstantritt unter der Wirkung solcher Getränke steht,
3. als Seelotse entgegen § 4 Absatz 2 den Fahrzeugführer oder dessen Vertreter nicht oder nicht ausreichend berät,
4. entgegen § 4 Absatz 4 den verantwortlichen Fahrzeugführer nicht bestimmt,
5. entgegen § 7 Absatz 2 Sicherheitszonen befährt,
6. entgegen Regel 5 der Internationalen Regeln nicht für gehörigen Ausguck sorgt,
7. entgegen Regel 6 nicht mit einer sicheren Geschwindigkeit fährt,
8. gegen eine Vorschrift der Regel 7 über die Feststellung der Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes verstößt, insbesondere eine vorhandene und betriebsfähige Radaranlage nicht gehörig gebraucht,
9. einer Vorschrift der Regel 8 über Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen zuwiderhandelt,
10. gegen eine Vorschrift der Regel 9 über das Verhalten in engen Fahrwassern verstößt,
11. einer Vorschrift der Regel 10 in Verbindung mit § 6 über das Verhalten im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten und über das Befahren von Küstenverkehrszonen zuwiderhandelt,
12. einer Vorschrift der Regel 12 über das Ausweichen von Segelfahrzeugen untereinander zuwiderhandelt,
13. gegen eine Vorschrift der Regel 13 über das Ausweichen beim Überholen verstößt,
14. entgegen Regel 14 bei entgegen gesetzten oder fast entgegen gesetzten Kursen nicht seinen Kurs nach Steuerbord so ändert, dass die Fahrzeuge einander an Backbordseite passieren,
15. entgegen Regel 15 bei kreuzenden Kursen nicht ausweicht,
16. entgegen Regel 16 als Ausweichpflichtiger nicht frühzeitig und durchgreifend handelt, um sich gut klar zu halten,

17. gegen eine Vorschrift der Regel 17 über das Verhalten als Kurshalter verstößt,
18. einer Vorschrift der Regel 18 über das Ausweichen oder die Pflicht, nicht die sichere Durchfahrt eines Tiefgang behinderten Fahrzeugs zu behindern oder als Tiefgang behindertes Fahrzeug mit besonderer Vorsicht zu navigieren, zuwiderhandelt,
19. gegen eine Vorschrift der Regel 19 über das Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht verstößt,
20. einer Vorschrift der Regel 20 Buchstaben a bis d, der Regeln 23 bis 27 oder der Regeln 29 bis 31 über das Führen oder Zeigen von Lichtern oder Signalkörpern oder das zur Hand halten und Zeigen von elektrischen Lampen oder Laternen zuwiderhandelt,
21. entgegen Regel 20 Buchstabe e Lichter oder Signalkörper führt oder zeigt, die nicht den Bestimmungen der Anlage I entsprechen,
22. gegen eine Vorschrift der Regel 22 über die Verwendung von Lichtern mit den vorgeschriebenen Mindesttragweiten verstößt,
23. entgegen Regel 33 nicht die vorgeschriebenen Schallsignalanlagen oder anderen Geräte zur Abgabe eines Schallsignals mitführt oder Schallsignalanlagen mitführt, die nicht den Bestimmungen der Anlage III entsprechen,
24. einer Vorschrift der Regel 34 oder 35 über die Abgabe von Schall- oder Lichtsignalen zuwiderhandelt,
25. entgegen Regel 36 Aufmerksamkeitssignale abgibt, die mit anderen Signalen oder Schifffahrtszeichen verwechselt werden können, oder den Scheinwerfer auf eine Gefahr richtet, wenn dadurch andere Fahrzeuge verwirrt werden,
26. entgegen Regel 37 bei Hilfeanforderungen im Notfall nicht die in der Anlage IV beschriebenen Notzeichen benutzt oder zeigt oder
27. entgegen Anlage IV Nummer 2 der Internationalen Regeln Notzeichen verwendet oder zeigt, obwohl ein Notfall nicht vorliegt, oder Signale verwendet, die mit den Notzeichen verwechselt werden können.

(2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 wird auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übertragen.

Stand: 04. Juni 2016

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Verordnung_KVR](#) > § 10

§ 10 Inkrafttreten, Aufhebung von Vorschriften

Die Verordnung tritt am 15. Juli 1977 in Kraft.

Stand: 19. April 1991

© Wasserstraßen- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR Teil A

Teil A - Allgemeines

Regel 1 Anwendung

Regel 2 Verantwortlichkeit

Regel 3 Allgemeine Begriffsbestimmungen

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil A Regel 1

Regel 1 Anwendung

- a. Diese Regeln gelten für alle Fahrzeuge auf Hoher See und auf den mit dieser zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern.
- b. Diese Regeln berühren nicht die von einer zuständigen Behörde erlassenen Sondervorschriften für Reeden, Häfen, Flüsse, Seen oder Binnengewässer, die mit der Hohen See zusammenhängen und von Seeschiffen 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 Organisation kann für die Zwecke dieser Regeln Verkehrstrennungsgebiete festlegen.
- e. In allen Fällen, in denen eine Regierung feststellt, dass ein Fahrzeug besonderer Bauart oder Verwendung eine Regel 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.

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil A **Regel 2**

Regel 2 Verantwortlichkeit

- a. Diese Regeln befreien ein Fahrzeug, dessen Eigentümer, Kapitän oder Besatzung nicht von den Folgen, die durch unzureichende Einhaltung dieser Regeln oder unzureichende sonstige Vorsichtsmaßnahmen entstehen, welche allgemeine seemannische Praxis oder besondere Umstände des Falles erfordern.
- b. Bei der Auslegung und Befolgung dieser Regeln sind stets alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßes sowie alle besonderen Umstände einschließlich Behinderungen der betroffenen Fahrzeuge gebührend zu berücksichtigen, die zum Abwenden unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von diesen Regeln erfordern.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil A **Regel 3**

Regel 3 Allgemeine Begriffsbestimmungen

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

- a. Der Ausdruck "Fahrzeug" bezeichnet alle Wasserfahrzeuge einschließlich nicht Wasser verdrängender Fahrzeuge, Bodeneffektfahrzeuge und Wasserflugzeuge, die als Beförderungsmittel auf dem Wasser verwendet werden oder verwendet werden können.
- 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 außergewöhnlicher Umstände nicht so manövrieren kann, wie es diese Regeln vorschreiben, 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 vorschreiben, 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, Forschungs- oder Vermessungsarbeiten 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 Schleppvorgangs, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen.
- h. Der Ausdruck "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 Fahrzeugs 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.

m. Der Ausdruck "Bodeneffektfahrzeug (**BEF**)" bezeichnet ein in verschiedenen Betriebsweisen einsetzbares Fahrzeug, das in seiner Hauptbetriebsweise unter Ausnutzung des Bodeneffektes in nächster Nähe zur Oberfläche fliegt.

Stand: 01. Juni 1983

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR **Teil B**

Teil B - Ausweich- und Fahrregeln

Abschnitt I - Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen (Regel 4 bis Regel 10)

Abschnitt II - Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben (Regel 11 bis Regel 18)

Abschnitt III - Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht (Regel 19)

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil B **Abschnitt I**

Abschnitt I - Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen

Regel 4 Anwendung

Regel 5 Ausguck

Regel 6 Sichere Geschwindigkeit

Regel 7 Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes

Regel 8 Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen

Regel 9 Enge Fahrwasser

Regel 10 Verkehrstrennungsgebiete

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> KVR](#) [> Teil B](#) [> Abschnitt I](#) **Regel 4**

Regel 4 Anwendung

Die Regeln dieses Abschnitts gelten bei allen Sichtverhältnissen.

Stand: 15. Juli 1977

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> KVR](#) [> Teil B](#) [> Abschnitt I](#) **Regel 5**

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 Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt I **Regel 6**

Regel 6 Sichere Geschwindigkeit

Jedes Fahrzeug muss jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren, so dass es geeignete und wirksame Maßnahmen treffen kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, und innerhalb einer Entfernung zum Stehen gebracht werden kann, die den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht.

Zur Bestimmung der sicheren Geschwindigkeit müssen unter anderem 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 Fahrzeugs unter besonderer Berücksichtigung der Stoppstrecken und der Dreheigenschaften unter den gegebenen Bedingungen;
- iv. bei Nacht eine Hintergrundhelligkeit, **z. B.** durch Lichter an Land oder eine Rückstrahlung der eigenen Lichter;
- v. die Wind-, Seegangs- und Strömungsverhältnisse sowie die Nähe von Schifffahrtsgefahren;
- vi. der Tiefgang im Verhältnis zur vorhandenen Wassertiefe.

b. Zusätzlich von Fahrzeugen mit betriebsfähigem Radar:

- i. die Eigenschaften, die Wirksamkeit und die Leistungsgrenzen der Radaranlagen;
- ii. jede Einschränkung, die sich aus dem eingeschalteten Entfernungsbereich des Radars ergibt;
- iii. der Einfluss von Seegang, Wetter und anderen Störquellen auf die Radaranzeige;
- iv. die Möglichkeit, dass kleine Fahrzeuge, Eis und andere schwimmende Gegenstände durch Radar nicht innerhalb einer ausreichenden Entfernung geortet werden;
- v. die Anzahl, die Lage und die Bewegung der vom Radar georteten Fahrzeuge;
- vi. die genauere Feststellung der Sichtweite, die der Gebrauch des Radars durch Entfernungsmessung in der Nähe von Fahrzeugen oder anderen Gegenständen ermöglicht.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt I **Regel 7**

Regel 7 Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes

- a. Jedes Fahrzeug muss mit allen verfügbaren Mitteln entsprechend den gegebenen Umständen und Bedingungen feststellen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen.
- b. Um eine frühzeitige Warnung vor der Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes zu erhalten, muss eine vorhandene und betriebsfähige Radaranlage gehörig gebraucht werden, und zwar einschließlich der Anwendung der großen Entfernungsbereiche, des Plottens oder eines gleichwertig systematischen Verfahrens zur Überwachung georteter Objekte.
- c. Folgerungen aus unzulänglichen Informationen, insbesondere aus unzulänglichen Radarinformationen, müssen unterbleiben.
- d. Bei der Feststellung, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss unter anderem folgendes berücksichtigt werden:
 - i. Eine solche Möglichkeit ist anzunehmen, wenn die Kompasspeilung eines sich nähernden Fahrzeugs sich nicht merklich ändert;
 - ii. eine solche Möglichkeit kann manchmal auch bestehen, wenn die Peilung sich merklich ändert, insbesondere bei der Annäherung an ein sehr großes Fahrzeug, an einen Schleppzug oder an ein Fahrzeug nahebei.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt I **Regel 8**

Regel 8 Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen

- a. Jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss in Übereinstimmung mit den Regeln dieses Teiles erfolgen und, wenn es die Umstände zulassen, entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie gute Seemannschaft es erfordert.
- b. Jede Änderung des Kurses und/oder der Geschwindigkeit zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss, wenn es die Umstände zulassen, so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug optisch oder durch Radar sie schnell erkennen kann; aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden.
- c. Ist genügend Seeraum vorhanden, so kann eine Kursänderung allein die wirksamste Maßnahme zum Meiden des Nahbereichs sein, vorausgesetzt, dass sie rechtzeitig vorgenommen wird, durchgreifend ist und nicht in einen anderen Nahbereich führt.
- d. Ein Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeug muss zu einem sicheren Passierabstand führen. Die Wirksamkeit des Manövers muss sorgfältig überprüft werden, bis das andere Fahrzeug endgültig vorbei und klar ist.
- e. Um einen Zusammenstoß zu vermeiden oder mehr Zeit zur Beurteilung der Lage zu gewinnen, muss ein Fahrzeug erforderlichenfalls seine Fahrt mindern oder durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegnehmen.
- f.
 - i. Ein Fahrzeug, das auf Grund einer dieser Regeln verpflichtet ist, die Durchfahrt oder die sichere Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs nicht zu behindern, muss, wenn es die Umstände erfordern, frühzeitig Maßnahmen ergreifen, um genügend Raum für die sichere Durchfahrt des anderen Fahrzeugs zu lassen.
 - ii. Ein Fahrzeug, das verpflichtet ist, die Durchfahrt oder die sichere Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs nicht zu behindern, ist von dieser Verpflichtung nicht befreit, wenn es sich dem anderen Fahrzeug so nähert, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, und muss, wenn es Maßnahmen ergreift, in vollem Umfang die Maßnahmen berücksichtigen, die nach den Regeln dieses Teiles vorgeschrieben sind.
 - iii. Ein Fahrzeug, dessen Durchfahrt nicht behindert werden darf, bleibt in vollem Umfang verpflichtet, die Regeln dieses Teiles einzuhalten, wenn die beiden Fahrzeuge sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt I **Regel 9**

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, wie dies ohne Gefahr möglich ist.
- b. Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.
- c. Ein fischendes Fahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs 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 Fahrzeugs behindert wird, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann. Das letztere Fahrzeug darf das in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebene Schallsignal geben, wenn es über die Absichten des querenden Fahrzeugs 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, so muss das überholende Fahrzeug seine Absicht durch das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer i anzeigen. Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so muss es das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii geben und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen. Im Zweifelsfall darf es die in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebenen Signale geben.
 - ii. Diese Regel befreit das überholende Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung nach Regel 13.
- f. Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo andere Fahrzeuge durch ein dazwischen liegendes Sichthindernis verdeckt sein können, muss mit besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht fahren und das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe e geben.
- g. Jedes Fahrzeug muss, wenn es die Umstände zulassen, das Ankern in einem engen Fahrwasser vermeiden.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt I **Regel 10**

Regel 10 Verkehrstrennungsgebiete

- a. Diese Regel gilt in Verkehrstrennungsgebieten, die von der Organisation festgelegt worden sind; sie befreit ein Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung auf Grund einer anderen Regel.
- b. Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet benutzt, muss
 - i. auf dem entsprechenden Einbahnweg in der allgemeinen Verkehrsrichtung dieses Weges fahren;
 - ii. sich, soweit möglich, von der Trennlinie oder der Trennzone klar halten;
 - iii. in der Regel an den Enden des Einbahnwegs ein- oder auslaufen; wenn es jedoch von der Seite ein- oder ausläuft, muss dies in einem möglichst kleinen Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.
- c. Ein Fahrzeug muss soweit wie möglich das Queren von Einbahnwegen vermeiden; ist es jedoch zum Queren gezwungen, so muss dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.
- d.
 - i. Ein Fahrzeug darf eine Küstenverkehrszone nicht benutzen, wenn es den entsprechenden Einbahnweg des angrenzenden Verkehrstrennungsgebiets sicher befahren kann. Fahrzeuge von weniger als 20 Meter Länge, Segelfahrzeuge und fischende Fahrzeuge dürfen die Küstenverkehrszone jedoch benutzen.
 - ii. Ungeachtet der Ziffer i darf ein Fahrzeug eine Küstenverkehrszone benutzen, wenn es sich auf dem Weg zu oder von einem Hafen, einer Einrichtung oder einem Bauwerk vor der Küste, einer Lotsenstation oder einem sonstigen innerhalb der Küstenverkehrszone gelegenen Ort befindet, oder zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr.
- e. Außer beim Queren oder beim Einlaufen in einen Einbahnweg oder beim Verlassen eines Einbahnweges darf ein Fahrzeug in der Regel nicht in eine Trennzone einlaufen oder eine Trennlinie überfahren, ausgenommen
 - i. in Notfällen zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr;
 - ii. zum Fischen innerhalb einer Trennzone.
- f. Im Bereich des Zu- und Abgangs der Verkehrstrennungsgebiete muss ein Fahrzeug mit besonderer Vorsicht fahren.
- g. Ein Fahrzeug muss das Ankern innerhalb eines Verkehrstrennungsgebietes oder im Bereich des Zu- und Abgangs 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 Fahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.
 - j. Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.
- k. Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das in einem Verkehrstrennungsgebiet Arbeiten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit der Schifffahrt durchführt, ist von der Befolgung dieser Regel befreit, soweit dies zur Ausführung der Arbeiten erforderlich ist.
- l. Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das in einem Verkehrstrennungsgebiet Unterwasserkabel auslegt, versorgt oder aufnimmt, ist von der Befolgung dieser Regel befreit, soweit dies zur Ausführung der Arbeiten erforderlich ist.

Stand: 01. Juni 1983

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil B Abschnitt II

Abschnitt II - Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben

Regel 11 Anwendung

Regel 12 Segelfahrzeuge

Regel 13 Überholen

Regel 14 Entgegengesetzte Kurse

Regel 15 Kreuzende Kurse

Regel 16 Maßnahmen des Ausweichpflichtigen

Regel 17 Maßnahmen des Kurshalters

Regel 18 Verantwortlichkeiten der Fahrzeuge untereinander

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

[> ELWIS](#) [> Schifffahrtsrecht](#) [> Seeschifffahrtsrecht](#) [> KVR](#) [> Teil B](#) [> Abschnitt II](#) **Regel 11**

Regel 11 Anwendung

Die Regeln dieses Abschnitts gelten für Fahrzeuge, die einander in Sicht haben.

Stand: 15. Juli 1977

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt II **Regel 12**

Regel 12 Segelfahrzeuge

- a. Wenn zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes 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 sieht 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 gegenüber liegt, auf Rahseglern diejenige Seite, die dem größten gesetzten Schratsegel gegenüber liegt.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt II **Regel 13**

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 Grad achterlicher als querab nähert und daher gegenüber dem zu überholenden Fahrzeug so steht, dass es bei Nacht nur dessen Hecklicht, aber keines der Seitenlichter sehen könnte.
- c. Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob es ein anderes überholt, so 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.

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt II **Regel 14**

Regel 14 Entgegengesetzte Kurse

- a. Wenn zwei Maschinenfahrzeuge auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss jedes seinen Kurs nach Steuerbord so ändern, dass sie einander an Backbordseite passieren.
- b. Eine solche Lage muss angenommen werden, wenn ein Fahrzeug das andere recht voraus oder fast recht voraus sieht, bei Nacht die Topplichter des anderen in Linie oder fast in Linie und/oder beide Seitenlichter sieht und am Tage das andere Fahrzeug dementsprechend ausmacht.
- c. Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob eine solche Lage besteht, so muss es von dieser ausgehen und entsprechend handeln.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt II Regel 15

Regel 15 Kreuzende Kurse

Wenn die Kurse zweier Maschinenfahrzeuge einander so kreuzen, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat; wenn die Umstände es zulassen, muss es vermeiden, den Bug des anderen Fahrzeugs zu kreuzen.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt II **Regel 16**

Regel 16 Maßnahmen des Ausweichpflichtigen

Jedes ausweichpflichtige Fahrzeug muss möglichst frühzeitig und durchgreifend handeln, um sich gut klar zu halten.

Stand: 15. Juli 1977

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt II Regel 17

Regel 17 Maßnahmen des Kurshalters

- a.
 - i. Muss von zwei Fahrzeugen eines ausweichen, so muss das andere Kurs und Geschwindigkeit beibehalten (Kurshalter).
 - ii. Der Kurshalter darf jedoch zur Abwendung eines Zusammenstoßes selbst manövrieren, sobald klar wird, dass der Ausweichpflichtige nicht angemessen nach diesen Regeln handelt.
- b. Ist der Kurshalter dem Ausweichpflichtigen aus irgendeinem Grund so nahe gekommen, dass ein Zusammenstoß durch Manöver des letzteren allein nicht vermieden werden kann, so muss der Kurshalter so manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist.
- c. Ein Maschinenfahrzeug, das bei kreuzenden Kursen nach Buchstabe a Ziffer ii manövriert, um einen Zusammenstoß 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.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt II Regel 18

Regel 18 Verantwortlichkeiten der Fahrzeuge untereinander

Sofern in den Regeln 9, 10 und 13 nicht etwas anderes bestimmt ist, 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 muss, sofern die Umstände es zulassen, vermeiden, die sichere Durchfahrt eines Tiefgang behinderten Fahrzeugs zu behindern, das Signale nach Regel 28 zeigt.
 - ii. Ein Tiefgang behindertes Fahrzeug muss unter Berücksichtigung seines besonderen Zustands mit besonderer Vorsicht navigieren.
- e. Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser muss sich in der Regel von allen Fahrzeugen gut klar halten und vermeiden, deren Manöver zu behindern. Sobald jedoch die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss es die Regeln dieses Teiles befolgen.
- f.
 - i. Ein Bodeneffektfahrzeug muss sich bei Start, Landung und oberflächennahem Flug von allen Fahrzeugen gut klar halten und vermeiden, deren Manöver zu behindern;
 - ii. ein Bodeneffektfahrzeug, das auf der Wasseroberfläche betrieben wird, muss die Regeln dieses Teiles für Maschinenfahrzeuge erfüllen.

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil B **Abschnitt III**

Abschnitt III - Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

Regel 19 Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

Stand: 15. Juli 1977

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier:

› ELWIS › Schifffahrtsrecht › Seeschifffahrtsrecht › KVR › Teil B › Abschnitt III **Regel 19**

Regel 19 Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

- a. Diese Regel gilt für Fahrzeuge, die einander nicht in Sicht haben, wenn sie innerhalb oder in der Nähe eines Gebiets mit verminderter Sicht fahren.
- b. Jedes Fahrzeug muss mit sicherer Geschwindigkeit fahren, die den gegebenen Umständen und Bedingungen der verminderten Sicht angepasst ist. Ein Maschinenfahrzeug muss seine Maschinen für ein sofortiges Manöver bereit halten.
- c. Jedes Fahrzeug muss bei der Befolgung der Regeln des Abschnitts I die gegebenen Umstände und Bedingungen der verminderten Sicht gehörig berücksichtigen.
- d. Ein Fahrzeug, das ein anderes Fahrzeug lediglich mit Radar ortet, muss ermitteln, ob sich eine Nahbereichslage entwickelt und/oder die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Ist dies der Fall, so muss es frühzeitig Gegenmaßnahmen treffen; ändert es deshalb seinen Kurs, so muss es nach Möglichkeit folgendes vermeiden:
 - i. eine Kursänderung nach Backbord gegenüber einem Fahrzeug vorlicher als querab, außer beim Überholen;
 - ii. eine Kursänderung auf ein Fahrzeug zu, das querab oder achterlicher als querab ist.
- e. Außer nach einer Feststellung, dass keine Möglichkeit oder Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss jedes Fahrzeug, das anscheinend vorlicher als querab das Nebelsignal eines anderen Fahrzeugs hört oder das eine Nahbereichslage mit einem anderen Fahrzeug vorlicher als querab nicht vermeiden kann, seine Fahrt auf das für die Erhaltung der Steuerfähigkeit geringstmögliche Maß verringern. Erforderlichenfalls muss es jegliche Fahrt wegnehmen und in jedem Fall mit äußerster Vorsicht manövrieren, bis die Gefahr eines Zusammenstoßes vorüber ist.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR Teil C

Teil C - Lichter und Signalkörper

Regel 20 Anwendung

Regel 21 Begriffsbestimmungen

Regel 22 Tragweite der Lichter

Regel 23 Maschinenfahrzeuge in Fahrt

Regel 24 Schleppen und Schieben

Regel 25 Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Ruder

Regel 26 Fischereifahrzeuge

Regel 27 Manövrierunfähige oder manövrierbehinderte Fahrzeuge

Regel 28 Tiefgang behinderte Fahrzeuge

Regel 29 Lotsenfahrzeuge

Regel 30 Fahrzeuge vor Anker und auf Grund

Regel 31 Wasserflugzeuge

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C Regel 20

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 genannten 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 genannten Lichter und Signalkörper müssen den Bestimmungen der Anlage I entsprechen.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C Regel 21

Regel 21 Begriffsbestimmungen

a. "Topplight"

bedeutet ein weißes Licht über der Längsachse des Fahrzeugs, das unbehindert über einen Horizontbogen von 225 Grad scheint, und zwar von recht voraus bis 22,5 Grad achterlicher als querab nach jeder Seite.

b. "Seitenlichter"

bedeutet ein grünes Licht an der Steuerbordseite und ein rotes Licht an der Backbordseite, die jeweils unbehindert über einen Horizontbogen von 112,5 Grad scheinen, und zwar nach der betreffenden Seite von recht voraus bis 22,5 Grad achterlicher als querab. Auf einem Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge dürfen die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne über der Längsachse geführt werden.

c. "Hecklicht"

bedeutet ein weißes Licht, das so nahe wie möglich am Heck angebracht ist und das unbehindert über einen Horizontbogen von 135 Grad scheint, und zwar von recht achteraus 67,5 Grad nach jeder Seite.

d. "Schlepplicht"

bedeutet ein gelbes Licht mit den Eigenschaften des unter Buchstabe c beschriebenen Hecklichts.

e. "Rundumlicht"

bedeutet ein Licht, das unbehindert über einen Horizontbogen von 360 Grad scheint.

f. "Funkellicht"

bedeutet ein Licht mit 120 oder mehr regelmäßigen Lichterscheinungen in der Minute.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > [ELWIS](#) > [Schifffahrtsrecht](#) > [Seeschifffahrtsrecht](#) > [KVR](#) > [Teil C](#) > [Regel 22](#)

Regel 22 Tragweite der Lichter

Die in diesen Regeln vorgeschriebenen Lichter müssen die in Abschnitt 8 der Anlage I angegebenen Lichtstärken haben, so dass folgende Mindesttragweiten erreicht werden:

a. Auf Fahrzeugen von 50 und mehr Metern Länge

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

b. Auf Fahrzeugen von 12 und mehr, jedoch weniger als 50 Meter Länge

- Topplicht, 5 Seemeilen; auf Fahrzeugen von weniger als 20 Meter Länge, 3 Seemeilen;
- Seitenlicht, 2 Seemeilen;
- Hecklicht, 2 Seemeilen;
- Schlepplicht, 2 Seemeilen;
- weißes, rotes, grünes oder gelbes Rundumlicht, 2 Seemeilen.

c. Auf Fahrzeugen von weniger als 12 Meter Länge

- Topplicht, 2 Seemeilen;
- Seitenlicht, 1 Seemeile;
- Hecklicht, 2 Seemeilen;
- Schlepplicht, 2 Seemeilen;
- weißes, rotes, grünes oder gelbes Rundumlicht, 2 Seemeilen.

d. Auf schwer erkennbaren, teilweise getauchten Fahrzeugen oder Gegenständen, die geschleppt werden,

- weißes Rundumlicht, 3 Seemeilen.

Stand: 01. Juni 1983

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 Meter Länge kann ein solches Licht führen, ist jedoch nicht dazu verpflichtet;
 - iii. Seitenlichter;
 - iv. ein Hecklicht.
- b. Ein Luftkissenfahrzeug, das im nicht Wasser verdrängenden Zustand navigiert, muss außer den unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichtern ein gelbes Rundumlicht als Funkellicht führen.
- c. Nur bei Start, Landung und oberflächennahem Flug muss ein Bodeneffektfahrzeug zusätzlich zu den unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichtern ein leistungsstarkes rotes Rundumlicht als Funkellicht führen.
- d. i. Ein Maschinenfahrzeug von weniger als 12 Meter Länge darf an Stelle der unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter ein weißes Rundumlicht und Seitenlichter führen;
- ii. ein Maschinenfahrzeug von weniger als 7 Meter Länge, dessen Höchstgeschwindigkeit 7 Knoten nicht übersteigt, darf an Stelle der unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter ein weißes Rundumlicht und muss, wenn möglich, außerdem Seitenlichter führen;
- iii. das Topplicht oder das weiße Rundumlicht auf einem Maschinenfahrzeug von weniger als 12 Meter Länge darf außerhalb der Längsachse des Fahrzeugs geführt werden, wenn die Anbringung über die Längsachse nicht möglich ist, vorausgesetzt, dass die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne über der Längsachse des Fahrzeugs geführt oder so nahe wie möglich in derselben Längsachse wie das Topplicht oder das weiße Rundumlicht angebracht werden.

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C **Regel 24**

Regel 24 Schleppen und Schieben

- a. Ein schleppendes Maschinenfahrzeug muss führen
- i. an Stelle des in Regel 23 Buchstabe a Ziffer i oder ii vorgeschriebenen Lichtes zwei Topplichter senkrecht übereinander. Wenn der Schleppzug vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Ende des Anhangs länger als 200 Meter ist, drei solche Lichter senkrecht übereinander;
 - ii. Seitenlichter;
 - iii. ein Hecklicht;
 - iv. ein Schlepplicht senkrecht über dem Hecklicht;
 - v. wenn der Schleppzug länger als 200 Meter ist, einen Rhombus förmigen Signalkörper dort, wo er am besten gesehen werden kann.
- b. Sind ein schiebendes und ein geschobenes Fahrzeug zu einer zusammengesetzten Einheit starr miteinander verbunden, so gelten sie als ein Maschinenfahrzeug und müssen die in Regel 23 vorgeschriebenen Lichter führen.
- c. Ein schiebendes oder längsseits schleppendes Maschinenfahrzeug muss, ausgenommen im Fall einer zusammengesetzten Einheit, führen
- i. an Stelle des in Regel 23 Buchstabe a Ziffer i oder ii vorgeschriebenen Lichtes zwei Topplichter senkrecht übereinander;
 - ii. Seitenlichter;
 - iii. ein Hecklicht.
- d. Ein Maschinenfahrzeug, für das Buchstabe a oder c dieser Regel gilt, muss auch Regel 23 Buchstabe a Ziffer ii befolgen.
- e. Ein geschlepptes Fahrzeug oder ein geschleppter Gegenstand mit Ausnahme der unter Buchstabe g genannten muss führen
- i. Seitenlichter;
 - ii. ein Hecklicht;
 - iii. wenn der Schleppzug länger als 200 Meter ist, einen Rhombus förmigen Signalkörper 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. Ein schwer erkennbares, teilweise getauchtes geschlepptes Fahrzeug oder ein schwer erkennbarer, teilweise getauchter geschleppter Gegenstand oder eine Kombination solcher Fahrzeuge oder Gegenstände muss führen

- i. bei einer Breite von weniger als 25 Meter je ein weißes Rundumlicht an oder nahe dem vorderen und hinteren Ende, wobei Transportschläuche das vordere Licht nicht zu führen brauchen;
 - ii. bei einer Breite von 25 und mehr Meter zwei zusätzliche weiße Rundumlichter an oder nahe den Außenseiten;
 - iii. bei einer Länge von mehr als 100 Meter zusätzliche weiße Rundumlichter zwischen den unter den Ziffern i und ii vorgeschriebenen Lichtern, so dass der Abstand zwischen den Lichtern nicht mehr als 100 Meter beträgt;
 - iv. einen Rhombus förmigen Signalkörper an oder nahe dem äußersten Ende des letzten geschleppten Fahrzeugs oder Gegenstands und, wenn der Schleppzug länger als 200 Meter ist, zusätzlich einen Rhombus förmigen Signalkörper dort, wo er am besten gesehen werden kann, und so weit vorn wie möglich.
- h. Kann ein geschlepptes Fahrzeug oder ein geschleppter Gegenstand die unter Buchstabe e oder g vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper aus einem vertretbaren Grund nicht führen, so müssen alle möglichen Maßnahmen getroffen werden, um das geschleppte Fahrzeug oder den geschleppten Gegenstand zu beleuchten oder die Anwesenheit eines solchen Fahrzeugs oder Gegenstands zumindest erkennbar zu machen.
- i. Kann ein üblicherweise nicht bei Schleppvorgängen eingesetztes Fahrzeug aus einem vertretbaren Grund die unter Buchstabe a oder c vorgeschriebenen Lichter nicht zeigen, so braucht es diese Lichter nicht zu führen, wenn es ein anderes Fahrzeug schleppt, das sich in Not befindet oder aus anderen Gründen Hilfe benötigt. Es müssen alle nach Regel 36 zulässigen möglichen Maßnahmen getroffen werden, um die Art der Verbindung zwischen dem schleppenden Fahrzeug und dem geschleppten Fahrzeug erkennbar zu machen, insbesondere durch Anleuchten der Schleppleine.

Stand: 01. Juni 1983

Regel 25 Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Ruder

- a. Ein Segelfahrzeug in Fahrt muss führen
- i. Seitenlichter;
 - ii. ein Hecklicht.
- b. Auf einem Segelfahrzeug von weniger als 20 Meter Länge dürfen die unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter in einer Dreifarbenlaterne vereinigt 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 unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichtern an oder nahe der Mastspitze zwei Rundumlichter senkrecht übereinander dort führen, wo sie am besten gesehen werden können, und zwar das obere rot und das untere grün; diese Lichter dürfen jedoch nicht zusammen mit der Dreifarbenlaterne nach Buchstabe b geführt werden.
- d. i. Ein Segelfahrzeug von weniger als 7 Meter Länge muss, wenn möglich, die unter Buchstabe a oder b vorgeschriebenen Lichter führen; andernfalls muss eine elektrische Lampe oder eine angezündete Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.
- ii. Ein Fahrzeug unter Ruder darf die in dieser Regel für Segelfahrzeuge vorgeschriebenen Lichter führen; andernfalls muss eine elektrische Lampe oder eine angezündete Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.
- e. Ein Fahrzeug unter Segel, das gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt, muss im Vorschiff einen Kegel - Spitze unten - dort führen, wo er am besten gesehen werden kann.

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C Regel 26

Regel 26 Fischereifahrzeuge

- a. Ein fischendes Fahrzeug in Fahrt oder vor Anker darf nur die in dieser Regel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper führen.
- b. Ein fischender Trawler, das heißt ein Fahrzeug, das ein Schleppnetz oder ein anderes Fanggerät durchs Wasser schleppt, muss führen
 - i. zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere grün und das untere weiß, oder ein Stundenglas;
 - ii. ein Topplicht achterlicher und höher als das grüne Rundumlicht; ein Fahrzeug von weniger als 50 Meter Länge kann ein solches Licht führen, ist jedoch nicht dazu verpflichtet;
 - iii. bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Lichtern Seitenlichter und ein Hecklicht.
- c. Ein fischendes Fahrzeug, das nicht trawlt, muss führen
 - i. zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere rot und das untere weiß, oder ein Stundenglas;
 - ii. bei ausgebrachtem Fanggerät, das waagrecht mehr als 150 Meter ins Wasser reicht, ein weißes Rundumlicht oder einen Kegel - Spitze oben - in Richtung des Fanggeräts;
 - iii. bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Lichtern Seitenlichter und ein Hecklicht.
- d. Die zusätzlich zu diesen Regeln in Anlage II beschriebenen Signale gelten für ein fischendes Fahrzeug, das sich in nächster Nähe anderer fischender Fahrzeuge befindet.
- e. Ein nicht fischendes Fahrzeug darf die in dieser Regel vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper nicht führen, sondern nur die für ein Fahrzeug seiner Länge vorgeschriebenen.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C Regel 27

Regel 27 Manövrierunfähige oder manövrierbehinderte Fahrzeuge

- a. Ein manövrierunfähiges Fahrzeug muss führen
 - i. zwei rote Rundumlichter senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können;
 - ii. zwei Bälle oder ähnliche Signalkörper senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können;
 - iii. bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Lichtern Seitenlichter und ein Hecklicht.
- b. Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, ausgenommen ein Fahrzeug beim Minenräumen, muss führen
 - i. drei Rundumlichter senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können. Das obere und das untere Licht müssen rot, das mittlere muss weiß sein;
 - ii. drei Signalkörper senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können. Der obere und der untere Signalkörper müssen Bälle, der mittlere muss ein Rhombus sein;
 - iii. bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter Ziffer i vorgeschriebenen Lichtern ein Topplicht oder mehrere Topplichter sowie Seitenlichter und ein Hecklicht;
 - iv. vor Anker zusätzlich zu den unter den Ziffern i und ii vorgeschriebenen Lichtern oder Signalkörpern das Licht, die Lichter oder den Signalkörper nach Regel 30.
- c. Ein schleppendes Maschinenfahrzeug muss während eines Schleppvorgangs, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen, zusätzlich zu den in Regel 24 Buchstabe a vorgeschriebenen Lichtern oder Signalkörpern die unter Buchstabe b Ziffer i und ii dieser Regel vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper führen.
- d. Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, muss die unter Buchstabe b Ziffern i, ii und iii vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper führen, bei Behinderung außerdem
 - i. zwei rote Rundumlichter oder zwei Bälle senkrecht übereinander, um die Seite anzuzeigen, an der die Behinderung besteht;
 - ii. zwei grüne Rundumlichter oder zwei Rhomben senkrecht übereinander, um die Passierseite für ein anderes Fahrzeug anzuzeigen;
 - iii. vor Anker an Stelle der Lichter oder des Signalkörpers nach Regel 30 die unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper.
- e. Macht die Größe eines Fahrzeugs bei Taucherarbeiten es unmöglich, alle unter Buchstabe d vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper zu führen, so sind zu führen
 - i. drei Rundumlichter, senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können. Das obere und das untere Licht müssen rot, das mittlere muss weiß sein;
 - ii. die Flagge "A" des Internationalen Signalbuchs als Tafel von mindestens 1 Meter Höhe. Ihre Rundumsichtbarkeit muss sichergestellt sein.

- f. Ein Fahrzeug beim Minenräumen muss zusätzlich zu den in Regel 23 vorgeschriebenen Lichtern für Maschinenfahrzeuge oder zu den Lichtern oder dem Signalkörper nach Regel 30 für ein Fahrzeug vor Anker drei grüne Rundumlichter oder drei Bälle führen. Eines dieser Lichter oder einer dieser Signalkörper muss nahe dem Vormasttopp und eines oder einer an jedem Ende der vorderen Rah geführt werden. Diese Lichter oder Signalkörper zeigen an, dass es für andere Fahrzeuge gefährlich ist, sich dem Minenräumfahrzeug auf weniger als 1.000 Meter zu nähern.
- g. Fahrzeuge von weniger als 12 Meter Länge, mit Ausnahme solcher Fahrzeuge, die Taucherarbeiten durchführen, brauchen die in dieser Regel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper nicht zu führen.
- h. Die in dieser Regel vorgeschriebenen Signale sind keine Notsignale, durch die Hilfeleistung verlangt wird. Solche Signale sind in Anlage IV aufgeführt.

Stand: 01. Juni 1983

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C **Regel 28**

Regel 28 Tiefgang behinderte Fahrzeuge

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

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C **Regel 29**

Regel 29 Lotsenfahrzeuge

a. Ein Fahrzeug im Lotsdienst muss führen

- i. an oder nahe dem Masttopp zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere weiß und das untere rot;
- ii. in Fahrt zusätzlich Seitenlichter und ein Hecklicht;
- iii. vor Anker zusätzlich zu den unter Ziffer i vorgeschriebenen Lichtern das Licht oder die Lichter oder den Signalkörper, die in Regel 30 für Fahrzeuge vor Anker vorgeschrieben sind.

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

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C Regel 30

Regel 30 Fahrzeuge vor Anker und 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. an oder nahe dem Heck ein weißes Rundumlicht niedriger als das Licht nach Ziffer i.
- b. Ein Fahrzeug vor Anker von weniger als 50 Meter Länge darf an Stelle der unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter 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; ist das Fahrzeug 100 und mehr Meter lang, so ist es dazu verpflichtet.
- d. Ein Fahrzeug auf Grund muss die unter Buchstabe a oder b vorgeschriebenen Lichter führen und zusätzlich dort, wo sie am besten gesehen werden können,
 - i. zwei rote Rundumlichter senkrecht übereinander;
 - ii. drei Bälle senkrecht übereinander.
- e. Ein Fahrzeug von weniger als 7 Meter Länge vor Anker, das sich nicht in einem engen Fahrwasser, einer Fahrrinne oder auf einer Reede oder in der Nähe davon oder dort befindet, wo andere Fahrzeuge in der Regel fahren, braucht nicht die unter den Buchstaben a und b vorgeschriebenen Lichter oder den dort vorgeschriebenen Signalkörper zu führen.
- f. Ein Fahrzeug von weniger als 12 Meter Länge auf Grund braucht nicht die unter Buchstabe d Ziffern i und ii vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper zu führen.

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil C Regel 31

Regel 31 Wasserflugzeuge

Kann ein Wasserflugzeug oder ein Bodeneffektfahrzeug keine Lichter oder Signalkörper führen, deren Eigenschaften oder Anordnung den Regeln dieses Teils entsprechen, so muss es Lichter und Signalkörper führen, deren Eigenschaften und Anordnung diesen so weit wie möglich vergleichbar sind.

Stand: 15. Juli 1977

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR Teil D

Teil D - Schall- und Lichtsignale

Regel 32 Begriffsbestimmungen

Regel 33 Ausrüstung für Schallsignale

Regel 34 Manöver- und Warnsignale

Regel 35 Schallsignale bei verminderter Sicht

Regel 36 Aufmerksamkeitssignale

Regel 37 Notsignale

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil D Regel 32

Regel 32 Begriffsbestimmungen

- a. Der Ausdruck "Pfeife" bezeichnet eine Schallsignalanlage, mit der die vorgeschriebenen Töne gegeben werden können und die den Anforderungen der Anlage 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.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil D **Regel 33**

Regel 33 Ausrüstung für Schallsignale

- a. Ein Fahrzeug von 12 und mehr Meter Länge muss mit einer Pfeife, ein Fahrzeug von 20 und mehr Meter Länge zusätzlich zur Pfeife mit einer Glocke und ein Fahrzeug von 100 und mehr Meter Länge 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 der Anlage III entsprechen. Die Glocke oder der Gong oder beide dürfen durch eine andere Einrichtung mit entsprechenden Schalleigenschaften ersetzt werden, sofern die Abgabe der vorgeschriebenen Signale auch von Hand jederzeit möglich ist.
- b. Ein Fahrzeug von weniger als 12 Meter Länge braucht keine Schallsignalanlagen nach Buchstabe a mitzuführen, muss dann aber mit einem anderen Gerät zur Abgabe eines kräftigen Schallsignals versehen sein.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil D **Regel 34**

Regel 34 Manöver- und Warnsignale

- a. Haben Fahrzeuge einander in Sicht, so muss ein Maschinenfahrzeug in Fahrt beim Manövrieren nach diesen Regeln das Manöver durch folgende Pfeifensignale 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 rückwärts".
- b. Ein Fahrzeug darf die unter Buchstabe a vorgeschriebenen Pfeifensignale durch Lichtsignale ergänzen, die während der Dauer des Manövers, soweit erforderlich, wiederholt werden.
- i. Diese Lichtsignale haben folgende Bedeutung:
- ein Blitz: "Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord";
 - zwei Blitze: "Ich ändere meinen Kurs nach Backbord";
 - drei Blitze: "Ich arbeite rückwärts".
- ii. die Dauer eines Blitzes muss etwa eine Sekunde betragen, die Pause zwischen den Blitzen etwa eine Sekunde und die Pause zwischen aufeinander folgenden Signalen mindestens zehn Sekunden;
- iii. das für dieses Signal verwendete Licht muss, wenn es geführt wird, ein weißes Rundumlicht sein, das mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist und den Bestimmungen der Anlage I entspricht.
- c. Haben Fahrzeuge in einem engen Fahrwasser oder einer Fahrrinne einander in Sicht, so gilt folgendes:
- i. Ein überholendes Fahrzeug muss nach Regel 9 Buchstabe e Ziffer i seine Absicht durch folgende Pfeifensignale anzeigen:
- zwei lange Töne und ein kurzer Ton mit der Bedeutung "Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen";
 - zwei lange und zwei kurze Töne mit der Bedeutung "Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen".
- ii. Das zu überholende Fahrzeug muss, wenn es nach Regel 9 Buchstabe e Ziffer i handelt, seine Zustimmung durch folgendes Pfeifensignal anzeigen:
- ein langer, ein kurzer, ein langer, ein kurzer Ton.
- d. Wenn Fahrzeuge in Sicht sich einander nähern und eines aus irgendeinem Grund die Absicht oder die Maßnahmen des anderen nicht versteht oder zweifelt, ob das andere zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ausreichend manövriert, muss es dies sofort durch mindestens fünf kurze, rasch aufeinander folgende Pfeifentöne anzeigen. Dieses Signal darf durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinander folgenden Blitzen ergänzt werden.
- e. Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo 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 Meter angebracht, so darf nur eine Pfeife zur Abgabe von Manöver- oder Warnsignalen verwendet werden.

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil D Regel 35

Regel 35 Schallsignale bei verminderter Sicht

Innerhalb oder in der Nähe eines Gebiets mit verminderter Sicht müssen am Tag 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 seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht, muss mindestens alle 2 Minuten zwei aufeinander folgende lange Töne mit einem Zwischenraum von etwa 2 Sekunden geben.
- c. Ein manövrierfähiges Fahrzeug, ein manövrierbehindertes Fahrzeug, ein Tiefgang behindertes Fahrzeug, ein Segelfahrzeug, ein fischendes Fahrzeug und ein Fahrzeug, das ein anderes Fahrzeug schleppt oder schiebt, muss an Stelle der unter Buchstabe a oder b vorgeschriebenen Signale mindestens alle 2 Minuten drei aufeinander folgende 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 an Stelle der unter Buchstabe g vorgeschriebenen Signale das unter Buchstabe c vorgeschriebene Signal geben.
- e. Ein geschlepptes Fahrzeug oder das letzte Fahrzeug eines Schlepzugs muss, wenn bemannt, mindestens alle 2 Minuten vier aufeinander folgende Töne - lang, kurz, kurz, kurz - geben. Dieses Signal muss möglichst unmittelbar nach dem Signal des schleppten Fahrzeugs gegeben werden.
- f. Sind ein schiebendes und ein geschobenes Fahrzeug miteinander zu einer zusammengesetzten Einheit starr verbunden, so gelten sie als ein Maschinenfahrzeug und müssen die unter Buchstabe a oder b vorgeschriebenen Signale geben.
- g. Ein Fahrzeug vor Anker muss mindestens jede Minute etwa 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Ein Fahrzeug von 100 und mehr Meter Länge 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 aufeinander folgende Töne - kurz, lang, kurz - geben, um einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzuzeigen und es vor einem möglichen Zusammenstoß zu warnen.
- h. Ein Fahrzeug auf Grund muss das Glockensignal und, soweit vorgeschrieben, das Gongsignal nach Buchstabe g geben, sowie zusätzlich unmittelbar vor und nach dem raschen Glockenläuten drei scharf voneinander getrennte Glockenschläge. Ein Fahrzeug auf Grund darf zusätzlich ein geeignetes Pfeifensignal geben.
- i. Ein Fahrzeug mit einer Länge von 12 und mehr, aber weniger als 20 Meter muss die unter den Buchstaben g und h vorgeschriebenen Glockensignale nicht geben. Es muss dann allerdings mindestens alle 2 Minuten ein anderes kräftiges Schallsignal geben.
- j. Ein Fahrzeug von weniger als 12 Meter Länge braucht die oben erwähnten Signale nicht zu geben, muss dann aber mindestens alle 2 Minuten ein anderes kräftiges Schallsignal geben.
- k. Ein Lotsenfahrzeug im Lotsdienst darf zusätzlich zu den unter Buchstabe a, b oder g vorgeschriebenen Signalen ein Erkennungssignal von vier kurzen Tönen geben.

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil D **Regel 36**

Regel 36 Aufmerksamkeitssignale

Ist es erforderlich, die Aufmerksamkeit eines anderen Fahrzeugs zu erregen, so darf ein Fahrzeug Licht- oder Schallsignale geben, die nicht mit anderen Signalen nach diesen 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 Fahrzeugs erregen soll, muss so beschaffen sein, dass es nicht mit einem Schifffahrtszeichen verwechselt werden kann. Für die Zwecke dieser Regel ist die Verwendung von hoher Lichtstärke bei unterbrochenen Lichtern oder Drehlichtern, zum Beispiel Lichter mit umlaufender Blendschirme, zu vermeiden.

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil D **Regel 37**

Regel 37 Notsignale

Ist ein Fahrzeug in Not und fordert es Hilfe an, so muss es die in Anlage IV beschriebenen Signale benutzen oder zeigen.

Stand: 01. Juni 1983

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR Teil E

Teil E - Befreiungen

Regel 38 Befreiungen

Stand: 15. Juli 1977

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Teil E **Regel 38**

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 in Regel 22 vorgeschriebenen Tragweiten innerhalb von vier Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.
- b. Einbau der Lichter mit den Farben nach Abschnitt 7 der Anlage 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 Abrundung.
- d.
 - i. Dauernde Befreiung von der Versetzung der Topplichter auf Fahrzeugen von weniger als 150 Meter Länge nach den Vorschriften des Abschnitts 3 Buchstabe a der Anlage I.
 - ii. Versetzung der Topplichter auf Fahrzeugen von 150 und mehr Meter Länge nach den Vorschriften des Abschnitts 3 Buchstabe a der Anlage I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.
- e. Versetzung der Topplichter nach den Vorschriften des Abschnitts 2 Buchstabe b der Anlage I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.
- f. Versetzung der Seitenlichter nach den Vorschriften des Abschnitts 2 Buchstabe g und des Abschnitts 3 Buchstabe b der Anlage I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.
- g. Vorschriften über Schallsignalanlagen nach Anlage III innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.
- h. Dauernde Befreiung von der Versetzung der Rundumlichter nach den Vorschriften des Abschnitts 9 Buchstabe b der Anlage I.

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR **Anlagen**

Anlagen

Anlage I

Anordnung und technische Einzelheiten der Lichter und Signalkörper

Anlage II

Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge

Anlage III

Technische Einzelheiten der Schallsignalanlagen

Anlage IV

Notzeichen

Stand: 15. Juli 1977

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Anlagen > Anlage I

Anlage 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 einem Punkt aus zu messen, der senkrecht unter dem Anbringungsort des Lichtes liegt.

2. Senkrechte Anordnung und senkrechter Abstand der Lichter

a. Auf einem Maschinenfahrzeug von 20 und mehr Meter Länge müssen die Topplichter wie folgt angebracht sein:

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

ii. wenn zwei Topplichter geführt werden, muss das hintere mindestens 4,5 Meter höher als das vordere sein.

b. Der senkrechte Abstand der Topplichter eines Maschinenfahrzeugs muss so groß sein, dass das hintere Topplicht in allen normalen Trimmlagen in 1.000 Meter Abstand vom Vorsteven und von der Wasseroberfläche aus über dem vorderen Topplicht und getrennt von ihm gesehen wird.

c. Das Topplicht eines Maschinenfahrzeugs von mindestens 12 Meter, jedoch weniger als 20 Meter Länge muss in einer Höhe von mindestens 2,5 Meter über dem Schandeckel angebracht sein.

d. Ein Maschinenfahrzeug von weniger als 12 Meter Länge darf das oberste Licht in einer Höhe von weniger als 2,5 Meter über dem Schandeckel führen. Werden jedoch ein Topplicht zusätzlich zu den Seitenlichtern und dem Hecklicht oder das Rundumlicht nach Regel 23 Buchstabe c Ziffer i zusätzlich zu den Seitenlichtern geführt, so müssen das Topplicht oder das Rundumlicht mindestens 1 Meter höher als die Seitenlichter geführt werden.

e. Eines der zwei oder drei für ein Maschinenfahrzeug beim Schleppen oder Schieben eines anderen Fahrzeugs 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 niedrigste hintere Topplicht mindestens 4,5 Meter höher als das vordere Topplicht angebracht sein.

f. i. Das Topplicht oder die Topplichter nach Regel 23 Buchstabe a müssen höher angebracht sein als alle anderen Lichter und Sichthindernisse und klar von ihnen sein, sofern nicht unter Ziffer ii etwas anderes bestimmt ist.

ii. Wenn es undurchführbar ist, die in Regel 27 Buchstabe b Ziffer i oder Regel 28 vorgeschriebenen Rundumlichter 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 letzterem Fall die Vorschrift des Abschnitts 3 Buchstabe c befolgt werden.

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

h. Werden auf einem Maschinenfahrzeug von weniger als 20 Meter Länge die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne geführt, so muss diese mindestens 1 Meter unter dem Topplicht angebracht sein.

i. Schreiben die Regeln zwei oder drei Lichter senkrecht übereinander vor, so sind folgende Abstände einzuhalten:

- i. Auf einem Fahrzeug von 20 und mehr Meter Länge muss der Abstand zwischen diesen Lichtern mindestens 2 Meter betragen, der Abstand des untersten, mit Ausnahme eines vorgeschriebenen Schlepplichts, mindestens 4 Meter vom Schiffskörper;
- ii. auf einem Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge muss der Abstand zwischen diesen Lichtern mindestens 1 Meter betragen, der Abstand des untersten, mit Ausnahme eines vorgeschriebenen Schlepplichts, mindestens 2 Meter vom Schandeckel;
- iii. werden drei Lichter geführt, so 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, so muss das in Regel 30 Buchstabe a Ziffer i vorgeschriebene vordere mindestens 4,5 Meter höher als das hintere angebracht sein. Auf einem Fahrzeug von 50 und mehr Meter Länge muss das vordere Ankerlicht mindestens 6 Meter über dem Schiffskörper angebracht sein.

3. Waagerechte Anordnung und waagerechter Abstand der Lichter

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

b. Auf einem Maschinenfahrzeug von 20 und mehr Meter Länge dürfen die Seitenlichter nicht vor den vorderen Topplichtern angebracht sein. Sie müssen sich an oder nahe der Außenseite des Fahrzeugs befinden.

c. Wenn die in Regel 27 Buchstabe b Ziffer i oder Regel 28 vorgeschriebenen Lichter senkrecht zwischen dem vorderen Topplicht oder den vorderen Topplichtern und dem hinteren Topplicht oder den hinteren Topplichtern angebracht werden, müssen diese Rundumlichter einen waagerechten Abstand von mindestens 2 Meter quer zur Längsachse des Fahrzeugs haben.

d. Ist für ein Maschinenfahrzeug nur ein Topplicht vorgeschrieben, so ist dieses Licht vorlicher als mittschiffs anzubringen; ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge braucht dieses Licht jedoch nicht vorlicher als mittschiffs anzubringen, muss es aber möglichst weit vorn führen.

4. Einzelheiten der Anordnung richtungsweisender Lichter auf Fischereifahrzeugen und Fahrzeugen, die Bagger- und Unterwasserarbeiten ausführen

a. Das Licht, das auf einem fischenden Fahrzeug nach Regel 26 Buchstabe c Ziffer ii die Richtung des ausgelegten Fanggeräts anzeigt, muss in einem waagerechten Abstand von mindestens 2 Meter und höchstens 6 Meter von dem roten und weißen Rundumlicht angebracht sein. Dieses Licht darf nicht höher als das in Regel 26 Buchstabe c Ziffer i vorgeschriebene weiße Rundumlicht und nicht niedriger als die Seitenlichter angebracht sein.

b. Auf einem Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, müssen die Lichter und Signalkörper, die nach Regel 27 Buchstabe d Ziffern i und ii die behinderte Seite und/oder die Passierseite anzeigen, im größtmöglichen waagerechten Abstand von den Lichtern oder Signalkörpern nach Regel 27 Buchstabe b Ziffern i und ii angebracht sein, jedoch keinesfalls in einem Abstand von weniger als 2 Meter. In keinem Fall darf das obere dieser Lichter oder Signalkörper höher angebracht sein als das untere der drei Lichter oder Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b Ziffern i und ii.

5. Abschirmungen für Seitenlichter

Die Seitenlichter von Schiffen von 20 und mehr Meter Länge müssen an der Binnenbordseite mit mattschwarz gestrichenen Abschirmungen versehen sein und den Vorschriften des Abschnitts 9 entsprechen. Eine Zweifarbenlaterne mit vertikaler Glühlampenwendel und sehr schmaler Trennung des grünen und des roten Ausstrahlungsbereichs braucht keine Abschirmungen zu haben. Auf Schiffen von weniger als 20 Meter Länge müssen die Seitenlichter an der Binnenbordseite mit mattschwarz gestrichenen Abschirmungen versehen sein, wenn dies zur Erfüllung der Vorschriften des Abschnitts 9 erforderlich ist.

6. Signalkörper

a. Signalkörper müssen schwarz sein und folgende Abmessungen haben:

- i. Ein Ball muss einen Durchmesser von mindestens 0,6 Meter haben;

- ii. ein Kegel muss eine Grundfläche mit einem Durchmesser von mindestens 0,6 Meter und eine Höhe wie sein Durchmesser haben;
- iii. ein Zylinder muss einen Durchmesser von mindestens 0,6 Meter und eine doppelt so große Höhe wie sein Durchmesser haben;
- iv. ein Rhombus muss aus zwei Kegeln nach Ziffer ii mit einer gemeinsamen Grundfläche bestehen.

b. Der senkrechte Abstand zwischen Signalkörpern muss mindestens 1,5 Meter betragen.

c. Auf einem Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge dürfen Signalkörper geringerer Abmessungen verwendet werden, die dem Größenverhältnis des Fahrzeugs angemessen sind; die Abstände zwischen ihnen dürfen entsprechend verringert werden.

7. Bestimmung der Lichtfarben

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

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 bezeichnet

I =	die Lichtstärke in Candela unter Betriebsbedingungen,
T =	den Schwellenwert der Beleuchtungsstärke mit $2 \times 10^{-7} \text{ lx}$,
D =	die Tragweite in Seemeilen,
K =	den Sichtwert. K ist für die vorgeschriebenen Lichter 0,8, entsprechend einer meteorologischen Sichtweite von ungefähr 13 Seemeilen.

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

Tragweite in Seemeilen D	Lichtstärke in Candela K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3

Tragweite in Seemeilen D	Lichtstärke in Candela K = 0,8 I
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 variable Steuerung der Lichtstärke bewirkt werden.

9. Waagerechte Lichtverteilung

- a.
 - i. Nach recht voraus müssen die auf dem Fahrzeug angebrachten Seitenlichter die vorgeschriebenen Mindestlichtstärken haben. Hier müssen die Lichtstärken in einem Bereich zwischen 1 Grad und 3 Grad außerhalb des vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels auf nahezu Null abfallen.
 - ii. Für Heck- und Topplichter und für Seitenlichter 22,5 Grad achterlicher als querab müssen die vorgeschriebenen Mindestlichtstärken über einen Horizontbogen bis zu 5 Grad innerhalb des in Regel 21 vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels erhalten bleiben. Ab 5 Grad innerhalb des vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels darf die Lichtstärke um 50 v. H. bis zu den vorgeschriebenen Grenzen abnehmen; sie muss stetig abnehmen und bei höchstens 5 Grad außerhalb des vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels praktisch Null erreichen.
- b.
 - i. Rundumlichter müssen so angebracht sein, dass sie nicht durch Masten, Stengen oder Bauteile innerhalb eines Ausstrahlungswinkels von mehr als 6 Grad verdeckt werden, ausgenommen Ankerlichter nach Regel 30, deren Anbringung in entsprechender Höhe über dem Schiffskörper unmöglich ist.
 - ii. Ist die Einhaltung der Ziffer i durch Führen nur eines Rundumlichtes nicht möglich, so sind zwei in geeigneter Weise angebrachte oder abgeschirmte Rundumlichter zu verwenden, so dass sie aus einer Entfernung von einer Seemeile möglichst als ein Licht erscheinen.

10. Senkrechte Lichtverteilung

- a. Für die senkrechten Ausstrahlungswinkel angebrachter elektrisch betriebener Lichter muss, ausgenommen bei den Lichtern von Segelfahrzeugen in Fahrt, sichergestellt sein, dass
 - i. die vorgeschriebene Mindestlichtstärke mindestens im Bereich von 5 Grad über bis 5 Grad unter der Horizontalebene erhalten bleibt;
 - ii. mindestens 60 v. H. der vorgeschriebenen Mindestlichtstärke im Bereich von 7,5 Grad über bis 7,5 Grad unter der Horizontalabene erhalten bleiben.
- b. Auf Segelfahrzeugen in Fahrt muss für die senkrechten Ausstrahlungswinkel angebrachter elektrisch betriebener Lichter sichergestellt sein, dass,
 - i. die vorgeschriebene Mindestlichtstärke mindestens im Bereich von 5 Grad über bis 5 Grad unter der Horizontalebene erhalten bleibt;
 - ii. mindestens 50 v. H. der vorgeschriebenen Mindestlichtstärke im Bereich von 25 Grad über bis 25 Grad unter der Horizontalebene erhalten bleiben.
- c. Für nicht elektrisch betriebene Lichter müssen diese Anforderungen soweit wie möglich erfüllt werden.

11. Lichtstärke nicht elektrisch betriebener Lichter

Nicht elektrisch betriebene Lichter müssen soweit wie möglich die Mindestlichtstärken erreichen, die in der Tabelle in Abschnitt 8 angegeben sind.

12. Manöverlichter

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

13. Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ^{*)}

- a. Das Topplicht eines Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs kann in niedrigerer Höhe im Verhältnis zur Breite des Fahrzeugs angebracht werden als unter Abschnitt 2 Buchstabe a Ziffer i vorgeschrieben; allerdings darf der Basiswinkel des gleichschenkligen Dreiecks, das durch die Seitenlichter und das Topplicht gebildet wird, in Vorderansicht nicht weniger als 27 Grad betragen.
- b. Bei Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 50 und mehr Meter Länge kann der in Abschnitt 2 Buchstabe a Ziffer ii vorgeschriebene senkrechte Abstand zwischen Fockmast- und Hauptmastlicht von 4,5 Metern verändert werden, sofern ein solcher Abstand nicht unter dem durch die folgende Formel ermittelten Wert liegt:

$$Y = \frac{(a + 17 \text{ psi}) C}{1.000} + 2$$

Dabei gilt:

y ist die Höhe des Hauptmastlichtes über dem Fockmastlicht in Metern;

a ist die Höhe des Fockmastlichtes über der Wasseroberfläche unter Betriebsbedingungen in Metern;

psi ist der Trimm unter Betriebsbedingungen in Grad;

C ist der waagerechte Abstand der Topplichter in Metern.

^{*)} Es wird auf den Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 und auf den Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 verwiesen.

14. Genehmigung

Die Konstruktion der Lichter und Signalkörper sowie die Anbringung der Lichter an Bord müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde des Staates entsprechen, dessen Flagge das Fahrzeug zu führen berechtigt ist.

Stand: 01. Juni 1983

Anlage II - Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge

1. Allgemeines

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

2. Signale für Trawler

- a. Fahrzeuge von 20 oder mehr Meter Länge zeigen beim Trawlen, gleichviel ob mit pelagischen Netzen oder mit Grundschleppnetzen
 - i. beim Ausbringen der Netze:
zwei weiße Lichter senkrecht übereinander;
 - ii. beim Einholen der Netze:
ein weißes Licht senkrecht über einem roten Licht;
 - iii. wenn das Netz an einem Hindernis hakt:
zwei rote Lichter senkrecht übereinander.
- b. Jedes Fahrzeug von 20 oder mehr Meter Länge, das im Gespann trawlt, zeigt
 - i. bei Nacht ein Scheinwerferlicht, das voraus und zum anderen Fahrzeug des Gespanns gerichtet wird;
 - ii. beim Ausbringen oder Einholen ihrer Netze oder wenn ihre Netze an einem Hindernis haken, die unter Nummer 2 Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter.
- c. Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge darf beim Trawlen, gleichviel ob es ein pelagisches Netz oder ein Grundschleppnetz verwendet oder im Gespann trawlt, die nach den Buchstaben a oder b vorgeschriebenen Lichter führen.

3. Signale für die Fischerei mit Ringwaden

Fahrzeuge, die mit Ringwaden fischen, dürfen zwei gelbe Lichter senkrecht übereinander 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.

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Anlagen > Anlage III

Anlage III - Technische Einzelheiten der Schallsignalanlagen

1. Pfeifen

a. Frequenzen und Reichweite

Die Grundfrequenz des Signals muss im Bereich von 70 - 700 Hz liegen. Die Reichweite eines Pfeifensignals muss aus denjenigen Frequenzen bestimmt werden, welche die Grundfrequenz oder eine oder mehrere höhere Frequenzen einschließen können, die im Bereich von 180 - 700 Hz (+/- 1 v. H.) für ein Schiff von 20 und mehr Meter Länge oder von 180 - 2.100 Hz (+/- 1 v. H.) für ein Schiff von weniger als 20 Meter Länge liegen und die unter Buchstabe c angegebenen Schalldruckpegel erreichen.

b. Grenzen der Grundfrequenzen

Um eine große Mannigfaltigkeit von Pfeifenmerkmalen sicher zu stellen, muss die Grundfrequenz einer Pfeife zwischen folgenden Grenzen liegen:

- i. 70 - 200 Hz für ein Schiff von 200 und mehr Meter Länge;
- ii. 130 - 350 Hz für ein Schiff von mindestens 75, aber weniger als 200 Meter Länge;
- iii. 250 - 700 Hz für ein Schiff von weniger als 75 Meter Länge.

c. Intensität und Reichweite des Schallsignals

Eine Pfeife auf einem Schiff muss in Richtung der maximalen Intensität und in 1 Meter Abstand von der Pfeife in mindestens einem Terzband des Frequenzbereichs von 180 - 700 Hz (+/- 1 v. H.) bei Schiffen von 20 und mehr Meter Länge oder von 180 - 2.100 Hz (+/- 1 v. H.) bei Schiffen von weniger als 20 Meter Länge mindestens einen Schalldruckpegel von dem zugehörigen Zahlenwert der folgenden Tabelle erreichen.

Terzbandpegel

Schiffslänge in Meter	in 1 Meter Abstand in dB , bezogen auf $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Reichweite in Seemeilen
200 und mehr	143	2
mindestens 75, aber weniger als 200	138	1,5
mindestens 20, aber weniger als 75	130	1
weniger als 20	120 ¹⁾ 115 ²⁾ 111 ³⁾	0,5

¹⁾ Wenn die gemessenen Frequenzen innerhalb des Bereichs von 180 - 450 Hz liegen.

²⁾ Wenn die gemessenen Frequenzen innerhalb des Bereichs von 400 - 800 Hz liegen.

³⁾ Wenn die gemessenen Frequenzen innerhalb des Bereichs von 800 - 2.100 Hz liegen.

d. Richteigenschaften

Der Schalldruckpegel einer gerichtet aussendenden Pfeife darf in jeder Richtung der Horizontalebene innerhalb von ± 45 Grad 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 Schiff verwendet wird, muss sie so angebracht werden, dass ihre höchste Intensität voraus gerichtet ist.

Eine Pfeife muss so hoch wie möglich auf dem Schiff angebracht werden, um die Beeinträchtigung des ausgesandten Schalls durch Hindernisse zu verhindern und die Gefahr von Hörschäden für das Personal auf ein Mindestmaß zu beschränken. Der Schalldruckpegel des eigenen Signals des Schiffes darf an den Beobachtungsstellen 110 dB(A) nicht überschreiten und soll nach Möglichkeit 100 dB(A) nicht überschreiten.

f. Ausrüstung mit mehr als einer Pfeife

Sind auf einem Schiff Pfeifen in einem Abstand von mehr als 100 Meter angebracht, so ist sicher zu stellen, dass sie nicht gleichzeitig tönen können.

g. Kombinierte Pfeifensysteme

Wenn infolge von Hindernissen das Schallfeld einer einzigen Pfeife oder einer der unter Buchstabe f erwähnten Pfeifen wahrscheinlich 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 einzige Pfeife anzusehen. Die Pfeifen eines kombinierten Systems sind in einem Abstand von höchstens 100 Meter anzubringen und müssen gleichzeitig zum Tönen gebracht werden können. Die Frequenz jeder einzelnen Pfeife muss sich von den anderen 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 Meter Abstand einen Schalldruckpegel von mindestens 110 dB erzeugen.

b. Konstruktion

Glocken und Gongs müssen aus korrosionsfestem Material hergestellt werden und einen klaren Ton abgeben. Der Durchmesser des Glockenmundes muss für Schiffe von 20 und mehr Meter Länge mindeten 30 Zentimeter betragen. Wo es möglich ist, soll ein mechanisch angetriebener Glockenklöppel verwendet werden, um eine konstante Kraft sicher zu stellen, doch muss in jedem Fall auch Handbetrieb möglich sein. Die Klöppelmasse darf nicht weniger als 3 v. H. der Glockenmasse betragen.

3. Genehmigung

Die Konstruktion von Schallsignalanlagen, ihre Ausführung und die Anbringung an Bord müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde des Staates entsprechen, dessen Flagge das Fahrzeug zu führen berechtigt ist.

Stand: 01. Juni 1983

Sie sind hier: > ELWIS > Schifffahrtsrecht > Seeschifffahrtsrecht > KVR > Anlagen **Anlage IV**

Anlage IV - Notzeichen

1. Die folgenden Signale, die zusammen oder einzeln verwendet oder gezeigt werden, bedeuten Not und die Notwendigkeit der Hilfe:
 - a. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute;
 - b. anhaltendes Ertönen eines Nebelsignalgeräts;
 - c. Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen einzeln in kurzen Zwischenräumen;
 - d. das durch eine beliebige Signalart gegebene Morsesignal ...---... (SOS);
 - e. das Sprechfunksignal aus dem gesprochenen Wort "Mayday";
 - f. das Notzeichen NC des Internationalen Signalbuchs;
 - g. ein Signal aus einer viereckigen Flagge, darüber oder darunter ein Ball oder etwas, das einem Ball ähnlich sieht;
 - h. Flammensignale 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. ein Notalarm über das Digitale Selektivrufsystem (DSC), der ausgesandt wird auf:
 - a. UKW-Kanal 70 oder
 - b. den GW/KWFrequenzen 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz oder 16804,5 kHz;
 - m. ein Notalarm Schiff-Land, der über die Inmarsat-Anlage des Schiffes oder eine Schiffs-Erdfunkstelle eines anderen mobilen Satellitendienstanbieters übermittelt wird;
 - n. von einer Seenotfunkboje ausgestrahlte Funksignale;
 - o. zugelassene Signale, die über Funkssysteme einschließlich Radartransponder auf Überlebensfahrzeugen übermittelt werden.
2. Die oben genannten 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 Signalbuchs, des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung, Band III und auf folgende Signale wird hingewiesen:
 - a. ein Stück orangefarbenes Segeltuch mit einem schwarzen Quadrat oder Kreis oder mit einem anderen entsprechenden Zeichen (zur Erkennung aus der Luft);

b. ein Seewasserfärber.

Stand: 01. Dezember 2009

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes