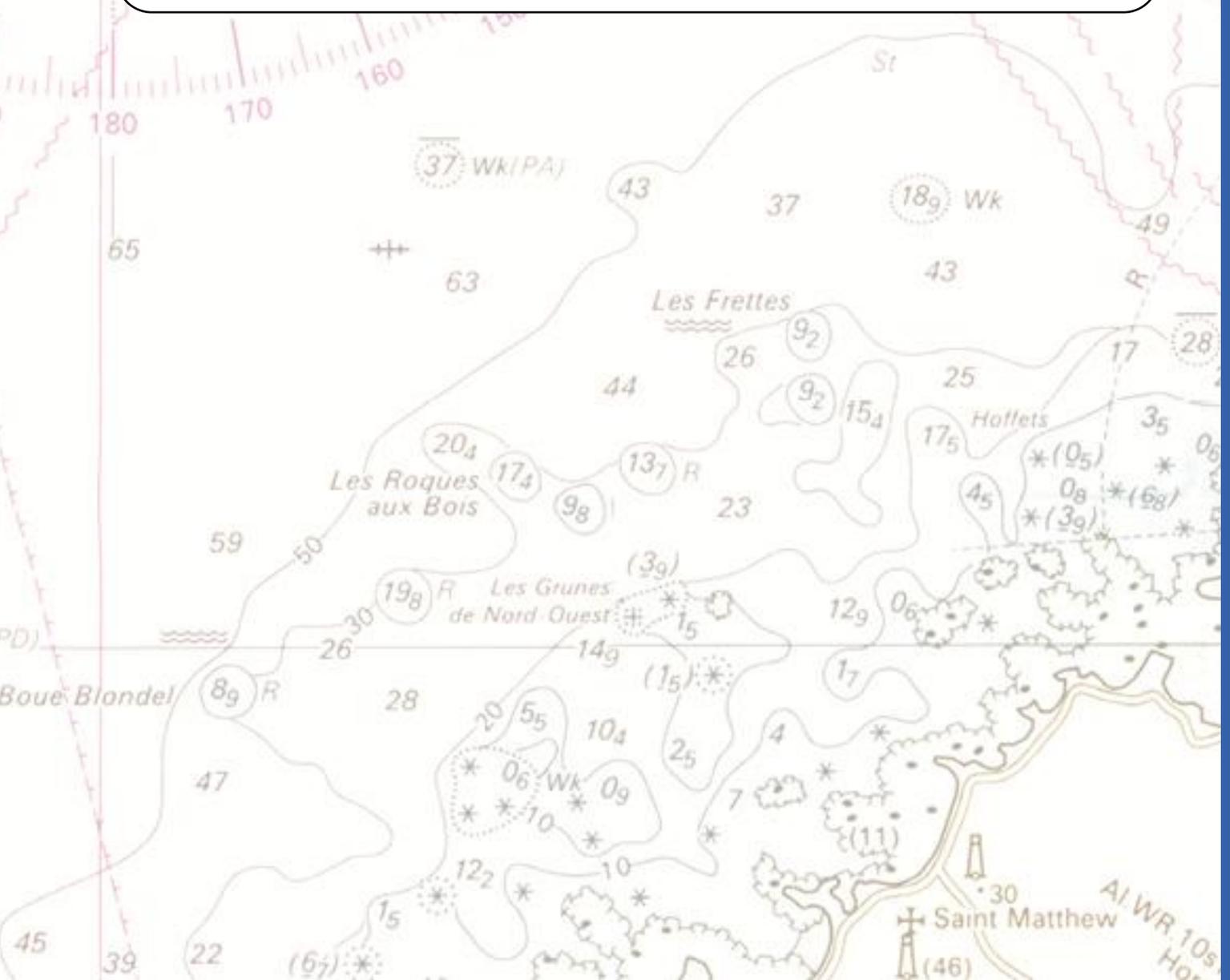


# 2

## Seeschiffahrtsrecht



Alle Rechte vorbehalten. Sämtliche Dokumente, sowie Teile davon sind urheberrechtlich geschützt und dürfen ohne schriftliche Erlaubnis der Swiss Yachting Association in keiner Form reproduziert werden.

Copyright © 2025 by Swiss Yachting Association

V2.0

## Inhaltsverzeichnis

Einführung .....	4
Internationales und schweizerisches Flaggenrecht.....	6
Ausstattungs Vorschriften.....	8
QR-Code: Checkliste Schiffsausstattung.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
KVR (IRPCS – COLREGS).....	10
QR-Code: Tabelle Sichtzeichen .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
QR-Code: Tabelle Schallsignale .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
SOLAS.....	36
MARPOL .....	38
STCW 95 .....	40
Radioreglement.....	41
Maritime Labour Convention (MLC) .....	42

## Einführung

Das Schifffahrtsrecht ist ein Teilgebiet von Gesetzen und Rechtsvorschriften des Seerechts, die sich mit dem Gebrauch von Schiffen auf nationalen und internationalen Wasserstrassen befassen. Zum Schifffahrtsrecht gehören internationale Konventionen (siehe unten) und nationale Regelwerke für das Befahren von Wasserstrassen und Häfen, wie die deutsche Seeschifffahrtsstrassen-Ordnung (SeeSchStrO).

An der Erarbeitung und Weiterentwicklung internationaler Übereinkommen wirken verschiedene internationale Organisationen mit. Dazu zählen die United Nations Organization (UNO), die International Maritime Organization (IMO), die World Trade Organization (WTO); die Internationale Fernmeldeunion (Funkverkehr), die Internationale Hydrographische Organisation (Zusammenarbeit der hydrographischen Dienste), die ILO (International Labour Organization) und die IMSO (International Mobile Satellite Organization), sowie regionale Kommissionen zum Schutz der Meeresumwelt (Helsinki- und OSPAR-Kommission).

Mit der United Nations Convention on the Law of Sea (UNCLOS) regelt die UNO die Festlegung der territorialen Zuständigkeit der einzelnen Mitgliedsstaaten, die Anwendbarkeit des Rechts des Flaggenstaates, versus des Rechts im Aufenthaltsstaat und die Kontrollaufgabe der Küstenstaaten. In der United Nations Economic Commission for Europe (UN ECE) – dies ist eine Wirtschaftskommission, die die 56 europäischen Staaten und Nordamerika koordiniert, wurden u.a. Standards wie das ICC - International Certificate for Operators of Pleasure Craft (Resolutionen 14 und 40) entwickelt.

Die IMO, eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UNO), ist die wichtigste internationale Organisation für Seeschifffahrtsfragen; sie hat 1982 die Aufgaben der IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) übernommen und kümmert sich vorrangig um die Verbesserung der Sicherheit der weltweiten Schifffahrt und die Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Sie entwickelt Regelwerke, die von einzelnen Staaten in nationales Recht übernommen werden können. Ihr gehören 170 Mitgliedsstaaten an.

Die IMO hat fünf Fachausschüsse (Schiffssicherheit, Schutz der Meeresumwelt, Recht, technische Zusammenarbeit, Erleichterung des Seeverkehrs), denen die inhaltliche Erarbeitung von Übereinkommen, Empfehlungen, Richtlinien und Codes obliegt. Unter ihrer Leitung wurden mehr als 40 internationale Übereinkommen und über 800 Codes ratifiziert; zu den bedeutenden Konventionen zählen:

COLREG =IRPCS	Kollisionsverhütungsregeln International Regulations for Preventing Collisions at Sea	(KVR)
ISB	Internationales Signalbuch (International Code of Signals)	
SOLAS	International Convention of the Safety of Life at Sea	
TSS	Verkehrstrennungsgebiete (Traffic Separation Scheme)	
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships	
STCW 95	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers	
SAR	International Convention on Maritime Search and Rescue	

Die Schweiz ist der IMO 1955 beigetreten und hat kraft der Seeschiffverkehrsverordnung von 1956 im Artikel 9 (Ausführungsbestimmungen zum SSG von 1953) die internationalen Übereinkommen KVR, SOLAS, MARPOL, STCW 95 als verbindlich für Schweizer Seeschiffe (somit auch Yachten) erklärt.

Hinzu kommt das

Radioeglement	Anhang zum internationalen Fernmeldevertrag
---------------	---

## Internationales und schweizerisches Flaggenrecht

1958 wurden die Regeln über das Zeigen nationaler Embleme ins Völkerrecht übernommen. Gemäss diesen Bestimmungen bezeichnen die **gesetzte Flagge** und der Flaggenschein (für Berufsschiffe: der Seebrief) die **Staatszugehörigkeit** des Schiffes. Der jeweilige Flaggenstaat ist danach verpflichtet, die Kontrolle über das seine Flagge führende Schiff auszuüben. **An Bord eines Schiffes gilt auf hoher See somit grundsätzlich das Recht des jeweiligen Flaggenstaates**, soweit dieses mit dem Völkerrecht vereinbar ist. Seeunfälle werden folglich von der zuständigen nationalen Behörde des Flaggenstaates (Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Deutschland, MAIB – Marine Accident Investigation Branch in England etc.) untersucht. In Territorialgewässern, also innerhalb der 12 sm-Zone, kann der jeweilige Uferstaat dagegen sein nationales Recht als zwingend anzuwenden erklären.

Für die Schweiz wurde das Internationale Flaggenrecht durch das „**Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschiffahrtsgesetz, SSG) von 1953**“ in nationales Recht übernommen. Das SSG regelte zunächst für die Handelsschifffahrt, dass Schweizer Seeschiffe im schweizerischen Seeschiffregister (**geführt beim Seeschiffahrtsamt in Basel/Bâle/ Basilea als einzigem Registrierhafen der Schweiz**) einzutragen sind und nur dort eingetragene Schiffe die Schweizer Flagge führen dürfen. In der ursprünglichen Fassung des SSG von 1953 waren Yachten diesem Gesetz nicht unterworfen und durften die Schweizer Flagge folglich nicht führen. 1965 wurde das SSG revidiert und bei dieser Gelegenheit ein Absatz eingefügt, der dem Bund die Kompetenz gab, das Flaggenrecht für Yachten einzuführen.

Dem folgte 1971 der Erlass der **JVO (Verordnung über die schweizerischen Yachten zur See)** und die Einrichtung des „Schweizerischen Jachtregisters“, welches ebenfalls beim Seeschiffahrtsamt in Basel geführt wird. Nach der Eintragung einer Yacht in diesem Register, stellt das schweizerische Seeschiffahrtsamt dem Eigentümer der Yacht einen Flaggenschein aus. Dieser ist als amtlicher Ausweis gegenüber ausländischen Behörden ständig an Bord mitzuführen und beurkundet, dass die Yacht zur Führung der Schweizer Flagge berechtigt und verpflichtet ist.

Voraussetzungen für den Eintrag in das schweizerische Jachtregister sind,

- dass der Eigentümer der schweizerischen Yacht entweder eine natürliche Person mit Nationalität Schweiz ist oder es sich als Eigentümer um einen schweizerischen Verein (nach Art. 60 ZGB) handelt, der die Förderung der Sport- und Vergnügungsschifffahrt betreibt. Der Verein muss im schweizerischen Handelsregister eingetragen sein und mindestens zwei Drittel seiner Mitglieder sowie alle Mitglieder des Vorstandes müssen in der Schweiz wohnhafte Schweizerbürger sein.
- **dass die Yacht einen (frei wählbaren) Namen trägt, der sich deutlich von den Namen der übrigen schweizerischen Yachten und Seeschiffen unterscheidet** (Art. 10 JVO). Die Yacht muss diesen Namen und den Namen des Heimathafens (immer: BASEL bzw. BÂLE oder BASILEA) am Heck tragen.
- **dass es sich um ein Sport- und Vergnügungsschiff handelt, welches nach Grösse, Bauart und Ausrüstung für Fahrten auf See geeignet ist. Ein konkretes Mindestmass gibt es nicht.**

Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann Eigentümern, die Mitglieder nautischer Vereine schweizerischen Charakters sind, gestatten, die Schweizer Flagge für Yachten mit einem Vereinseblem zu ergänzen, es darf dadurch aber keine Verwechslungsgefahr mit einer ausländischen Flagge entstehen.

Flaggenmissbrauch (also das Führen einer Schweizer Flagge auf einer Yacht, die nicht im schweizerischen Yachtregister eingetragen ist oder das Führen einer fremden Flagge durch eine im schweizerischen Yachtregister eingetragene Yacht), ist eine strafbare Handlung im Sinne des Seeschiffahrtsgesetzes und wird mit Busse oder Gefängnis bestraft.

An Bord eines auf hoher See unter Schweizer Flagge fahrenden Seeschiffes gilt Schweizer Recht; auf einem solchen begangenen und gemäss schweizerischen Gesetzen strafbare Handlungen, werden von den Behörden des Kantons Basel-Stadt verfolgt, soweit sie nicht der Bundesgerichtsbarkeit unterliegen.

D10

D11

Die Ausführungsbestimmungen zum „Bundesgesetz über die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschiffahrtsgesetz, SSG) von 1953“ finden sich in der Seeschiffahrtsverordnung von 1956, in welcher wichtige internationale Übereinkommen auch für schweizerische Seeschiffe als verbindlich anerkannt wurden (siehe auch Kapitel 1 «Amtliches Radarpatent bzw. amtliche Radarfahrtberechtigung»).

Für den Betrieb einer Yacht unter Schweizer Flagge ist es noch wichtig zu wissen, dass

- für diese ein [Verbot des gewerbsmässigen Transportes von Personen](#) oder Gütern besteht (Art. 17 JVO); [Charterbetrieb ist also nicht zulässig, die kostenlose Überlassung \(der Verleih\) jedoch schon, wenn dies nicht gegen die Bestimmungen des Gastlandes verstösst.](#)
- der Schiffeigentümer einer schweizerischen Yacht im Sinne des Seeschiffahrtsgesetzes als ihr Reeder betrachtet wird und gemäss Seeschiffahrtsgesetz und Obligationenrecht für allfällige Schäden aus dem Betrieb haftet (mindestens bis 5 Mio. CHF je Unfallereignis – Art. 15 JVO).
- der Eigentümer die Yacht entweder selbst führen muss oder offiziell einen verantwortlichen Schiffsführer zu benennen hat. Jeder Schiffsführer einer Yacht unter Schweizer Flagge benötigt den Fähigkeitsausweis (Hochseeausweis) – Art. 19 JVO.
- [der Flaggenschein, der Fähigkeitsausweis des Schiffsführers, der Haftpflicht-Versicherungsnachweis und das Logbuch](#) (siehe Kapitel 10 «Die Führung des Logbuches») [an Bord mitgeführt werden müssen.](#) Die Unterlassung der Logbuchführung ist strafbar.

D7

D13

D18

## Ausstattungs Vorschriften

Die benötigte und wünschenswerte Ausstattung eines Bootes hängt wesentlich von Faktoren, wie dem befahrenen Seegebiet, der Törn-Dauer, der Passagenplanung, der Jahreszeit, den vorherrschenden Wetterbedingungen und der Crewbesetzung ab. Somit halten wir an dieser Stelle grundsätzlich fest, dass auch eine vorgängige [Kontrolle der Schiffsausstattung zum Aufgabenbereich des Schiffsführers gehört](#).

D5

D16

Für Schiffe, die unter der Schweizer Flagge fahren, sind die [Ausstattungs Vorschriften des „Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes in Basel“](#) massgeblich (siehe unter folgendem Link: [www.eda.admin.ch/dam/smno/de/documents/Ausruestungsrichtlinien-fuer-Jachten\\_DE.pdf](http://www.eda.admin.ch/dam/smno/de/documents/Ausruestungsrichtlinien-fuer-Jachten_DE.pdf)). Zur minimal vorgeschriebenen Ausrüstung der Yachten unter Schweizer Flagge gehören zum Beispiel Navigationsmittel wie Kompass, Uhr, Fernglas, Seekarten und Seehandbücher, Sicherheits- und Rettungsmittel, ein [Beiboot](#), Lichter, Schallsignalanlagen und Signalkörper gem. KVR, Notsignalamittel, ein Trinkwasser-Vorrat, Notsender und eine Funkanlage. [Die zu den Rettungsmitteln zählende Rettungsinsel muss typengeprüft sein](#); der Schiffsführer ist auch dafür verantwortlich, dass die mitgeführte Rettungsinsel und deren Ausstattung der Art der Reise sowie dem zu befahrenden Gewässer angepasst sind. Regelkonform sind Rettungsinseln gem. ISO-Norm 9650-1, vorzugsweise Gruppe A (Doppelboden).

D8

D17

Funkanlagen auf Schiffen unter Schweizer Flagge müssen beim Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) in Biel konzessioniert sein, zudem bedarf es mindestens einer Person an Bord, die ein gültiges Funkzeugnis (SRC, LRC oder GOC) besitzt.

Dem Schiffsführer ist zu empfehlen sich eine [Ausstattungsliste](#) anzulegen. Für das eigene Boot baut eine solche Liste sicher auf der Inventarliste des Bootes auf. Schwieriger ist es bei der Übernahme einer Chartyacht. Dann dient eine [Ausstattungsliste](#) nicht nur dazu die Vollständigkeit der Ausstattung zu prüfen, sondern auch dazu, sich ein Bild von deren Zustand zu machen und zu wissen, wo sich genau was befindet. Fehlende, defekte oder nicht pragmatisch gelagerte Ausstattungen sind vom Schiffsführer zu beurteilen. Er muss entscheiden, ob vor dem ersten Auslaufen diesbezüglich Handlungsbedarf besteht.

Die im Anhang befindliche **Checkliste «Schiffsausstattung»** basiert auf den Erfahrungen von Küsten- und Hochseetörns in gemässigten Breiten. Gedacht ist sie als Basis zur Erstellung einer [Ausstattungsliste](#), die vom Schiffsführer auf die spezifischen Törn-Bedürfnisse angepasst werden kann.



Eine zeitgemässe **Ausstattung von Megayachten auf weltweiter Fahrt** geht über die in der Checkliste aufgeführten Komponenten hinaus. Sie richtet sich nach den Vorschriften des Large Yacht Code (LYC). Danach gehören zur Brückenausstattung von seegängigen Yachten:

- Ruder- und Maschinenelemente
  - (Kreisel- und Magnet-)Kompass
  - Ruderrad, Ruder-Tiller
  - Autopilot, Umschaltfunktion Manual/Auto
  - Maschinentelegraf (einschliesslich Doppelpropelleranlage)
  - Querstrahlsteuerbedienung
  - Radargerät mit ARPA-Funktionalität
- ECDIS mit integrierter Darstellung von AIS-Zielen und Radar-Overlay

- Conning Display zu Darstellung wichtiger Betriebsdaten wie Kompasskurs, Ruderlage, Maschinenleistung, Drehzahl/Steigung, Rate of Turn, Windrichtung/-geschwindigkeit, Querstrahlsteuerleistung
- Nav-Aids (GNSS)
- LORAN-C
- Log (2 Achsen Dopplerlog)
- Echolot
- Positionslampen (einschl. Zusatzsignale gem. KVR)
- NAVTEX
- Signale (Typhon, Nebelsignalautomat)
- Ankerfalleinrichtung
- Funkanlage
  - UKW/DSC
  - LW/KW
  - UKW-Handgeräte (VHF-Handheld)
  - interne Kommunikation (z.B. Maschinenraum)
  - EPIRB Seenotbake

Die einzelnen Navigationsinstrumente werden ausführlich im Kapitel 4 «Arbeitsmittel und Navigationsinstrumente» und in den Kapiteln 6 «Satelliten-Navigation» bis 6 «LORAN-C / eLORAN» behandelt.

## KVR (IRPCS – COLREGS)

**COLREGs** (Conventions on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) bzw. **IRPCS** (International Regulations for Preventing Collisions at Sea) ist der englische Originaltitel, im deutschsprachigen Raum ist diese Konvention besser unter dem Kürzel KVR (Kollisions-verhütungsregeln bzw. Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstössen auf See) bekannt. Die KVR stellen internationales Seeverkehrsrecht dar und wurden 1972 von der IMO verabschiedet. Ihr Focus liegt auf der Vermeidung von Havarien.

Die KVR gelten jenseits der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres. Das deutsche Küstenmeer wurde 1994 durch Proklamation der Bundesregierung auf bis zu zwölf Seemeilen Abstand von der Basislinie erweitert (12-Seemeilen-Zone). In der Nordsee beträgt die Breite des Küstenmeeres durchgängig zwölf Seemeilen, während in Teilgebieten der Ostsee die Ausweitung hinter dem völkerrechtlich zulässigen Abstand von zwölf Seemeilen zurückbleibt.

### Exkurs: AWZ

Das Küstenmeer eines Staates ist nicht zu verwechseln mit seiner ausschliesslichen Wirtschaftszone (AWZ). Die AWZ eines Staates ist ein jenseits seines Küstenmeeres gelegenes und an dieses angrenzendes Gebiet, in dem er bestimmte souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse hat. Die Hoheitsbefugnisse betreffen die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen (z. B. Fischfang, Meeresbodenbergbau, Aquakultur), die wissenschaftliche Meeresforschung, die Energieerzeugung aus Wasser, Wind und Wellen, die Errichtung baulicher Anlagen (z. B. Offshore-Windenergieanlagen) sowie den Meeresumweltschutz. Die AWZ gehört aber nicht zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates. Die Ausdehnung einer AWZ ist international auf 200 Seemeilen ab Basislinie begrenzt und gilt umgangssprachlich als „hohe See“.

Die KVR enthalten in fünf Kapiteln 38 Regeln zur Sicherheit des Verkehrs auf hoher See und den mit ihr zusammenhängenden Gewässern. Die Kapitel sind wie folgt gegliedert:

<b>Teil A</b>	<b>Allgemeines (General)</b>
	Regel 1 Anwendung
	Regel 2 Verantwortlichkeit
	Regel 3 Allgemeine Begriffsbestimmungen
<b>Teil B</b>	<b>Ausweich- und Fahrregeln (Steering + Sailing)</b>
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

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
Abschnitt III	Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht	
	Regel 19	Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht
<b>Teil C</b>	<b>Lichter und Signalkörper (Lights + Shapes)</b>	
	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	Tiefgangbehinderte Fahrzeuge
	Regel 29	Lotsenfahrzeuge
	Regel 30	Fahrzeuge vor Anker und auf Grund
	Regel 31	Wasserflugzeuge
<b>Teil D</b>	<b>Schall- und Lichtsignale (Sound Signals)</b>	
	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
<b>Teil E</b>	<b>Befreiungen (Exemptions)</b>	
	Regel 38	Befreiungen

Die Relevanz der KVR für private Schiffsführer wird oft unterschätzt, deswegen gehen wir im Weiteren auf die Inhalte einiger Regeln der KVR ein, die einem bei der Yachtführung unbedingt präsent sein sollten. Im Folgenden werden die KVR-Regeln mit ihren wesentlichen Inhalten vorgestellt. Wer das gesamte Regelwerk studieren möchte, findet dies unter dem folgenden Link: [www.bshl.de/downloads/kollisionverhuetungsregeln.pdf](http://www.bshl.de/downloads/kollisionverhuetungsregeln.pdf).

#### Anwendbarkeit – application (KVR-Regel 1)

Die KVR gelten also auf Hoher See und der mit ihr zusammenhängenden von Seeschiffen befahrbaren Küstengewässer (high sea + connected waters). Darunter fallen auch Reeden, Häfen, Flüsse, Seen oder

Kanäle. Für solche von Seeschiffen befahrenen Gewässer haben die zuständigen nationalen Behörden einzelner Küstenstaaten lokale Sonderregelungen geschaffen, die sich weitestgehend an den KVR orientieren, diese aber ergänzen, wie etwa die von der Bundesrepublik Deutschland erlassene Seeschiffahrtsstrassenordnung (SeeSchStrO) oder das Hamburger Hafengesetz. Widersprechen sich die Regelungen, so gelten in der Prioritätenrangfolge die örtlichen Regelungen vor den nationalen Regelungen vor den internationalen Regeln (wie den KVR) vor dem Recht des Flaggenstaates – natürlich in Abhängigkeit vom Schiffsstandort.

### Verantwortung – responsibility (KVR-Regel 2)

Die KVR befreien den Schiffsführer nicht davon die in einem spezifischen Fall nach guter Seemannschaft erforderlichen Entscheidungen zu treffen. Dies geht mit einer Befreiung von den Regeln einher, wenn es zur Vermeidung einer unmittelbaren Gefährdung für Schiff und Crew dient.

### Allgemeine Begriffsbestimmungen (KVR-Regel 3)

Fahrzeug (vessel)	Menge aller Wasserfahrzeuge
Maschinenfahrzeug (power-driven vessel)	Fahrzeug mit Maschinenantrieb (also auch Segelfahrzeuge unter Motor)
Segelfahrzeug (sailing vessel)	Fahrzeug unter Segel, dessen Maschinenantrieb, falls vorhanden, nicht benutzt wird.
fischendes Fahrzeug (vessel engaged in fishing)	Fahrzeug, das mit Netzen, Leinen, Schleppnetzen oder anderen Fanggeräten fischt, welche die Manövrierfähigkeit einschränken (restricted manoeuvrability), jedoch nicht ein Fahrzeug, das mit Schleppangeln oder anderen Fanggeräten fischt, welche die Manövrierfähigkeit nicht einschränken.
Wasserflugzeug (seaplane)	Ein zum Manövrieren auf dem Wasser eingerichtetes Luftfahrzeug.
manövrierunfähiges Fahrzeug (vessel not under command – NUC)	Fahrzeug, das wegen aussergewöhnlicher Umstände nicht so manövrieren kann, wie es diese Regeln vorschreiben, und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.
manövrierbehindertes Fahrzeug (vessel restricted in ability to manoeuvre - RAM)	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 z.B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeug, das ein Seezeichen, Unterwasserkabel oder eine Rohrleitung auslegt, versorgt oder aufnimmt;</li> <li>• Fahrzeug, das baggert, Forschungs- oder Vermessungsarbeiten oder Unterwasserarbeiten ausführt;</li> <li>• Fahrzeug in Fahrt, das Versorgungsmanöver ausführt oder mit der Übergabe von Personen, Ausrüstung oder Ladung beschäftigt ist;</li> </ul>

D21

D22

D23

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeug, auf dem Luftfahrzeuge starten oder landen;</li> <li>• Fahrzeug beim Minenräumen;</li> <li>• Fahrzeug während eines Schleppvorgangs, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen.</li> </ul>	
<p>tiefgangbehindertes Fahrzeug (vessel constrained by draught – CBD)</p>	<p>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.</p>	
<p>Bodeneffektfahrzeug (wing in ground effect craft – WIG) "in Fahrt" (underway)</p>	<p>Fluggerät, das in geringster Höhe über ebene Oberflächen, meist Wasser, fliegt. bedeutet, dass ein Fahrzeug weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch auf Grund sitzt. Macht das Fahrzeug zudem Fahrt durchs Wasser ist es nicht nur «underway», sondern auch «making way».</p>	D20
<p>„in Sicht“ (in sight)</p>	<p>Fahrzeuge gelten nur dann als einander in Sicht befindlich, wenn jedes vom anderen optisch wahrgenommen werden kann.</p>	D24
<p>"verminderte Sicht" (restricted visibility)</p>	<p>Zustand, bei dem die Sicht durch Nebel, dickes Wetter, Schneefall, heftige Regengüsse, Sandstürme oder ähnliche Ursachen eingeschränkt ist.</p>	

#### Anwendung (KVR-Regel 4)

Die KVR-Regeln 5 bis 10 gelten bei allen Sichtverhältnissen.

#### Ausguck (KVR-Regel 5)

Jedes Fahrzeug muss jederzeit (at all times) durch **Sehen und Hören** (by sight and hearing) sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, **gehörigen Ausguck** (proper lookout) halten, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstosses gibt. **Dazu gehört auch der Einsatz von Radar, Funk und AIS.**

#### Sichere Geschwindigkeit (KVR-Regel 6)

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:**

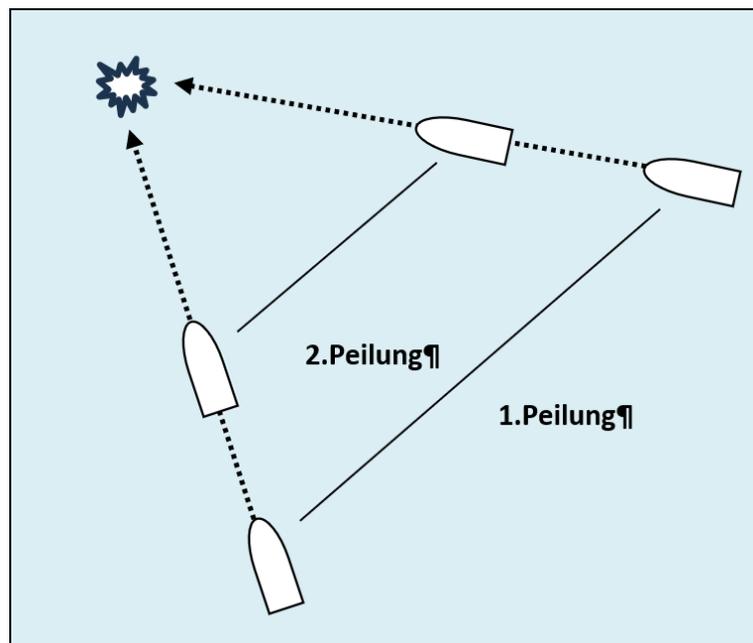
- a) Von allen Fahrzeugen:
  - i. die Sichtverhältnisse (visibility);
  - ii. **die Verkehrsdichte** (traffic density) einschliesslich Ansammlungen von Fischerei- oder sonstigen Fahrzeugen;

- iii. die Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs (**manoeuvrability**) unter besonderer Berücksichtigung der Stoppstrecke und der Dreheigenschaften unter den gegebenen Bedingungen;
  - iv. bei Nacht eine Hintergrundhelligkeit (**background lights**), z.B. durch Lichter an Land oder eine Rückstrahlung der eigenen Lichter;
  - v. die Wind-, Seegangs- und Strömungsverhältnisse (**state of wind, sea, currents**) sowie die Nähe von Schifffahrtsgefahren;
  - vi. der Tiefgang im Verhältnis zur vorhandenen Wassertiefe (**draught in relation to water depth**).
- b) Zusätzlich von Schiffen, mit Radarbetrieb ...

### Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstosses (KVR-Regel 7)

Jeder Schiffsführer ist verpflichtet alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um eine Kollisionsgefahr frühzeitig zu erkennen und geeignet zu reagieren. Für Yachten besteht zwar keine Ausrüstungspflicht mit Radar, ist jedoch eine Radaranlage an Bord, dann wird der Schiffsführer durch diese Regel dazu verpflichtet von ihr hinreichend Gebrauch zu machen. Dies wird auch noch einmal ausführlich in KVR-Regel 19 behandelt.

Kommt ein anderes Schiff in Sicht, so können wir eine mögliche Kollisionsgefahr mittels Peilung ausmachen – egal, ob wir dazu das Radargerät oder eine Seitenpeilscheibe nutzen oder einfach nur eine „Augenpeilung“ vornehmen. Kommen sich beide Schiffe näher, **ändert sich aber die Peilung nicht** (das andere Schiff läuft nicht nach vorne oder nach hinten aus), dann spricht man von einer „stehenden Peilung“ (**steady bearing**). Diese ist ein klarer Hinweis auf einen bestehenden Kollisionskurs.



Achtung:

Hält man mit dem eigenen Boot nicht sauber den Kurs, kann man nicht beurteilen, ob die Peilung steht!

### Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen (KVR-Regel 8)

Ein wichtiger Hinweis dieser Regel betrifft ein rechtzeitiges (**in ample time**), klares und entschlossenes Handeln: 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 (**readily apparent to another vessel**); aufeinanderfolgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden.

### Enge Fahrwasser (KVR-Regel 9)

Dort heisst es unter anderem: Ein Fahrzeug, das der Richtung eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne (**narrow channels**) folgt, muss sich an seiner Steuerbordseite so nahe am äusseren Rand des Fahrwassers oder der Fahrrinne halten (**as near to the outer limit of the channel on his starboard side**), wie dies ohne Gefahr möglich ist. Als Yachtführer (besonders bei Booten unter 20 m Länge) sollen wir dadurch jegliche Behinderung der Schiffe vermeiden, die dringend auf die im Fahrwasser vorhandene Wassertiefe angewiesen sind. Bestenfalls nutzen wir Wasserflächen ausserhalb des engen Fahrwassers. Das Ankern in engen Fahrwassern ist auf jeden Fall zu vermeiden.

### Verkehrstrennungsgebiete VTG (KVR-Regel 10)

Von der Berufsschifffahrt besonders stark befahrene Seewege, besonders solche die zu Engpassituationen führen können (Inseln, vorgelagerte Kaps), **werden von der IMO als Verkehrstrennungsgebiete** ausgewiesen. Solche Gebiete, die im Englischen „**Traffic Separation Scheme (TSS)**“ heissen, sind in der Seekarte eingetragen und werden auf See an beiden Enden durch Tonnen markiert. Wenn es die Passagenplanung erlaubt, sollte man sich als Führer einer Yacht besser ausserhalb des Verkehrstrennungsgebietes, also im daneben befindlichen Küstengewässer (**inshore traffic zone**) bewegen.

D36

Ein Verkehrstrennungsgebiet besteht aus zwei richtungsgetrenten Fahrbahnen (**traffic lanes**), die bis zu 10 Seemeilen breit sein können. **Die festgelegte Verkehrsrichtung (direction of flow) wird durch Pfeile (→) angezeigt** (siehe Kartenausschnitt auf der folgenden Seite). Zwischen diesen „Einbahnstrassen“ befindet sich eine Trennzone (**separation zone**), die auch mehrere Seemeilen Breite aufweisen kann. Die Trennzone darf nicht befahren werden, ausser zum Queren (siehe unten). **Man soll sich bei der Nutzung der Einbahnstrassen von der Trennzone gut freihalten.**

A24

D35

Grundsätzlich soll man in das VTG an dessen Enden ein- und auslaufen. Will man zwischen den Enden in das VTG einlaufen, dann muss man das mit einem möglichst kleinen Winkel zur angegebenen Fahrtrichtung tun. Es geht immer darum, dass man die Berufsschifffahrt in keiner Weise behindert; **dies gilt ausdrücklich für alle Fahrzeuge < 20 m Länge und Segelyachten.**

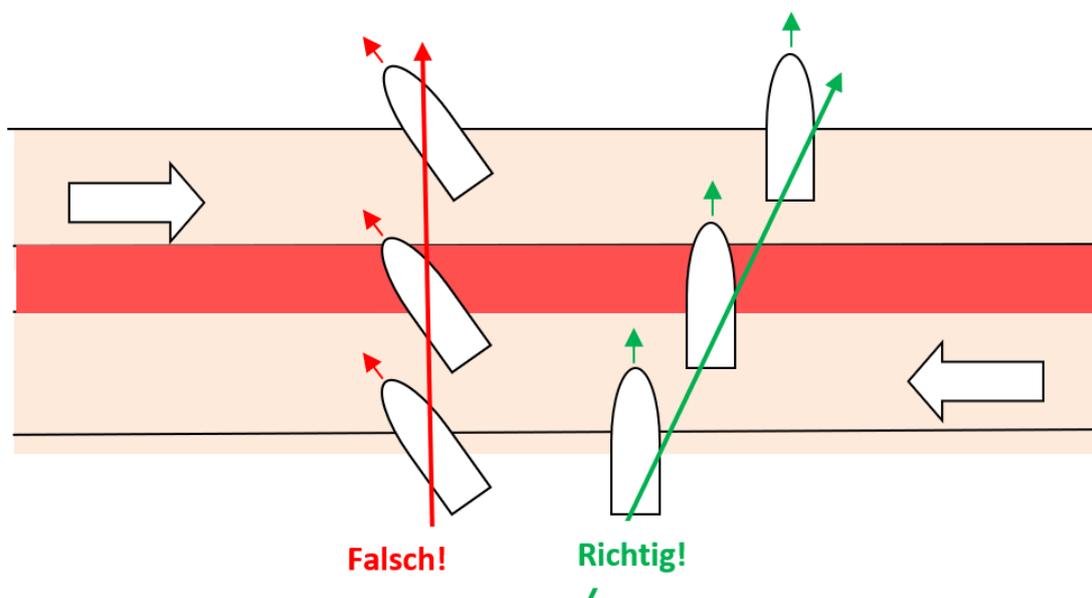
D38

**Im Verkehrstrennungsgebiet sind die Vorfahrtregeln geschwächt. Jedes Schiff, welches das Verkehrstrennungsgebiet nutzt, darf in seiner Durchfahrt nicht behindert werden. Also darf man als Segelyacht auch keine Motoryacht behindern.** Anders als bei der Regel 9 für enge Fahrwasser sind ausdrücklich alle Schiffe im Verkehrstrennungsgebiet geschützt, auch solche, die auch ausserhalb des Verkehrstrennungsgebietes fahren könnten.

D37

Das Queren eines VTG ist möglichst zu vermeiden. **Wollen wir aus gutem Grund dennoch queren, dann muss unsere Kielrichtung (= rWK; heading) dabei im rechten Winkel zu den vorgeschriebenen Fahrtrichtungen (right angle to the traffic flow) zeigen**, dabei kann unsere Bewegungsrichtung, sprich unser Kurs über Grund aufgrund der Wind- und der Stromversetzung durchaus einen abweichenden Winkel haben. Es ist also nicht erlaubt in einem VTG gegen den Wind aufzukreuzen. Wenn es uns nicht möglich ist den rechten Winkel einzuhalten, dann müssen wir unter Umständen einen langen Umweg in Kauf nehmen und das VTG umfahren.

D34

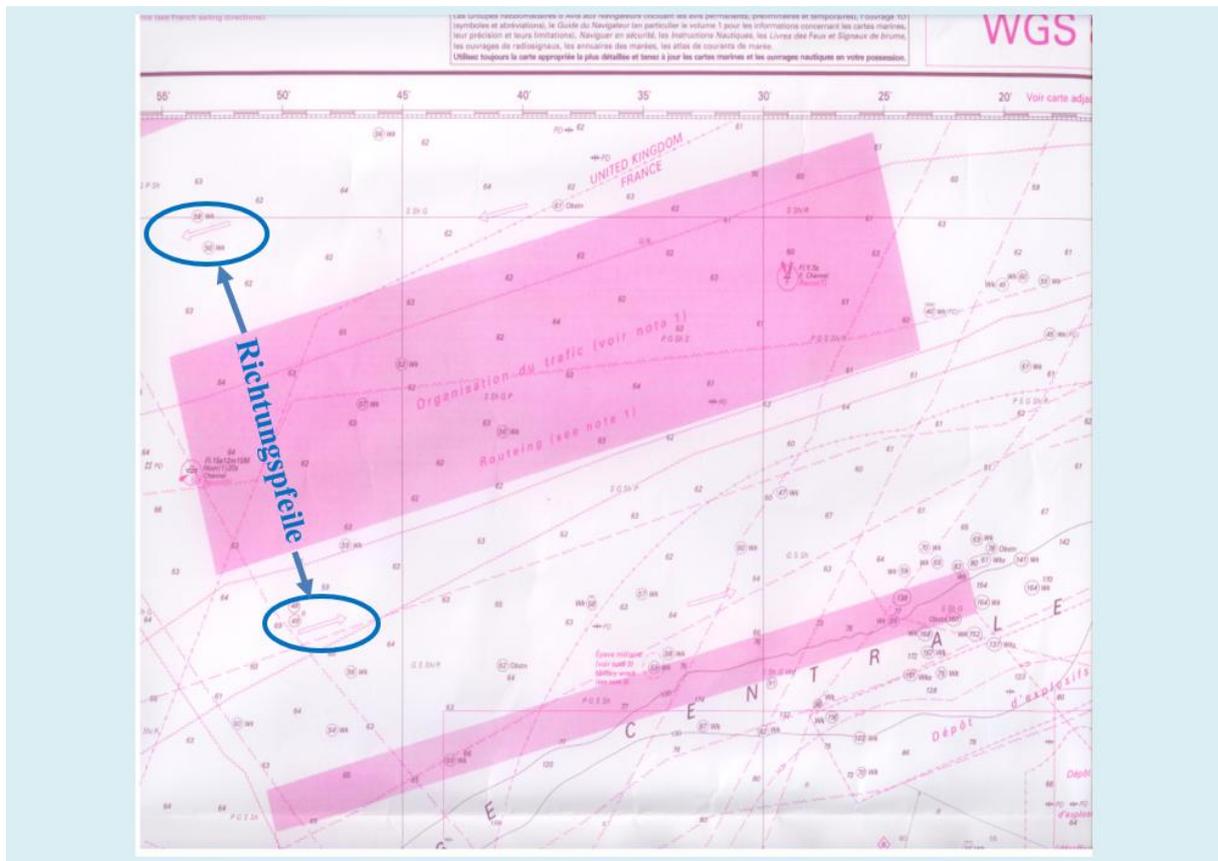


Die Vorschrift das Verkehrstrennungsgebiet im rechten Winkel zu queren hat zwei Gründe: Zum einen wird dadurch am deutlichsten wer dem Verkehrstrennungsgebiet folgt und wer es quert, zu anderen wird ein Verkehrstrennungsgebiet so auf dem kürzesten Weg durchfahren. Die maximal tolerierte Abweichung vom rechten Winkel liegt bei  $10^\circ$ . Da die VTG mit Radar überwacht werden, wird ein Verstoss hiergegen registriert und mit einer nennenswerten Geldbusse geahndet.

Wollen wir nun den Steuerkurs ermitteln, den wir am Magnetkompass anliegen haben sollten, um ein VTG korrekt zu queren, so entnehmen wir der Seekarte den zu steuernden Kartenkurs; also  $90^\circ$  zur vorgegebenen Fahrtrichtung. Würden wir – wie sonst üblich – den Kartenkurs mit dem Kurs über Grund gleichsetzen und eine Beschickung für den Strom (BS) und für den Wind (BW) berücksichtigen, ergäbe sich ein „Vorhaltewinkel“, der nicht erlaubt ist (siehe in der Skizze die falsche Methode). Also setzen wir den Kartenkurs mit dem **rechtweisenden Kurs (rwk)** gleich und korrigieren diesen mit Deklination und der Deviation zum Steuerkurs (MgK).

Der Funkverkehr im VTG wird über VHF-Kanal 13 geführt; es macht also Sinn, dass wir diesen Kanal beim Befahren eines VTG eingestellt haben.

Der folgende Kartenausschnitt zeigt das VTG zwischen dem englischen Kanal und der Strasse von Dover (Seekarte INT 1706).



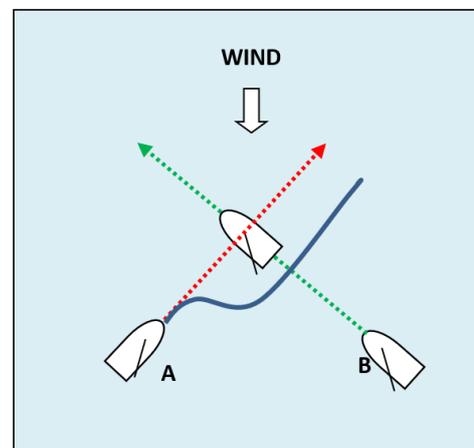
Die Ausweichregeln KVR-11 bis KVR-18 geben das Verhalten von Fahrzeugen vor, die einander in Sicht haben. Danach gilt:

### Segelfahrzeuge (KVR-Regel 12)

Wenn sich zwei Segelfahrzeuge, die den Wind nicht von derselben Seite haben (sailing vessels on opposite tacks), einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstosses besteht, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord (= sailing on port tack!) hat (A), dem anderen mit Wind von Steuerbord (= sailing on starboard tack!) (B) ausweichen.

Im deutschen Sprachgebrauch nutzte man zur Beschreibung der Vorfahrtsregel früher den Merksatz „Backbordbug vor Steuerbordbug“ und heute die Beschreibung „Boot mit Grossbaum auf Backbord vor Boot mit Grossbaum auf Steuerbord“.

Vorsicht bei der Übersetzung: Ein Boot, welches auf Backbordbug läuft und daher auch den Grossbaum auf Backbord fährt, ist auf „starboard tack“ unterwegs, vice versa.



D39

Wenn sich zwei Segelfahrzeuge, die den Wind von derselben Seite haben (sailing vessels on the same tack), einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstosses besteht, muss das luvwärtige Fahrzeug (vessel which is to windward) (A) dem leewärtigen (vessel which is to leeward) (B) ausweichen.

D41

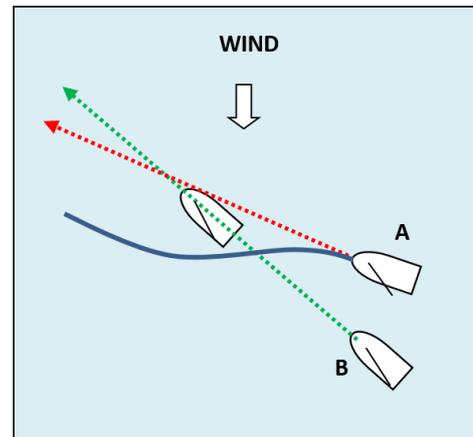
D40

Definition:

Luv = Die dem Wind zugekehrte Seite

Lee = Die vom Wind abgekehrte Seite

Befindet man sich in Lee eines anderen Bootes und hat den Wind von Backbord, ist unklar welche Vorfahrtsregel greift, sofern man nicht erkennen kann von welcher Seite das andere Boot den Wind hat. Dann ist man gehalten anzunehmen, dass man ausweichen muss.



### Überholen (KVR-Regel 13)

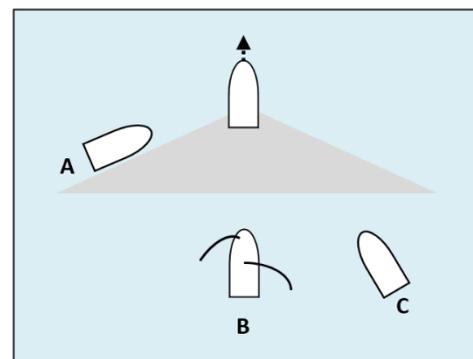
D43

Jedes Fahrzeug muss beim Überholen (overtaking) dem anderen ausweichen. Es gilt als überholendes Fahrzeug, wenn es sich einem anderen aus einer Richtung von mehr als 22,5° 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. Ändert das überholende Fahrzeug während des Überholvorganges seine Fahrtrichtung, wird es dadurch nicht zu einem kreuzenden Fahrzeug und bleibt ausweichpflichtig.

D42

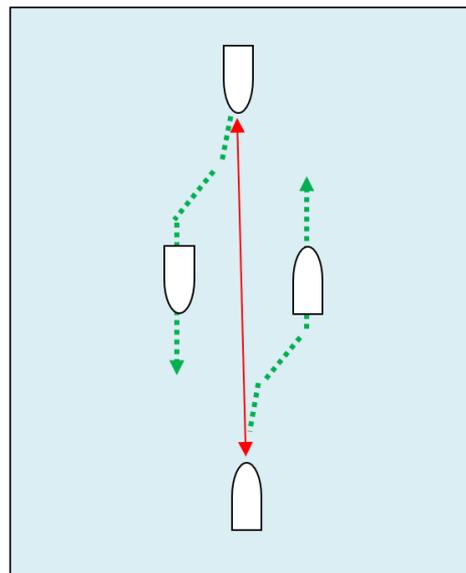
Fahrzeug A ist kein Überholer, weil es sich ausserhalb des Überholsektors nähert; Fahrzeug B und C sind Überholer, auch wenn es sich bei B um ein Segelschiff und bei C um ein Schiff auf einem anderen Kurs handelt.

Das kurshaltpflichtige Schiff (stand on vessel) darf seinen Kurs während des Überholvorganges nicht



### Entgegengesetzte Kurse (KVR-Regel 14)

Wenn zwei Maschinenfahrzeuge auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen (**head-on situation**) sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstosses besteht, muss jedes seinen Kurs nach Steuerbord (**alter course to starboard**) so ändern, dass sie einander an Backbordseite passieren.



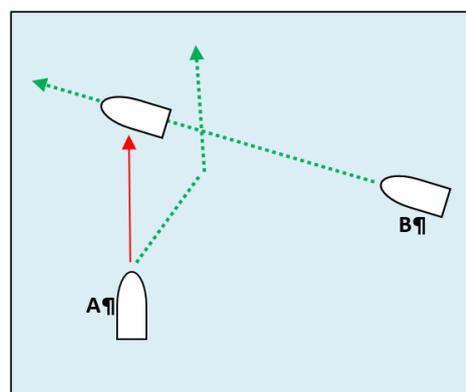
D44

D45

D46

### Kreuzende Kurse (KVR-Regel 15)

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



D47

### Massnahmen des Ausweichpflichtigen (KVR-Regel 16)

Jedes ausweichpflichtige Fahrzeug (**give-way-vessel**) muss möglichst frühzeitig und durchgreifend handeln, um sich gut klar zu halten. Das Manöver muss also klar erkennbar sein.

D48

### Massnahmen des Kurshalters (KVR-Regel 17)

Muss von zwei Fahrzeugen eines ausweichen, so muss das andere Kurs und Geschwindigkeit beibehalten (Kurshalter = **stand-on-vessel**). Der Kurshalter darf jedoch zur Abwendung eines Zusammenstosses selbst manövrieren, sobald klar wird, dass der Ausweichpflichtige nicht angemessen nach diesen Regeln handelt. Dafür werden drei Phasen unterschieden: Phase 1: Kurshaltepflicht (**compulsory stand-on**) – Phase 2: Handlungsmöglichkeit (**optional action**) – Phase 3: Handlungsverpflichtung durch ein Manöver des letzten Augenblicks (**compulsory action**).

### Verantwortlichkeiten der Fahrzeuge untereinander (KVR-Regel 18)

- Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muss ausweichen
  - einem manövrierunfähigen Fahrzeug (**vessel not under command – NUC**);
  - einem manövrierbehinderten Fahrzeug (**vessel restricted in ability to manoeuvre – RAM**);
  - einem fischenden Fahrzeug (**vessel engaged in fishing**);
  - einem Segelfahrzeug (**sailing vessel**).
- Ein Segelfahrzeug in Fahrt muss ausweichen

D49

D50

D29

D51

D32

- einem manövrierunfähigen Fahrzeug;
- einem manövrierbehinderten Fahrzeug;
- einem fischenden Fahrzeug.
- Ein fischendes Fahrzeug in Fahrt muss, soweit möglich, ausweichen
  - einem manövrierunfähigen Fahrzeug;
  - einem manövrierbehinderten Fahrzeug.
- Jedes Fahrzeug mit Ausnahme eines manövrierunfähigen oder manövrierbehinderten muss, sofern die Umstände es zulassen, vermeiden, die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeugs (**vessel constraint by draught**) zu behindern. Ein tiefgangbehindertes Fahrzeug muss unter Berücksichtigung seines besonderen Zustands mit besonderer Vorsicht navigieren.

Aus diesen Regeln ergibt sich folgende «Hackordnung» (**pecking line**):

Manövrierunfähiges Fahrzeug – Manövrierbehindertes Fahrzeug – Tiefgangbehindertes Fahrzeug – Fischendes Fahrzeug – Segelfahrzeug – Maschinenfahrzeug – Bodeneffektfahrzeug (**wing in ground-effekt – WIG**). Die KVR-Regeln 9, 10 und 13 durchbrechen diese Priorisierung.

Auch wenn ein unter Motor fahrendes Berufsschiff gegenüber einem Segelschiff grundsätzlich ausweichpflichtig ist, sollten wir uns als Skipper bewusst sein, dass grosse Schiffe ausgesprochen träge reagieren und zudem in ihren räumlichen Möglichkeiten zum Ausweichen oft eingeschränkt sind. Der Durchmesser eines Wendekreises beträgt in etwa die 5-fache Schiffslänge! Zudem ist der Blick von der Brücke oft mit einem „toten“ Winkel verbunden. Nachts kommt noch erschwerend hinzu, dass durch die geringe vorgeschriebene Tragweite der Lichter für kleine Boote (siehe KVR-Regel 22) Privatyachten erst sehr viel später wahrnehmbar sind als Berufsschiffe. Daraus folgt, dass wir als Segler nicht immer auf unser Wegerecht bestehen sollten, sondern – wenn dies im Sinne der KVR-Regel 8 möglich ist – bereits frühzeitig unseren Kurs anpassen und deutlich auf das Heck des Berufsschiffes zusteuern. Auch sollten wir es beispielsweise vermeiden die bekannten Fahrtrouten von Fähren und Linienschiffen unnötig zu schneiden.

### Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht (KVR-Regel 19)

Diese Regel gilt für Fahrzeuge, die einander nicht in Sicht haben, wenn sie innerhalb oder in der Nähe eines Gebiets mit verminderter Sicht (**restricted visibility**) fahren.

- Jedes Fahrzeug muss **mit sicherer Geschwindigkeit (safe speed)** fahren, die den gegebenen Umständen und Bedingungen der verminderten Sicht angepasst ist. Ein Maschinenfahrzeug muss seine Maschinen für ein sofortiges Manöver bereithalten...
- 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; ...

Auf Privatyachten besteht keine Pflicht sich mit Radar auszustatten, befindet sich jedoch eine Radaranlage an Bord, muss diese zur Kollisionsverhütung eingesetzt werden – vor allem bei verminderter Sicht. Es bedarf dann also mindestens einer ausgebildeten Person an Bord.

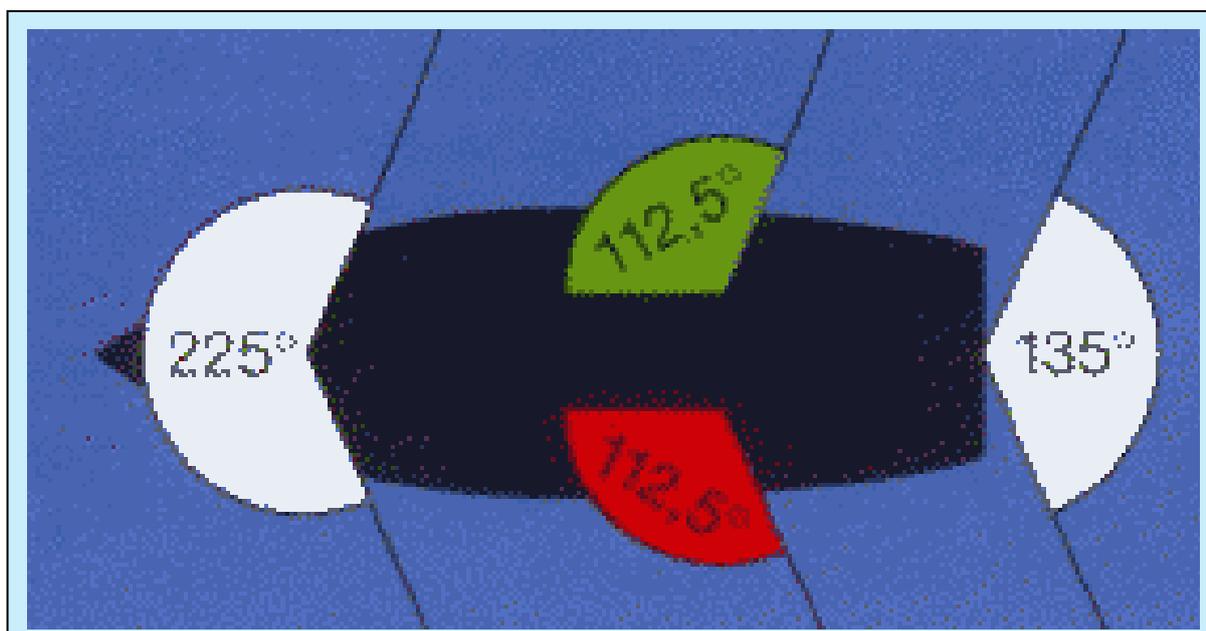
### Lichter und Signalkörper (KVR-Regel 20-30)

#### Anwendung - Lichter und Signalkörper (KVR-Regel 20)

Die vorgeschriebenen Lichter müssen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang und bei verminderter Sicht eingeschaltet werden. In dieser Zeit dürfen keine Lichter geführt oder gezeigt werden, die mit den in den KVR-Regeln genannten Lichtern verwechselt werden können, deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigen oder den gehörigen Ausguck behindern. Das Führen der Lichter hat drei Funktionen: Es zeigt die Präsenz eines Fahrzeugs, seine Richtung und seinen Status an.

Die vorgeschriebenen Signalkörper müssen hingegen am Tage gesetzt werden und zeigen den Schiffstatus an. Das Führen von Lichtern am Tag ist gestattet, ersetzt aber nicht die Signalkörper.

### Begriffsbestimmungen – Lichter (KVR-Regel 21)



Topplicht  
(masthead light)

weisses Licht über der Längsachse des Fahrzeugs, das unbehindert über einen Horizontbogen von 225° scheint, und zwar von recht voraus bis 22,5° achterlicher als querab nach jeder Seite; umgangssprachlich auch als Dampferlicht (steaming light) bezeichnet.

Seitenlichter  
(sidelights)

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

Hecklicht  
(stern light)

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

Schlepplicht  
(towing light)

gelbes Licht mit denselben Eigenschaften wie ein Hecklicht.

Rundumlicht  
(all-round light)

Licht, das unbehindert über einen Horizontbogen von 360° scheint.

Funkellicht  
(flashing light)

Licht mit 120 oder mehr regelmässigen Lichterscheinungen in der Minute.

### Tragweite der Lichter (KVR-Regel 22) (visibility of lights)

Die in diesen Regeln vorgeschriebenen Lichter müssen folgende Mindesttragweiten erreichen:

	Länge > 50 m	12 m – 50 m	< 12 m
Topplicht	6 sm	5 sm (< 20 m 3 sm)	2 sm
Seitenlichter	3 sm	2 sm	1 sm
Hecklicht	3 sm	2 sm	2 sm
Schlepplicht	3 sm	2 sm	2 sm
Rundumlicht	3 sm	2 sm	2 sm

Auf schwer erkennbaren, teilweise getauchten Fahrzeugen oder Gegenständen, die geschleppt werden: weisses Rundumlicht (3 sm).

### Signalkörper (day shapes)

Die in den KVR vorgeschriebenen Signalkörper sind schwarze Tageszeichen zur Signalisierung besonderer Schiffszustände. Sie müssen zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang gesetzt sein. Es gibt sie aus verschiedenen Materialien (Kunststoff, Stoff etc.). Die verwendeten Formen:



Ball  
(ball)



Kegel  
(cone apex downward)



Zylinder  
(cylinder)



Rhombus  
(diamond)



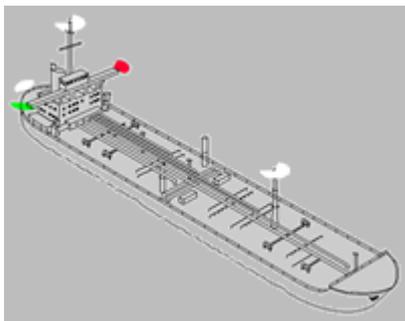
Stundenglas  
(two cones point to point)

## Maschinenfahrzeuge in Fahrt (KVR-Regel 23)

Maschinenfahrzeug in Fahrt, länger als 50 m\*

Power-driven vessel underway over 50m

D53



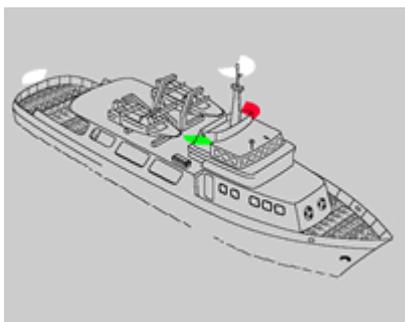
Allgemeine Regel für Maschinenfahrzeuge: ein Topplicht vorn, ein zweites Topplicht (achterlicher und höher als das erste), Seitenlichter, ein Hecklicht.

\*Anm.: Gemäss KVR ist es einem Schiff unter 50 m Länge ebenfalls gestattet ein zweites Topplicht zu führen. Strenggenommen kann man aus dem zweiten Topplicht also nur ableiten, dass das Schiff wahrscheinlich (*probably*) über 50 m lang ist.

Maschinenfahrzeug in Fahrt, kürzer als 50 m

Power-driven vessel underway under 50m

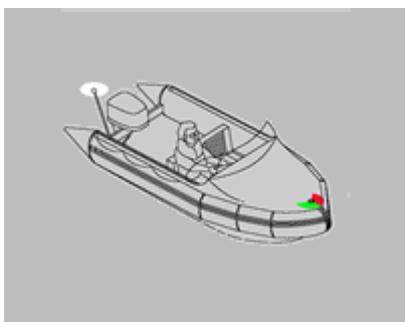
D52



Unter fünfzig Metern Länge kann auf das achterliche Topplicht verzichtet werden.

Maschinenfahrzeug in Fahrt, kürzer als 20 m

Small power-driven vessel underway under 20m



Ist das Schiff weniger als 20 m lang, dürfen die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne über der Längsachse geführt werden; ist das Schiff weniger als 12 m lang, dürfen Topplicht und Hecklicht in einem Rundumlicht zusammengefasst sein.

Maschinenfahrzeug in Fahrt, kürzer als 7 m  
Small power-driven vessel underway under 7m



Ein Maschinenfahrzeug von weniger als 7 m Länge, dessen Höchstgeschwindigkeit 7 kn nicht übersteigt, darf statt Topp-, Heck- und Seitenlichtern ein weisses Rundumlicht und muss, wenn möglich, ausserdem Seitenlichter führen.

Bodeneffektfahrzeug in Fahrt  
WIG Wing in Ground-effect aircraft/marine craft underway



Ein Bodeneffekt-Luftfahrzeug führt dieselben Lichter wie ein Maschinenfahrzeug, solange es Wasser-berührung hat. Sobald es abhebt, fliegt oder landet muss es zusätzlich ein rotes Rundum-Funkellicht führen.



Luftkissenfahrzeug in Fahrt  
Air-cushion vessel (hovercraft) underway



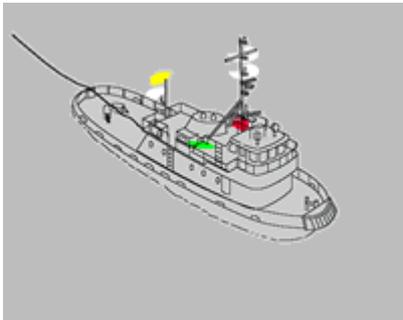
Ein Luftkissenfahrzeug in Fahrt führt dieselben Lichter wie ein Maschinenfahrzeug und zusätzlich ein gelbes Rundum-Funkellicht.



## Schleppen und Schieben (KVR-Regel 24)

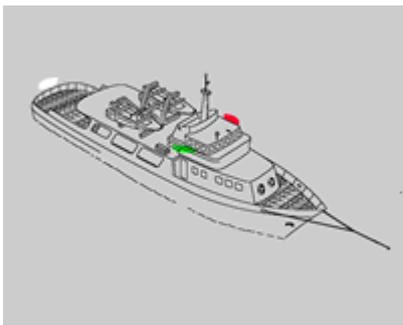
### Schleppfahrzeuge

Tug + short / long tow



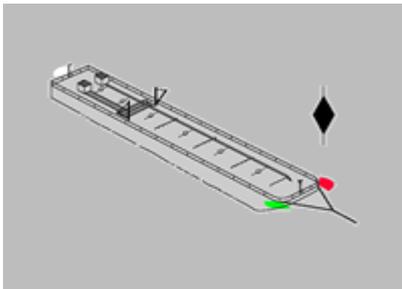
Schleppfahrzeuge führen zusätzlich zu den normalen Positionslichtern ein weiteres Topplicht senkrecht über dem „Dampferlicht“ und ein gelbes Schlepplicht über dem Hecklicht. Wenn der Schleppzug vom Heck des Schleppers bis zum Ende des Anhangs länger als 200 m ist, werden (zwei zusätzliche, also insgesamt) drei Topplichter senkrecht übereinander und am Tag ein gut sichtbarer Rhombus geführt.

### Geschleppte Fahrzeuge



Das geschleppte Fahrzeug oder Gerät führt Seitenlichter und das Hecklicht, aber kein Topplicht (weil es ja nicht mit eigener Kraft fährt). Man kann sich diese Konstellation merken, indem man sich vorstellt, dass das geschleppte Fahrzeug sein Topplicht an das Schleppfahrzeug «abgegeben» hat.

D54



Wenn der Schleppzug länger als 200 m ist, muss zusätzlich ein Rhombus gezeigt werden.

D55

## Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Ruder (KVR-Regel 25)

### Segelfahrzeug in Fahrt

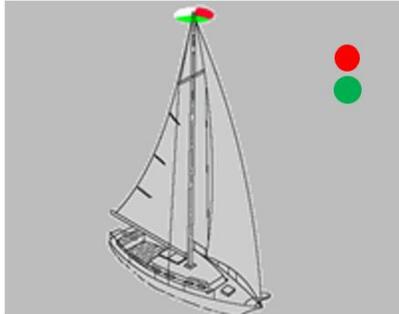
sailing vessel underway



Segelschiffe unter Segeln führen Seitenlichter und ein Hecklicht, aber kein Topplicht (wie Ruderboote und geschleppte Fahrzeuge). Segelfahrzeuge, die unter Motor fahren, gelten als Maschinenfahrzeuge und führen entsprechend auch ein Topplicht – dies ist wichtig, da Segelfahrzeuge gegenüber den meisten Maschinenfahrzeugen Vorfahrt haben, was sich bei Fahrt unter Motor wieder verändert.

D57

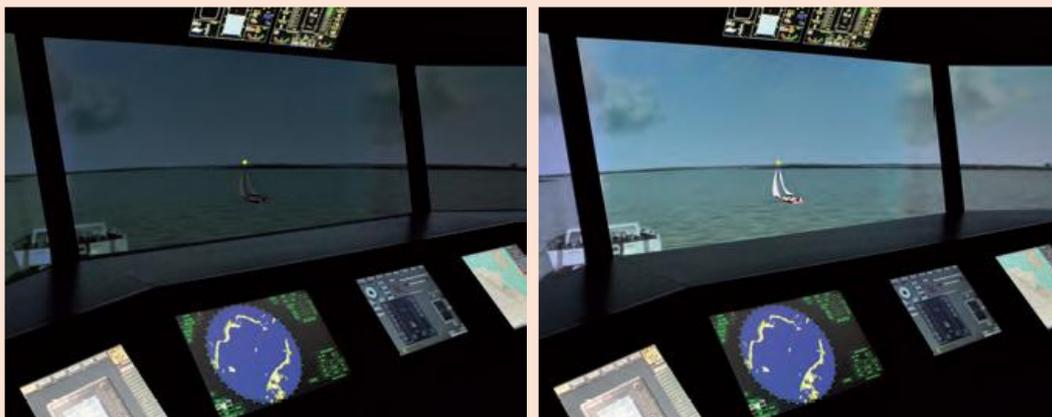
Segelfahrzeug in Fahrt, kürzer als 20 m  
sailing vessel underway under 20m



\* Zusammen mit dem „Dampferlicht“ würde die Dreifarbenlaterne zur Fehlinterpretation führen: Von Stb. wäre das Segelboot unter Motor als Trawler auszumachen, von Bb. als Fischer.

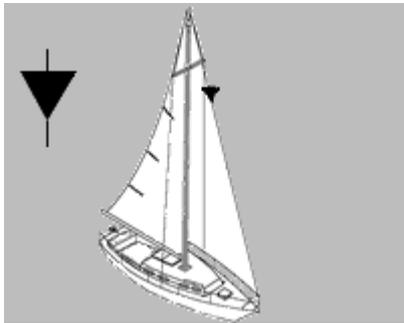
Segelschiffe, die kürzer als 20 m sind, dürfen Seiten- und Hecklichter kombiniert in einer Dreifarbenlaterne am Masttopp führen. Dies ermöglicht Seglern eine Verringerung des Stromverbrauches. Segelschiffe dürfen zusätzlich an oder nahe der Mastspitze zwei Rundumlichter senkrecht übereinander führen (das obere rot, das untere grün); diese Lichter dürfen jedoch nicht zusammen mit der Dreifarbenlaterne geführt werden. Zudem darf die Dreifarbenlaterne nicht zusammen mit dem „Dampferlicht“ geführt werden\*. Sobald das Segelfahrzeug unter Maschinenkraft fährt, müssen also die getrennten Positionslaternen auf Deckshöhe genutzt werden.

Im Zusammenhang mit der Dreifarbenlaterne ist darauf aufmerksam zu machen, dass diese die Gefahr einer Fehlinterpretation birgt. Von der Brücke eines Berufsschiffes aus, wirkt das Hecklicht im Masttopp schnell wie eine Lichterscheinung am Horizont. Verfolgt die Brückenwache nicht gleichzeitig das Radarbild kann sie die Lage falsch einschätzen und so eine unmittelbare Kollisionsgefahr übersehen. Dies wird auf der Animation deutlich:



Ein schnelles Aufstoppen ist grossen Schiffen dann nicht mehr möglich. Die Bestimmung der IMO besagt, dass ein Schiff, bei welchem der Maschinentelegraf (Gashebel) von voll voraus auf voll zurückgestellt wird, innerhalb von 15 Schiffslängen zum Stehen kommen muss. Bei sehr grossen Schiffen kann der Flaggenstaat sogar eine Bremsstrecke von bis zu 20 Schiffslängen genehmigen. Ein 300 Meter langer Supertanker hat also einen Bremsweg von bis zu 6 km; auch ein Ausweichen gestaltet sich schwierig, denn sein Wendekreis liegt bei bis zu fünf Schiffslängen und setzt voraus, dass die Wassertiefe ein Abweichen vom Soll-Kurs überhaupt zulässt.

Segelfahrzeug in Fahrt, mit Motorunterstützung am Tag (Motor-sailing)



Segelschiffe, die mit gesetzten Segeln unter Motor fahren, zeigen am Vorschiff **einen, nach unten zeigenden, Kegel** (black cone, top downwards).

D56

Segelschiff unter 7 m (vessel less than 7m in length)



Segelschiffe unter 7 m Länge müssen wenn möglich die üblichen Lichter führen, andernfalls müssen sie eine weisse Handlampe griffbereit halten und bei Bedarf zeigen.

Ruderboot (vessel under oars)

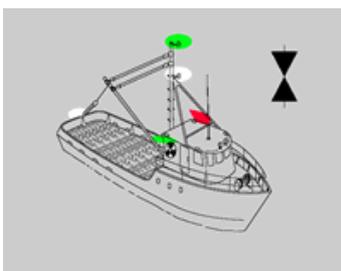


Für Ruderboote gelten die gleichen Regeln wie für Segelboote unter 7 m.

Fischereifahrzeuge (KVR-Regel 26) (fishing vessels)

Fischende Trawler (Grundschieppnetzfisher) (trawler)

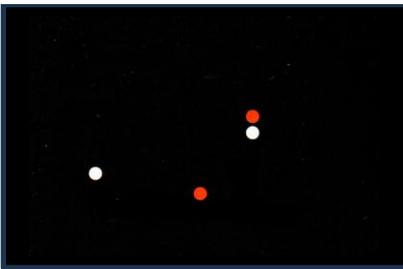
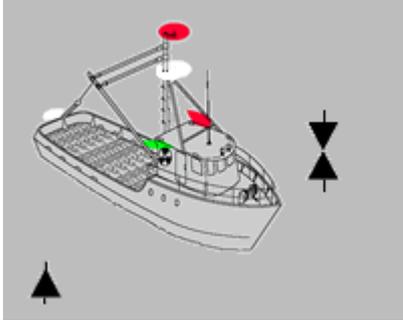
Fahrzeuge, die ein Schleppnetz oder ein anderes Fanggerät hinter sich durchs Wasser schleppen.



Zusätzlich zu den üblichen Lichtern für Maschinenfahrzeuge wird ein grünes über einem weissen Rundumlicht geführt. Ohne Fahrt durchs Wasser entfallen die Positionslichter. Das Stundenglas muss am Tag geführt werden.

D58

## Fischende Fahrzeuge, die nicht trawlen



Zusätzlich zu den üblichen Lichtern für Maschinenfahrzeuge wird ein rotes über einem weissen Rundumlicht geführt. Ohne Fahrt durchs Wasser entfallen die Positionslichter. Das Stundenglas muss am Tag geführt werden.

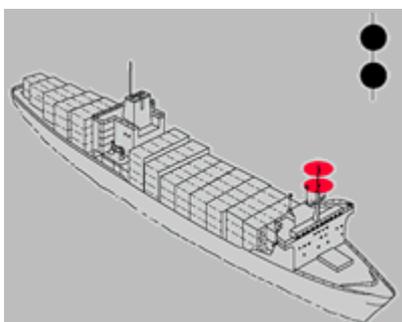
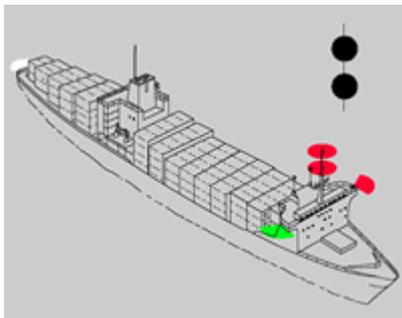
Bei seitlich ausgebrachtem Fanggerät, das waagrecht mehr als 150 Meter ins Wasser reicht, muss ein weisses Rundumlicht oder ein Kegel – Spitze oben – in die Richtung des Fanggeräts gezeigt werden.

Hochseeangler, die in ihrer Manövrierfähigkeit nicht eingeschränkt sind, gehören nicht zur Klasse der fischenden Fahrzeuge.

## Manövrierunfähige oder manövrierbehinderte Fahrzeuge (KVR-Regel 27)

D59

### Manövrierunfähiges Fahrzeug (NUR vessel Not Under Comand)



Zwei rote Lichter übereinander.

Seitenlichter und Hecklicht (aber kein Topplight) nur, wenn das Fahrzeug Fahrt durchs Wasser macht, also nicht treibt. Andere Schiffe müssen manövrierunfähigen Schiffen ausweichen.

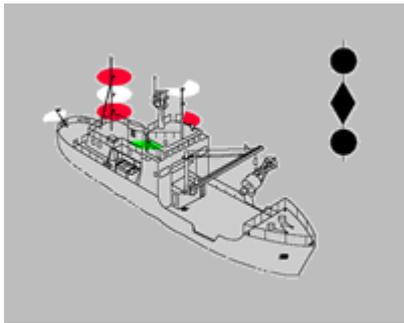
Am Tag führen manövrierunfähige Fahrzeuge zwei Bälle übereinander.

Das Anzeigen von Manövrierunfähigkeit ist kein Notsignal.

Manövrierbehindertes Fahrzeug - ausser Minenräumer  
(RAM -vessel Restricted in its Ability to Manoeuvre)

D60

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

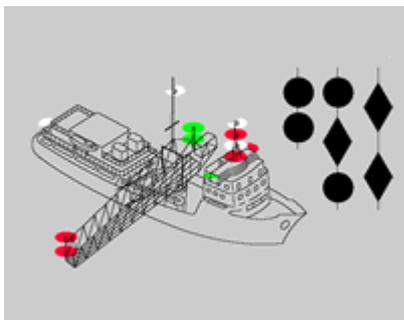


Drei Rundumlichter (rot – weiss – rot übereinander),  
Wenn Fahrt durchs Wasser gemacht wird auch die üblichen Lichter (Seiten- und Topplichter).

Am Tag: Ein Ball über einem Rhombus, darunter ein Ball.  
Diese Signale können etwa gesetzt werden, wenn sich ein grosses Schiff in engem Fahrwasser bewegt und es dadurch in seiner Navigationsfähigkeit und seiner Fähigkeit, den Ausweichregeln nachzukommen, beeinträchtigt ist. Andere Schiffe weichen aus.

Manövrierbehindertes Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten durchführt  
(dredging)

D61



Im Mast rot-weiss-rot übereinander.

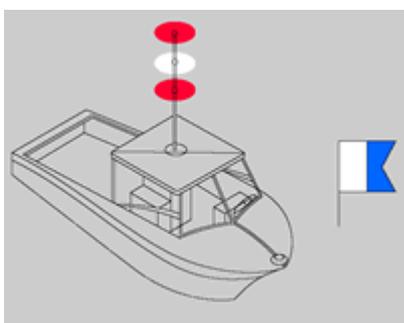
Optional zwei zusätzliche rote Lichter zur Markierung von Gerät und zwei zusätzliche grüne Lichter als Hinweis zur sicheren Passierseite.

Es darf nur an der Seite passiert werden, an der die beiden grünen Rundumlichter senkrecht übereinander (Nachtsignalisation) bzw. die beiden schwarzen Rhomben senkrecht übereinander (Tagsignalisation) gezeigt werden.

D62

Taucharbeiten ausführendes Fahrzeug welches z.B. aufgrund seiner geringen Grösse nicht alle vorgeschriebenen Lichter für Unterwasserarbeiten führen kann.

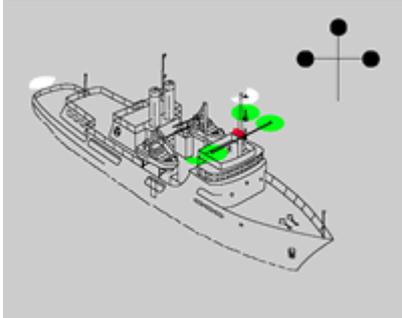
(vessel engaged in diving operations)



Buchstabe „A“ des internationalen Flaggenalphabets,  
nachts zusätzlich rot-weiss-rot.

### Minenräumer in Fahrt

(vessel engaged in mine clearance operations)



Drei im Dreieck angeordnete grüne Lichter (Nachtsignali-  
sation).

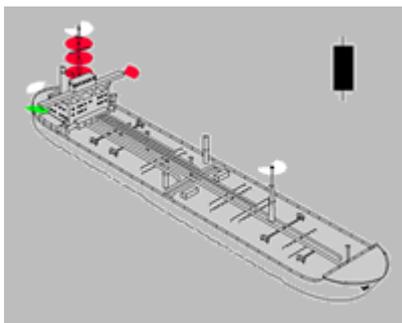
Drei im Dreieck angeordnete Bälle (Tagsignali-  
sation).

Andere Fahrzeuge halten einen Abstand von mindestens  
1000 m ein.

### Tiefgangbehinderte Fahrzeuge (KVR-Regel 28)

(vessel constrained by draught)

Tiefgangbehindertes Fahrzeug

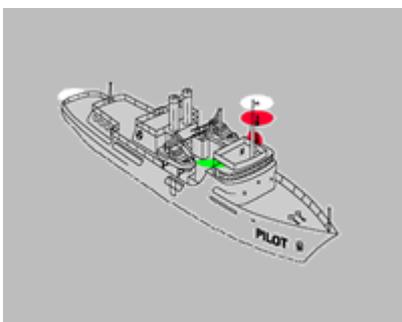


Fahrzeuge, die sich aufgrund ihres Tiefgangs nur einge-  
schränkt bewegen können, setzen drei rote Lichter überei-  
nander (Nachtsignali-  
sation) oder einen Zylinder (Tagsigna-  
lisation).

### Lotsenfahrzeuge (KVR-Regel 29)

Lotsenfahrzeug im Lotsendienst

(pilot vessel)



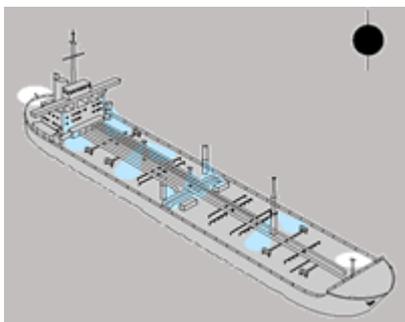
Fahrzeuge im Lotsendienst zeigen zusätzlich zu den übli-  
chen Lichtern als Maschinenfahrzeug ein weisses über ei-  
nem roten Rundumlicht.

Lotsenboote geniessen keine besonderen Vorrechte, sie  
sind also wie gewöhnliche Maschinenfahrzeuge zu behan-  
deln.

## Fahrzeuge vor Anker und auf Grund (KVR-Regel 30)

### Ankerlieger (anchored vessel)

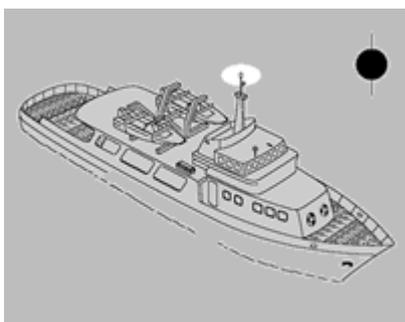
D65



Ein Schiff vor Anker setzt zwei weisse Rundumlichter, eines nahe dem Bug und eines nahe dem Heck; am Heck niedriger als am Bug. Am Tag setzt das Schiff einen schwarzen Ball. Schiffe, die länger als 100 m sind, müssen zusätzlich Decklichter eingeschaltet haben.

### Ankerlieger unter fünfzig Metern

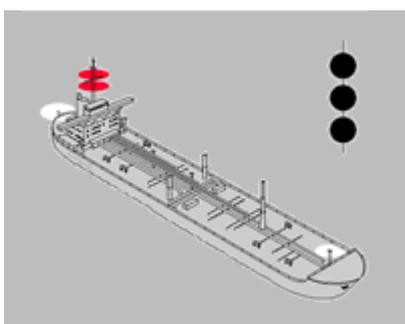
D64



Unter fünfzig Metern Länge genügt ein weisses Rundumlicht, am Tag ein Ball. Schiffe unter 7 m Länge, die ausserhalb von Engstellen oder Fahrwassern ankern, brauchen keine Lichter zu zeigen. Mit eingeschaltetem Ankerlicht darf nicht gesegelt werden!

### Fahrzeug, das auf Grund liegt (vessel aground)

D63

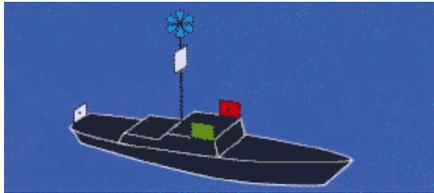


Nur Fahrzeuge über 12 m Länge: Zwei rote Lichter übereinander, zusätzlich zu den Ankerlichtern. Am Tag werden drei schwarze Bälle aufgezogen.

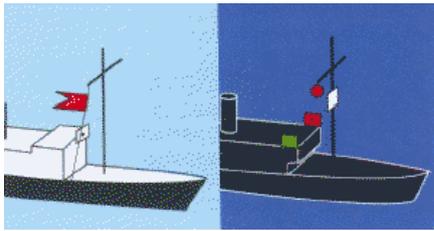
Über den nebenstehenden QR-Code lässt sich eine [Tabelle „Sichtzeichen“](#) (Lichter und Signalkörper) abrufen.



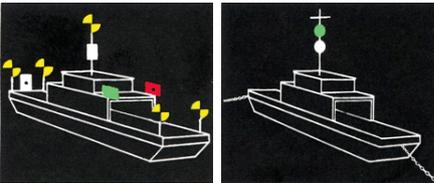
Über die KVR-Regeln zur Führung von Lichtern und Sichtzeichen hinaus, haben einzelne Küstenstaaten weitere Tag- und Nachtzeichen eingeführt, so finden sich in der deutschen See-Schiffahrtsstrassen-Ordnung (SeeSchStrO) beispielsweise noch:



Einsatzfahrzeuge mit blauem Funkellicht



Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung



Frei fahrende bzw. nicht freifahrende Fähre

### Schallsignale (KVR-Regeln 32-37)

Begriffsbestimmungen – Schallsignale (KVR-Regel 32) (sound signals)

- "Pfeife" Schallsignalanlage, mit der die vorgeschriebenen Töne gegeben werden können  
 "kurzer Ton" Ton von etwa einer Sekunde Dauer (●)  
 "langer Ton" Ton von vier bis sechs Sekunden Dauer (—)

D66

### Ausrüstung für Schallsignale (KVR-Regel 33)

Ein Fahrzeug von 12 und mehr Meter Länge muss mit einer Pfeife (whistle), ein Fahrzeug von 20 und mehr Meter Länge zusätzlich zur Pfeife mit einer Glocke (bell)  und ein Fahrzeug ab 100 m Länge zusätzlich mit einem Gong (gong)  versehen sein.

D71

Ein Fahrzeug von weniger als 12 Meter Länge braucht keine Schallsignalanlagen mitzuführen, muss dann aber mit einem anderen Gerät zur Abgabe eines kräftigen Schallsignals versehen sein, welches mit den vorgeschriebenen nicht verwechselt werden kann. Im Fall von verminderter Sicht (siehe KVR-Regel 35) ist damit alle zwei Minuten ein kräftiges Schallsignal abzugeben.

Manöver- und Warnsignale (KVR-Regel 34) (manoeuvring and warning signals)

- Achtung  
 —●●●● Gefahr- und Warnsignal  
 —●●●● Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord  
 ● Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord

- Ich ändere meinen Kurs nach Backbord
- Meine Maschine arbeitet rückwärts
- Bitte Ausweichpflicht nachkommen (Aufforderung)
- Aufforderung zum Anhalten

D67

### Schallsignale bei verminderter Sicht (KVR-Regel 35) – alle 2 Minuten abzugeben

(sound signals in restricted visibility)

- Maschinenfahrzeug in Fahrt (FdW)
- — Maschinenfahrzeug in Fahrt (keine FdW)
- Manövrierunfähiges, tiefgangbehindertes, schleppendes oder schiebendes Fahrzeug, Segelfahrzeug in Fahrt, manövrierbehindertes Fahrzeug in Fahrt oder vor Anker, fischendes Fahrzeug in Fahrt oder vor Anker
- Letztes bemanntes Fahrzeug eines Schleppzuges
-  5 sec. Ankerlieger unter 100 m Länge
-  5 sec.  Ankerlieger über 100 m Länge
- Warnsignal eines Ankerliegers

D69

D68

D70

D72

D73

D75

D74

Wenn man bei verminderter Sicht anscheinend vorlicher als querab das Schallsignal eines anderen Schiffes hört, dann ist ebenfalls ein Schallsignal abzugeben und die Fahrt so weit zu verlangsamen, dass die Steuerfähigkeit noch erhalten bleibt. Erforderlicher Weise ist ganz aufzustoppen. In jedem Fall ist vorsichtig zu manövrieren, bis die Gefahr eines Zusammenstosses vorüber ist.

### Aufmerksamkeitssignale (KVR-Regel 36) (signals to attract attention)

- —• Ich beabsichtige Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen
- —•• Ich beabsichtige Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen
- Zustimmung des zu überholenden Fahrzeugs zum Überholen

### Notsignale (KVR-Regel 37) (distress signals)

- „Bleib-weg-Signal“ (z.B. bei Explosionsgefahr) – Abstand halten!

Weitere Notsignale: Dauerhaftes Ertönen des Nebelschallsignals, Morsecode SOS, etc.

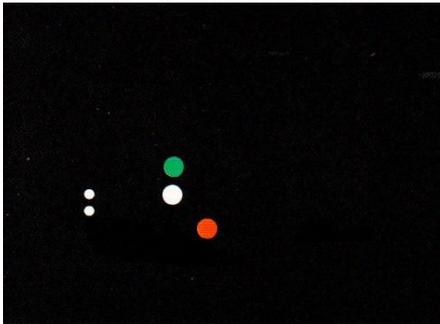


Über den nebenstehenden QR-Code gelangt man zu einer komprimierten Tabelle „Schallsignale“.

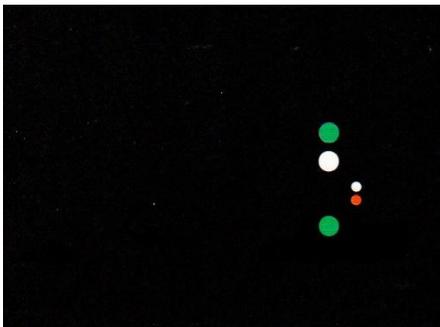
### Anordnung und technische Details der Lichter und Signalkörper (KVR Anhang I)

Hier ist zum Beispiel geregelt wo auf einem Schiff und in welcher Höhe Lichter und Signalkörper zu führen sind, welche Leuchtstärke Lichter benötigen und wie gross Signalkörper sein müssen.

### Zusätzliche Signale für Fischereifahrzeuge in enger Nähe (KVR-Anhang II)



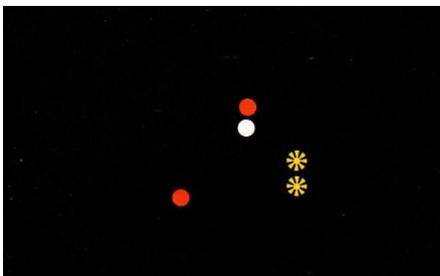
Trawlende Fischer (> 20 m Länge) zeigen (zusätzlich) beim Ausbringen der Netze zwei vertikal angebrachte weisse Lichter.



Trawlende Fischer (> 20 m Länge) zeigen (zusätzlich) beim Einholen der Netze ein weisses über einem roten Licht.



Trawlende Fischer (> 20 m Länge) zeigen (zusätzlich), wenn sich ihr Fanggerät am Grund verfangen hat, zwei vertikal angeordnete rote Lichter.



Ringwadenfischer (purse seiners), die durch ihr Fanggeschirr behindert sind, zeigen (zusätzlich) zwei vertikal angeordnete gelbe Blitzlichter, welche alternierend im Gleichtakt von einer Sekunde blitzen.

### Technische Details der Schallsignale (KVR Anhang III)

Hier ist zum Beispiel geregelt, dass Schiffe unterschiedlicher Grösse, Schallsignale unterschiedlicher Lautstärke auf unterschiedlichen Frequenzen abgeben müssen, um sie beispielsweise bei Nebelfahrt akustisch auseinander halten zu können.

### Notsignale (distress signals) (KVR Anhang IV)

Folgende Notsignale sind zugelassen und sollen, je nach Situation genutzt werden, um auf die Hilfesuche aufmerksam zu machen (siehe auch: Kapitel 9 «Alarmierung»)

1. Kanonenschläge oder Explosionsgeräusche im Abstand von 1 Minute
2. Ununterbrochenes Ertönen des Nebelsignals
3. Raketen mit roten Sternen in kurzen Zeitabständen
4. Akustische oder visuelle Abgabe des Morse Code (SOS) **••• — — — •••**
5. MADAY-Meldung über Seefunk
6. N.C., der internationale Gefahrencode
7. Quadratische Flagge mit einem Ball darüber oder darunter
8. Offene Flamme an Deck (z.B. brennendes Ölfass)
9. Fallschirmrakete oder eine Handfackel mit rotem Licht
10. Orangenfarbener Rauch
11. Beidseitig paralleles langsames Heben und Senken beider ausgestreckter Arme
12. DSC-Alarm ausgesendet über VHF CH 70 oder anderen dazu bestimmte Frequenzen
13. Notalarmierung über Satelliten (z.B. Inmarsat)
14. Notalarmierung durch eine EPIRB
15. Notalarmierung durch Funksignale wie Radartransponder

## SOLAS

SOLAS (*International Conventions of the Safety of Life at Sea*) ist ein internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See. Es hat seine Ursprünge im Titanic-Unglück und geht von daher auf das Jahr 1914 zurück. Eine der ersten Übereinkünfte war die Festlegung des international verbindlichen Seenotzeichens „SOS“. SOLAS gilt als die wichtigste internationale Übereinkunft dieser Art und wurde unter der Federführung der IMO mehrfach novelliert. Die heute gültige Version trat 1978 in Kraft.

Die Regelungen unter SOLAS betreffen sogenannte ausrüstungspflichtige Schiffe, das sind alle (Fracht-)Schiffe über 300 BRZ (Brutto-Raum-Zahl) und alle Fahrgastschiffe auf internationaler Fahrt. Yachten sind per Definition also nicht-ausrüstungspflichtige Schiffe. SOLAS behandelt umfassende Mindestnormen für den Bau sicherer Schiffe sowie für die an Bord mitzuführende grundlegende Sicherheitsausrüstung. Das SOLAS-Übereinkommen enthält auch betriebliche Anweisungen, insbesondere zu Massnahmen in Notfällen, sowie Bestimmungen über regelmässige Besichtigungen und die Ausstellung internationaler Zeugnisse, durch die bestätigt wird, dass die SOLAS-Vorschriften eingehalten werden.

Zu den in insgesamt 12 Kapiteln gegliederten Inhalten von SOLAS zählen konstruktive Vorgaben betreffend Schiffsstabilität, Maschinen und Elektrik, der Feuerschutz, die vorgeschriebenen Rettungsmittel, der Funkverkehr, der Transport von gefährlichen Gütern und das Management von Seenotrettungsaktionen:

- I. Allgemeine Bestimmungen (Anwendung, Besichtigungen, Zeugnisse, Überwachung)
- II. Bauart der Schiffe (Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen, Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung)
- III. Rettungsmittel und -vorrichtungen (u. a. Ausbildung und Übungen für den Notfall)
- IV. Funkverkehr (u. a. Funkausrüstung und Funkwachen)
- V. Sicherung der Seefahrt (Schiffswegeführungssysteme, Schiffsmeldesysteme und Schiffsverkehrsdienste, Besatzungs- und Ausrüstungsvorschriften)
- VI. Beförderung von Ladung (u. a. Massengüter)
- VII. Beförderung gefährlicher Güter (Beförderungsvorschriften als Massengut sowie Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Gas- und Chemikalentankschiffe)
- VIII. Reaktorschiffe
- IX. Massnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes
- X. Sicherheitsmassnahmen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge
- XI. Besondere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt
- XII. Zusätzliche Sicherheitsmassnahmen für Massengutschiffe

Das Kapitel 4 Funkverkehr wurde 1970 durch das Übereinkommen zur Einführung und zum Betrieb des **GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System)** ersetzt. GMDSS ist ein weltweites **Seenot- und Sicherheitsfunksystem** und gilt als die grösste technische und organisatorische Neuerung seit Einführung der Funktechnik auf See. Das GMDSS-System ermöglicht unter anderem in einem Seenotfall eine **Alarmierung auf Knopfdruck**, ähnlich einem Feuersalarm (siehe Kapitel 9 «GMDSS»). Die Übermittlung und der Empfang der digitalen Signale im öffentlichen Funkverkehr und für Anrufe in Not-, Dringlichkeitsfällen und im Sicherheitsbereich werden mittels eines sogenannten **DSC-Controllers** gesteuert. DSC steht für „**Digital Selective Calling**“.

Die schrittweise Einführung des GMDSS durch die IMO ist 1999 abgeschlossen worden, das heisst alle Küsten- und Seefunkstellen sind bis zu diesem Jahr auf GMDSS-fähiges Gerät umgerüstet worden.

Für Sportschiffe auf hoher See (Segel- und Motoryachten) besteht keine Verpflichtung eine Funkausrüstung mitzuführen; viele dieser Schiffe werden jedoch aus Sicherheitsgründen mit einer Anlage ausgerüstet. Da eine sichere Alarmierung in einem Seenotfall heute nur noch mit Geräten, die mit einem DSC-Controller ausgerüstet sind, möglich ist, besteht unter den Yachtbesitzern zunehmend das Bedürfnis, auf ihren Schiffen GMDSS-konforme Anlagen einzusetzen. Deren Nutzung schreibt vor, dass ein Inhaber eines Seefunkzeugnisses (siehe Kapitel 1 «Seefunkzeugnisse») an Bord sein muss.

Das Kapitel 5 enthält wichtige Themen für die sichere Schiffsführung (*safe navigation*) wie die Nutzung von Radarreflektoren (*radar reflectors*), die Hilfeleistungen für andere Schiffe (*assistance to other craft*), der Einsatz von Seenotsignalen (*distress signals*), die Lektüre nautischer Publikationen (*nautical publications*) und die Passagenplanung (*passage planning*). Letztere wird in Regel 34 mit ihren Phasen Beurteilung (*appraisal*) – Planung (*planning*) – Durchführung (*execution*) – Überwachung (*monitoring*) detailliert beschrieben.

## MARPOL

MARPOL (Marine Pollution) ist ein internationales Übereinkommen mit einem allgemeinen Teil und sechs Anlagen zur **Verhütung der Meeresverschmutzung** durch Unfälle und den normalen Schiffsbetrieb und soll den Umweltschutz auf den Weltmeeren garantieren.



**Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe  
Abfallbeseitigung an Bord  
Vorschriften gemäß Anlage V  
zu MARPOL 73/78  
„Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll“  
Merkblatt gemäß § 1 e Nr. 1 MARPOL-ZuwV**

### 1. Regeln für das Befahren der See

Verboten ist, Kunststoffgegenstände jeder Art einschließlich synthetischer Seile, synthetischer Fischernetze und Kunststoffmülltüten sowie Asche aus Verbrennungsvorgängen mit Kunststoffgegenständen, die Gift- oder Schwermetallrückstände enthalten können, in das Meer zu entsorgen.

#### Die Beseitigung

- von Stauholz sowie schwimmfähigen Schalungs- und Verpackungsmaterials ins Meer ist in einer Entfernung von weniger als 25 sm,
- von Lebensmittelabfällen und allem sonstigen Müll einschließlich Papiererzeugnissen, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut und ähnlichem Abfall in einer Entfernung von weniger als 12 sm

jeweils vom nächstgelegenen Land ist verboten.

Bei gemischten Abfällen gelten die jeweils strengeren Vorschriften.

### 2. Regeln für Sondergebiete

Beim Befahren der „Sondergebiete“, das sind unter anderen die Ostsee und die Nordsee, ist die Entsorgung der vorgenannten Abfälle uneingeschränkt verboten.

Diese Sondergebiete werden gemäß Regel 5 wie folgt bestimmt:

- „Das Ostseegebiet bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf 57°44,8' N begrenzten Eingang zur Ostsee“ (Absatz 1 Buchstabe b).

- „Das Nordseegebiet bezeichnet die eigentliche Nordsee einschließlich der darin gelegenen Seegebiete, die wie folgt begrenzt wird:

- i) die Nordsee südlich des Breitengrades 62° N und östlich des Längengrades 4° W,
- ii) das Skagerrak, dessen südliche Begrenzung östlich von Skagen durch den Breitengrad 57°44,8' N bestimmt wird,
- iii) der Ärmelkanal und seine Zugänge östlich des Längengrades 5° W und nördlich des Breitengrads 48°30' N“ (Absatz 1 Buchstabe f).

„Sondergebiet“ ist auch das Mittelmeer.

### 3. Ausnahmen

gelten nur, wenn Müll auf Grund einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung über Bord geht, sofern alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Überbordgehen zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern (Regel 6).



**Prevention of Pollution from Ships  
waste disposal aboard  
Rules laid down in Annex V  
of MARPOL 73/78**

**„Regulations for the Prevention of pollution by garbage from ships“  
Leaflet in accordance with § 1 e No. 1 MARPOL-ZuwV**

### 1. Rules for navigating the sea

It is forbidden to dispose plastic goods of all kinds, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, and plastic garbage bags and ash from incineration processes with plastic objects, or the toxic heavy metal residues may contain into the sea.

#### The disposal

- of dunnage and floating formwork and packaging material into the sea is at a distance of less than 25 nm,
  - of food waste and all other waste, including paper products, rags, glass, metal, bottles, stoneware and similar waste at a distance of less than 12 nm,
- in each case from the nearest land, is forbidden.  
For mixed wastes the more stringent regulations apply.

### 2. Rules for special areas

When navigating "special areas", which include the Baltic and the North Sea, the disposal of the waste named above is fully banned.

These special areas are determined in accordance with Rule 5 as follows:

- "The Baltic Sea area means the proper Baltic Sea Area including the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea through Skagerrak, limited by the latitude of Skagen at 57° 44.8' N" (paragraph 1, point b).

- "The North Sea is the proper North Sea area including the sea areas, bordered as follows:

- i) the North Sea, south of latitude 62° N and east of longitude 4° W,
- ii) the Skagerrak, whose southern border is determined east of Skagen by latitude 57° 44.8' N
- iii) the English Channel and its approaches east of longitude 5° W and north of latitude 48° 30' N" (paragraph 1, point f).

Also the Mediterranean Sea is a "special area" under this rule.

### 3. Exceptions

only apply when garbage goes overboard due to a damage of the ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent the going overboard or to reduce it to a minimum (Rule 6).

Das Übereinkommen betrifft überwiegend die Berufsschifffahrt, aber von einigen Auflagen des Abkommens sind auch Yachten betroffen. So dürfen auch Yachten in der Ostsee, der Nordsee und dem Mittelmeer - sie gelten nach MARPOL als „Sondergebiete“ - keinerlei Abfälle einleiten, ausgenommen sind Lebensmittelabfälle, wenn es mindestens 12 sm vom nächsten Land entfernt geschieht. Chemie-WCs dürfen ebenfalls nicht auf See entsorgt werden, weil die neutralisierenden giftigen und aggressiven Chemikalien eine zusätzliche Belastung der Meeresumwelt darstellen. Selbstverständlich darf auch kein ölhaltiges Bilgewasser in die See gepumpt werden.

Auch ausserhalb der 3 Seemeilen dürfen Abfälle wie Papier nur zerkleinert (Höchstmass 2,5 cm) über Bord geworfen werden. Dies gilt auch für Glasabfälle. Davon betroffen ist selbst unsere traditionelle „Flaschenpost“.

Genauere Informationen gibt auch eine Hinweistafel, die man an Bord aushängen haben sollte:

## REGULATIONS FOR GARBAGE DISPOSAL AT SEA (ANNEX V OF MARPOL 73/78)

GARBAGE TYPE	OUTSIDE SPECIAL AREAS	IN SPECIAL AREAS
Plastics - includes synthetic ropes and fishing nets and plastic garbage bags	DISPOSAL IS PROHIBITED	DISPOSAL IS PROHIBITED
Floating dunnage, lining and packing materials	DISPOSAL IS PERMITTED ONLY IF THE DISTANCE FROM THE NEAREST LAND IS MORE THAN 25 NAUTICAL MILES	DISPOSAL IS PROHIBITED
Paper, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse	DISPOSAL IS PERMITTED ONLY IF THE DISTANCE FROM THE NEAREST LAND IS MORE THAN 12 NAUTICAL MILES	DISPOSAL IS PROHIBITED
All other garbage including paper, rags, glass, etc. comminuted or ground*	DISPOSAL IS PERMITTED ONLY IF THE DISTANCE FROM THE NEAREST LAND IS MORE THAN 3 NAUTICAL MILES	DISPOSAL IS PROHIBITED
Food waste not comminuted or ground	DISPOSAL IS PERMITTED ONLY IF THE DISTANCE FROM THE NEAREST LAND IS MORE THAN 12 NAUTICAL MILES	DISPOSAL IS PERMITTED ONLY IF THE DISTANCE FROM THE NEAREST LAND IS MORE THAN 12 NAUTICAL MILES
Food waste comminuted or ground*	DISPOSAL IS PERMITTED ONLY IF THE DISTANCE FROM THE NEAREST LAND IS MORE THAN 3 NAUTICAL MILES	DISPOSAL IS PERMITTED ONLY IF THE DISTANCE FROM THE NEAREST LAND IS MORE THAN 12 NAUTICAL MILES
Mixed refuse types	**	**

\* : Comminuted or ground garbage must be able to pass through a screen with mesh size no larger than 25mm.

\*\* : When garbage is mixed with other harmful substances having different disposal or discharge requirements, the more stringent disposal requirements shall apply.

## STCW 95

Die erste STCW-Konvention (**Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers**) wurde 1978 verabschiedet und war der erste international gültige grundsätzliche **Anforderungen für die Ausbildung, Prüfung und den Brückendienst** zu etablieren. Obwohl es den einzelnen Staaten freigestellt ist sich dieser Konvention anzuschliessen, waren bereits im Jahr 2000 135 Nationen vereint, dies entspricht einem Anteil von 97,53% der Weltschiffstonnage. Akzeptanzfördernd war, dass Schiffe in Häfen von Konventionsländern der Konvention unterworfen sind und Schiffe von Nicht-Konventionsländern strenger kontrolliert wurden.

Das internationale STCW95-Übereinkommen mit anhängendem Code regelt weltweit einheitlich die Ausbildung von Seeleuten. An die **Ausbildungsmethodik, den Nachweis der Befähigung** und den Wachdienst sind bestimmte (Mindest-)Anforderungen gestellt, an deren Einhaltung die Vertragsstaaten gebunden sind. In den Lernzielkatalog des STCW-Codes werden in den Teilen A-II/1 (Wachoffiziere) und A-II/2 (Erste Offiziere und Kapitäne) den inhaltlichen Lernzielen jeweils Methoden des Befähigungsnachweises und Kriterien zur Bewertung der Befähigung zugeordnet.

Für bestimmte Ausbildungsabschnitte hat die **IMO** über STCW 95 hinaus detaillierte Lehrpläne in Form der so genannten „Model Courses“ herausgegeben, so z.B. für „Radar Navigation“, „Radar Plotting“ und „Use of ARPA“ (Automatic Radar Plotting Aid) herausgegeben.

In den Yachtsport haben die STCW 95 durch die Einführung der Megayachtpatente Einzug gehalten (siehe Kapitel 1 «Megayacht-Befähigungszeugnisse»).

## Radioreglement

Für Sportschiffe auf hoher See (Segel- und Motoryachten) besteht keine gesetzliche Verpflichtung, eine Funkausrüstung mitzuführen; viele dieser Schiffe werden jedoch aus Sicherheitsgründen mit einer Anlage nach GMDSS-Standard ausgerüstet. Schiffe jeglicher Art, die mit Funkanlagen ausgerüstet sind und auf den sieben Weltmeeren verkehren, werden als „Seefunkstellen des beweglichen Seefunkdienstes“ bezeichnet. Für die Funkanlagen an Bord stellt die zuständige Behörde des Landes, unter dessen Flagge das Schiff fährt, eine Konzession aus. In der Schweiz ist das Bundesamt für Kommunikation (kurz: BAKOM) die zuständige Behörde für das Ausstellen von Konzessionen für Funkanlagen an Bord von Hochseeschiffen.

Wer eine Funkanlage auf einem Schiff bedient, muss zudem im Besitz eines Seefunkzeugnisses sein. Zum Erwerb eines Zeugnisses muss eine Prüfung abgelegt werden. Die für das Ausüben des Seefunkdienstes erforderlichen Zeugnisse und die Prüfungsanforderungen sind im internationalen Radioreglement (Anhang zum internationalen Fernmeldevertrag vom 6. November 1982) definiert. In der Schweiz werden vom BAKOM nur Prüfungen für die Sportschiffahrt abgenommen, dies betrifft die beiden Seefunkzeugnisse SRC und LRC (siehe Kapitel 1 «Seefunkzeugnisse»).

Auf der Homepage des BAKOM findet sich eine Liste der empfohlenen Ausbildungsstätten zur Vorbereitung auf die Prüfungen.

Im Radioreglement sind darüber hinaus auch die dem Seefunkdienst zugeteilten Frequenzen, die Regeln zur Verkehrsabwicklung sowie die technischen und betrieblichen Anforderungen, die die Funkanlagen zu erfüllen haben, festgehalten.

## Maritime Labour Convention (MLC)

Die International Labour Organization (ILO) hat mit der Maritime and Labour Convention (MLC) das Arbeitsrecht für Seeleute entwickelt. Die MLC ist ein internationales Seearbeitsübereinkommen, welches die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten verbessert. Dieses findet auch für Crewmitglieder auf **gewerblich betriebenen Yachten** Anwendung.

Das Übereinkommen ist am 20. August 2013 weltweit in Kraft getreten. Es schreibt für die weltweit mehr als 1,2 Millionen Seeleute verbindliche Mindeststandards für menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen vor. Zu den Inhalten der Regelungen gehören die Bezahlung, die Einsatzzeiten, die medizinische Betreuung, die Versorgung, die Unterbringung und die An- und Abreisen. Konkret festgeschrieben ist beispielsweise, dass

- jeder Seemann rechtzeitig vor seinem Einsatz an Bord einen schriftlichen Heuervertrag mit festgeschriebenen Mindestinhalten von seinem Reeder/Arbeitgeber erhalten muss,
- private Arbeitsvermittlungsagenturen für Seeleute eine staatliche Zulassung haben müssen und regelmässig kontrolliert werden,
- Seeleute im Krankheitsfall über die gesetzliche Lohnfortzahlung von sechs Wochen hinaus weitere 10 Wochen ihre Heuer weitergezahlt bekommen,
- Seeleute das Recht haben, sich direkt auch beim Flaggenstaat über Verstösse gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu beschweren,
- die Einhaltung der Anforderungen regelmässig bei Arbeitsinspektionen überprüft wird,
- Schiffe in der internationalen Fahrt zwei neue Dokumente benötigen: das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung und
- Schiffe wegen schwerer Verstösse gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen festgehalten werden können.

Die ILO verpflichtet die Küstenstaaten zur Kontrolle, ob die Vorschriften eingehalten werden. Die Einhaltung dieser Regelungen wird also bei regelmässigen Kontrollen, durch die Flaggen- und die Hafenstaaten überwacht. Dabei gibt es 14 regelmässige Kontrollthemen:

- Mindestalter ([minimum age](#))
- Gesundheitszeugnisse ([medical certification](#))
- Berufliche Qualifikation ([qualifications of seafarers](#))
- Arbeitsverträge ([seafarer's employment agreement](#))
- Inanspruchnahme lizenzierter, zertifizierter oder überwachter privater Arbeitsvermittler ([Use of any licenced or certified or regulated private recruitment and placement service](#))
- Arbeitsstunden und Freizeit ([hours of work or rest](#))
- Besatzungsvorschriften ([manning levels for the ship](#))
- Vorschriften für die Unterbringung und konstruktive Anforderungen ([accommodation and construction standards](#)) – nur für Schiffe, die nach dem 20.08.2013 in Betrieb genommen wurden
- Freizeiteinrichtungen an Bord ([on board recreational facilities](#))
- Lebensmittelversorgung ([food and catering](#))
- Gesundheitsvorsorge, Sicherheit und Unfallverhütung ([health and safety and accident prevention](#))
- Medizinische Versorgung an Bord ([on board medical care](#))
- Beschwerdemanagement an Bord ([on board complaint procedures](#))

- Bezahlung der Löhne (payment of wages)

Schiffe der Class 2 (< 200 gt / < 60 nm from safe haven) unterliegen keinen regelmässigen Kontrollen.

