

HILGERT/SCHILLING

***Kollisions-
verhütung
auf SEE***

EIN KOMMENTAR

transpress

Dr.-Ing. Helmut Hilgert, Kapitän auf Großer Fahrt
Dr. jur. Rolf Schilling, Kapitän auf Großer Fahrt

Kollisionsverhütung auf See

Situationseinschätzung

Entscheidung

Handlung

Kommentar zu den Internationalen Regeln
zur
Verhütung von Zusammenstößen
auf See



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Als Lehrbuch an der Ingenieurhochschule für
Seefahrt Warnemünde/Wustrow eingeführt.

© 1985 by transpress VEB Verlag für Verkehrswesen,
1086 Berlin, Französische Str. 13/14
1. Auflage 1985
VLN 162 - 925/51/85
LSV 3864
Verlagslektor: Werner Dlubala
Printed in the German Democratic Republic
Einbandgestaltung: Jürgen Schumann
Schreibsatz: Brigitte Kirsche
Druckerei: Mühlhäuser Druckhaus
Manuskript abgeschlossen: Februar 1984
Best.-Nr. 566 616 4
01480

Vorwort

Die „Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See 1972 - Kollisionsverhütungsregeln -“ traten am 15. Juli 1977 in Kraft. In der Deutschen Demokratischen Republik, die Signatar dieser Regeln ist, wurden sie im Gesetzblatt Sonderdruck Nr. 993 als Anlage 1 der „Anordnung zur Regelung des Seeverkehrs - Seeverkehrsordnung (SeeVO) -“ vom 18. Oktober 1978 veröffentlicht. Während der Zeit zwischen der Verabschiedung der Regeln durch die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation (Intergovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO) im Jahre 1972 und dem internationalen Inkrafttreten 1977 waren die Regeln in Schifffahrtskreisen der DDR häufig Gegenstand von Diskussionen. In erster Linie ging es dabei um die Auslegung von Begriffen, die Organisation des Dienstbetriebes an Bord und um eine sichere, wissenschaftlich begründete Fahrweise, insbesondere bei verminderter Sicht. Diese Diskussionen zeigten, daß ein Kommentar geschaffen werden mußte, der eine einheitliche Auslegung der Regeln gewährleistet.

Bei der Erarbeitung des Kommentars konnte auf eine Vielzahl einschlägiger Publikationen des In- und Auslandes, auf die Ergebnisse eigener wissenschaftlicher Arbeit und auf das bereits zur Verfügung stehende Material der IMCO zurückgegriffen werden. Deshalb konnte der Kommentar zur „Seestraßenordnung“, der in der 2. Auflage im Jahre 1973 im gleichen Verlag erschien, nicht mehr als Grundlage des neuen Werkes dienen. Das war auch durch den neuen Inhalt der Regeln selbst bedingt. Die Verfasser haben jedoch einige bewährte Verhaltensregeln aus dem Kommentar zur „Seestraßenordnung“ entnommen und entsprechend gekennzeichnet.

Es wurde darauf verzichtet, die Erläuterungen mit Havariesprüchen zu untermauern wie das im Kommentar zur „Seestraßenordnung“ der Fall war. Das hat zwei Gründe. Erstens gibt es bereits Veröffentlichungen zur Thematik der Sprüche von Gerichten, Seeämtern und Seekammern für solche Entscheidungen, die auch eine internationale Anerkennung fanden, z. B. von Mankabady [58] oder Cockeroff/Lameijer [28]. Zweitens werden in der DDR mit Wirkung vom 1. Oktober 1980 Seeunfälle nach einer neuen Rechtsvorschrift (GBl. I 1980 Nr. 25) untersucht und verhandelt. Auf der Grundlage dieser neuen Bestimmung und der Kollisionsverhütungsregeln werden die Sprüche der Seekammer eine neue Qualität gewinnen. Aus diesen Gründen wird die Bestätigung der Ausführungen im Kommentar mit Sprüchen der Seekammern erst in einer späteren Auflage zu erwarten sein.

Der gegenwärtige Stand des Kommentars bringt die Lehrmeinung der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow zum Ausdruck. Diese Lehrmeinung wurde durch die Spruchpraxis der Seekammern sowie bei der Untersuchung von Seeunfällen durch das Seefahrtsamt der DDR bestätigt. Die wissenschaftliche Arbeit an der Problematik der Kollisionsverhütungsregeln geht jedoch weiter, so daß auch neue Erkenntnisse auf diesem Gebiet zu erwarten sind.

Der Kommentar wurde für den Nautiker als dem unmittelbaren Anwender der Regeln geschrieben. Die Verfasser verzichten deshalb auf einen Kommentar der Anlagen zu den Regeln, die für Schiffbauer und Hersteller von Einzelteilen, z. B. Nebelsignalanlagen, bestimmt sind.

Die Bilder zur Lichter- und Signalkörperführung wurden mit geringen Änderungen der Seeverkehrsordnung entnommen und zum Teil ergänzt.

Dem Urheber dieser im Gesetzblatt enthaltenen Bilder, Kapitän Günter Heß, wird für die gelungenen Darstellungen gedankt.

Die Verfasser sind der Auffassung, daß dieser Kommentar zur Erhöhung der Rechtssicherheit und zur Verhütung von Kollisionen in der Seeschifffahrt beitragen wird.

Verfasser und Verlag

Inhalt

	Regel (KVR)	Seite
Kurze Geschichte und rechtliche Stellung der Kollisionsverhütungsregeln		11
Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1972 - Kollisionsverhütungsregeln -		14
TEIL A		
Allgemeines		
Anwendung	1	15
Verantwortung	2	17
Allgemeine Begriffsbestimmungen	3	20
TEIL B		
Ausweich- und Fahrregeln		
Abschnitt I		
Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen		
Anwendung	4	26
Ausguck	5	26
Sichere Geschwindigkeit	6	29
Möglichkeit der Gefahr einer Kollision	7	41
Manöver zur Vermeidung von Kollisionen	8	54
Enge Fahrwasser	9	71
Verkehrstrennungsgebiete	10	76
Abschnitt II		
Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben		
Anwendung	11	84
Segelfahrzeuge	12	85
Überholen	13	87
Entgegengesetzte Kurse	14	93
Kreuzende Kurse	15	95
Maßnahmen des ausweichpflichtigen Fahrzeuges	16	97
Maßnahmen des kurshaltepflichtigen Fahrzeuges	17	97
Verantwortungen der Fahrzeuge untereinander	18	112

Abschnitt III
Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht	19	117
---	----	-----

TEIL C

Lichter und Signalkörper

Anwendung	20	141
Begriffsbestimmungen	21	142
Tragweite der Lichter	22	143
Maschinenfahrzeuge in Fahrt	23	144
Schleppen und Schieben	24	145
Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Riemen	25	148
Fischereifahrzeuge	26	149
Manövrierunfähige oder manövrierbehinderte Fahrzeuge	27	151
Durch ihren Tiefgang behinderte Fahrzeuge	28	154
Lotsefahrzeuge	29	154
Fahrzeuge vor Anker und Fahrzeuge auf Grund	30	155
Wasserflugzeuge	31	156

TEIL D

Schall- und Lichtsignale

Begriffsbestimmungen	32	157
Schallsignalanlagen	33	157
Manöver- und Warnsignale	34	158
Schallsignale bei verminderter Sicht	35	161
Aufmerksamkeitssignale	36	163
Notsignale	37	163

TEIL E

Befreiungen

Befreiungen	38	165
-------------	----	-----

Anhang I

Anordnung und technische Einzelheiten der Lichter und Signalkörper

1. Begriffsbestimmung	166
2. Senkrechte Anordnung und senkrechter Abstand der Lichter	166
3. Waagerechte Anordnung und waagerechter Abstand der Lichter	167
4. Einzelheiten der Anordnung von richtungsanzeigenden Lichtern auf Fischereifahrzeugen und Fahrzeugen, die Bagger- und Unterwasserarbeiten ausführen	167

	Seite
5. Abschirmungen der Seitenlichter	168
6. Signalkörper	168
7. Bestimmung der Lichtfarben	168
8. Lichtstärke	168
9. Waagerechte Lichtverteilung	169
10. Senkrechte Lichtverteilung	169
11. Lichtstärke nicht elektrisch betriebener Lichter	170
12. Manöverlicht	170
13. Genehmigung	170

Anhang II

Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge 171

1. Allgemeines	171
2. Signale für trawlende Fahrzeuge	171
3. Signale für mit Ringwaden fischende Fahrzeuge	171

Anhang III

Technische Einzelheiten der Schallsignalanlagen 172

1. Pfeifen	172
2. Glocke oder Gong	173
3. Genehmigung	173

Anhang IV

Notsignale 174

Anlage 1

Auszug aus der Internationalen Konvention über Standards für Ausbildung, Zeugniserteilung und Wachdienst für Seeleute 1978	175
--	-----

Anlage 2

Das Verhalten nach einem Zusammenstoß	183
---------------------------------------	-----

Quellenverzeichnis	186
--------------------	-----

Abkürzungs- und Symbolverzeichnis	190
-----------------------------------	-----

Sachwortverzeichnis	194
---------------------	-----

Bildanhang	197
------------	-----

Kurze Geschichte und rechtliche Stellung der Kollisionsverhütungsregeln

Die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See 1972, in der Kurzbezeichnung als Kollisionsverhütungsregeln (KVR) bekannt, sind das Ergebnis einer langen Entwicklung. Aus der geschichtlichen Überlieferung ist nachzuweisen, daß es bereits vor mehr als zweitausend Jahren auf Schiffen antiker Mittelmeerstaaten eine Lichterführung gab. [I, S. 137 ff]

Sie diente dem gegenseitigen Erkennen und dem Zusammenhalten innerhalb eines Schiffsverbandes. Konkrete Vorschriften über die Lichterführung und die Fahrregeln zur Verhütung von Kollisionen gab es zuerst in solchen Staaten, die an ihren Küstengewässern eine Schiffskonzentration zu verzeichnen hatten. So mußte z. B. geklärt werden, daß in Fahrt befindliche Schiffe den vor Anker liegenden Fahrzeugen auszuweichen hatten. Andererseits war es erforderlich, den ankernden Schiffen bestimmte Plätze zuzuweisen, damit die in Fahrt befindlichen ungehindert ihre Reise fortsetzen konnten. [I, S. 141 ff]

Die Vorschriften über die Verhütung von Kollisionen hatten zunächst ausschließlich nationalen Charakter und waren auf die Regelung der jeweiligen besonderen Verkehrsverhältnisse ausgerichtet. Sie berücksichtigten dabei Verkehrsregelungen, die sich insbesondere auf Grund des Sicherheitsbedürfnisses der Fahrzeuge, der unterschiedlichen Manöviereigenschaften und militärischer Rangverhältnisse gewohnheitsrechtlich herausgebildet hatten. Allgemein galten in der Seeschifffahrt die Regeln:

- Segel weicht Anker,
- nah geht vor fern,
- klein weicht groß,
- Rang gibt Vorrang,
- Backbordhals weicht Steuerbordhals,
- der Raumwinder weicht dem Beimwinder,
- Einfahrt geht vor Ausfahrt. [I, S. 141, 147, 148]

Die Information über den gesteuerten Kurs ist bei Segelschiffen leicht zu erhalten, da der Kurs von der Windrichtung abhängig ist. Hatte man bei Nacht die weiße Lampe eines Segelschiffes entdeckt, so konnte man nach kurzer Beobachtungszeit schnell dessen Kurs bestimmen. Das war jedoch bei den in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommenden Dampfschiffen nicht mehr der Fall. Ihr Kurs war unabhängig von der Windrichtung und insofern schwieriger zu bestimmen als der Kurs eines Segelschiffes. Die Lichterführung der Dampfschiffe wurde zunächst von den Redern festgelegt. Einheitlich war ein weißes, über den ganzen Horizont scheinendes Licht im Topp des Mastes. Unterschiedlich farbig waren jedoch die mit der Dampfschiffahrt eingeführten Seitenlichter. Solche Kombinationen [I, S. 152, 153] wie

- Steuerbord weiß - Backbord rot
- Steuerbord rot - Backbord grün

trugen nicht dazu bei, Kollisionen zu verhüten. Die Verwirrung wurde noch größer, als eine niederländische Verordnung für Dampfer vorn ein grünes und achtern ein rotes Licht vorschrieb. [I, S. 154]

Die Vereinheitlichung der Lichterführung begann im Jahre 1848 als die britische Admiralität anordnete, daß die Dampfschiffe der englischen Kriegsmarine mit einem weißen Topplicht, einem grünen Licht an Steuerbord und einem roten Licht an Backbord auszurüsten seien. Das weiße Topplicht mußte von recht voraus 112,5° nach Backbord bzw. Steuerbord scheinen. Diese Regelung wurde im gleichen Jahre auf die Dampfer der englischen Handelsflotte ausgedehnt, und viele Staaten erließen in der Folgezeit Vorschriften, nach denen ihre Schiffe sich der englischen Lichterführung anzuschließen hatten. [I, S. 156 ff]

In anderen Staaten wurden die englischen Vorschriften jedoch nur bekanntgegeben und eigene, von den englischen Bestimmungen abweichende Regelungen erlassen, so daß weitere Bestrebungen zur Vereinheitlichung der Lichterführung und Fahrregeln erforderlich waren. Die Weiterentwicklung des Seestraßenrechts ging zunächst wieder von England aus. Dort traten 1863 die „Regulations for preventing collisions at sea“ in Kraft, die ein umfassendes Seestraßenrecht beinhalten. [1, S. 159]

Diese Bestimmungen wurden danach von vielen Staaten anerkannt. [1, S. 160] Wichtige Veränderungen mit internationaler Anerkennung erfolgten dann in England 1879 [1, S. 161], auf der Washingtoner Maritime Konferenz von 1889 [2, S. 20] und während der Brüsseler Seerechtskonferenz von 1905 [2, S. 21]. Die in Deutschland seit 1879 vorhandene und 1897 geänderte „Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See“ erschien am 5. Februar 1906 in neuer Fassung unter der Kurzbezeichnung „Seestraßenordnung“. [2, S. 21] Mit der Einführung des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (Schiffssicherheitsvertrag - SSV -) im Jahre 1914 wurde das Seestraßenrecht auch Gegenstand der Beratungen der internationalen Schiffssicherheitskonferenz. Das entsprechende Übereinkommen von 1929 sah zwar Veränderungen des Seestraßenrechts vor, sie fanden aber nie eine internationale Anerkennung. Erst nach dem zweiten Weltkrieg wurde auch das Seestraßenrecht umfassend überarbeitet und war als Anlage B Bestandteil des Schiffssicherheitsvertrages von 1948. Die in der Anlage B enthaltenen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See wurden in der Deutschen Demokratischen Republik durch Verordnung von 24. November 1953 mit Wirkung vom 1. Januar 1954 in Kraft gesetzt [3]. Aufgrund des starken Zuwachses an Tonnage im Weltmaßstab und insbesondere der Entwicklung des Radargerätes mußte der Internationale Schiffssicherheitsvertrag von 1948 bereits im Jahre 1960 überarbeitet werden.

Die Anlage B der Schlußakte der internationalen Konferenz von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See enthielt die überarbeiteten Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See. Diese Regeln wurden in der Deutschen Demokratischen Republik mit Wirkung vom 1. Januar 1966 in Kraft gesetzt [4]. Aber die Entwicklung der Seeschifffahrt machte sich durch

- die ständig zunehmende Verkehrsdichte auf den Seegebieten,
 - den wachsenden Anteil der Großtonnage an der Welthandelsflotte,
 - die Vergrößerung der Geschwindigkeiten der Fahrzeuge
- bemerkbar. [5, S. 5]

Eine Revision der 1960 beschlossenen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See war deshalb erforderlich. Der Unterausschuß der Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) - Sicherung der Seefahrt - wurde mit der Revision der Regeln beauftragt. Das Ergebnis der Revision wurde als Entwurf auf der XXV. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses vorgelegt und den Mitgliedsstaaten der IMCO zur Stellungnahme zugesandt. Auf ihrer Tagung vom 4. bis 20. Oktober 1972 beschloß die internationale Staatenkonferenz die zur Unterzeichnung vorliegenden Regeln [5, S. 5]. Die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 20. Oktober 1972 wurden in den Rang einer internationalen Konvention erhoben.

Damit sind erforderliche Veränderungen nicht mehr Beratungsgegenstand der internationalen Konferenz zur Überarbeitung des Schiffssicherheitsvertrages.

Die Konvention bestimmt, daß ihre internationale Verbindlichkeit 12 Monate nach dem Tage erfolgt, an dem mindestens 15 Staaten das Übereinkommen ratifiziert haben. Diese Staaten müssen gemeinsam mindestens 65 % der Welthandelsflotte besitzen. Das Übereinkommen sollte auf keinen Fall vor dem 1. Januar 1976 in Kraft treten.

Die Deutsche Demokratische Republik schloß sich der Konvention mit der Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 15. August 1975 an [6]. Die erste Veröffentlichung dieser Regeln in der DDR in deutscher Sprache erfolgte gleichfalls im Jahre 1975 unter dem Titel „Die neue Seestraßenordnung - SSO“ [5]. Nach weiterer gründlicher Bearbeitung der Regeln wurden sie im Jahre 1976 erneut veröffentlicht [7]. Sie erhielten nun die Kurzbezeichnung „Kollisionsverhütungsregeln“ (KVR). Diese Bezeichnung löste nun die „Seestraßenordnung - SSO“ ab. Der neue Kurztitel paßt sich dem eigentlichen Namen der Regeln besser an.

Das internationale Inkrafttreten der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See erfolgte am 15. Juli 1977. Die von der Regierung der DDR bereits am 15. August 1975 hinterlegte Beitrittsurkunde bewirkte, daß die Regeln mit diesem Zeitpunkt auch für die Schiffe unseres Staates verbindlich wurden. Entsprechende Bekanntmachungen erfolgten im Gesetzblatt der DDR [8] und in den „Nautischen Mitteilungen für Seefahrer“. [9] Die erste Änderung erfolgte durch die IMCO-Resolution A 464 (XII) vom 19. November 1981, die am 1. Juli 1983 in Kraft trat.¹

Eine Besonderheit der KVR besteht darin, daß sie auch Vorschriften über Fahrzeuge enthalten, die vorwiegend in nationalen Gewässern verkehren. Dadurch soll eine möglichst weitgehende Anpassung nationaler Sonderbestimmungen an die internationalen Regeln gewährleistet werden. Die Anerkennung der internationalen Regeln führte daher auch in der DDR zur Überarbeitung der nationalen Verkehrsvorschriften für Seeschiffe, die unter der Bezeichnung „Seewasserstraßenordnung (SWO)“ bekannt waren. Die Kollisionsverhütungsregeln und die Sondervorschriften für die Seegewässer der DDR sind heute als einheitliches Regelwerk zu betrachten. Es ist Bestandteil der „Anordnung zur Regelung des Seeverkehrs - Seeverkehrsordnung (SeeVO)“ vom 18. Oktober 1978 [10] und der Anordnung Nr. 2 zur SeeVO vom 12. Januar 1984.

Die Übernahme der internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in das Recht der DDR erforderte auch ihre Eingliederung in das Rechtssystem. Nach den dabei zu beachtenden Grundsätzen mußten als vollziehend verfügende Aufsichtsorgane für die Einhaltung der SeeVO das Seefahrtsamt (§ 24 SeeVO) und die Deutsche Volkspolizei beauftragt werden.

Weiterhin war es notwendig, bei Verstoß gegen die Vorschriften auch die erforderlichen Sanktionen festzulegen. Das geschah durch die Anwendung des Ordnungsstrafrechts. Gemäß § 27 SeeVO wird ein schuldhafter Verstoß „gegen die Grundregeln für das Verhalten im Seeverkehr oder die anderen verkehrsregelnden Bestimmungen ...“ mit Ordnungsstrafe bedroht. Diese Merkmale lassen erkennen, daß die SeeVO und die KVR in den Rechtszweig des Verwaltungsrechts einzuordnen sind. Die mit diesen Vorschriften vom sozialistischen Staat zu schützenden Objekte betreffen insbesondere die Ordnung, Disziplin und Sicherheit im Verkehrsgeschehen der Seeschifffahrt und in der seemännischen Schiffsführung [11].

¹ Seit dem 22. Mai 1982 lautet die Bezeichnung dieser UNO-Spezialorganisation nicht mehr IMCO, sondern IMO (International Maritime Organization/Internationale Schifffahrtsorganisation. Im Folgenden wird diese neue Bezeichnung auch für alte IMCO-Quellen verwendet.

**Internationale Regeln zur
Verhütung von Zusammenstößen
auf See, 1972
–Kollisionsverhütungsregeln–**

Teil A

Allgemeines

Regel 1

Anwendung

- (a) Diese Regeln finden auf alle Fahrzeuge auf dem Offenen Meer und auf den mit diesem zusammenhängenden, von seegehenden Fahrzeugen befahrbaren Gewässern Anwendung.
- (b) Diese Regeln berühren keine von einer zuständigen Behörde erlassenen Sondervorschriften über Reeden, Häfen, Flüsse, Seen oder Binnengewässer (innere Seegewässer), die mit dem Offenen Meer zusammenhängen und von seegehenden Fahrzeugen befahrbar sind. Solche Sondervorschriften müssen mit diesen Regeln soweit wie möglich übereinstimmen.
- (c) Diese Regeln berühren nicht die von der Regierung eines Staates erlassenen Sondervorschriften über zusätzliche Positions- oder Signallichter, Signalkörper oder Schallsignale für Kriegsschiffe und Fahrzeuge im Geleit oder über zusätzliche Positions- oder Signallichter oder Signalkörper für fischende Fahrzeuge in einer Fangflotte. Diese zusätzlichen Positions- oder Signallichter, Signalkörper oder Schallsignale müssen nach Möglichkeit so beschaffen sein, daß sie nicht mit einem anderen, nach diesen Regeln zulässigen Licht, Signalkörper oder Schallsignal verwechselt werden können.
- (d) Die Organisation¹ kann für Zwecke dieser Regeln Verkehrstrennungsgebiete festlegen.
- (e) In den Fällen, in denen die betreffende Regierung feststellt, daß ein Fahrzeug besonderer Bauart oder Verwendung den Bestimmungen einer dieser Regeln über Anzahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern sowie über Anordnung und Eigenschaften von Schallsignalanlagen nicht in vollem Umfang befolgen kann, ohne die besondere Verwendbarkeit des Fahrzeuges zu beeinträchtigen, muß das Fahrzeug diejenigen sonstigen Bestimmungen über Anzahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern sowie über die Anordnung und Eigenschaften von Schallsignalanlagen befolgen, die nach Auffassung der betreffenden Regierung diesen Regeln am nächsten kommen.

¹ Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation (IMO)

Zu Regel 1 (a)

Die Kollisionsverhütungsregeln - KVR - sind die gesetzliche Fassung der Deutschen Demokratischen Republik der von der IMO 1972 verabschiedeten „Regulations for preventing collisions at sea“, die am 15. Juli 1977 international in Kraft traten und von den meisten Schiffahrtsstaaten angenommen wurden.

Der örtliche Geltungsbereich der KVR umfaßt außer dem Offenen Meer auch die mit diesem zusammenhängenden Gewässer, soweit sie von seegehenden Fahrzeugen befahrbar sind. Die Bestimmungen gelten somit auch in den Territorial- und Inneren Seegewässern, auf dem Unterlauf schiffbarer Ströme und Flüsse (Oder, Warnow, Elbe usw.) und den Einfahrten zu den Häfen, soweit in nationalen Seegewässern keine Sondervorschriften der Anliegerstaaten Vorrang haben.

Für solche Gewässer, wie Binnenseen, die vollständig auf dem Landgebiet eines Staates liegen oder Gewässer, die ausschließlich von Binnenschiffen befahren werden, gelten die KVR nicht.

Die Regeln sind in ihrem örtlichen Geltungsbereich auf alle Fahrzeuge anzuwenden, für die in den Regeln Vorschriften enthalten sind. Gemäß Regel 3 (a) versteht man unter einem Fahrzeug „ein Wasserfahrzeug einschließlich eines nichtwasserverdrängenden Fahrzeuges und Wasserflugzeuges, das als Beförderungs- bzw. Transportmittel auf dem Wasser verwendet wird oder verwendet werden kann.“ Nach dieser Definition gelten die KVR auch für über See fahrende Luftkissenfahrzeuge.

Zu Regel 1 (b)

Ausdrücklich wird den einzelnen Staaten die Befugnis eingeräumt, für ihre Reeden, Territorial-, Innere Seegewässer, Häfen und Flüsse Sondervorschriften zu erlassen. Diese Vorschriften gehen den KVR vor. Solche örtlichen Sonderbestimmungen gibt es für die meisten größeren Häfen und deren Zufahrten.

Für die Deutsche Demokratische Republik gelten die „Sondervorschriften für die Seegewässer der DDR - Sondervorschriften -“ die als Ergänzung zu den Regeln der KVR in der Seeverkehrsordnung (GBl. Sonderdruck Nr. 993) enthalten sind.

Die örtlichen Sondervorschriften sind oft sehr umfangreich und häufigen Änderungen unterworfen. Daraus ergibt sich die zwingende Notwendigkeit, daß sich der Kapitän eines ortskundigen und mit den gegebenen Sondervorschriften vertrauten Lotsen zu bedienen hat. Die Annahme eines Lotsen entbindet jedoch die Schiffsführung in keinem Falle von der Verpflichtung, sich mit den örtlichen Sondervorschriften vertraut zu machen, soweit diese in den allgemeinen nautischen Veröffentlichungen enthalten sind. Kapitän und Lotse tragen gemeinsam die Verantwortung bei der Führung des Schiffes, und zwar der Kapitän für die auf der Lotsenberatung beruhende nautisch-seemännische Schiffsführung und der Lotse für die Beratung. [12, S. 66 ff]

Zu Regel 1 (c)

Während die Regel 1 (b) die Befugnis der Staaten zur Herausgabe umfassender Sondervorschriften in den nationalen Gewässern statuiert, enthält die Regel 1 (c) die Befugnis der Staaten für Kriegsschiffe, Fahrzeuge im Geleit und fischende Fahrzeuge innerhalb einer Fangflotte Sondervorschriften über zusätzliche Positions- und Signallichter festzulegen. Kriegsschiffe und Fahrzeuge im Geleit dürfen darüber hinaus zusätzliche Schallsignale verwenden. Diese zusätzlichen Lichter und Signale, die nicht mit denen in den KVR vorgeschriebenen verwechselt werden dürfen, dienen der Verständigung der genannten Fahrzeuge untereinander. Es kann nicht damit gerechnet werden, daß in der Nähe befindliche und nicht zum Verband bzw. zur Fangflotte gehörende Fahrzeuge darauf reagieren. Für fischende Fahrzeuge sind die international einheitlich festgelegten Sondervorschriften über die Zusatzsignale der Anlage II der KVR zu beachten.