

Kollisionsverhütungsordnung Regel 10 Verkehrstrennungsgebiete >Auslegung und Empfehlung:<

Historie der Regel 10 KVR:

Bei meinen Recherchen bez. des Verhaltens der Sportschifffahrt in VTG/TSS bin ich im Internet auf einen Chat von 2020 unter Yachteigner aus Nord-deutschland gestoßen.

Hier diskutierten Skipper im Internet wie sie das VTG/TSS rechtwinklig mit Kurs über Grund queren. Sie beziehen sich scheinbar noch auf die KVR Regel 10 in der Fassung von 1977 :

Der Kurs muss im **rechten Winkel** zur allgemeinen Verkehrsrichtung stehen.

1987 wurde der Begriff **on a heading** in der Regel 10 explizit hinzugefügt, um klarzustellen, dass die Rechtwinkligkeit sich auf den **rechtweisenden Kurs** (Kielrichtung) bezieht und **nicht** auf den Weg über Grund.

Ich kann ich mich noch auf eine Pressemeldung Anfang der 80er erinnern, dass die französische und britische Verkehrsüberwachung der TSS in der Dover Street unterschiedlicher Auffassung waren wie ein TSS zu überqueren ist.

Hier meine Auslegung der Regel 10 für Kleinfahrzeuge und Segelfahrzeuge und Erfahrung bei der Querung des TSS Westhinder:

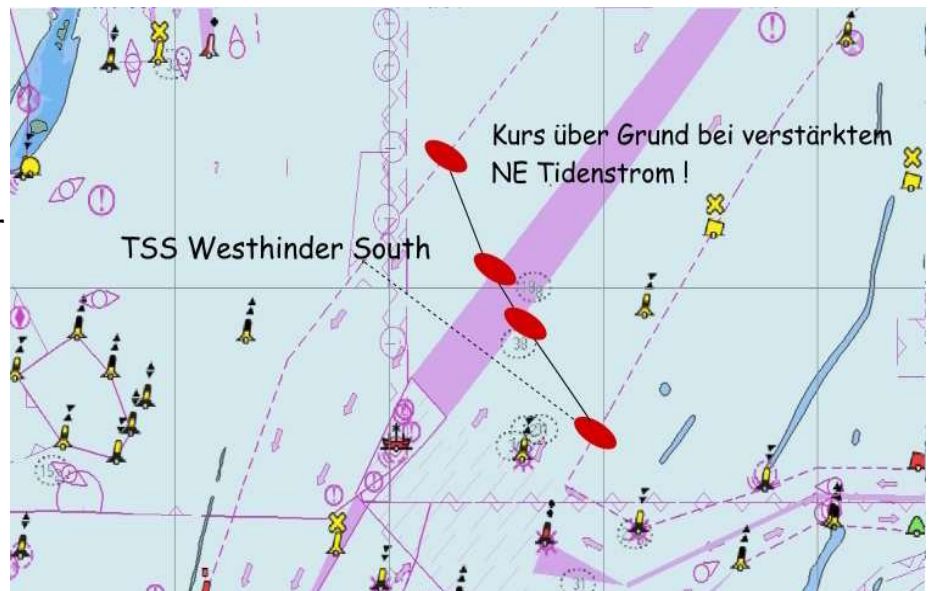
Regel 10 Abschnitt c:

Ein Fahrzeug muss soweit als möglich das Queren von Einbahnwegen vermeiden. Man kann der Auffassung sein, dass ein Sportfahrzeug nicht unbedingt durch das recht kurze VTG Kiel Leuchtturm queren muss.

Das gilt auch für das TSS Kadet Rinne wenn man von Gedser oder Klintholm nach Warnemünde will genauso. Ein kleine Kursänderung Richtung westl. der Tonnen W69, E69 und man quert nicht, sondern bleibt außerhalb.

Ist u.A. ein Sportfahrzeug jedoch zum Queren gezwungen, **so muss dies möglichst** mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

do so shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles



Damit ist gemeint: Der schnellste Kurs um ein VTG zu queren ist der rechtweisende Kurs (RwK, . Schiffsachse) rechtwinklig zur Verkehrsrichtung

Achtung: der rechtweisende Kurs (RwK oder Heading) ist in keinem gängigen Logbuchblatt bei der Kursumwandlung zu finden . Der RwK wird auch bei keinem GNSS Gerät (GPS) angezeigt. (RwK = Mdk+-Abl.+-MW).

Eine Segelyacht ist erst einmal ein Fahrzeug unter Segel, welches nicht immer diesen Kurs einhalten kann. M.E. muss dann der Skipper prüfen wie er mit seiner Yacht in der kürzesten Zeit das VTG sicher queren kann.

*Bei gutem Wind ist eine Segelyacht unter Segel sicher schneller als unter Motor. Dann gilt: **nearly as practicable !***

Die Entscheidung auf welchem Bug man unter Segel quert :

Der 1. Schlag sollte nicht gegen die Verkehrsrichtung des Einbahnweges erfolgen. In der Trennzone oder der Trennlinie kann gegebenenfalls die Yacht auf den anderen Bug (2. Schlag beim Kreuzen) wenden.

Diese Entscheidungen und die Navigation im TSS unbedingt im Schiffstagebuch (Logbuch) dokumentieren (TSS werden oft radarüberwacht).

Allgemein gilt für die Sportschifffahrt nicht nur im TSS sondern auch in engen Fahrwasser :

Regel 10 Absatz j

Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.

Die KVR schränkt die Vorschriften im VTG/TSS wieder ein:

Regel 10 Absatz a:

Diese Regel gilt in Verkehrstrennungsgebieten, die von der Organisation festgelegt worden sind; sie befreit ein Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung auf Grund einer anderen Regel

*Dies bedeutet, dass die **Teil B Ausweich- und Fahrregeln der KVR** auch innerhalb eines Verkehrstrennungsgebiets weiter gelten.*

Hier noch einige wichtige Regeln:

Regel 16:

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

Regel 17 Absatz b:

Ist der Kurshalter dem Ausweichpflichtigen aus irgendeinem Grund so nahe gekommen, dass ein Zusammenstoß durch Manöver des letzteren allein nicht vermieden werden kann, so muss der Kurshalter so manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist

Das bedeutet:

Falls der Ausweichpflichtige nicht reagiert darf der Kurshalter jedoch zur Abwendung eines Zusammenstoßes selbst manövrieren.

Danach kommt dann das Manöver des vorletzten und gegebenenfalls des letzten Augenblicks zur Anwendung. Regel 17 Absatz a II und b.

Noch wichtig ist die

Regel 17 Absatz c:

Ein Maschinenfahrzeug, das bei kreuzenden Kursen nach Buchstabe a Ziffer ii manövriert (Manöver des vorletzten und letzten Augenblicks), um einen Zusammenstoß mit einem anderen Maschinenfahrzeug zu vermeiden, darf seinen Kurs, sofern die Umstände es zulassen, **gegenüber einem Fahrzeug an seiner Backbordseite nicht nach Backbord ändern.**

(siehe Untergang des Passagierschiffs Andrea Doria 1956 (Head on Situation))

Das bedeutet:

*Nicht nur in diesem Falle **niemals gegen die Fahrtrichtung** des nicht reagierendem, bzw dem Verkehrsweg folgenden Fahrzeugs, ausweichen. Es ist ratsam diese Regel auch beim Queren eines VTG/TSS anzuwenden (Ausweichmanöver)!!*

Zwischen 1992 und 2009 habe ich zehnmal das TSS Westhinder zwischen Belgien und der Themsemündung überquert, davon fünfmal nachts.

März/April 2026 M.I.