

Komma's bog om

# Søvejls regler

- ✓ Vigerregler, styring og sejlads
- ✓ Skibslys og signalfigurer
- ✓ Lyd- og lyssignaler
- ✓ Sejlads i indre danske farvande



Svend Albrechtsen

# Indhold

## Komma's bog om søvejsregler

ISBN 87-11-16236-8  
 1. udgave, 1. opdag 2000  
 Copyright © 2000 Aschehoug Dansk Forlag A/S

Tekst: Svend Albrechtsen

Tegninger: Flemming Hansen/Svend Albrechtsen

Omslagslayout og grafisk tilrettelæggelse: Flemming Hansen

Omslagsfoto: Henrik Hansen

Forlagsredaktion: Frederik Lyngé

Skrift: Charlotte Sans og Charlotte Book

Tyk. NordGraf A/S Aalborg

Bogbinderi: Chr. Hendriksen & Søn A/S

Gengivelse af indhold er ikke tilladt, medmindre der foreligger skriftlig tilladelse fra Aschehoug Dansk Forlag A/S  
[www.aschehoug.dk](http://www.aschehoug.dk)

Forord	5	Identifikation	43
<b>Indledning</b>		Skibslys og signalfigurer	44
Reglemens opbygning	7	Anvendelse	regel 20
Oversigt	8	Definitioner	regel 21
Maritime normer	11	Skibslys' synlighed	regel 22
<b>Grundlag</b>		Maskindrevne skibe	regel 23
<b>Almindelige bestemmelser</b>	13	Skibe, der slæber og skubber	regel 24
Anvendelse og undtagelser	regel 1	Sejlskibe og rofartøjer	regel 25
Ansvar og udøvelse	regel 2	Fiskeeskibe	regel 26
Definitioner	regel 3	Skibe ikke under kommando	
<b>Vigeregler</b>	18	eller begrænset i deres evne	
<b>Regler for styring og sejlads</b>		til at manøvre	
<b>Afsnit I</b>		Skibe, der er næmnet af	
Forholdsregler for skibe	regel 4	deres dybgang	regel 28
under alle sigtbahrsforhold	regel 5	Lodskibe	regel 29
Udkig	regel 6	Skibe til ankers og skibe på grund	regel 30
Sikker fart	regel 7	Søluffartøjer	regel 31
Fare for sammenstød	21	<b>Kommunikation</b>	
Forholdsregler for at undgå		Lyd- og lyssignaler	66
sammenstød	regel 8	Definitioner	regel 32
Snævre løb	regel 9	Udstyr til afgivelse af lydsignaler	regel 33
Trafiksepareringssystemer	regel 10	Manøvre- og advarselssignaler	regel 34
<b>Afsnit II</b>		Lydsignaler under nedsat	
Forholdsregler for skibe	regel 11	sigtbarhed	
i sigte af hinanden	regel 12	Signaler for at påkalde	
Sejlskibe	30	opmærksomhed	
Overhaling	31	Nødsignaler	
Skibe på modsatte kurser	32	regel 36	75
Skibe på skærende kurser	33	regel 37	76
Forholdsregler for det skib,		<b>Fritagelser</b>	
der skal gå af vejen	34	regel 11	29
Forholdsregler for det skib,	regel 15	regel 12	30
der skal holde kurs og fart		regel 13	31
Skibes forpligtelser over for		regel 14	32
hinanden		regel 15	33
<b>Afsnit III</b>		Regler for sejlads i nationale indre farvande	84
Forholdsregler under nedsat sigt	regel 17	Regler for sejlads i visse danske farvande	84
	35	Lys- og signalfigurer	84
	regel 18	Rendr og løb	85
	39	Danske broer	86
		Speddbræde	87
		<b>Stikordsregister</b>	88

Søfartsstyrelsens Bekendtgørelse nr. 178 af 20. marts 1995 er den sidste udgave af de internationale søvejsregler. Det er interessant læsning. Ikke fordi den er særlig spændende eller overraskende, men fordi den er illustrativ for arbejdet i store internationale forsamlinger.

Af bekendtgørelsen fremgår, at IMO mellem 1981 og 1993 i alt har afholdt fire samlinger, at samlingerne har ført til en mindre ændring i reglerne, 4 mindre ændringer i tillæg og 3 tilføjelser til tillæg. Samtidig har vedtagelsen af denne beskedne fornyelse af regelsamlingen været betinget af 9 forbehold (Fritagelser regel 38).

I internationale forsamlinger, hvor man skal udforme, ændre, formulere og vedtage regelsæt er arbejdet som regel præget af træghed og konservatisme. Hensyn til f.eks. national tradition, status og præference spiller ind og forsinker arbejdet. Men alt skal helst gå op i en højere enhed, og et slutdokument skal kunne vedtages inden for en snæver tidsfrist.

I USA bruges følgende analogi om dette problem:  
“A camel is a horse designed by a committee”.

Da såvel fagmand som lægmand skal kunne forstå et regelsæt som dette, da det skal kunne bruges til uddannelse og da det skal kunne bruges fra Samoa til Kalundborg Fjord, så er der et problem.

I denne bog om ”De internationale Søvejsregler” er reglerne gengivet i deres oprindelige ordlyd. De er nu engang som de er, og det kan der ikke pilles ved. Kommentarer og illustrationer er formuleret og udformet i et forsøg på at skabe en logisk sammenhæng og uden andet hensyn end muligheden for forståelse. Det skal være klart og tydeligt, hvad der menes, og meningens skal eksemplificeres i tekst og billede, hvilket hermed er forsøgt.

Forfatteren  
1. januar 2000

# Søvejsreglerne, som vi kender dem, fremgår af: “Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea”

De internationale søvejsregler er en konvention for skibsfarten. Overtrædelsen kan overtrædelsen indbringes for national eller international domstol, og overtrædelsen vil blive straffet ifølge praksis på området. Den internationale maritime organisation IMO under FN er ansvarlig for reglerne. Ændringer af og tilføjelser til reglerne vedlages af medlemslandene på møder i organisationen. Efter behov kan konventionen suppleres nationalt af lande med behov for specielle regler for sejlads i egne indre farvande.

Søvejsreglerne er internationale og skal kunne efterleves af såvel lægmand som fagmand, de skal derfor være korfattede og ukomplicerede. Det har imidlertid vist sig, at søvejsreglerne ikke er så lette at forstå som forudsat, og at det ofte er vanskeligt at tilgåne sig denne væsentlige forudsætning for at kunne færdes på havet under udøvelse af godt sømandskab.

“Godt sømandskab” er et grundlæggende princip i og for reglerne, men lader sig kun vanskeligt definere. “Godt sømandskab” omfatter alle faser af maritim virksomhed og er ikke begrænset til, om man bukker de rigtige steder og på de rigtige tidspunkter. Såvel et skibs udrustning, vedligeholdelse og håndtering som besætningens sammensætning og training, de forholdsregler der tages og de handlinger der udføres under sejlsads i et givet farvand under de givne vejforhold samt i forhold til andre på søen, falder ind under begrebet.

Godt sømandskab er således et meget omfattende begreb, der tilsvarende stiller store krav til skib og besætning.

Reglerne er internationale, hvilket betyder, at de gælder overalt og for alle: ”I rum ø og dermed forbundne farvande, der kan besøjes af sejrende skibe”. Og der er kun ét formål med de internationale søvejsregler. At undgå at skibe støder sammen til søs.

På engelsk taler man om ”avoidance at sea”, hvilket kan oversættes til, at på havet skal man undgå hinanden. Hensigten er rettere at undgå at komme i en situation, der kan føre til sammenstød, hvilket også fremgår af ordvalget i konventionens navn.

# Indledning

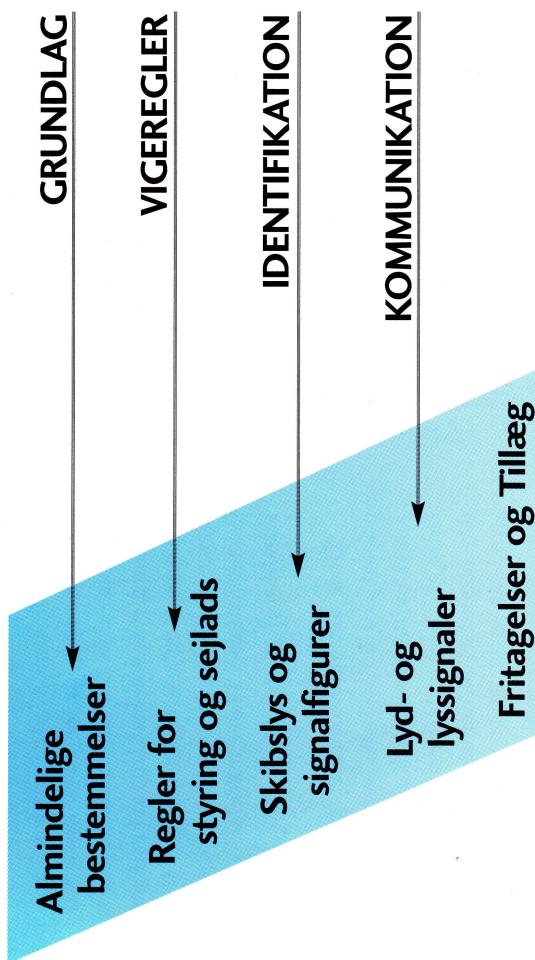
# Indledning

# Reglernes opbygning

De internationale søvejsregler er opdelt i fem kapitler suppleret med fire tillæg. De fem kapitler omfatter i alt 38 regler.

Det skulle således være en overkommelig opgave at lære og forstå disse regler. Men problemerne opstår, dels fordi reglerne er indbrydes afhængige, dels fordi reglerne er udviklet og formuleret empirisk og over en lang årrække. Der er således ikke en klar logisk sammenhæng igennem hele regelsamlingen.

## De fem afsnit omfatter:



anden. Her begynder det at blive mere kompliceret. Det er et faktum, at forskellige skibe ikke har de samme muligheder for at manøvrere. Det er ligeledes indlysende, at skibenes evne til at manøvrene frit er begrænset af et farvands karakter dvs. udstrækning og vanddybe. Generelt gælder, at reglene er sociale og giver de dårligst stillede en fortørnsret. Fortrinsretten gælder, indtil situationen udvikler sig kritisk, hvorefter answeret er fælles.

En betingelse for al trafik er, at man kan iden-

sende trafiktæthed på havet har gjort dette nødvendigt.

Lyd- og lyssignaler er den mest primitive kommunikationsform på havet. Antallet af lyd- og lyssignaler er begrænset til et minimum for at sikre, at alle skibe, også skibe, som ikke er udrustede med radiotelefoniske midler, kan meddele sig til hinanden uden at misforståelsen vil opstå.

Fritagelserne er overgangsbestemmelser nødvendiggjort af økonomiske hensyn, og overgang fra engelske målesystemer til metersystemet.

Tillegene omfatter tekniske specifikationer for skibslys og lydsignalapparater og tillægs-signaler for fiskeskibe samt nødsignaler.

## Oversigt

Da søvejsreglernes formål er at undgå sammenstød til søs, skal alle regler læses og forstås ud fra denne målsætning. De centrale regler er følgelig reglerne vedrørende styring og sejlsæt - altså vigereglerne. Alle øvrige regler kan opfattes som forudsætninger for og som supplement til formålet.

## GRUNDLAG

### Regel 1 - 3

1. Anvendelsesområde
2. Ansvar
3. Definitioner

sende trafiktæthed på havet har gjort dette nødvendigt.

Lyd- og lyssignaler er den mest primitive kommunikationsform på havet. Antallet af lyd- og lyssignaler er begrænset til et minimum for at sikre, at alle skibe, også skibe, som ikke er udrustede med radiotelefoniske midler, kan meddele sig til hinanden uden at misforståelsen vil opstå.

Fritagelserne er overgangsbestemmelser nødvendiggjort af økonomiske hensyn, og overgang fra engelske målesystemer til metersystemet.

Tillegene omfatter tekniske specifikationer for skibslys og lydsignalapparater og tillægs-signaler for fiskeskibe samt nødsignaler.

1. Skibe i sigte af hinanden
2. Sejskibe
3. Indhentning/overhaling
4. Maskindrevne skibe på skærende kurs
5. Udkig
6. Sikker fart
7. Fare for sammenstød
8. Undgå sammenstød
9. Snævre løb
10. Trafikseparerering
11. Skibe i sigte af hinanden
12. Sejskibe
13. Indhentning/overhaling
14. Maskindrevne skibe på skærende kurs
15. Skib med vigepligt
16. Skib med vigepligt
17. Skib med retten til vejen
18. Skibes indbyrdes vigepligt
19. Nedsat sigtbarhed

## GRUNDLAG

### Regel 1 - 3

1. Anvendelsesområde
2. Ansvar
3. Definitioner

tificere de andre trafikanter, og at man kan orientere sig indbyrdes. Skibslys og signalfigurer tjener dette formål. Fra det helt elementære hvide lys suppleret med en grøn og en rød lanterne har lanterneføringen udviklet sig til en lang række kombinationer af hvidt, grønt, rødt og gult lys. Anvendelsen af skibe til specielle formål samtidig med en stadig vol-

Der tages udgangspunkt i rammerne for reglernes anvendelse, hvor de gælder, og hvem der skal overholde dem. Svaret er klart. Reglerne gælder overalt på havene, og de skal overholdes af alt, der kan flyde på havet, og som kan anvendes som transportmiddel. Herefter fastlægges reglerne for trafikken. Hvorvidt skal man opføre sig i forhold til hin-

## Indledning

## Indledning

# Maritime normer

### IDENTIFIKATION

Regel 20 - 21

### KOMMUNIKATION

Regel 32 - 37

### SKIBSLYS

20. Anvendelse

21. Definitioner

22. Skibslys' synlighed  
23. Maskindrevne skibe

24. Slæbning og skubning  
25. Sejskibe og rofartøjer

26. Fiskekibe  
27. Skibe med begrænset  
manøvereevne

28. Skibe hæmmet af  
dybgang  
29. Lodsskibe

30. Skibe til ankers,  
skibe på grund  
31. Søluffartøjer

### TILLÆG I - IV\*

I. Anbringelse af lys- og  
signafigurer

II. Tillægssignaler for  
fiskeskibe

III. Specifikation for  
lydsignalapparater  
IV. Nødsignaler

\* Tillægene er udarbejdet i kommentarer  
til reglerne.

### GODT SØMANDSKAB

Godt sømandskab omfatter alle forhold vedrørende et skib. Skibets håndtering, vedligeholdelse, udrustning og bemanning er omfattet af begrebet. Godt sømandskab er ikke et fast normssæt, men varierer med de forhold og omstændigheder, som sejlsæns gennemføres under.

### FORHOLD OG OMSTÅNDIGHEDER

Forhold og omstændigheder er en sammenfatning af de vilkår og faktorer, som sejlsæns gennemføres under. Forhold er af blivende karakter, mens omstændighederne varierer. Forhold er farvandsets beskaffenhed, dets udstrækning og dybde. Omstændighederne er faktorer, som skifter med især ændringer i vej, vind, strøm og trafik.

### SIKKER FART

Farten er en grundlæggende forudsætning for al skibsfart. Det ligger i erhvervets karakter og formål, og det er et dybliggende træk i alle søfolks tankesæt. Den opgave, søfolk skal løse, er at komme fra punkt A til punkt B på en så hurtig og sikker måde, som materiel og forhold tillader.

Farten er altid et kompromis mellem tid og økonomi. Kræver forhold og omstændigheder, at farten sænkes af hensyn til vej, sigtbarhed, farvandsgeografi eller trafik, forsinkes rejsen, og opgaveløsningen forringes.  
Godt sømandskab kræver samtidig, at et skib kommer sikert frem med sin last. Sikkerheden vil i relation til farten altid være styrende, ellers har virksomheden ingen mening.

## Indledning

# Maritime normer

## Grundlag

# Almindelige bestemmelser

## SIKKER AFSTAND

Afstanden mellem to skibe, der passerer hinanden skal være sikker. Sikker afstand skal altid afpasses i forhold til andet skibs virksomhed og fart, vind- og vejforhold samt eget skibs kurs og fart. I tilfælde, hvor fare for sammenstød er eller har været til stede, opleves afstanden mest kritisk af det skib, der har retten til vejen, og som skal holde kurs og fart, mens det er det skib, der har vigepligt, der ved sine manøver for at undgå sammenstød afgør passageafstandens størrelse. Et forhold, som kan give anledning til tvivl og usikkerhed

## KLARET OG PASSERET

Et andet skib er klaret og passeret, når fare for sammenstød ikke længere er tilstede. Selvfølgelig vil fare kunne genopstå, hvis et af skibene foretager sig en uventet og radikal ændring af sin sejlsads. I et sådant tilfælde vil der være tale om en ny situation og ikke en fortsættelse af et tidligere forløb.

## Anvendelse og undtagelser

### Regel 1

- Alle søgående skibe.**
- (a) Disse regler finder anvendelse på alle skibe i rum sø og i alle dermed i forbindelse stående farvande, der kan besejes af søgående skibe.
- (b) Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen af **særlige regler**, der fastsættes af en behørig myndighed for en red, havn, flod, **sø eller indre vandveje**, der står i forbindelse med rum sø, og som kan besejles af søgående skibe.
- Sådanne særlige regler skal være i så nærvær overensstemmelse som muligt med disse regler.
- (c) Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen af **særlige regler**, der fastsættes af en stats regering med hensyn til yderligere positions- og signallys, signalfigurer eller flojtesignaler for **krigsskibe og skibe, der sejler i konvoj**, eller med hensyn til yderlige positions- eller signallys eller for fiskeskibe, der fisker som en flade.
- Disse yderligere positions- eller signallys eller flojtesignaler skal så vidt muligt være af en sådan art, at de ikke kan forveksles med lys, signalfigurer eller signaler, der er hjemlet andetsteds i disse regler.

- (d) Organisationen (IMO) kan vedtage ordninger om **trafikseparering** til opfyldelse af disse regler.
- (e) Såfremt en regering måtte finde, at et skib af **særlig konstruktion** eller bestemt til et særligt formål ikke fuldt kan opfylde en eller flere af disse reglers forskrifter med hensyn til skiblysenes eller signalfigurers antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor samt til arrangement og andre forhold, der er karakteristiske for lydsignalapparater, skal et sådant skib opfylde sådanne andre forskrifter med hensyn til skiblysenes eller signalfigurers antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor samt arrangement og andre forhold, der er karakteristiske for lydsignalapparater, som vedkommende regering måtte finde at være den for et sådant skib nærmest mulige opfyldelse af disse regler.

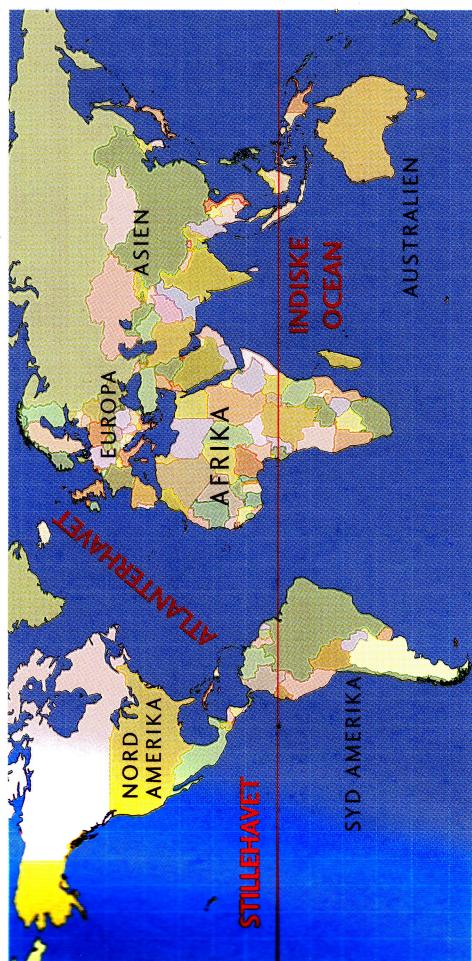
- Særlige regler for indre farvande.**
- Krigsskibe og fiskeskibe, der sejler i konvoj eller som flåde kan føre andre, evt. flere, positions- og signallys.

- Trafikseparering til forøgelse af sikkerheden.**

- Et skib af særlig konstruktion kan føre andre skiblys eller signalfigurer, der nærmest muligt opfylder disse regler.**

## Grundlag

# Almindelige bestemmelser



De internationale sejrsregler gælder overalt på havene og skal overholdes af alle skibe som besøjer dem.

Anvendelsen omfatter alle skibe, fartøjer og både, der måtte befinde sig på søen. Der er således ingen undtagelser, og begreberne "rum so og dermed forbundne farvande samt søgående skibe" skal tages uden forbehold og indikerer ikke særlige krav til størrelse, sødygtighed eller farvandskarakter.

Et sødygtigt eller søgående skib kan defineres som et skib, der af en national myndighed er godkendt til sejls i et givet farvand. Da et skib's sødygtighedsbevis primært tager sigte på det arbejde, et skib skal udøøre, og da kraftomt sødygtighedsbevis kun omfatter skibe til kommerciel brug, vil der være mange skibe og fartøjer, som ikke er pligtige til at have et sødygtighedsbevis. Disse skibe og fartøjer skal selvfølgelig i lige så høj grad følge sejlsreglementene.

Rum so betegner normalt et farvand, hvor manovrer og sejls ikke er begrænset af kyst eller af havdybde. Reglerne omfatter ikke kun disse frie farvande, men også alle farvandsaf-

snit, som står i forbindelse hermed.

**Undtagelserne tager hensyn til følgende forhold:**

- Indre nationale farvande.
- Skibe, der på grund af deres opgave eller arbejde ikke kan manøvre frit.
- Farvande, hvor trafikken er så stærk i forhold til farvandets karakter, at fri sejls er enten umulig eller for farlig.
- Skibe, der på grund af deres konstruktion ikke er i stand til at føre de påbudsde skibssignafligner m.v..

**Fælles for undtagelserne er:**

- Særlige regler for sejls i et givet nationalt farvandsafsnit skal godkendes, iværksættes og oprettholdes af et lands regering og af landets lovlige myndigheder.
- Særlige regler for skibsslys, signalfigurer, lydsignalapparater m.v. skal certificeres, dvs. godkendes af en godkendt myndighed.

# Ansvar og udøvelse

Ansvarret omfatter alle om bord og i land.

- (a) Intet i disse regler skal frigøre noget skib eller dets rederi, fører eller mandskab for følgerne af nogen forsommelse med at overholde disse regler eller for forsommelse af nogen forsigtighedsregel, som almindeligt sømanskab eller tilfældets særlige omstændigheder måtte tilslige.  
(b) Ved fortolkningen og overholdelsen af disse regler skal der tages behørig hensyn til alle farer ved sejls i den og for sammenstød til enhver særlig omstændighed – herunder de pågældende skibes begrænsede manøvremuligheder – der måtte føre en afvigelse fra disse regler nødvendig for at undgå overhængende fare.

Reglerne udelukker ikke anvendelse af sund fornuft og godt sømanskab.

til at begrænse et uhelds omfang. Samtidig må det understreges, at enhver afvigelse fra reglerne kræver, at det efterfølgende kan bevises, at afvigelsen har haft en positiv effekt.

- Inde i et skibs ejerforhold og drift. Det vil dog altid først og fremmest være skibsføreren, der falder tilbage på, når noget går galt.

Forsommelse vil i reglernes forstand omfatte manglende forebyggelse af uheld eller udeladelse af handlinger, der kan forhindre, at uheld indtraffer, alternativt reducere konsekvenserne.

Uheld er hændelser, der medfører skader på materiel eller personel, evt. tab af menneskeliv. Sejrsreglernes ultimative formål er under alle forhold at forebygge, at skibe støder sammen. I sagens natur kan der ikke i et kortfattet og internationalt godkendt regelsæt tages højde for alle situationer til sass.

Derfor tager reglene et forbehold, der åbner for afvigelse fra reglernes bogstav, såfremt afvigelsen er logisk begrundet udfra et hensyn

## Regel 3

# Definitioner

I disse regler skal – medmindre andet fremgår af sammenhængen – nedenstående udtryk forstås således :

(a) „**Skib**“ omfatter enhver form for flydende materiel, herunder fartøjer uden displacement og soluftfartøjer, der anvendes eller kan anvendes som transportmiddel på vandet.

(b) „**Maskindrevet Skib**“ betyder etvært skib, der fremdrives ved maskineri.

(c) „**Sejlskib**“ betyder etvært skib under sejl, forudsat at eventuelt fremdrivningsmaskiner ikke benyttes.

(d) „**Skib der er i færd med at fiske**“ betyder etvært skib, der fisker med garn, limer, trawl eller andet fiskeredskab, som begrenser manøvrevennen, men omfatter ikke et skib, der fisker med liner på slæb eller andet fiskeredskab, som ikke begrænser manøvrevennen.

(e) „**Søluftfartøj**“ omfatter etvært luftfartøj, der er konstrueret til at manøvære på vandet.

(f) „**Skib, der ikke er under kommando**“ betyder et skib, som på grund af en eller anden usædvanlig omstændighed er ude af stand til at manøvriere som foreskrevet i disse regler og derfor ude af vejen og derfor er ude af stand til at gå af vejen for et andet skib.

(g) „**Skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrire**“ betyder et skib, som på grund af beskaffenheden af sit arbejde er begrænset i sin evne til at manøvriere som foreskrevet i disse regler og derfor ude af stand til at gå af vejen for et andet skib.  
Skibe, der er begrænset i deres evne til at manøvrire, omfatter, men er ikke begrænset til:  
(i) et skib, der er bestyrtet med et udlægge, tilse eller optage et somærke, undersøisk kabel eller rørledning;  
(ii) et skib, der er bestyrtet med udbyning, opmåling eller undervandsarbejde.

(iii) et skib, der er bestyrtet med at modtage eller afgive forsyninger eller overføre personer, proviant eller ladning medens det er let.

(iv) et skib, der er bestyrtet med at starte eller modtage luftfartøjer.

(v) et skib, der er bestyrtet med minerydning.

(vi) et skib, der er bestyrtet med slæbearbejde af en sådan art, at det gør det meget vanskeligt for det slæbende skib og slæbet at afvige fra deres sejrlæring.

(h) „**Skib, der er hæmmet af sin dybgang**“ betyder et maskindrevet skib, som på grund af sin dybgang i forhold til den forhånden værende vanddybde og bredden af det pågældende farvand har stærkt begrænset mulighed for at afvige fra den sejrlæring, det følger:

(i) „**Let**“ betyder, at et skib ikke ligger til ankars eller er fortøjet til land eller er på grund.

(j) Et skibs „**længde**“ og „**bredde**“ er dets største længde og bredde.

(k) Skibe anses kun for at være ”i sigte af hinanden“, når det ene kan observeres visuelt fra det andet.

(l) „**Nedsat sigbarhed**“ betyder alle forhold, hvorpå sigbarheden er nedsat af tåge, tykning, snefald, sværeregnbyg, sandstorme eller andre lignende årsager.

**Maskinen benyttes ikke, underforstætt til fremdrift.**

**Søluftfartøj omfatter også helikoptere.**

**Skibet har havari på maskine, ror etc. og er ikke under kontrol.**

**Manøvrevennen er begrænset på grund af den virksomhed, som skibet udfører.**

**Skib uden replacement er typisk meget hurtiggående fartøjer f. eks. planende speedbåde, luftpuddefartøjer og hydrofoilbåde.**

**Manøvrevennen er begrænset på grund af skibets størrelse i forhold til farvands karakter.**

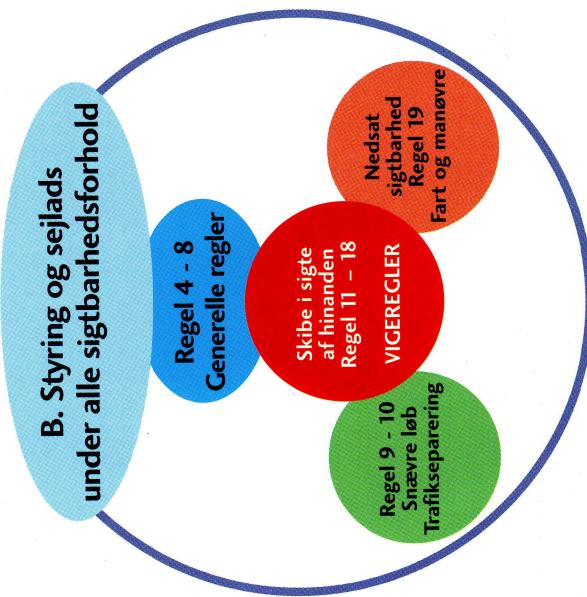
problem og skal afspasses efter forholdene, dvs. alle forhold herunder også anden trafik.  
Fiskeskibe har visse rettigheder betinget af det fiskeri, de udfører, og det grej de benytter, Grejets art og størrelse lægger en praktisk grænse for et fiskeskibs manøvremulighed.  
Melleml. skibe beskæftiget med forskellige former for fiskeri gælder som hovedregel, at stående grej har fortrensret i forhold til slæbte redskaber.

Dette betyder mindre i forholdet mellem to fiskeskibe, når der er tale om ”retten til vejen“. Der er i højere grad tale om retten til udnyttelse af ressourcerne i et givet fiskeområde. Praksis håndhæves meget håndfast fiskere imellem.

Når fiskeskibe ikke fisker, har de ingen særlige rettigheder. Dette gælder også, når de efter endt fiskeri klarlæg redskaber eller renser deres fangst mellem trawltræk eller er på vej fra og til havn.

## Vigereregler

## B. Regler for styring og sejlads



## Regel 4 Anvendelse

Reglerne i dette afsnit finder anvendelse under alle sigtbartehedsforhold.

Det er karakteristisk for reglernes logik, at sigbarheden er styrende for rækkefølgen. Observationsafstanden, uanset om observatoren af et andet skib sker på radar eller visuelt, er afgørende for, at sammenstød kan forebygges i god tid og følgelig undgås.

## Regel 5 Udkig

I ethvert skib skal der altid holdes behørig udkig såvel ved brug af syn og hørelse som ved brug af alle forhåndenværende midler, der er hensigtsmæssige under de foreliggende omstændigheder og forhold, således at der kan foretages en fuldstændig vurdering af situationen og af farenen for sammenstød.

ning, Certification and Watchkeeping' af 1978 fastlægger imidlertid bl. a. standarderne for vagtholds sammensætning.

### Regel 5 kræver,

- at alle muligheder, såvel menneskelige som tekniske hjælpmidler anvendes,
- at der foretages en fuldstændig vurdering af situationen og
- at fare for sammenstød konstant kan vurdes.

At holde behørig udkig for herved på størst mulig afstand at kunne opdage andre på havet eller ting af betydning for navigationen er en fundamental forudsætning for godt sømandskab. Uanset hvordan vigepligtien ifølge reglerne for styring og sejlads i afsnit II er fordelt, vil et skib blive dømt, hvis der ikke er holdt udkig i dette begrebs videste forstand.

Det er væsentligt at bemærke, at reglen ikke kræver, at der er en person specielt udpeget som udkig. Dette er en følge af udviklingen, dels fordi moderne skibe råder over andre midler såsom radar til at holde situationen under konstant overvågning, dels fordi bemandingen til stadighed reduceres i takt med den teknologiske udvikling. En international konvention – 'STCW Standards of Trai-

**Afsnit I**  
Afsnit I "Forholdsregler for skibe under alle sigtbartehedsforhold" deler sig i to underafsnit bestemt af farvandets beskaffenhed. Regel 4 - 8 gælder i rum 9 og under alle forhold, mens regel 9 og 10 gælder i snævre farvande og bærer præg af at være tilføjelser. Inden for de sidste årtier er trafiktætheden vokset i flere snævre farvande og har affødt et behov for specielle regler for sejladsen.

Reglerne for styring og sejlads er begrænset til situationer mellem to skibe. Dette kan umiddelbart forekomme som en mangel da forholdeene kompliceret voldsomt, når flere skibe indgår, og når trafikken er tæt. Det overordnede krav om, at reglerne skal være simple og let tilgængelige, udelukker, at regelsættet kan udvides til også at omfatte mere komplicerede situationer med flere skibe indblandet. Følgen heraf er, at komplicerede situationer må opdeles i mere enkle ved at betragte og handle i enkeltsituationer med to skibe af gangen. Den praktiske mulighed for, at dette kan lade sig gøre, er, at farreduktion anvendes som et middel til at skabe mere tid og handlerum.

## Regel 6

### Sikker fart

Sikker fart er et typisk maritimt udtryk. Et skibs fart er afgørende for skibets manøvrevene, der igen er en forudsætning for, at sejreglerne kan overholdes. På den anden side er fart afgørende for, at skibe kan opfylde deres primære formål, nemlig transport på havet.

Af søfolk opfattes havet med stor ret som en transportsøj og ikke som legeplads. Sejler et skib for langsomt, er transporten ikke effektiv, og sejler et skib for hurtigt, er sejladsen ikke sikker. Følgelig vil farten altid være et kompromis mellem effektivitet og sikkerhed. Sikkerhed er reglernes formål, hvorfor farten altid skal afpasses efter farvandsgeografin og de omstændigheder, som vej og trafik tilsliger.

Reaktionstiden er afgørende for, at skib og fører kan nå at handle, således at sammenstød kan undgås.

(a) Af alle skibe:

- (i) sigbarheden
- (ii) trafikætheden, herunder koncentrations-området af fiskeskibe eller hvilke som helst andre skibe
- (iii) skibets manøvereve især for så vidt angår stoppedistance og drejeevne under de foreliggende forhold
- (iv) om natten tilstedeværelsen af bagsundlys såsom lys fra land og gennskin fra egne lanterner
- (v) vind-, sør- og strømforhold samt nærliggende farer for sejladsen
- (vi) dybgang i forhold til den forhåndsværende vanddybde

(b) Af skibe, der bruger radar, endvidere:

- (i) karakteristiske forhold ved radaranlæggets egenskaber, dets effektivitet og begrensninger
- (ii) eventuelt begrænsede observationsmuligheder som følge af den benyttede afstandsindstilling
- (iii) søens, vejrets og andre forstyrrelseskilders begrænsning af radarobservationsmuligheder
- (iv) muligheden for, at små skibe, is og andre flydende genstande ikke vil kunne konstateres ved hjælp af radar i tilstrækkelig afstand
- (v) de ved hjælp af radar konstaterede skibes antal, placering og bevægelser
- (vi) den mere nøjagtige vurdering af sigtbarheden, som måtte være mulig, når radar anvendes til at bestemme afstand til skibe eller andre genstande i nærheden

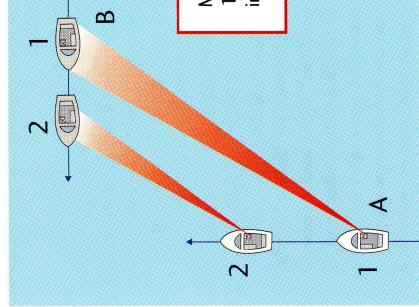
(a) Ethvert skib skal bruge **alle forhåndsværende midler**, som er hensigtsmæssige under de foreliggende omstændigheder og forhold, til at afgøre, om der er fare for sammenstød. Hvis der er nogen som helst **tvivl** herom, skal sådann fare anses for at være til stede.

- (b) Hvis radaranlæg forefindes og er i drift, skal det benyttes på behørig måde, herunder til **fjernafsøgning** for at få tidlig varsel om fare for sammenstød og endvidere til **plotning** eller tilsvarende systematisk observation af konstaterede genstande.
- (c) Antagelser må ikke bygge på mangelfulde radaroplysninger.
- (d) Ved afgørelse af, om der er fare for sammenstød, skal bl.a. følgende forhold tages i betragtning:
  - (i) sådan fare skal antages for at være til stede, hvis kompaspejlingen af et skib der nærmer sig, **ikke kendeligt forandrer sig**;
  - (ii) sådan fare kan undertiden være til stede, selv når en kendelig forandring i pejlingen er tydelig, især ved nærmelse til et meget stort skib eller til et slæb eller ved klos nærmelse til et skib.

Intet pejtræk = Fare for sammenstød  
Pejtræk til foreenden af et stort skib eller til et skib med slæb er ikke tilstrækkeligt. Der skal være pejtræk til den agterste kant i sejlretningen.

Er der intet pejtræk – i kompaspejling og/eller i den relative pejling – skal fare for sammenstød anses for at være tilstede, og der skal handles for at fjerne denne fare.

Mellem situation 1 og 2 er der intet pejtræk.



PEJTRÆK. Når pejlingen mellem skib A og B ikke ændrer sig kendeligt, er der fare for sammenstød. Vokser den relative pejling fra A til B, vil A gå foran om B. Aftager pejlingen vil B gå foran om A.

## Regel 7

### Fare for sammenstød

Alle midler, der kan bidrage til en fuldstændig vurdering af situationen, skal tages i brug.  
Er der tvivl – er der fare.

Brug af radar opdeles i to formål, fjernafsøgning dvs. tid og plotning dvs. antikollision.

Brug af radar er ingen undskyldning.

Pejtræk = Fare for sammenstød  
Pejtræk til foreenden af et stort skib eller til et skib med slæb er ikke tilstrækkeligt. Der skal være pejtræk til den agterste kant i sejlretningen.

## Regel 8

# Forholdsregler for at undgå sammenstød

(a) Enhver handling, der foretages for at undgå sammenstød, skal, når omstændighederne i det givne fald tillader det, udføres **i god tid og i øvrigt i overensstemmelse med godt sømandskab**.

(b) Enhver kurs- og/eller fartændring, der foretages for at undgå sammenstød, skal, når omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, være stor nok til, at den er helt tydelig for et andet skib, der observerer visuelt eller ved radar. En række små kurs- og/eller fartændringer bør undgås.

(c) Hvis der er **tilstrækkelig plads, kan kursændring alene** være den mest effektive manøvre for at undgå klos nærmelse til et skib, forudsat at kursændringen udføres i god tid, at den er tydelig og ikke medfører klos nærmelse til et andet skib.

(d) En manøvre for at undgå sammenstød med et andet skib skal være af en sådan beskaffenhed, at skibene passerer hinanden i **sikker afstand**. Manøvrens effektivitet skal omhyggeligt kontrolleres, indtil det andet skib er **helt passeret og klaret**.

(e) Et skib skal om nødvendigt for at undgå sammenstød eller give mere tid til vurdering af situationen **mindské fart** eller tage et fart af skibet ved at stoppe eller omskifte fremdrivningsmidlet.

(f) (i) Et skib, der følger nogen af disse regler er forpligtet til ikke at vanskeliggøre et andet skibs sejlsads eller sikre passage, skal, når omstændighederne i det givne tilfælde kræver det, i god tid tage sådanne forholdsregler, der giver det andet skib tilstrækkelig plads til dets sikre passage.

(ii) Et skib, der er forpligtet til **ikke at vanskeliggøre** et andet skibs sejlsads eller sikre passage, frøttes ikke for denne forpligtelse, hvis det nærmest sig et andet skib, således at der er fare for sammenstød, og skal, når det manøverer, gøre det i fuld overensstemmelse med de forholdsregler, der fremgår af reglerne i dette kapitel.

(iii) Et skib, hvis passage ikke må vanskeliggøres, forbliver forpligtet til at følge reglerne i dette kapitel, når to skibe nærmer sig hinanden, således at der er fare for sammenstød.

**Man skal ”gå af vejen” i god tid og ved en tydelig manøvre.**

- Denne regel indeholder en række fundamentele begreber, der er forudsætninger for godt sømandskab.  
De væsentlige er ”sikker fart”, ”sikker afstand”, ”tydelig kursændring”, ”klos nærmelse” og ”helt passeret og klaret”.  
Begreberne kan ikke defineres præcist, idet

Kursændring er den mest anvendte forholdsregel mod sammenstød. For at være effektiv skal kursændringen resultere i et klart pejtræk..

Begrebet ”sikker afstand” er relativt og afdænger af de givne forhold og omstændigheder.  
”Helt passeret og klaret” vil sige, at fare for sammenstød ikke kan genopstå.

Fartændring for at undgå sammenstød omfatter kun en reduktion af farten.

Refererer til **regel 18**, der angiver en fortinnsret under hensyn til skibes manøvere.

**Regel 17 angiver, hvordan ansvaret for at undgå sammenstød bliver gensidigt, når skibe kommer tæt på hinanden.**

de er baseret på et skøn i de enkelte tilfælde og under de givne forhold og omstændigheder. Men det er altid afgorende, at man holder sig og manøvrerer således, at man klart viser, at man kender søvejsreglerne og har tilhensigt at overholde dem.

## Regel 9

### Snævre løb

Søvejsreglernes primære sigte er forholdene i forfrit farvand dvs. ”rum so” og dernæst i ”dertil hørende farvande”.

Da ”dertil hørende farvande” strækker sig fra

åbent hav og helt ind til strandkanten eller til

reden udfor en havn er derinden for regernes

kompetanceområde talrige farvandsområder,

hvor skibe ikke kan manøvrene fri, men vil

være hæmmede af dybgang og størrelse i forhold til farvandets udstrækning og dybde.

”Snævre løb og farvande” er sådanne farvande, hvor farvandsgeografin gør det nødviget med særlige regler for sejlsdens og

ændringer af fortrinstrykket i forholdet mellem

større og mindre skibe, samt for skibe til spe

ciale formål og med særligt arbejde.

I snævert farvand er der ”højrekørsel”.

**Mindre skibe må ikke være hindring for sejlsaden.**

**Fiskefartøjer må ikke være til hindring for sejlsaden.**

(a) Et skib, der folger et snævert løb eller farvand, skal holde sig så nært som det er sikker og muligt, til løbets eller farvandets ydergrænse på **skibets styrhord side**.

(b) Et skib under **20 m i længde eller et sejlskib** må ikke vanskeliggøre passagen for et hvilket som helst andet skib, som kun kan sejle sikker i et snævert løb eller farvand.

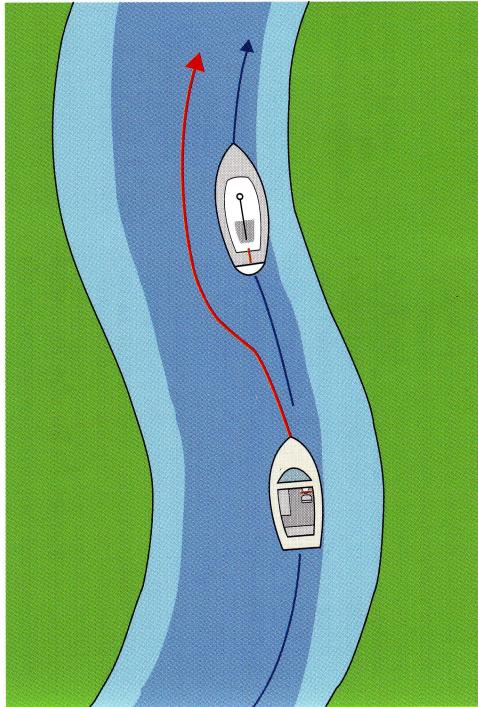
(c) Et skib, der er i færd med at **fiske, må ikke vanskeliggøre passagen** for et hvilket som helst andet skib, der sejler i snævert løb eller farvand.

(d) Et skib må **ikke krydse et snævert løb** eller farvand, hvis det derved vanskeliggør passagen for et skib, som kun kan sejle sikker i seje løbet eller farvandet. Sidstnævnte skib kan benytte det i regel 34(d) foreskrevne lydsignal, hvis det er i tvivl om det krydsende skibs hensigt.

- (e)
- (i) Et snævert løb eller farvand, hvor **overhaling** kun kan finde sted, hvis det skib, der overhales, er nødt til at træffe forholdsregler for at tillade sikker passage, skal det skib, der har i sinde at overhale, **tikendegives sin hensigt** ved at give signal som foresejret i regel 34(c)(i). Det skib, der overhales, skal, hvis det samtykker heri, give det signal, som er foreskrevet i regel 34(c)(ii), og træffe forholdsregler for at tillade sikker passage. Hvis det er i tvivl, kan det give signal som foreskrevet i regel 34(d).
  - (ii) Denne regel **fritager ikke det overhalende skib for sin forpligtelse** i henhold til regel 13.
  - (f) Et skib, der i et snævert løb eller farvand nærmer sig en krumning eller et område, hvor andre skibe kan være i skul af mellemgående hindringer, skal sejle med særlig agtpågivenhed og forsigtighed og skal give det i regel 34(e) foreskrevne signal.
  - (g) Ethvert skib skal, dersom omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, undgå at ankre i et snævert løb.

**Overhaling kræver samtykke fra det skib, der skal overhales, hvis overhaling kun kan finde sted med dette skibs medvirken.**

Inden for de åbne farvande dvs. i havn, på red eller på indre vandveje gælder såvel de internationale som de nationale regler for trafik og afmærkning. I den udstrækning, det er muligt, er der tilstræk overensstemmelse mellem de nationale og de internationale regler.



Som i alle andre lovmæssige sammenhænge frigør overhalingen fra lovens ansvar. Dette betyder, at en fører af et skib altid skal kende og efterleve såvel internationale som nationale regler.

Overhaling finder normalt sted ind mod farvandets midtlinie, fordi trafikken er pålagt at holde så langt til styrbord som muligt.

Overhaling kan kræve tilladelser fra det skib, der skal overhales. I givet fald indhentes tilladelse ved at give signal, som beskrives nedenfor.

De specielle regler vedrørende restriktioner for fiskeri, ankring, mindre fartøjer og passage følger ikke filosofien om de svages rettigheder i forhold til de stærkere, men er affordt af nødvendighed. Ligeledes vil der i de fleste snævre farvande og løb være en hastighedsgrænsning for trafikken. Sådanne grænser er pålagt af hensyn til sikkerheden og for at beskytte farvandets bredder mod erosion.

## Lydsignaler

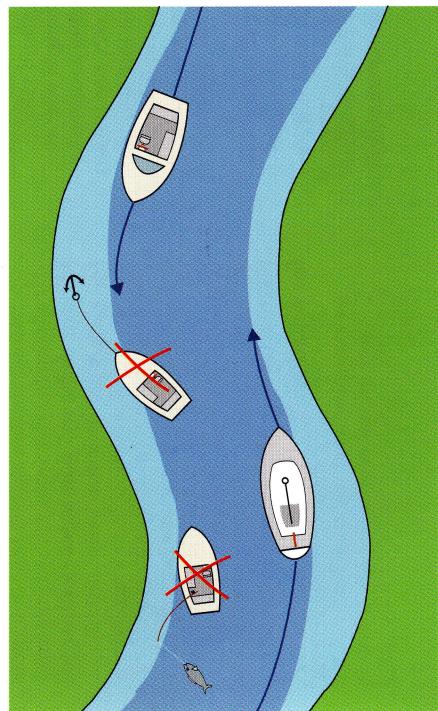
OVERHALE OM STYRBORD



JEG ØNSKER AT OVERHALE OM BAGBORD



OVERHALING OK



Sejlsads i styrbord side af løbet.

Ankring og fiskeri må ikke være til hindring for sejlsads i snævert løb. Små skibe skal tage hensyn til store. Passage på tværs af løbet må ikke være til gene for langsgående trafik.

## Trafikseparering

I 1972 vedtog man blandt mange andre ting, at regler vedrørende trafikseparering varer praktiseret som nationale og lokale anbefalinger. Reglerne trædte herefter i kraft den 15. juli 1977.

hed som de øvrige regler. Tidligere havde forhold omkring trafikseparering været praktiseret som nationale og lokale anbefalinger. Reglerne trædte herefter i kraft den 15. juli 1977.

### Trafiksepareringssystemer

(a) Denne regel gælder for trafiksepareringssystemer, der er vedtaget af organisationen, og fritter ikke noget skib fra dets forpligtigelse i henhold til **nogen anden regel**.

(b) Et skib, der sejler i et trafiksepareringssystem, skal:

- (i) sejle i **den rigtige trafikrute** og følge den almindelige retning for trafikken i denne rute;
- (ii) så vidt muligt holde fri af **trafikskelelinjer og trafikskelezoners**;
- (iii) normalt sejle ind i eller forhade en trafikrute, hvor den begynder eller i **dens ender**, men hvis det sejler ind i eller forlader ruten fra en af siderne, skal dette ske under **så lille vinkel som muligt** i forhold til den almindelige retning for trafikken.

(c) Et skib skal så vidt muligt **undgå at krydsse trafikruter**, men hvis det er nødt til at gøre det, skal det krydse ruten på en styret kurs, der så nærmest muligt er **vinkelret på** den almindelige retning for trafikken.

(d) (i) Et skib **må ikke bruge en kysttrafikzone**, når det uden risiko kan bruge den rigtige trafikrute i det tilstødende trafiksepareringssystem. Skibe under 20 m i længde, sejskibe og skibe, der er i færd med at fiske, kan dog benytte kysttrafikzoner.

(ii) Uanset stk. (d)(i) kan et skib bruge en kysttrafikzone, når **det er på vej til eller fra en havn, et havanlæg, en lodsstation eller et hvilket som helst andet sted inden for kysttrafikzonen, eller for at undgå overhængende fare**.

(e) Medmindre der er tale om et skib, der krydsler en trafikrute, eller et skib, der sejler ind i eller forlader en trafikrute, må et skib

normalt ikke seile ind i en skillezone eller krydsse en skillelinie undtagen:

- (i) i nødstoftegnede for at undgå overhængende fare.
- (ii) for at drive fiskeri i en skillezone.
- (iii) Et skib skal under sejlads i områder nær **enderne af trafiksepareringssystemer** navigere med særlig **forsigtighed**.
- (iv) Et skib skal så vidt muligt **undgå at ankre** i et trafiksepareringssystem eller i områder nær dets ender.
- (v) Et skib, der ikke bruger et trafiksepareringssystem, skal gå så langt uden om dette som muligt.

(vi) Et skib, der er beskæftiget med **fiskeri, må ikke vanskelliggøre** passagen for noget skib, der følger en trafikrute.

(vii) Et skib under 20 m i længde eller et **sejskib må ikke vanskelliggøre** sikker passage for et maskindrevet skib, der følger en trafikrute.

(viii) Et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvre, når det er **beskæftiget med arbejde til opretholdelse af sejladssikkerheden** et trafiksepareringssystem, er **fritaget** for at overholde denne regel i det omfang, det er nødvendigt for udførelsen af arbejdet.

(ix) Et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvre, når det er **beskæftiget med at udlægge, tilse eller optage undersøisk kabel** et trafiksepareringssystem, er **fritaget** for at overholde denne regel i det omfang, det er nødvendigt for udførelsen af arbejdet.

**Kysttrafikzoner er forbeholdt trafik til og fra havn beliggende i zonen, samt trafik af mindre skibe og fiskere.**

**I tilfælde af overhængende fare (for sammenstød) kan kysttrafikzoner benyttes. En kysttrafikzone må ikke benyttes af gennemgående trafik, blot fordi trafikken i selve separeringssystemet er for tæt.**

Nær enderne skal der naviges med særlig forsigtighed. Ved et systems begyndelse samles trafik fra mange forskellige retninger og ledes ind i systemet. Ved systemets afslutning spredes trafikken.

### Ankring bør undgås.

**Bruges systemet ikke, skal man holde klar af det**

**Fiskere, sejskibe og mindre skibe må ikke vanskelliggøre sejladsen for trafikken i rutten.**

**Arbejde i og vedligeholdelse af trafiksepareringssystemer er fritaget fra at overholde besejlingsreglerne.**

Kysttrafikzoner er områder udfor havneområder og et trafiksepareringssystem. I disse zoner er der primært taget hensyn til trafikken til og fra havn. Samtidig er der skabt et område, hvor mindre skibe og fartøjer kan være. Formålet er bl.a. at adskille større skibe fra mindre skibe og fartøjer.

**Særlige regler for trafiksepareringssystemer er underordnet de øvrige regler for styring og sejlads.**

**Der er enstretning i trafikruterne.**

**Sejler man ind i eller forlader et trafiksepareringssystem, skal det primært være i systemets ender el. som en trafiksammenslutning, når det sker midt i systemet.**

**Krydses et separeringssystem, skal det ske vinkelret på systemet.**

Et trafiksepareringssystem er et rutesystem, der er forbeholdt kommerciel, gennemsejlende trafik i et stærkt trafikeret og ofte snævert farvand og sammenlignes derfor ofte med hovedveje. Men denne sammenligning holder kun delvist. Eks. må fiskeri godt finde sted såvel i trafikskelezoners som i trafikruter, men fiskeriet må ikke være til hindring for den gennemgående sejlads og skal følge den almængige retning for sejladsen.

Mindre skibe på under 20 m skal holde sig væk, men må godt passere systemet for så vidt

Der skal holdes klar af skillezoner og skillelinier.

Nær enderne skal der naviges med særlig forsigtighed. Ved et systems begyndelse samles trafik fra mange forskellige retninger og ledes ind i systemet. Ved systemets afslutning spredes trafikken.

### Ankring bør undgås.

**Bruges systemet ikke, skal man holde klar af det**

**Fiskere, sejskibe og mindre skibe må ikke vanskelliggøre sejladsen for trafikken i rutten.**

**Arbejde i og vedligeholdelse af trafiksepareringssystemer er fritaget fra at overholde besejlingsreglerne.**

passagen sker uden gene for trafikken og så vinkelret på sejretningen som muligt. Det er forbudt uanset formål at ligge stille i et separeringssystem f.eks. for at fiske.

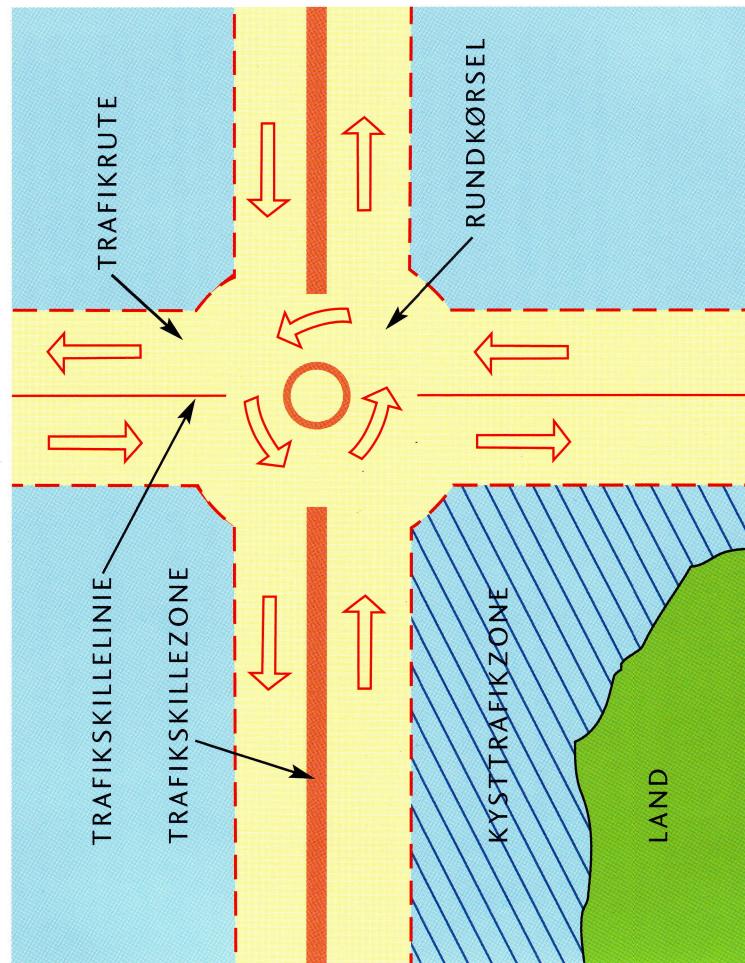
Kysttrafikzoner er områder udfor havneområder og et trafiksepareringssystem. I disse zoner er der primært taget hensyn til trafikken til og fra havn. Samtidig er der skabt et område, hvor mindre skibe og fartøjer kan være. Formålet er bl.a. at adskille større skibe fra mindre skibe og fartøjer.

## Afsnit II

# Forholdsregler for skibe i sigte af hinanden

I og nær danske farvande er der oprettet trafiksepareringsstæmmer følgende steder:

FALSTERBO  
GEDSER  
HELSINGØR  
STORE BÆLT  
HATTER BARN -  
HATTER REV



## Regel 11

re klare og tydelige og foretages i god tid. Det  
for at undgå mistofstæser og twil om bord  
i de implicerede skibe. Formålet er enydigt at  
undgå og forebygge sammenstød.

Når man fra broen af et skib eller fra cock-

pitet af en sejlåbåd ser et andet skib eller dets  
lanterner, må man gennem et forløb af obser-  
vationer og handlinger, der skal fortæsses, til  
at der er fare for sammenstød.

Under forudsætning af, at skibe er i sigte af  
hinanden, at de nærmer sig hinanden, og at  
der er fare for sammenstød, skal der tages for-  
holdsregler for at undgå sammenstød.

De forholdsregler, der er til radighed for  
den ansvarlige navigator, er enten en kursæn-  
dring eller en fartændring eller begge dele.  
Sædanne ændringer belegnes i den maritime  
sprogspræng for manøvrer. Manøvrerne skal væ-

Reglerne i dette afsnit gælder for skibe i sig-  
te af hinanden.

### Når to skibe nærmer sig hinanden

Er alt i orden  
om bord i eget skib?

Egne lanterner OK  
Udkig  
Pejtræk

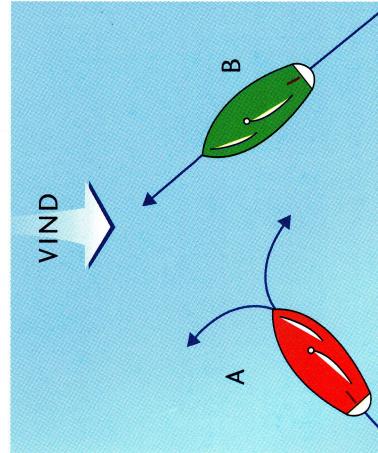
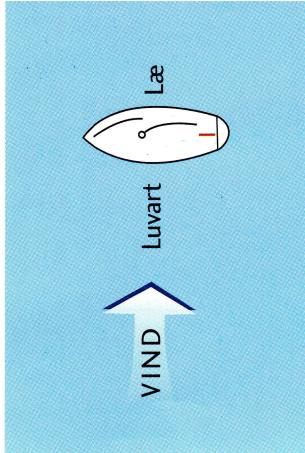
- Er der fare for sammenstød?
- Hjem har vigepligt?
- Overholdes vigepligten?

- Er de foretagne manøvrer tilstrækkelige?
- Er passageafstanden sikker?
- Forhold og omstændigheder

Skematisk oversigt over den proces, som den, der er ansvarlig for et skibs sejlsæds, må gennemløbe.  
Proessen stopper først, når det andet skib er "helt passeret og klarer".

## Regel 12 Sejlskibe

- (a) Når to sjælskibe nærmer sig hinanden, således at der er **fare for sammenstød**, skal det ene af dem gå af vejen efter følgende regler:
- (i) når de har vinden ind **på modsatte sider**, skal det skib, der har vinden bagbord ind, gå af vejen for det andet;
  - (ii) når begge har vinden ind **på samme side**, skal det skib, der er til luvart, gå af vejen for det, der er til læ;
  - (iii) hvis et skib med vinden bagbord ind ser et skib til luvart og ikke med sikkerhed kan afgøre, om det andet skib har vinden bagbord eller styrbord ind, **skal det gå af vejen** for det andet.
- (b) Ved anvendelse af denne regel skal luv side anses for at være den modsatte side af den, på hvilken storejset føres, eller i skibe med råsejl den modsatte side af den, på hvilken det største gaffelsejl eller stagsejl føres.



Sjælskibe sejler for vinden. Det betyder, at vinden er den kraft, der driver skibet frem gennem vandet.

Et sjælskibs konstruktion og rigning er bestemmede for, inden for hvilke grænser dette kan lade sig gøre. Der er nemlig stadig ikke noget sjælskib, der kan sejle direkte mod vinden. Skal et sjælskib op mod vinden, skal det krydse. Grænsen for, hvor meget et sjælskib kan sejle mod vinden, ligger på ca. 45°. Det betyder, at der er en sektor på ca. 90°, hvor sjælskibet ikke kan sejle. På kryds vinder sjælskibet op mod vinden og får efterhånden mere højde i forhold til det, der ligger i læ. Jo mere højde man har, des større er handlefriheden i forhold til andre skibe og hindringer.

Sejler sjælskibe bidevind med vinden ind fra modsat side, har skibet med vinden ind fra styrbord (B) retten til vejen i forhold til et skib med vinden ind fra bagbord (A), hvilket svarer til reglen for maskindrevne skibe.

Med vinden ind tværs eller agten for tværs bevarer skibet med vinden ind fra styrbord "retten til vejen" i forhold til skibet med vinden ind fra bagbord.

Har sejlfartøjerne vinden ind fra samme side, skal skibet til luv gå af vejen for skibet i læ. Skibet til luv er sammenlignet med skibet i læ det mest prævilegerede.

Det er vigtigt at, at kapsejladsregler og de internationale sejlsregler aldrig sammenblandes. Kapsejladsreglene gælder kun for skibe, der kapsejler vel at mærke i samme kapsejlads. I relation til andre sejlfartøjer gælder de internationale sejlsregler. Kapsejlende fartøjer har ingen særlige privileger i trafikken sammenhæng. Når et fartøj sejler kapsejlads, fører det normalt ikke nationsflag. Efter soinegang opholder kapsejladsreglene og de internationale sejlsregler træder i kraft.

## Regel 13 Overhaling

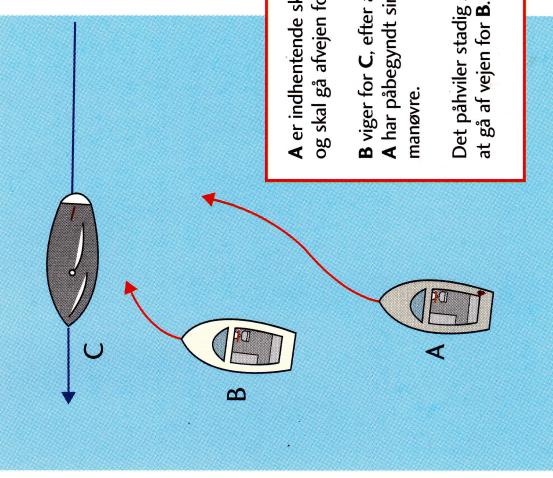
- (a) Uanset hvad der indeholdes i reglerne i kapitel B, afsnit I og II, skal **ethvert skib, der overhaler et andet, gå af vejen for det skib, der overhaler**.
- (b) Et skib skal anses for at overhale, når det vinder ind på et andet skib fra en retning, der er mere end 22½° øgen for tværs af samme dvs. i en sådan stilling i forhold til det skib, det overhaler, at det om natten kun er i stand til at se dette skibs agetlys, men ingen af dets sidelys.
  - (c) Hvis et skib er i tvivl om, hvorvidt det overhaler et andet, skal det gå ud fra, at dette er tilfældet, og handle derefter.
  - (d) Ingen påfølgende forandring i retningens mælde til at skibe skal gøre det overhalende skib til et skib, hvis kurs skærer det andet skib's kurs i disse regers forstand, eller frigøre det for dets forpligtigelse til at holde klar af det skib, der overhaler, førend det er helt passeret og klareret.

Ifølge reglernes filosofi er et skib, der sejler stærkere og derfor er i stand til at overhale et andet skib, bedre stillet end dette. I konsekvens heraf vil den indbyrdes fortrinsret mellem skibe med forskellig manøvere, som fremgår af regel 18, være sat ud af kraft. A skal ifølge regel 17 holde kurs og fart, indtil B har gennemført sin overhaling.

Der kan dog opstå situationer, der kræver, at også A manøvrerer, f.eks. for at undgå andens trafik eller en sejladslindring. Vælger A at skifte kurs, er det væsentligt, at A tilkendegiver sin hensigt ved at give et af de i regel 34 foreskrevne lydsignaler. I dette tilfælde en kort tone med fløjten for at markere, at han drejer til styrbord. Det er dog stadig B, der har det primære ansvar for at undgå sammenstød.

Såfremt skibene kommer så tæt på hinanden, at sammenstød kun kan undgås, hvis begge tager de nødvendige forholdsregler, skal også A manøvrere.

A er indhentende skib og skal gå af vejen for B.  
B viger for C, efter at have påbesyndt sin manøvre.  
Det påhviler stadig A, at gå af vejen for B.



## Regel 14

# Skibe på modsatte kurser

(a) Når to maskindrevne skibe stævner mod hinanden på modsatte eller næsten modsatte kurser, således at der er fare for sammenstød, skal de begge dreje til styrbord, således at de passerer hinanden på bagbord side.

(b) En sådann situation skal anses at foreligge, når et skib ser det andet forude eller næsten forude, og det om natten vil kunne se det andet skibs toplys overet eller næsten overet og/eller begge sidelys, og det om dagen observerer det tilsvarende aspekt af det andet skib.

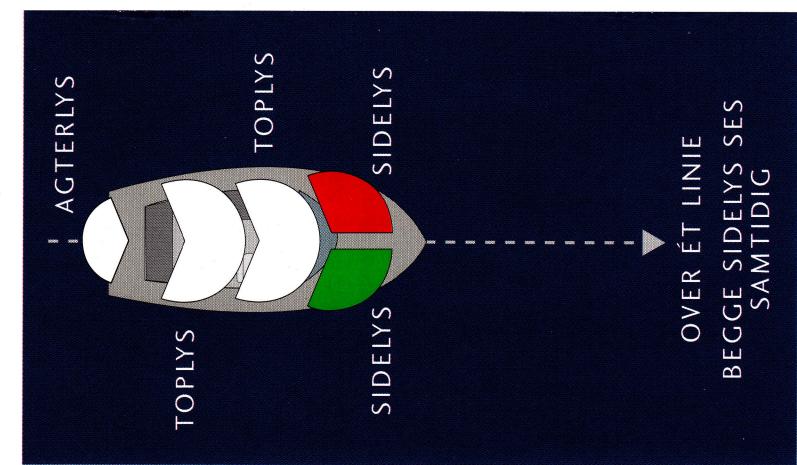
(c) Hvis et skib er i tvivl om, hvorvidt en sådan situation foreligger, skal det gå ud fra, at den faktisk foreligger, og handle derefter.

Reglen omfatter alene maskindrevne skibe.

Er man i tvivl, skal der drejes til styrbord.

Reglen lægger i sin formulering op til tvivl. Der anvendes bevidst et upræcist ordvalg – næsten modsatte kurser, næsten forude og næsten overet. Selv store skibe og især mindre skibe vil, uanset om de håndstyres eller sejler med selvstyrer, gøre over den valgte kurs. Giringen vil ofte være betydelig og foruden at være et resultat af rorøgængens dygtighed, skibets kurstabilitet eller selvstyrerens effektivitet især være afhængig af vejir og so.

Da den styrede kurs ikke er stabil, vil et skib set ind forfra undertiden pege direkte ned mod observatøren, men også i perioder vise sin styrbord og bagbord ibov. Under alle omsætninger skal man gå ud fra, at fare for sammenstød er til stede og dreje til styrbord.



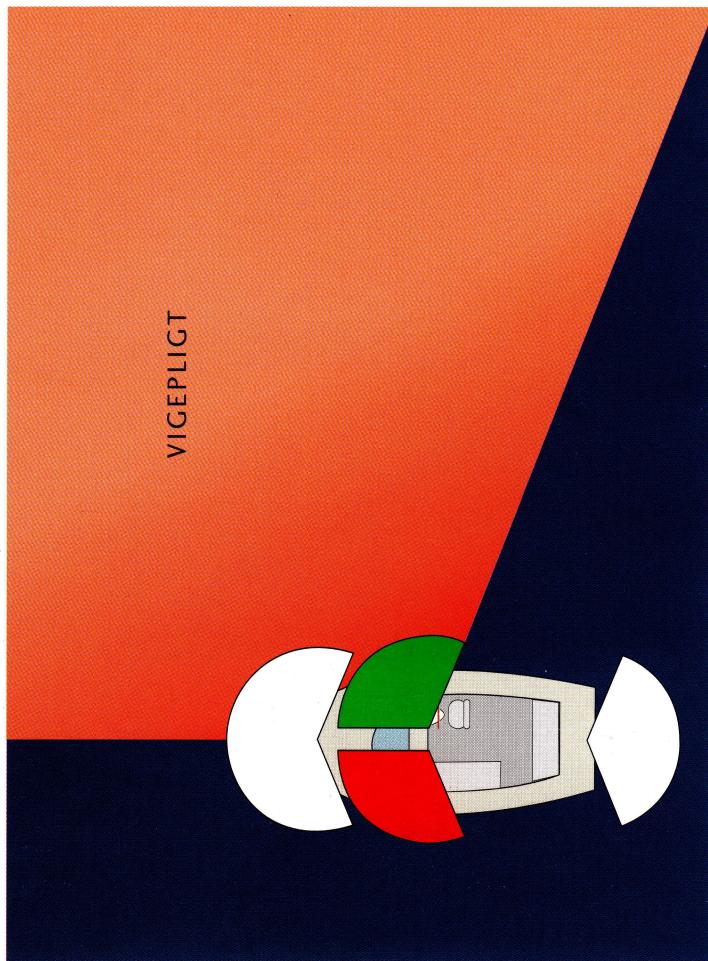
## Regel 15

# Skibe på skaerende kurser

herefter være, at styrbord sidelys er grønt og angiver, at skibet på styrbord side har fri passage. Det vil altid være dårligt sommandskab at forsøge at presse sig foran et skib på skaerende kurs. Et skib med et andet om styrbord kan i realiteten kun vælge mellem at senke fartens og/eller dreje styrbord. Det er ydermere et krav, at den manøvre, der vælges, er klar og tydelig og udføres i god tid.

Når to maskindrevne skibe støver kurser, der skaerer hinanden, således at der er fare for sammenstød, skal det skib, der har det andet på sin styrbord side, gå af vejen og skal dersom omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, undgå at gå foran om det andet skib.

At vigepligtien er pålagt det skib, der har det andet skib om styrbord, er en traditionel regel, der kan føres flere hundrede år tilbage, og den svarer i øvrigt til en af de elementære regler for trafik på land. En romantisk forklaring kan være, at styreåren oprindeligt var placeret i styrbord side af et skib, og at rorøgængeren derfra havde det bedste udsyn. En følge kan



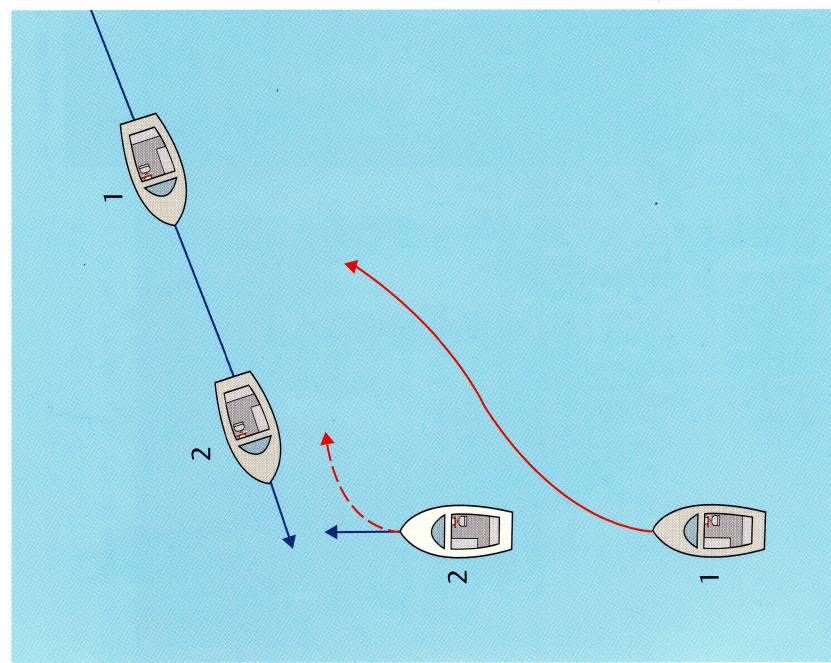
## Regel 16

### Forholdsregler for det skib, der skal gå af vejen

Ethvert skib, der er forpligtet til at gå af vejen for et andet skib, skal så vidt muligt i god tid tage effektive forholdsregler til at holde godt klar.

Når man skal gå af vejen, skal det gøres i overensstemmelse med godt somandskab. Det skal være en tydelig manøvre, den skal udføres i god tid, og man skal passere hinanden i sikker afstand.

Tages der forholdsregler for at undgå sammenstød i situation 1 frem for 2, indebærer det indlysende fordele for begge parter. Det skib, der skal gå af vejen, slipper med en relativ lille kursændring. Det skib, der har retten til vejen, vil ikke være i tvivl om, at det andet skib har til hensigt at overholde sin vigepligt.



### Forholdsregler for det skib, der skal holde kurs og fart

## Regel 17

Skip med retten til vejen skal holde kurs og fart.

(ii) sidesnævnte skib kan imidlertid tage forholdsregler for at undgå sammenstød ved selv at manøvre, så snart det bliver klar over, at det skib, der er forpligtet til at gå af vejen, ikke tager de formodne forholdsregler i overensstemmelse med disse regler.

(i) Når det ene af to skibe skal gå af vejen, skal det andet holde sin kurs og fart;

forholdsregler for at undgå sammenstød

Men kan manøvre, hvis tvivl opstår.

Er fare for sammenstød overhængende, skal begge skib manøvere så effektivt, som forholdene tillader.

Der må aldrig drejes til bagbord for andet skib på bagbord side.

Reglen er ingen sovepude for det skib, der har vigepligt.

Reglen deler sig i tre forskellige situationer:

- I en idealsituation, hvor begge skibe forholder sig som forudsat.
- I en tvivlsituation, hvor det skib, der har retten til vejen, kommer i tvivl.
- I en kollisionssituation, hvor begge skibe skal manøvre for at undgå sammenstød

Alternativt reducere skaderne, hvis sammenstød ikke kan undgås.

Idealsituationen giver sig selv, mens tvivlsituationen kan give anledning til misforståelser. Udgangspunktet er, at det skib, der har retten til vejen, kommer i tvivl om det andet skib hensigter. Tvivl er altså tilstede, og handles der ikke klart og tydeligt, opstår forvirring. For at reducere risikoen for forvirring er der i stedet (c) tilføjet, at skibet med retten til vejen ikke må dreje til bagbord, dvs. mod det andet skib, hvis det selv vælger at manøvere. Formålet med denne begrænsning af handlefriheden er klar, idet et drej mod et andet skib vil

følge den relative hastighed mellem skibene, hvilket for det første giver kortere reaktionsstid, for det andet vil det forværre skaderne, hvis skibene kolliderer.

I kollisionssituationen, hvor fare for sammenstød er overhængende, skal begge skibe

manøvrere. Manøvrene er ikke pålagt begrensninger, men skal udføres så radikalt, som forholdene tillader, for at undgå sammenstød henholdsvis reducere folgerne.

Kravet om at holde kurs og fart lader sig ikke opfyldes af alle skibe og under alle omstændigheder. Således vil et sejlskib på bidevind ikke kunne styre tættere til vinden end ca. 45°, og når vinden skifter retning, hvad den konstant gør, vil sejlskibets kurs variere. Samtidig vil hastigheden ændre sig med vindens styrke.

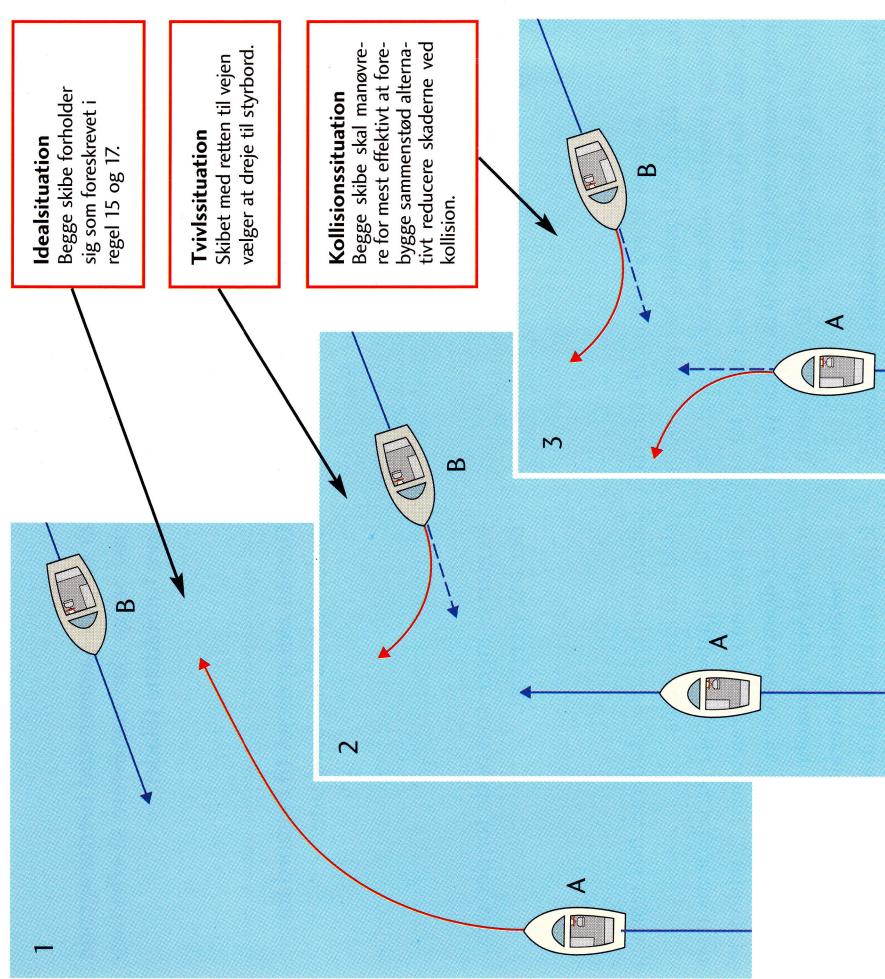
Sejler et skib så tæt til vinden og så hurtigt, det lader sig gøre under de givne omstændigheder, anses det for at holde kurs og fart.

Maskindrevne skibe har såvel en betydelig drejningsdiameter som en relativ lang stopiddistance. Disse forhold medfører, at uanset om den ansvarlige fører af et maskindrevet skib handler umiddelbart og i overensstemmelse med reglerne, vil der gå et stykke tid, før en undvigemanøvre kan registreres som et klart pejltrek. Dette tidsrum er den direkte årsag til, at reglerne åbner mulighed for, at et skib

**Idealsituation**  
Begge skibe holder sig som foreskrevet i regel 15 og 17.

**Tivvissituation**  
Skibet med retten til vejen væger at dreje til styrbord.

**Kollisionssituation**  
Begge skibe skal manøvre for mest effektivt at forebygge sammenstød alternativt reducere skaderne ved kollision.



Tegningen viser udviklingen af en tænkt situation, hvor fare for sammenstød er tilstede. Formålet er at illustrere de forskellige faser, hvor de i regel 17 foreskrevne handlemøder er relevante. De skitserede kurser er mulige kurser og ikke nødvendigvis de bedst mulige i en given situation.

"på rettens vej" kan bidrage til, at sammenstød forebygges.  
Endelig må det ikke overses, at foruden en klar, rettidig og betydelig kursændring er også en reduktion af hasten et effektivt middel til at forebygge sammenstød.

Efterhånden, som afstanden mellem to skibe aftager, opstår tvivl, og siden, når skibene er på klos hold, en situation, hvor sammenstød kun kan forebygges, hvis begge skibe manøverer.

Når skibe nærmer sig hinanden, indledes et handlingsforløb, der først vil være afsluttet, når andet skib er helt passeret og klarer.

I det følgende er vist de tre faser af den udvikling, som regel 17 forudsæter. Samtidig er de væsentligste forholdsregler, som den ansvarlige navigator skal udføre, skematiseret.

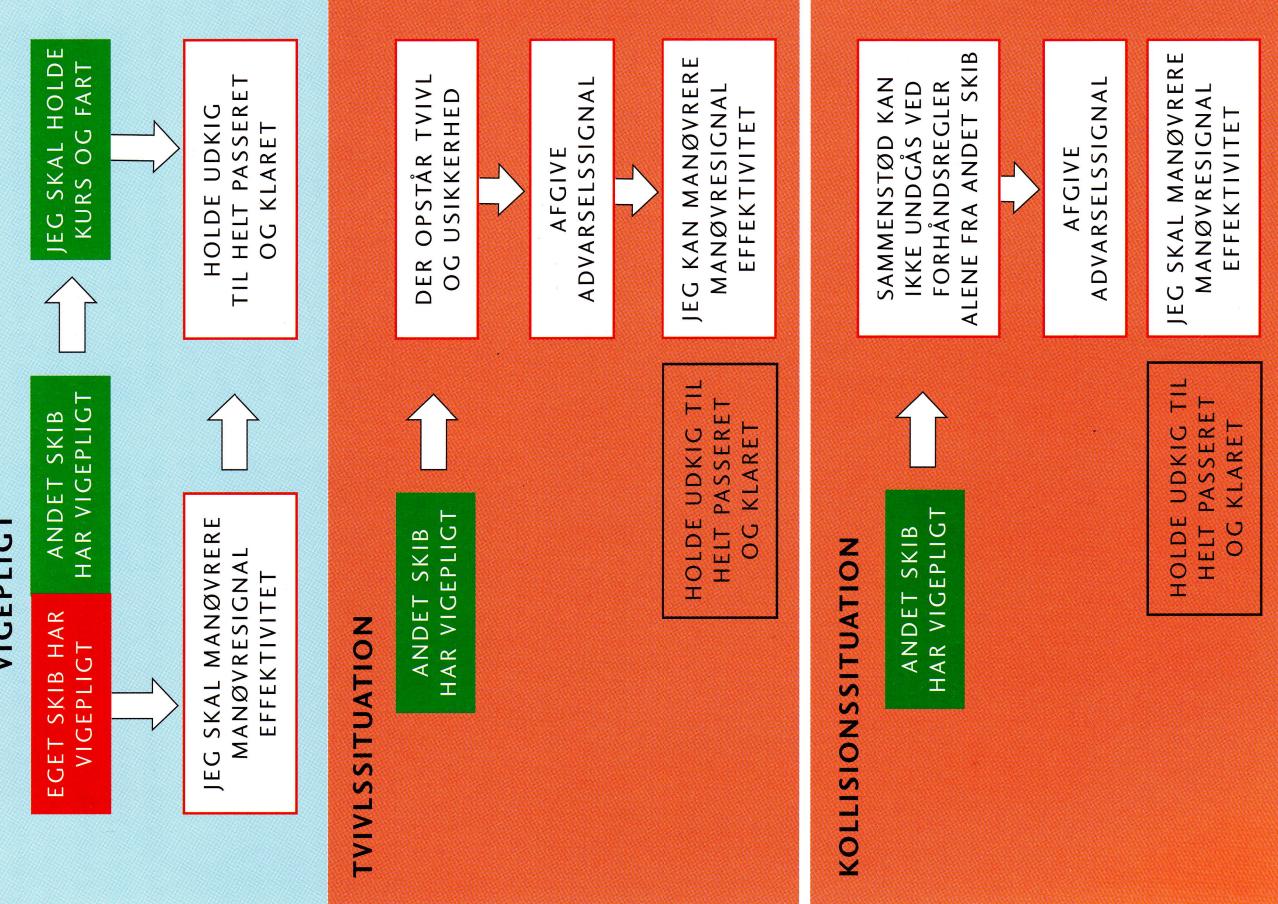
EFTERSE LANTERNER  
HOLDE BEHØRIG UDKIG  
CHECKE PEJLTRÆK

FARE FOR  
SAMMENSTØD  
?

NEJ

JA

# Skibes forpligtigelser over for hinanden



Medmindre andet fremgår af reglerne 9, 10 og 13, gælder følgende:

- (a) Et **maskindrevet skib**, der er let, skal gå af vejen for:
- et skib, der ikke er under kommando
  - et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrene
  - et skib, der er beskæftiget med fiskeri
  - et sejlskib

- (b) Et **sejlskib**, der er let, skal gå af vejen for:
- et skib, der ikke er under kommando
  - et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrene
  - et skib, der er beskæftiget med fiskeri
  - et skib, der er **beskæftiget med fiskeri**, og som er let, skal så vidt muligt gå af vejen for:

- (c) Et skib, der ikke er under kommando for:
- et skib, der er under kommando
  - et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrene
  - et skib, der er beskæftiget med fiskeri
  - et skib, der er **beskæftiget med fiskeri**, og som er let, skal så vidt muligt gå af vejen for:

- (d) Et skib, bortset fra et skib, der ikke er under kommando, eller et skib, der er **begrænset i sin evne til at manøvrere**, skal, dersom omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, undgå at vanskeliggøre sikker passage for et skib, der er hæmmet af sin dybgang, og som fører signaler efter regel 28

- (ii) et skib, der er **hæmmet af sin dybgang**, skal navigere med særlig forsigtighed under fuld hensyntagen til dets specielle situation
- (e) Et **søluftfartøj** på vandet skal i almindelighed holde godt klar af alle skibe og undgå at være til hinder for deres sejlads. Dog skal et søluftfartøj under omstændigheder, hvor der er fare for sammenstød, overholde reglerne i dette kapitel.

Maskindrevne skibe skal vige for alle skibe, der i kraft af konstruktion eller arbejde har begrænset manøvreve.

Sejlskibe drives af vinden, hvilket lægger en naturlig grænse for deres manøvreve.

Moderne fiskeredskaber og -metoder fastlæser et skib under fiskeri.

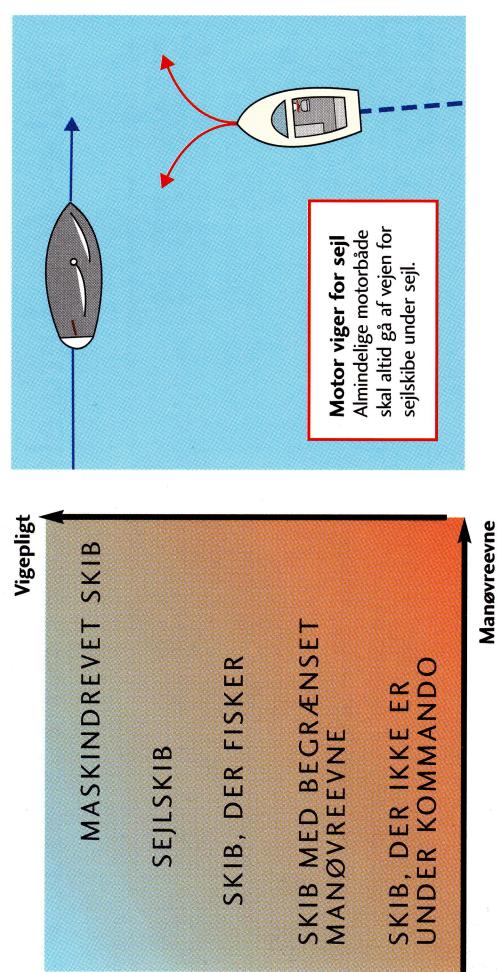
Skibe, som ikke er under kommando eller begrænse i deres evne til at manøvrere, kan simpelt hen ikke gå af vejen.

Farvandets beskaffenhed udelukker, at et skib hæmmet af sin dybgang, kan gå af vejen.

Søluftfartøjer er uhyre sjældne i frit farvand.

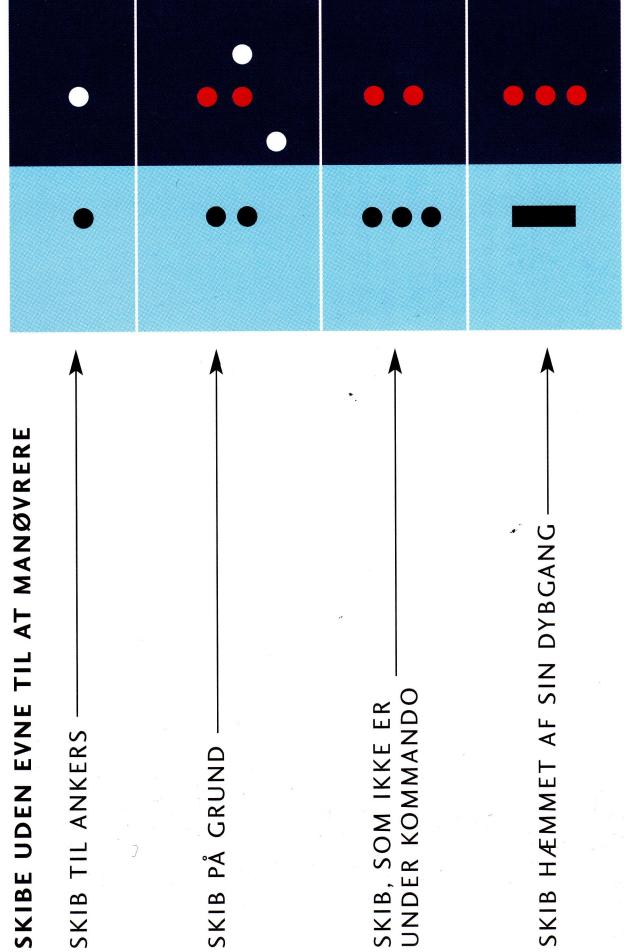
På havet er der ikke tale om en rang- eller hakkeorden skibene imellem, men udelukkende om en fortinsets baseret på sund fornuft og på, hvad der rent praktisk kan lade sig gøre. Det er væsentligt, at begrænsningerne og

de særlige regler for sejlads i snævre farvande og i trafiksepareringssystemer ikke sammenblandes med reglerne for sejlads i frit farvand og den fortinsets, som frengår af denne regel.



### Dag- og natsignaler for skibe, der er let, men med forskellig manøvreevne

Eksemplerne på dag- og natsignaler illustrerer, at signaleerne generelt er enkle og lette at skegne fra hinanden. At hvide lys anvendes, når det er vigtigt, at identifikationen kan ske på stor afstand, og at farvede lys anvendes på skibe med relativ lav hastighed, hvor synsvinden ikke er afgørende. Tilsvarende er de mest almindelige dagsignaler de mest enkle.



### SKIBE MED BEGRÆNSET MANØVREEVNE

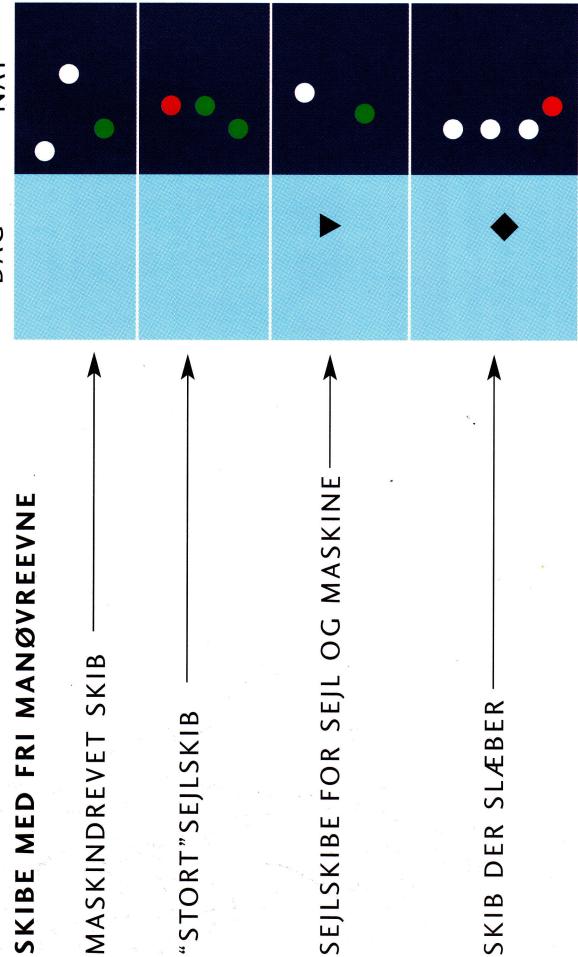
SKIBE BESKÆFTIGET MED TRAWL FISKERI

SKIBE BESKÆFTIGET MED BORTSET FRA TRAWL

SKIBE MED BEGRÆNSET MANØVREEVNE PÅ GRUND AF DET ARBEJDE DE UDFØRER.

### SKIBE UNDER MINERYDNING

### SKIBE UDEN EVNE TIL AT MANØVRERE



## Afsnit III

# Forholdsregler for skibe under nedsat sigtbarhed

## Regel 19

### Skibe, der ikke er i sigte af hinanden

(a) Denne regel gælder for skibe, der ikke er i sigte af hinanden, når de sejler i eller nær et område med nedsat sigtbarhed.

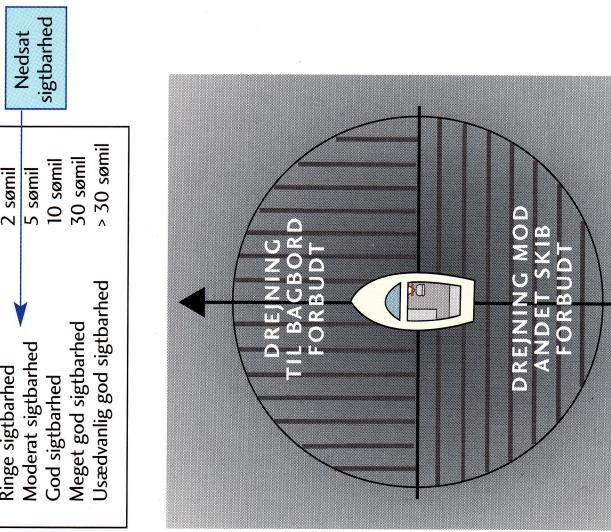
(b) Ethvert skib skal gå med sikker fart afpasset efter de under nedsat sigtbarhed foreliggende omstændigheder og forhold. Et maskindrevet skib skal have maskinen klar til øjeblikkelig manøvre.

(c) Ethvert skib skal ved iagttagelsen af reglene i afsnit I i dette kapitel tage behørig hensyn til de under nedsat sigtbarhed foreliggende omstændigheder og forhold.

(d) Et skib, som alene ved hjælp af radar konstaterer tilstedeværelsen af et andet skib, skal fastså, om det vil komme på klos hold af det andet skib, og/eller om fare for sammenstød er til stede. I så fald skal det i god tid tage forholdsregler herimod. Såfremt sådanne forholdsregler består i kursændring, skal følgende manøvre såvidt muligt undgås:  
(i) drejning til bagbord for et skib foran til tværs, medmindre der er tale om et skib, der overhalles;  
(ii) drejning mod et skib, der er tværs eller agten for tværs.

(e) Bortset fra tilfælde, hvor det er konstateret, at fare for sammenstød ikke er til stede, skal ethvert skib, der tilsyneladende foran for tværs hører tågesignal fra et andet skib, der befinder sig foran for tværs, mindske fart til den laveste fart, ved hvilken skibet kan holdes på sin kurs. Al fart skal om nødvendigt tages af skibet, og det skal i alle tilfælde navigere med yderste forsigtighed, indtil fare for sammenstød er forbi.

Betingelse	Synsvidde
Meget tæt tåge	50 m
Tæt tåge	200 m
Let tåge	500 m
Dis	1/2 sømil
Ring sigtbarhed	1 sømil
Moderat sigtbarhed	2 sømil
God sigtbarhed	5 sømil
Meget god sigtbarhed	10 sømil
Usædvanlig god sigtbarhed	30 sømil
	> 30 sømil

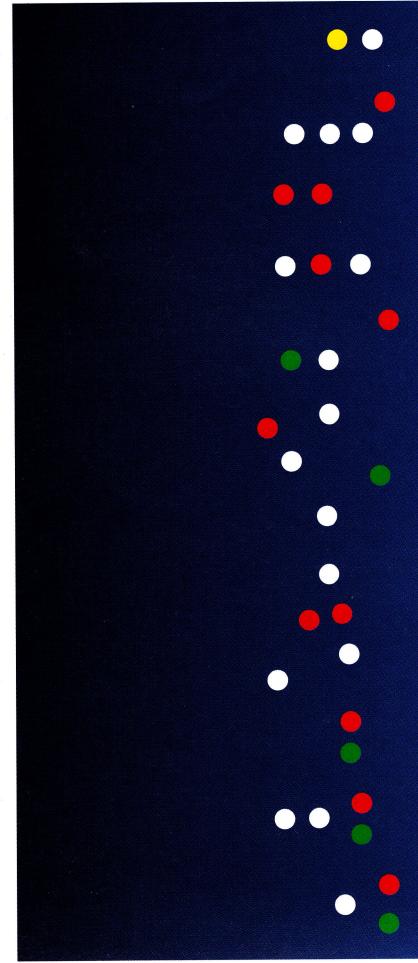


Høres tågesignal fra andet skib,  
skal der navigeres med yderste  
forsigtighed.

En gammel tommelfinger regel siger, "at man altid skal afpasse fartern saledes, at skibet kan stoppes inden for den halve synsvidde". Brug af radar er en stor hjælp for skibsfarten under nedsat sigtbarhed, og det gamle ud sagen har i dag kun ringe relevans. Med rimelighed kunne det erstattes med, "at man skal kunne stoppe eget skib inden for halv afstand til andet skib". Men en radar er et menneskeskabt hjælpemiddel, der ikke erstatter mangskabt.

lende sigt. Som hjælpemiddel er en radar ligeså effektiv, som dens tekniske tilstand og dens aktuelle betjening betinger. En radar ser ikke alt, men kun det, den er indstillet til at reageere på. Dens falsomhed overfor især mindre ekkoer vil afhænge af det afstandsområde og den forstærkning, der af navigatøren er valgt. Indstillingen og valg af afstandsområde vil altid være et kompromis afhængig af de give omstændigheder og forhold.

## Identifikation C. Skibslys og signalfigurer



På havet vil man næppe samtidig observere et sådant udvalg af forskellige skibslys, men ofte, f.eks., når man nærmer sig et fiskeområde, et tilsvarende antal. Skibslysene er valgt som illustration af den mangfoldighed af lys, som udviklingen af skibsfarten har nødvendiggjort. Den opgave navigatøren står med, når han ser et eller flere lys på havet, er ifølge regel 5, at han skal kunne foretage en fuldstændig vur-

dering af situationen og af faren for sammenstød. Han skal derfor så hurtigt som muligt identificere, hvad han ser, bedømme det andet skibs bevægelse og manøvere, og om der kan opstå fare for sammenstød. Han skal sikre sig, at det andet skib kan se ham, og han skal, hvis der er fare for sammenstød, afgøre, hvem der skal gå af vejen.

## Regel 20

## Anvendelse

(a) Reglerne i dette kapitel skal følges i al slags vejr.

- (b) Reglerne angående skibslys skal følges fra solnedgang til solopgang, i hvilket tidsrum der ikke må vises andre lys, som kan forhindre skibslys, svække deres synlighed eller udviske deres særlige karakter, eller gøre det vanskeligt at holde behørigt udkig.  
(c) I skibe, der er udstyret med de i disse regler foreskrevne skibslys, skal lysene også vises fra solnedgang til solopgang **under nedsat sigtbarhed**, og de kan vises under alle andre forhold, når det skønnes nødvendigt.

(d) Reglerne angående **signafigurer** skal følges om dagen.

- (e) De i disse regler nærmere omhandlede **skibslys** og **signafigurer** skal opfylde bestemmelserne i **tillæg I til nærværende søvejsregler**.

Formålet med skibslys er først og fremmest, at skabe mulighed for at blive set af andre, der færdes på havet.

Skibslys – deres farve, kombination, placering og anvendelse skaber mulighed for identifikation af skibe af forskellig art, med forskellig arbejde og til forskelligt formål.. Dernæst er formålet at illustrere, hvilken vej man stæver og skibets evne til at manøvrene under udførelse af specielt arbejde eller på grund af haveri.

Skibslys skal vises fra solnedgang til solopgang og under nedsat sigtbarhed, dvs. når sigten er under 5 km eller hvis forholdene i ørighed taler herfor. Mange vælger at lade lysene være lændt fra afgang til ankomst til havn også i fuldt dagslys og klart vejr. Dette er dog ikke påbudd i reglerne. Mere vigtigt er det, at skibspubl. i reglerne. Mere vigtigt er det, at skibspubl.

- Skibslys skal vises af alle skibe overalt på havet fra solnedgang til solopgang, samt når forholdene taler herfor.**

så længe lanternen vedligeholdes, og der ikke foretages ændringer af lanternens installation eller indretning.  
For skibe under 12 m og fritidsfartøjer under 20 tons er det tilstrækligt, at lanternerne er forsynet med en typegodkendelse. Danmark samarbejder med Norge, Sverige, Finland og England, således at en godkendelse i et land akzepteres af de øvrige. Certificering (dvs. godkendelse) af lanternerne er en forudsætning for, at et skib kan opnå farts-tilladelse og gå i arbejde.

Når en lanterne er godkendt, forsynes den foruden certifikat med et godkendelsesmærke, der herjemmer et et NP (Nautisk Provekammer) eller et NK (Nordisk Kontrol).

## Regel 21

## Definitioner

**Signafigurer vises om dagen, og når det er relevant.**

**Toplys fra ret for til to streger agten for tværs på hver side, ialt 225°.**

lys slukkes og evt. erstattes med arbejds-dækslys, når man er ankommet til og fortøjet i havn eller er ankret op.

Signafigurer vises ofte i utide eller slet ikke, f.eks. er fiskerne tilbøjelige til at have den dobbelttekgle, der skal vises ved fiskeri siden-de, fra kutteren udrustes, til den lægges op, og det er yderst sjældent, at skibe før både sejl og maskine viser den påbudte kgle.

Lanterner til visning af de foreskrevne skibslys skal være godkendt af en statslig myndighed og forsynet med fabrikantens typegod-kendelsesnummer.

Godkendelseskavene afhænger af skibets størrelse. For skibe over 12 m i længden kræves individuel godkendelse af lanterner og installation, og der udstedes et godkendelses-bevis – et lanterne-certifikat – der er gyldigt,

se i ét af landene akcepteres af de øvrige. Certificering (dvs. godkendelse) af lanternerne er en forudsætning for, at et skib kan opnå farts-tilladelse og gå i arbejde.

Når en lanterne er godkendt, forsynes den foruden certifikat med et godkendelsesmærke, der herjemmer et et NP (Nautisk Provekammer) eller et NK (Nordisk Kontrol).

**Sidelys fra ret for til to streger agten for tværs, 112½°.**

**I skibe < 20 m kan sidelysene anbringes i én sammensat lanterne.**

**Agterlys fra to streger agten for tværs om styrbord over agterenden til to streger agten for tværs om bagbord, ialt 135°.**

**(e) Ved "lys synlig hele horisonten rundt"**

forstås et lys, der viser et ubrudt lys over en bu af horisonten på 360°.

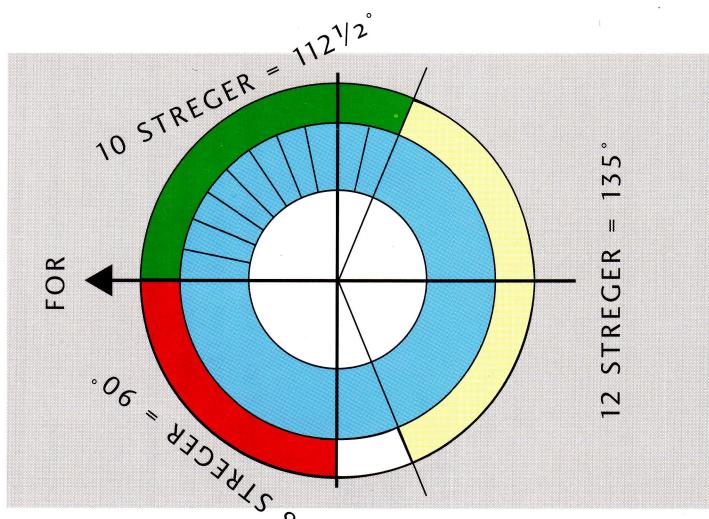
**(f) Ved "blinklys"** forstås et lys, der blinker med regelmæssige mellemrum med en frekvens på 120 blink eller derover i minuttet.

# Diametralplanet

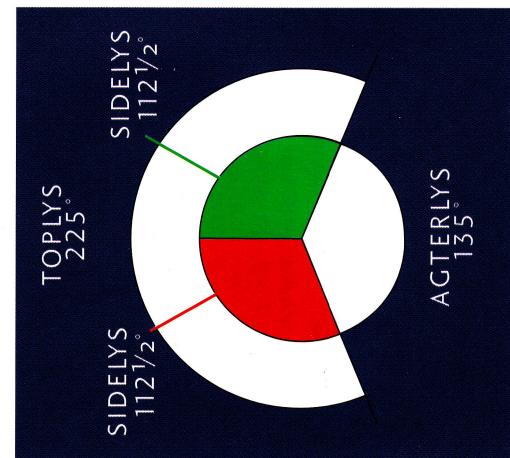
Skibsløses placering og synsvide er et kompromis mellem, hvad der er muligt, og hvad der er ønskeligt. Det vil selvfølgelig altid være et ønske, at lysene kan ses så langt som muligt, men et skibs mastehøjde, elektriske ressourcer og kimningsafstanden sætter grænser for, hvad der kan lade sig gøre.

Princippet bag skibsløses er, at den ikke må være nogen blonde vinkler. Et skib skal således kunne ses fra alle retninger.

Den grundlæggende betragtning er, at små skibe fortinvis sejler under land, hvor opmærksomheden rettet mod anden trafik er størst. Derfor er kravene til skibsløses synsvide mindre. Følgen er, at når mindre skibe er langt til søs, bør man om bord i mindre fartøjer ikke sveække opmærksomheden, men til gengæld skærpe sin agtpågivnehed overfor andre og større kommercielle skibe, der ofte fri af land svækker deres opmærksomhed overfor anden trafik.



$12 \text{ STREGER} = 135^\circ$



Toplyset er det primære identifikationslys på et maskindrevet skib. Det skal være anbragt så højt og frit som muligt i skibets diametralplan og på forreste mast.

Agerlyset er anbragt relativt lavt på et skibs agterende. Den lave placering kan accepteres, fordi skibe, der nærmer sig agterfra, vil nærmest med en mindre relativ hastighed, hvorfor kravet om lang synsvide ikke er afgørende.

Sidelysene er supplerende navigationslys, hvis væsentlige funktion er at vise, hvilken vej et skib stævner og hermed danne grundlag for kurs- og fartændringer med henblik på at forebygge sammenstød.

Diametralplanet er et lodret plan lagt gennem et skibs midtlinie. Alle skibe er således symmetriske omkring diametralplanet. Dette plan er udgangspunktet for placering af skibsløses. Top- og agterlyset anbringes i diametralplanet, og føres sideløs i en sammensat lanterne, skal anbringes på og nær agterenden og således, at det dækker den resterende sektor på 12 streger.

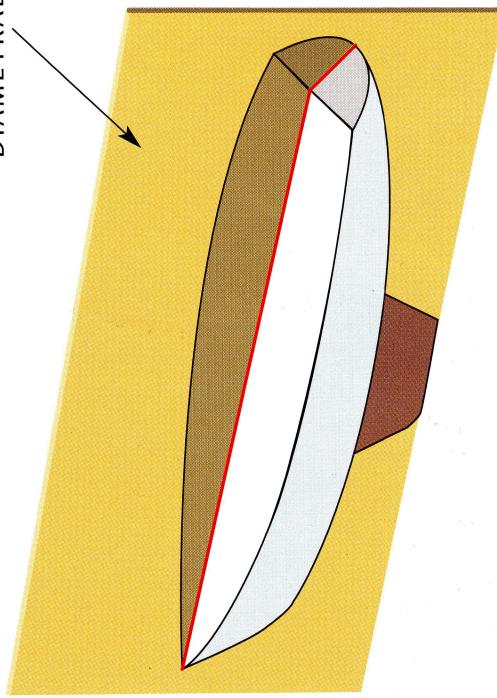
De "skave" vinkler fremkommer ved, at man oprindeligt opdeler kompasset i 32 streger ved halvering af buestykkerne fra nord med uret kompasset rundt. Ved en opdeling af kompasset i 32 streger bliver hver kvadrant på 8 streger. Linien vinkelret på diametralplanet – tværsimien – vil målt fra stævnen gå gennem 8 streger på hver side. To streger agten for tværs på hver side vil følgelig være på 10 streger målt fra stævnen.

Toplyst skal anbringes med lysvinklen lig-

lig fordelt fra to streger agten for tværs om bagbord til to streger agten for tværs om storbord, i alt 20 streger. Sidelysene fra ret for til udgangspunktet for placering af skibsløses. Top- og agterlyset anbringes i diametralplanet, og føres sideløs i en sammensat lanterne, skal anbringes på og nær agterenden og således, at det dækker den resterende sektor på 12 streger.

Da en cirkel som bekendt er på  $360^\circ$ , følger at når cirklen opdeles i 32 streger, bliver en streng  $11\frac{1}{4}^\circ$ . Toplysts lyssektor på 20 streger bliver omregnet til grader lig med  $225^\circ$ . Sidelysens sektorer bliver fra ret for til 10 streger om storbord og bagbord på hver  $112\frac{1}{2}^\circ$ . Den resterende sektor på 12 streger, som agterlyset skal dække, svarer hermed til  $135^\circ$ .

DIAMETRALPLANET



## Regel 22

# Skibslyses synlighed

De i disse regler foreskrevne skibslyses skal have en lysstyrke som nærmere omhandlet i stik 8 i tillæg I til nærværende sovejregler, således at de er synlige i mindst følgende afstande:

### (a) I skibe på 50 m eller derover i længde:

- toplys, 6 sømil;
- sidelys, 3 sømil;
- agterlys, 3 sømil;
- slæbelys, 3 sømil;
- hvidt, rødt, grønt eller gult lys synligt hele horisonten rundt, 3 sømil.

### (b) I skibe på 12 m eller derover i længde, men under 50 m i længde:

- toplys, 5 sømil; i skib under 20 m i længde, 3 sømil;
- sidelys, 2 sømil;
- agterlys, 2 sømil;
- slæbelys, 2 sømil;
- hvidt, rødt, grønt eller gult lys synligt hele horisonten rundt, 2 sømil.

### (c) I skibe under 12 m i længde:

- toplys, 2 sømil;
- sidelys, 1 sømil;
- agterlys, 2 sømil;
- slæbelys, 2 sømil;
- hvidt, rødt, grønt eller gult lys synligt hele horisonten rundt, 2 sømil.

(d) I skibe eller genstande, der slæbes og er delvis nedænklede og vanskelige at se: Hvidt lys synligt hele horisonten rundt, 3 sømil.

De angivne synsvælder er minimums afstande.

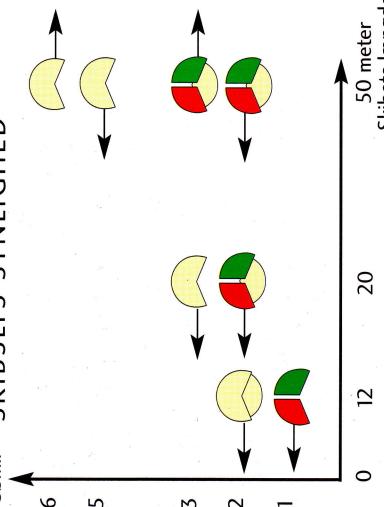
Skibslyses må ikke virke blændende.

Fremefter skal synsvælden være stor.

Agterover kan mindre synsvæld akcepteres.

LYS / LÆNGDE	$L <$	12	$L <$	20 M	$L <$	50 M
TOPLYS	2	3	5	5	6	
SIDELYS	1	2	2	2	3	
AGTERLYS	2	2	2	2	3	
SLÆBELYS	2	2	2	2	3	
360° LYS	2	2	2	2	3	

### Sømil SKIBSLYES SYNLIGHED



Udover minimumskravene udgør mastehøjde, kinngsafstand og de elektriske ressourcer for mindre skibe en begrænsning. I større skibe udgør kravet om, at lysene ikke må blænde, en begrænsning af den optiske synsvæld.

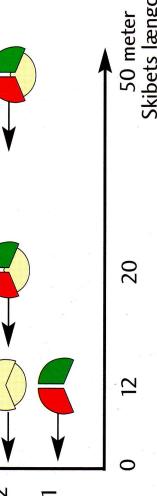
Set forfra skal lysene være synlig på større afstand end set agten ind. Logikken bag dette er, at den relative hastighed er større, når skibe sejler mod hinanden, end når de indhenter hinanden. F. eks. vil to skibe, der stævner mod

# Oversigt over de mest anvendte skibslys

Muligheden for kombination af farver, forskellige sektorer og placeringer er ikke utallige, men mange. Heldigvis bruges ikke alle mulige kombinationer, men efterhånden som skibsfarten bliver stadig mere kompleks og intens, opnår stadig flere muligheder internationale godkendelse.

I oversigten er vist et udvalg af de mest almindeligt anvendte, der følgelig også kan betegnes som de vigtigste.

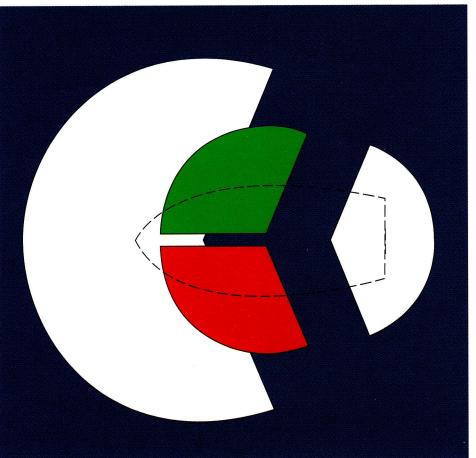
REGEL	SKIBSLYS	TOP LYS	SIDE LYS	AGTER LYS	360° LYS	ANDRE LYS
23	MASKINDREVNE SKIBE	● ●	●	●		
24	SKIBE DER SLÆBER	● ●	●	●		
25	SEJLSKIBE	●	●	●		
26	SKIBE DER FISKER	●	●	●		
27	SKIBE MED NEDSAT MANØVRE EVNE	●	●	●		
27	SKIBE IKKE UNDER KOMMANDO	●	●	●		
28	SKIBE HÆMMET AF DYBGANG	●	●	●		
29	LODSSKIBE	●	●	●		
30	SKIBE TIL ANKERS	●	●	●		
31	SKIBE PÅ GRUND	●	●	●		



hinanden med 20 knob nærmere sig med 1234 meter pr. minut. Når man sammenholder dette med den kravde synsvæde på 6 sømil vil reaktionstiden være 9 minutter.

## Regel 23

# Maskindrevne skibe



### Maskindrevne skibe, der er let

(a) Et maskindrevet skib, der er let skal vise:

- (i) et toplys forude;
  - (ii) et andet toplys agten for og højere end det forreste; et skib under 50 m i længde er dog ikke forpligtet til at vise dette lys, men kan gøre det;
  - (iii) sidelys;
  - (iv) agterlys;
- (b) Et luftudfartøj, der uden deplacement bevæger sig over vandet, skal foruden i stk. (a) i denne regel foreskrevne lys vise et gult blinklys, der er synlig hele horisonten rundt.

(c)

(i) Et maskindrevet skib under 12 m i længde kan i stedet for de i stk. (a) i denne regel foreskrevne lys vise et hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt, samt sidelys;

(ii) et maskindrevet skib under 7 m i længde, hvis største fart ikke overstiger 7 knob, kan i stedet for de i stk. (a) i denne regel foreskrevne lys vise et hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt, og skal, hvis det er praktisk muligt, også vise sidelys;

(iii) i et maskindrevet skib under 12 m i længde kan toplysset eller det hvide lys, der er synligt hele horisonten rundt, hvis ombrugte i diametalplanet ikke er praktisk muligt, anbringes **uden** for skibets dia-

metralplan, forudsat at sidelysene føres i en

i skibets diametalplan eller så næر, som det

er praktisk muligt i samme langsiks lodrette

plan som toplysset eller det hvide lys, der er

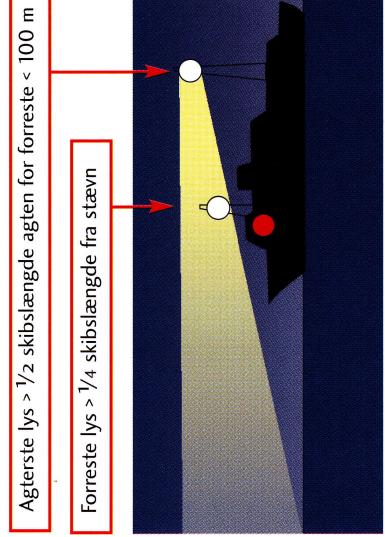
synligt hele horisonten rundt.

Da maskindrevne skibe generelt sejler hurtigt, skal toplysene på et maskindrevet skib kunne ses på stor afstand for at sikre længst mulig reaktionsstid.

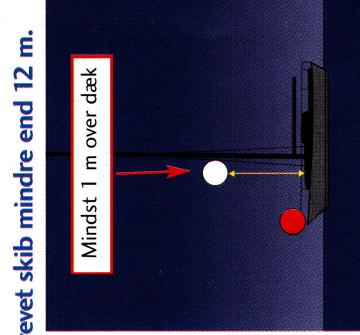
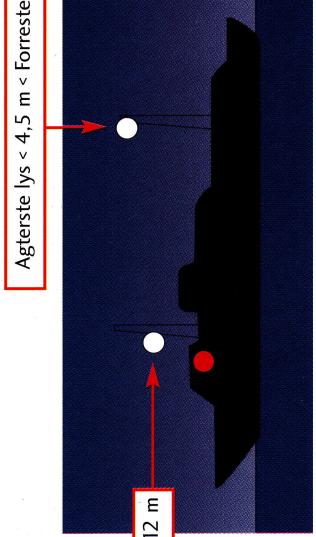
Lysenes skal placeres højt, og lyssektoren må ikke brydes af opretstående genstande. Den høje placering suppleret med en afskærmning på undersiden af lanternen fore-

## Specifikationer

### Indbyrdes afstand mellem to toplys



### Indbyrdes højde på to toplys



### Aftestrie lys > 1/2 skibsængde agten for forreste < 100 m

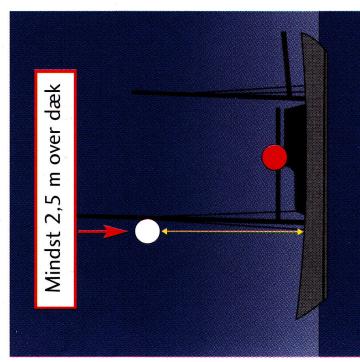
Forreste lys > 1/4 skibsængde fra stævn

Aftestrie lys < 4,5 m < Forreste

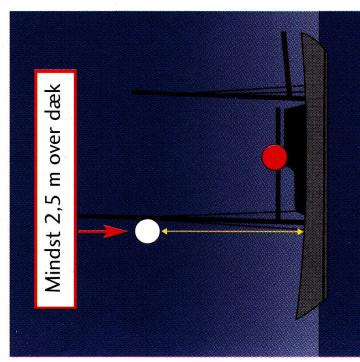
Mindst 1000 m fra skibet skal det aftestrie lys kunne ses over det forreste

### Højde over øverste gennemgående dæk.

#### Maskindrevet skib > 50 m.



#### Maskindrevet skib mellem 20 og 12 m.



### Mindst 1 m over dæk

og et lys synligt. Dels indgår et midlertidigt stop af eget skib som en af de manøvrer, der er foreskrevet for at forebygge sammenstød.

NB: Det skal bemærkes, at maskindrevne skibe ikke slukker deres side- og agterlys, når de ligger stoppet. Dels ville der opstå en sektor agterover, hvor der ikke ville være

så afgørende, da skibe, når de nærmer sig agterfra på grund af den lavere indbyrdes hastighed, har mere tid til rådighed til at tage forholdsregler for at undgå sammenstød.

# Skibe der slæber og skubber

**Reglen er opdelt i lys- og signalfigurer for det skib, der slæber eller skubber, og for slæbet.**

### Slæbning og skubning:

(a) Et maskindrevet skib skal, når det slæber, vise:

- (i) i stedet for det i regel 23 (a) (i) eller (a) (ii) foreskrevne lys, **2 toplys** lodret over hinanden. Når længden af slæbet målt fra det slæbende skibs agterende til agterste ende af slæbet overstiger **200 meter**,

**3 sådanne lys** lodret over hinanden;

(ii) et agterlys;

(iv) et slæbelys lodret over agterlyset;

(v) når længden af slæbet overstiger **200 meter** endvidere på det sted, hvor den bedst kan ses, en diamant.

Da slæbning som oftest foregår i kystnært farvand – som kort slæb og med ringe hastighed, har skibe, der slæber, ingen automatisk fortinrørt. Slæbning på åbenst hav var tidligere en undtagelse og foregik kun, når der var tale om assistance til andet skib. Idag slæbes der over store afstande og med betydelig hastighed. Der er endnu ikke i reglerne taget højde for denne udvikling.

(b) Når et skib, der skubber, og et skib, der skubnes frem, er **fast forbundet** i en sammensat enhed, skal de betragtes som et maskindrevet skib og vise de i regel 23 foreskrevne lys.

(c) Et maskindrevet skib der **skubber** frem, eller som **slæber langs siden**, skal, med mindre der er tale om en sammensat enhed, vise:

- (i) i stedet for de i regel 23 (a) (i) eller (a) (ii) foreskrevne lys, **2 toplys** lodret over hinanden;
- (ii) et agterlys;
- (iii) et sidelys;

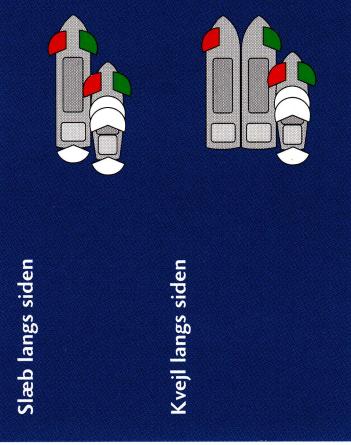
(d) Et maskindrevet skib, på hvilket stykke (a) eller (c) i denne regel finder anvendelse, skal endvidere følge regel 23 (a) (ii).

(e) Et skib eller en genstand, der **slæbes**, omhandlet, skal vise:

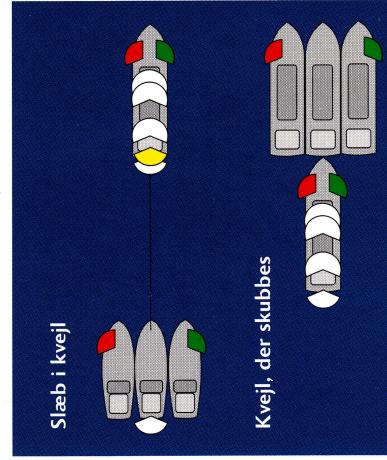
- (i) sidelys;
- (ii) et agterlys;
- (iii) når længden af slæbet overstiger **200 meter**, endvidere på det sted, hvor den bedst kan ses, en diamant.

(f) Idet flere skibe, der slæbes langs siden eller skubbes i en gruppe, skal vise lys som ét skib, skal

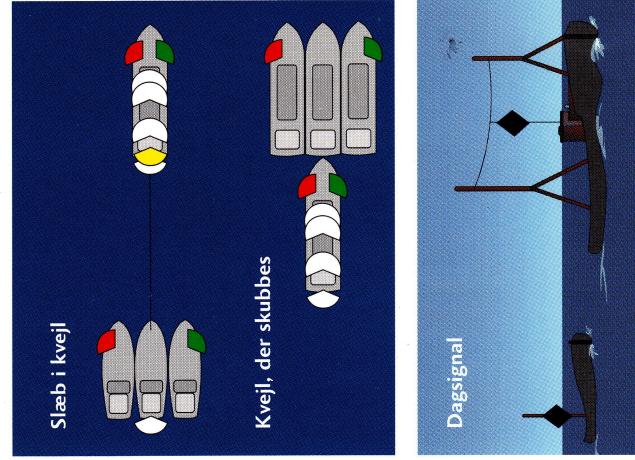
- (i) et skib, der skubbes frem, og **som ikke indgår** i en sammensat enhed, vise sidelys forude;
- (ii) et skib, der **slæbes langs siden**, vise et



Slæb langs siden

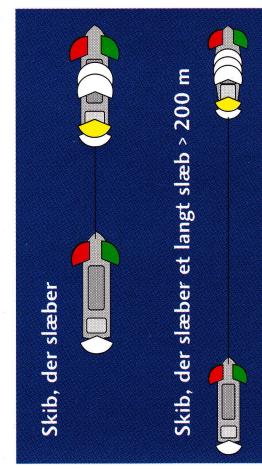


Kvejl langs siden



Dagsignal

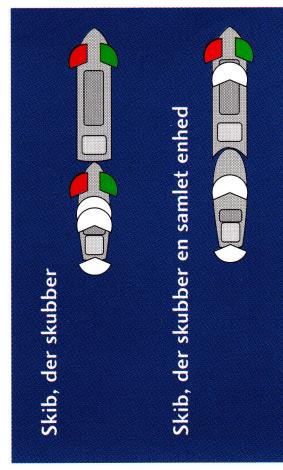
<p><b>agterlys og forude sidelys.</b></p> <p>(B) Et skib eller en genstand, der slæbes og er <b>delevis nedændret</b> og <b>vanskelig at se</b>, eller en gruppe af sådanne skibe eller genstande, skal vise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) såfremt bredden af det slæbte er <b>under 25 meter</b>, et <b>hvidt lys synligt hele horisonten rundt</b> på eller nær forenden og tilsvarende lys på eller nær agterenden. Draconer behøver dog ikke at vise et lys på eller nær forenden;</li> <li>(ii) såfremt bredden af det slæbte er <b>25 meter eller derover</b>, <b>yderligere to hvide lys synlige hele horisonten rundt</b> på eller nær det sted i hver side, hvor bredden af det slæbte er størst;</li> <li>(iii) såfremt længden af det slæbte overstiger <b>100 meter</b>, yderligere et antal hvide lys synlige hele horisonten rundt mellem de i pkt. (i) og (ii) foreskrevne lys, idet afstanden mellem lysene ikke må overstige <b>100 meter</b>;</li> <li>(iv) en diamant på eller nær det agterste sted i sidste skib eller genstand, der slæbes, og hvis længden af slæbten overstiger <b>200 meter</b> <b>endnu en diamant</b> på det sted, hvor den bedst kan ses, og anbragt så langt foruden på det slæbte som praktisk muligt.</li> </ul>
<p>(h) Når det af en eller anden gyldig grund ikke er praktisk muligt for et skib eller en genstand, der slæbes, at vise de i stk. (e) eller (g) i denne regel foreskrevne lys eller signalfigurer, skal der <b>geses alt for at belyse skibet eller genstanden, der slæbes</b>, eller for i det mindste at tillenkede tilstede- deværelsen af skib eller genstand.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Når det af en eller anden gyldig grund ikke er praktisk muligt for et skib, der <b>ikke normalt er bestæftigt med slæbearbejde</b>, at vise de i stk. (a) eller (c) i denne regel foreskrevne lys, er et sådant skib ikke forpligtet til til at vise disse lys, når det slæber et andet skib, der er i nød eller i ørigt har behov for assistance. Det skal <b>geses alt for at henlede opmærksomheden på forbinder</b>- sen mellem det slæbende og det slæbte skib, som <b>regel 36 giver mulighed for</b>, især ved at belyse slæbetrossen.</li> </ul>



Skib, der slæber



Skib, der slæber et langt slæb > 200 m



Skib, der skubber

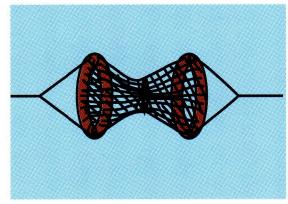


Skib, der skubber en samlet enhed



(a) Et skib, der er i færd med at fiske, må, uanset om det er let eller ligger til ankers, **kun vise de lys og signalfigurer, der er foreskrevet i denne regel.**

**Skibeskibe, der ikke fisker, må ikke vise de lys, der foreskrevet for fiskeri, og hermed påberåbe sig den fortinsret i relation til sej- og maskindrevne skibe, som gælder for skibe beskæftiget med fiskeri.**



I stedet for de foreskrevne to kegler med spidserne mod hinanden bruger fiskere ofte en gammel ruse, der er surret sammen på midten, som dag-signal.

(b) Et skib, der er beskæftiget med **trawl-fiskeri**, hvoraf forstås slæbning gennem vandet af et net eller andet redskab, der anvendes til fiskeri, skal vise:

- 2 lys lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt, **det øverste grønt og det nederste hvidt**, eller en signalfigur bestående af **to kegler med spidserne mod hinanden**, den ene lodret over den anden;
- et toplys agter for og højere end det i punkt (i) nævnte grønne lys; et skib under 50 m skal ikke være forpligtet til at vise dette lys, men kan gøre det;
- sidelys og et agterlys** foruden de i dette stykke foreskrevne lys, når det **gør fart gennem vandet**.

(c) Et skib, der er beskæftiget med at fiske, **bortset fra trawl-fiskeri**, skal vise:

- 2 lys lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt, **det øverste rødt og det nederste hvidt**, eller en signalfigur bestående af 2 kegler med spidserne mod hinanden, den ene lodret over den anden;
- et hvidt lys synligt hele horisonten rundt eller en kegle med spidsen opad i retning af redskabet, når det fisker med udliggende redskaber, der strækker sig mere end 150 m i vandret retning fra skibet;
- sidelys og agterlys** foruden de i dette stykke foreskrevne lys, når det **gør fart gennem vandet**.

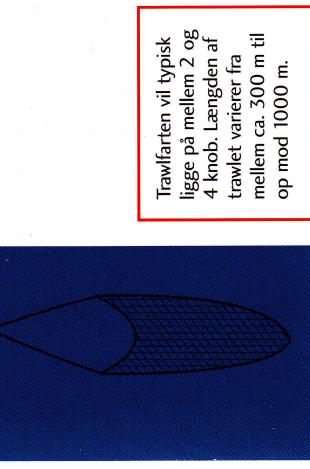
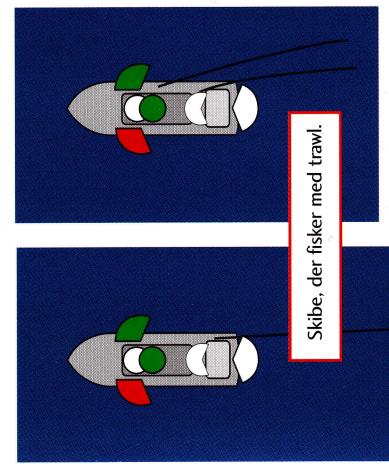
(d) De tillægs signaler, der er beskrevet i Tilæg II til nærværende sovejsregler, finder anvendelse på et skib, der er i færd med at fiske i umiddelbar nærhed af andre skibe, der ikke vise de i denne regel foreskrevne lys eller signalfigurer, men kun dem, der er foreskrevet for et skib af tilsvarende længde.

**Om dagen erstattes retningslyset med en sort kegle med spidsen nedad.**

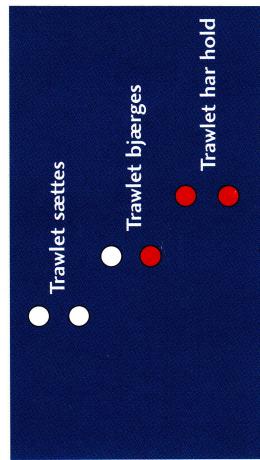
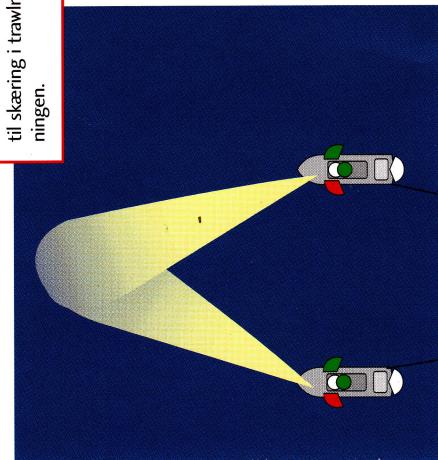
**Skibeskibe, der ikke fisker, må ikke vise de lys, der foreskrevet for fiskeri, og hermed påberåbe sig den fortinsret i relation til sej- og maskindrevne skibe, som gælder for skibe beskæftiget med fiskeri.**

Ved fiskeri skelnes mellem aktive og passive redskaber. Begge de viste redskabstyper hører til kategorien af aktive redskaber, hvilket indebærer, at fiskerne op søger fiskeforekomster og derefter sejler dem ind i deres redskaber.

### Trawl fiskeri



Skibe der trawler i par, skal have projektorer rettet fremover til skæring i trawlfartningen.



(e) Et skib, der ikke er i færd med at fiske, må ikke vise de i denne regel foreskrevne lys eller signalfigurer, men kun dem, der er foreskrevet for et skib af tilsvarende længde.

## Skibe ikke under kommando eller begrænset i deres evne til at manøvrere



Internationale signalflag T - "Tango" angiver, at der fiskes i par.



Internationale signalflag Z - "Zulu" og G - "Golf" anvendes under alle former for fiskeri.



Internationale signalflag G - "Golf" angiver, at der fiskes i par.

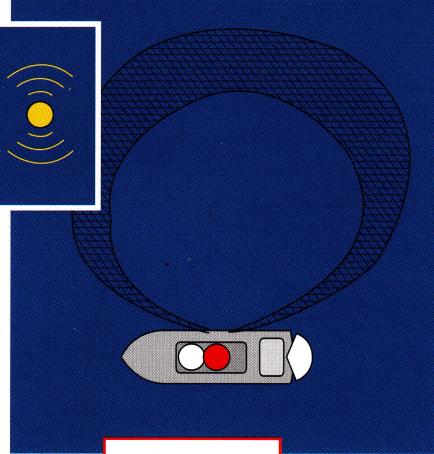


Jeg er i færd med at bjærgme mine redskaber.

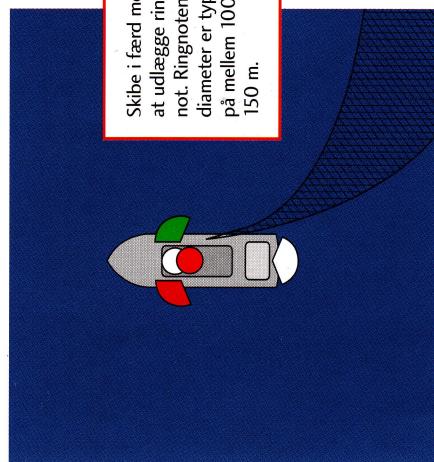
Z

G

### Not fiskeri



Skib i færd med at udlägge ringnot. Ringnotens diameter er typisk på mellem 100 og 150 m.



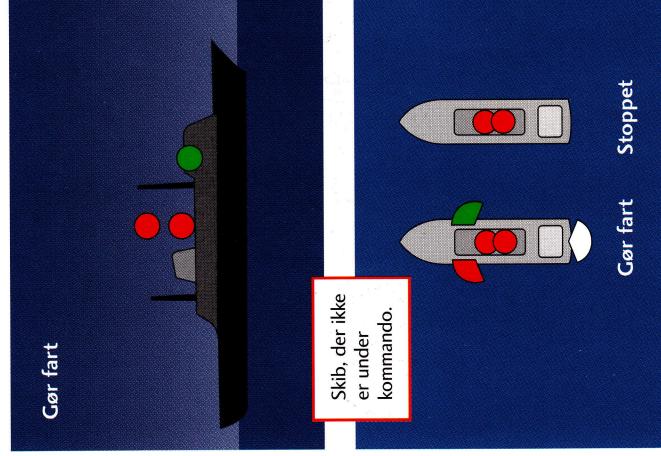
Skib i færd med at udlägge ringnot. Ringnotens diameter er typisk på mellem 100 og 150 m.

De lys og signalfigurer, som er foreskrevet i denne regel, gælder for skibe, der af en eller anden grund ikke kan manøvrere, som påbuddt i reglerne for styring og sejlads (regel II - 17). Nedsat manøvrenevne kan enten tilskrives det arbejde, som skibene udfører, eller en eller anden form for havari på skibenes fremdriftsmidler eller manøvrekontroller. Der er således ikke tale om forskellige grader af manøvrenevne, men om to vidt forskellige situationer. Skyldes den nedsatte manøvrenevne, at et skib udfører et specielt arbejde, er situationen om bord ganske normal. Et manøvrenevnen nedsat

på grund af havari, er der noget galt om bord i det pågældende skib. Den fortinret, som arbejde eller havari gør nødvendig, gælder i forholdet til maskindrevne skibe, skibe der slæber, sejskibe og skibe beskæftiget med fiskeri. Indbyrdes forventes det, at skibe med nedsat manøvrenevne i videst muligt omfang forholder sig som skibe med fri manøvrenevne. Det er klart, at man her befinder sig i en gråzone, hvor nødvendigheden af godt sømandskab og hensyn til andre er indlysende.

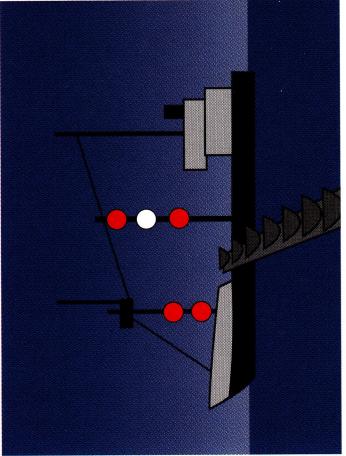
- (a) Et skib, der ikke er under kommando skal vise:
- 2 røde lys, hvor de bedst kan ses, lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt;
  - 2 kugler eller lignende signalfigurer, hvor de bedst kan ses og lodret over hinanden.
  - sidelys og et asterlys foruden de i dette stykke foreskrevne lys, når det **gør fart** gennem vandet.
- (b) Et skib, der er **begrænset i sin evne til at manøvrere**, bortset fra et skib, der er beskæftiget med minerydning, skal vise:
- 3 lys, hvor de bedst kan ses, lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt.  
Det øverste og det nederste skal være røde og det mellemste hvitt;
  - 3 signalfigurer, hvor de bedst kan ses og lodret over hinanden. Den øverste og den nederste af disse signalfigurer skal være kugler og den mellemste en diamant;
  - eller to toplys, sidelys og et asterlys foruden de i pkt. (i) foreskrevne lys, når det **gør fart** gennem vandet;
  - lys og signalfigurer som foreskrevet i regel 30 foruden de i pkt. (ii) foreskrevne signalfigurer, når det ligger til ankars.

Et skib, der ikke er under kommando fører ikke topslys.



Skib, der ikke er under kommando.

Gør fart Stoppet



(c) Et maskindrevet skib, der er beskæftiget med slæbebanebejde af en sådan art, at det gør det meget vanskeligt for det slæbende skib og slæbet at afgive fra deres sejltrening, skal foruden de i regel 24: (a) foreskrevne lys eller signalfigurer vise de i pkt. (b) (i) og (ii) i denne regel foreskrevne lys eller signalfigurer.

(d) Et skib, der er beskæftiget med udbyrning eller undervandsarbejde, og som er begrænset i sin evne til at manøvre, skal vise de i pkt. (b) (i), (ii) og (iii) i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer og skal desuden, når der er hindring, vise:

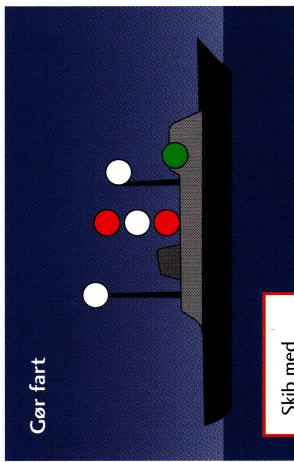
- (i) 2 røde lys synlige hele horisonten rundt og anbragt lodret over hinanden eller 2 kugler anbragt lodret over hinanden for at vise, på hvilken side horisonten findes;
- (ii) 2 grønne lys synlige hele horisonten rundt og anbragt lodret over hinanden eller 2 diamanter lodret over hinanden for at vise, når det ligger til ankers, de i dette stykke foreskrevne lys eller signalfigurer i stedet for de lys eller den signalfigur, der er foreskrevet i regel 30.

(e) Såfremt et skib, der er beskæftiget med dykkerarbejde, har en sådan størrelse, at det ikke er praktisk muligt at vise alle de i stk.

(d) i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer, skal følgende vises:

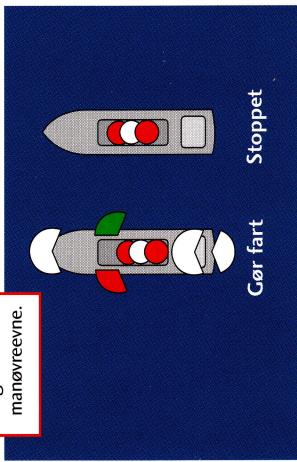
- (i) 3 lys, hvor de bedst kan ses, lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt. Det øverste og det nederste af disse lys skal være røde og det mellemste hvidt;
- (ii) en mindst 1 m høj, stiv gengivelse af det internationale signallflag "A". Der skal træffes foranstaltning til at sikre synligheden deraf hele horisonten rundt.

(f) Et skib, der er beskæftiget med minerydning, skal foruden de i regel 23 foreskrevne lys for et maskindrevet skib eller efter omständighederne det eller de lys eller den signalfigur, der er foreskrevet i regel 30 for et skib til ankers, vise 3 grønne lys, der er synlige hele horisonten rundt, eller 3 kugler.



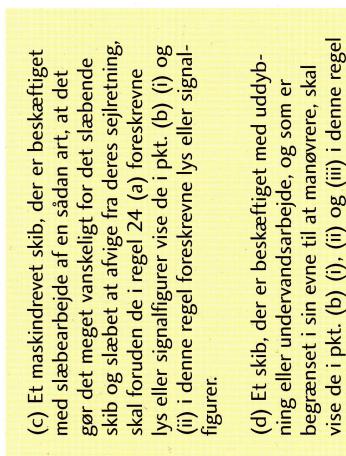
Gør fart

Skib med begrænset manøvreevne.



Gør fart

Stoppet



(c) Et maskindrevet skib, der er beskæftiget med slæbebanebejde af en sådan art, at det gør det meget vanskeligt for det slæbende skib og slæbet at afgive fra deres sejltrening, skal foruden de i regel 24: (a) foreskrevne lys eller signalfigurer vise de i pkt. (b) (i) og (ii) i denne regel foreskrevne lys eller signalfigurer.

(d) Et skib, der er beskæftiget med udbyrning eller undervandsarbejde, og som er begrænset i sin evne til at manøvre, skal vise de i pkt. (b) (i), (ii) og (iii) i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer og skal desuden, når der er hindring, vise:

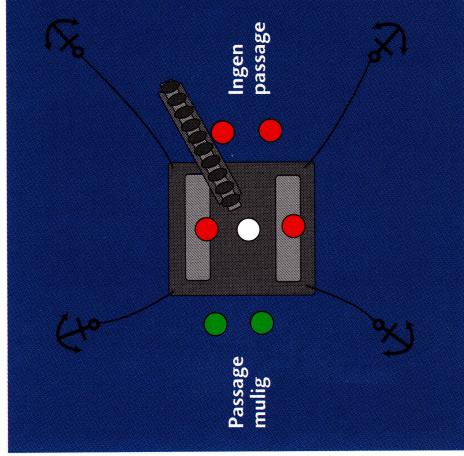
- (i) 2 røde lys synlige hele horisonten rundt og anbragt lodret over hinanden eller 2 kugler anbragt lodret over hinanden for at vise, på hvilken side horisonten findes;
- (ii) 2 grønne lys synlige hele horisonten rundt og anbragt lodret over hinanden eller 2 diamanter lodret over hinanden for at vise, når det ligger til ankers, de i dette stykke foreskrevne lys eller signalfigurer i stedet for de lys eller den signalfigur, der er foreskrevet i regel 30.

(e) Såfremt et skib, der er beskæftiget med dykkerarbejde, har en sådan størrelse, at det ikke er praktisk muligt at vise alle de i stk.

(d) i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer, skal følgende vises:

- (i) 3 lys, hvor de bedst kan ses, lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt. Det øverste og det nederste af disse lys skal være røde og det mellemste hvidt;
- (ii) en mindst 1 m høj, stiv gengivelse af det internationale signallflag "A". Der skal træffes foranstaltning til at sikre synligheden deraf hele horisonten rundt.

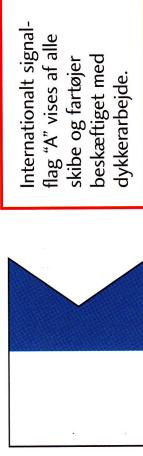
(f) Et skib, der er beskæftiget med minerydning, skal foruden de i regel 23 foreskrevne lys for et maskindrevet skib eller efter omständighederne det eller de lys eller den signalfigur, der er foreskrevet i regel 30 for et skib til ankers, vise 3 grønne lys, der er synlige hele horisonten rundt, eller 3 kugler.



(g) Skibe under 12 m i længde, bortset fra skibe der er beskæftiget med dykkerarbejde, er ikke forpligtet til at vise de i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer.

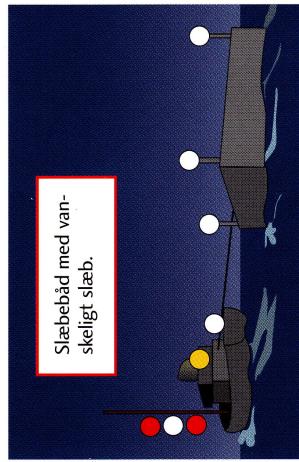
Uddybningsfartøj som ligger stoppet. Fartøjet ses fra den side, hvor uddybning pågår.

\* Nødsignaler er medtaget og beskrevet under regel 37.



Opåkret muddermaskine

Internationalt signalflag "A" vises af alle skibe og fartøjer beskæftiget med dykkerarbejde.



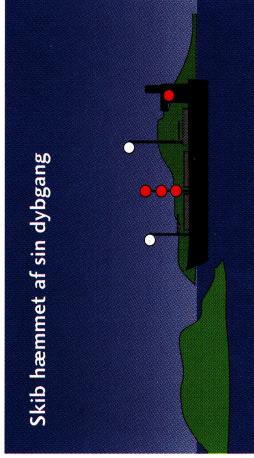
Slæbebåd med vansklig slæb.

## Regel 28

# Skibe, der er hæmmet af deres dybgang

Et skib, der er hæmmet af sin dybgang, kan foruden de for maskindrevne skibe i regel 23 foreskrevne lys, på det sted, hvor de bedst kan ses, vise **3 røde lys**, der er synlige hele horisonten rundt og anbragt lodret over hinanden, eller en cylinder.

Skit hæmmet af sin dybgang



Besjeling med stadig større og mere dybgående skibe af farvande med relativt ringe vanddybde sker med øget hyppighed. Dette skyldes ikke alene udviklingen af de enkelte skibe, men også, at de stadig bedre og mere præcise navigationshjælpemidler, såsom DGPS (Differential Global Positioning System), sammen med bedre opmåling af farvandene, gør det muligt.

IFølge regel 18 gives sådanne skibe en betinget fortrinsret overfor maskindrevne skibe, sejlskibe og fiskeskibe, idet det samtidig pålægges, at der navigeres med særlig forsigtighed under fuld hensyntagen til deres specielle situation.

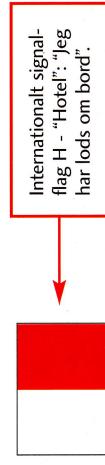
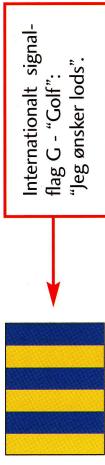
Reglerne må tolkes på den måde, at det er fuldt lovligt at sejle ind på lavt vand og at andre skibe skal tage alt muligt hensyn. Et skib hæmmet af sin dybgang har selv bragt sig i en vanskelig situation og skal derfor også selv udvise særlig forsigtighed.

Som dagsignal anvendes en sort cylinder i stedet for de 3 røde lys.



Lodsskibe anvendes til transport af lods fra havn eller moderskib til det skib, der ønsker lods. Eller den anden vej, når lods ikke længere er nødvendig og sættes fra bordet.  
De lys, som et lodsskib skal vise, tjener kun som identifikation af det fartøj, der transporterer loden, og som derfor er væsentligt for det skib, der skal modtage eller aflevere loden.

## Flagsignaler vedrørende lodsning



## Regel 30

# Skibe til ankers og skibe på grund

Ankerlys har to formål, dels at markere overfor anden skibsfart, at her ligger en hindring for sejladsen, dels at beskytte ankerliggeren mod påsejling.

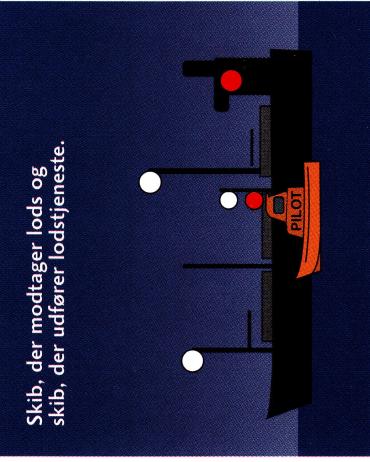
Det er følgelig logisk, at et skibs længde er afgørende for hvilke lys, der skal vises.  
Det bør bemærkes, at en skibslængde på under 50 m anføres som en lempelse af hvilke lys, der skal vises.

Skibe med en længde på mere end 100 m udgør en så massiv hindring for sejladsen, at alle muligheder for at markere hindringens udstrækning skal udnyttes.

Skibe på grund jævnføres med såvel ankerliggere som skibe, der ikke er under kommando.

## Regel 29

# Lodsskibe



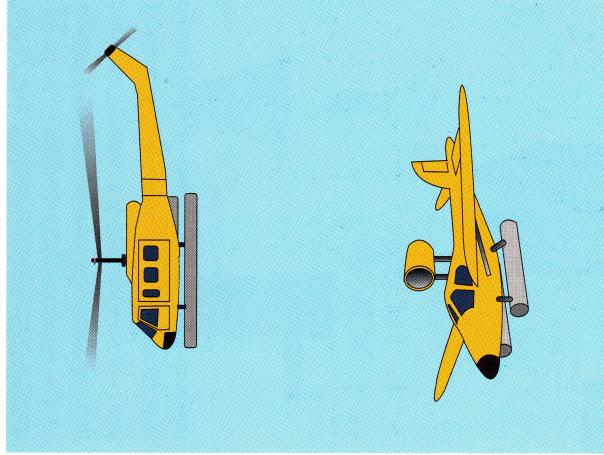
Skit, der modtager lods og skit, der udfører lodstjeneste.

- (a) Et skib, der udfører **lodstjeneste**, skal vise:
- (i) på eller nær mastetoppen **2 lys**, der er synlige hele horisonten rundt, og anbragt lodret over hinanden, det **øverste hvidt og det nederste rødt**;
  - (ii) når det er let desuden sidelys og et agterlys;
  - (iii) når det ligger til ankers, foruden de i pkt. (i) foreskrevne lys, det eller de lys eller den signalfigur, der er foreskrevet i regel 30 for et skib til ankers.
- (b) Et lodsskib, der ikke udfører lodstjeneste, skal vise de lys eller signalfigurer, der er foreskrevet for et lignende skib af tilsvarende længde.

## Regel 31

# Søluffartøjer

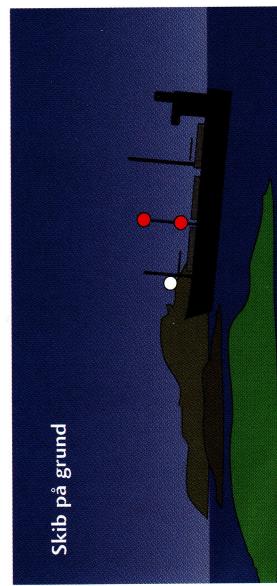
Søluffartøjer omfatter både fastvægede fly som helikoptere.



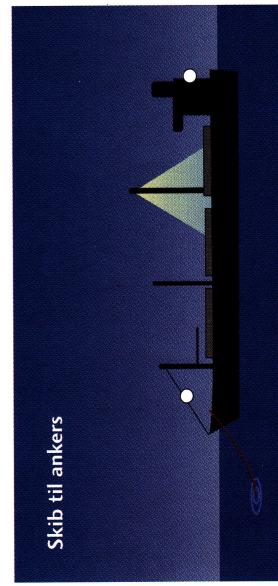
Såfremt det er praktisk umuligt for et **søluffartøj** at vise lys og signalfigurer af den beskaffenhed eller på de steder, som er foreskrevet i reglerne i dette kapitel, skal det vise lys og signalfigurer af en beskaffenhed og på et sted, der er bedst mulig i overensstemmelse hermed.

Generelt er der intet forbud mod ankring i frit eller nævert farvand, men i højere grad om en henstilling til ikke at ankre, hvor det vil udgøre en hindring for sejladsen.

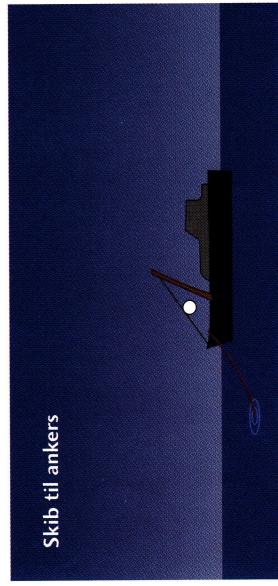
(e) Et skib under 7 m i længde, der er pligtet til at vise de lys eller den signalfigur, der er foreskrevet i stk. (a) og (b) i denne regel, når det ligger til ankars **på et sted, der ikke er beliggende i eller nær et nævert lab eller farvand eller på eller nær en ankerplads, eller hvor andre skibe normalt sejler.**



Skib på grund



Skib til ankers



Skib til ankers

Søluffartøjer er yderst sjældne, optræder næppe i rum so og dertil hørende farvande og slet ikke om natten. I særlige farvandsafsnit kan det forekomme, at søluffartøjer ankrer op og om natten forsynes med ankerlys.

# Kommunikation

## D. Lyd- og lyssignaler

### Regel 33

# Udstyr til afgivelse af lydsignaler

Brugen af lyd- og lyssignaler er en elementær form for kommunikation mellem skibe på havet. Det er væsentligt, at skibe med simple middler og på en enkel måde kan meddele sig til hinanden. Dette skal også være muligt uden brug af radiotelefon i eller andre midler, der forudsætter el- og/eller forsyning med damp eller trykluft.

International beslutning om at legalisere og formalisere lydsignaler som manøvre- og tågesignal blev truffet på en konference i Washington i 1887. Danmark deltog sammen med USA, Tyskland, Belgien, Japan og Norge samt Frankrig og England som underskriver på slutdokumentet. England og Frankrig havde 25 år tidligere taget de første initiativer, men kun for signaler under nedsat sigtbarthed. Konferencens beslutninger blev knap ti år senere ratificeret af Danmark ved Kgl. Anordning.

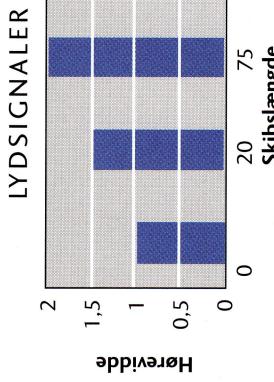
Afgivelse af lydsignaler er den traditionelle måde for skibe at meddele sig til hinanden på. Signalerne anvendes til at varsko om, at "her er man", og til at oplyse om, hvilke manøver man har til hensigt at udføre samt helt fundamentalt om sin evne til at manøvre.

Lyssignaler er af yngre dato og oplægtes i reglerne som et supplement til lydsignalerne.

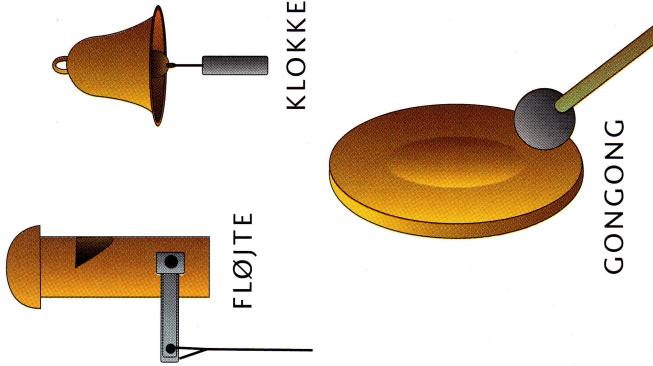
Det er vigtigt at huske, at lydsignalerne ikke er et supplement til lydsignalerne, men et supplement til lyssignalerne.

- (a) Et skib på 12 m eller derover i længde skal være forsynet med en **fløjte** og en **klokke**, og et skib på 100 m eller derover i længde skal desuden være forsynet med en **gongong**, hvis tone og lyd ikke kan forveksles med klokken. Fløjten, klokken og gongongen skal opfylde specifikationerne i tillæg III til nærværende søvejsregler. Klokken og gongongen eller begge kan erstattes af andet udstyr med tilsvarende lydkarakteristik som henholdsvis klokvens og gongongs under forudsætning af, at det altid skal være muligt manuelt at give de foreskrevne signaler.

- (b) Et skib under 12 m i længde er ikke forpligtet til at være forsynet med de i stik (a) i denne regel foreskrevne lydsignalapparater, men hvis det ikke er det, skal det være udstyret med et **andet middelet** til afgivelse af effektivt lydsignal.



Diagrammet angiver, forholdet mellem skibsstørrelse og hørevide.



Det fremgår af de tekniske specifikationer, at lydsignaler fra store skibe skal være dybe toner, og at disse signaler skal kunne høres længst. Mindre skibe anvender et højere toneleje, og der stilles mindre krav til høreviden. Ved udsendelse af lyd i atmosfærisk luft aftager lydtrykket med kvadratet på afstanden. Denne fysiske lov legger en naturlig grænse for, hvor langt et lydsignal kan høres. Samtidig skal lydtrykket holdes under et niveau, der er til at acceptere om bord i eget skib.

Fløjten, klokken og gongongen anvendes som maritime lydgivere og signalmidler, fordi lyden fra én lydgiver ikke kan forveksles med lyden fra en anden.

Klokke og gongong kan anvendes uden elseforsyning eller adgang til f.eks. trykluft. Skibsflyjen udgør til dels en undtagelse, idet den kræver trykluft eller damp. Som det fremgår af de følgende regler for lydsignaler, anvendes

flyjen fortrinsvis under gang, dvs. i situationer hvor energi er til rådighed.

I sejlskibe uden f.eks. trykluft anvendes lydsignalapparater, hvor komprimeret luft fra en håndpumpe eller en trykåse anvendes som drivkilde.

### Regel 32

## Definitioner

- (a) Ordet "**fløjte**" betyder ethvert lydsignalapparat, der er i stand til at frembringe de foreskrevne toner og som opfylder specifikationerne i Tillæg III til nærværende søvejsregler.

- (b) Udtrykket "**kort tone**" betyder en tone af ca 1 sekunds varighed.  
(c) Udtrykket "**lang tone**" betyder en tone af 4 til 6 sekunders varighed.

Der skelnes mellem lang og kort tone, hvilket gør det muligt ved brug af morsealfabetet at anvende enkelt bogstavs-signalerne i international signalbog.

## Manøvre- og advarselssignaler

Manøvre- og advarselssignaler skal anvendes, når skibe er i sigte af hinanden. Formålet er at forebygge tvivl og usikkerhed. Lydsignaler kan kun anvendes over relativt kort afstand, og den krævede hørevidde for signalapparaterne er tilsvarende begrænset til 2 - 4 somål afhængigt af skibslængden.

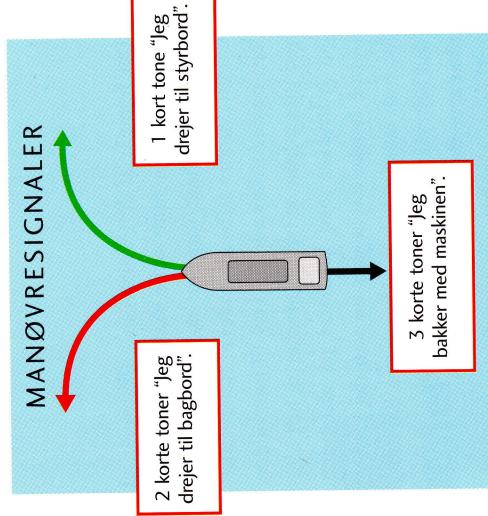
Foretages manøvrer for at forebygge sammenstød på større afstand, er lydsignaler uden effekt og uden relevans. Samtidig er risikoen for, at tvivl og usikkerhed skulle opstå, tilsvarende mindre.

- (a) Når skibe er i sigte af hinanden, skal et maskindrevet skib, der er let, når det foretager en manøvre, som disse regler hjemler eller påbryder, tillenkende give denne manøvre ved følgende signaler med fløjten:
- 1 kort tone, der betyder: "Jeg drejer til styrbord".
  - 2 korte toner, der betyder: "Jeg drejer til bagbord".
  - 3 korte toner, der betyder: "Jeg bakker med maskinen".
- (b) Ethvert skib kan supplere de i stk. (a) i denne regel foreskrevne fløjtesignaler med lyssignaler, der efter omständighederne kan gentages, medens manøren udføres:
- (i) disse lyssignaler har følgende betydning:
    - 1 blink: "Jeg drejer til styrbord";
    - 2 blink: "Jeg drejer til bagbord";
    - 3 blink: "Jeg bakker med maskinen".
  - (ii) varigheden af hvert blink skal være ca. 1 sekund, opholdt mellem blinkene ca. 1 sekund og opholdet mellem efterfølgende signaler mindst 10 sekunder.
  - (iii) lyset, der bruges til dette signal, skal hvis det er installeret, være et hvidt lys synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 5 somål og skal opfylde betingelserne i til læg i til nærværende søvejsregler.

- (c) Når skibe er i sigte af hinanden i et snævert løb eller farvand, skal:
- (i) et skib, der har i sinde at overhale et andet, i overensstemmelse med regel 9(e)(i) tillenkende give sin hensigt ved at give følgende signal med fløjten:
    - 2 lange toner efterfulgt af 1 kort tone, der betyder: "Jeg har til hensigt at overhale Dem på Deres styrbords side";

**Manøresignaler er "tor" og maskinsignaler, der skal afgives, når en manøvre indledes.**

Lyssignalerne er et supplement til lydsignalerne. De kan afgives, når manøren indledes, og de kan gentages under manøren.



Manøresignaler er opmærksomhedsignal, dvs. at de tjener til information om manøver, der vil blive iværksat. Signalerne skal anvendes. Såfremt et uhed skulle indträffe, vil man blive dømt, hvis man ikke har afgivet dem.

Afgivelse af et manøresignal frirager ikke fra ansvar, som påhviler det enkelte skib ifølge reglerne for styring og sejlsads.

- 2 lange toner efterfulgt af 2 korte toner, der betyder: "Jeg har til hensigt at overhale Dem på Deres bagbord side".
- (ii) det skib, der er ved at blive overhalede, skal, når det træffer forholdsregler i overensstemmelse med regel 9(e)(i), tillenkende give det samtykker i overhalingen ved at give følgende signal med fløjten:
- 1 lang, 1 kort, 1 lang og 1 kort tone i nævnte rækkefølge.**

- (d) Når skibe i sigte af hinanden nærmer sig hinanden, og et af skibene af en eller anden grund ikke forstår det andet skibs hensigter eller er i tvivl om, hvorvidt det andet skib tager fyldestgørende forholdsregler til at undgå sammenstød, skal det skib, der er i tvivl, straks tillenkende give dette ved at give **mindst 5 korte toner** med fløjten hurtigt efter hinanden. Sådant signal kan suppleres med et lysignal bestående af mindst 5 korte blink hurtigt efter hinanden.

Signalet er ment som et opmærksomhedsignal til brug for skibe, der er tvivl om andre skibes hensigter, primært om et andet skib vil overholde sin vigepligt.

Ofte anvendes de **5 korte toner** som et advarselsignal, når større skibe sejler ind i en koncentration af fritidsfartøjer.

Advarsel er i orden, men brug af signalet som et "skræmmesignal" er imod regernes hensigt. Ethvert skib skal altid afgasse sin fart efter forholdene, herunder også efter antal og koncentration af fritidsfartøjer.

Signalet er et advarselsignal, der bedst kan sammenlignes med det "Trut", der anvendes under bjergkørsel.

Med stor afstand mellem fløjterne kan det opfattes, som om der var flere skibe, der afgav signal. Det er endvidere pålagt, at såfremt et skib har flere fløjter, må tonehøjden kun afvige 10 Hz mellem fløjterne.

- 2 lange toner efterfulgt af 1 kort tone

Overhaling OK:  
1 lang, 1 kort, 1 lang og 1 kort tone;  
ikke OK: mindst 5 korte toner.

De 5 korte toner bliver brugt og misbrugt.

- (e) Et skib, der i et løb eller farvand nærmer sig en krumming eller et område, hvor andre skibe kan være i skul af en mellemliggende hindring, skal give **1 lang tone**. Dette signal skal **besvares med 1 lang tone** af ethvert skib, der inden for hørevidde måtte nærmere sig krumningen fra modsat side eller befinde sig bag den mellemliggende hindring.
- (i) Hvis fløjter er anbragt på et skib med en indbyrdes afstand af over 100 m, må kun en af fløjterne benyttes til afgivelse af manøvre- og advarselsignaler.

## Regel 35

# Lydsignaler under nedsat sigtbarhed

Lydsignaler skal afgives, når sigtbarheden er nedsat og uanset, om man selv befinder sig i området med nedsat sigtbarhed eller i umiddelbar nærhed af et sådant område. Afgivelse af lydsignaler udgør i sig selv ingen sikkerhed. Tilstrekkelig sikkerhed kan kun opnås, når farten samtidig afgøres efter omstændighederne.

Betegnelse	Synsvidde
Meget tæt tåge	50 m
Tæt tåge	200 m
Tåge	500 m
Let tåge	1/2 sømil
Dis	
Ringe sigtbarhed	1 sømil
Moderat sigtbarhed	2 sømil
God sigtbarhed	5 sømil
Meget god sigtbarhed	10 sømil
Usædvanlig god sigtbarhed	30 sømil
	> 30 sømil

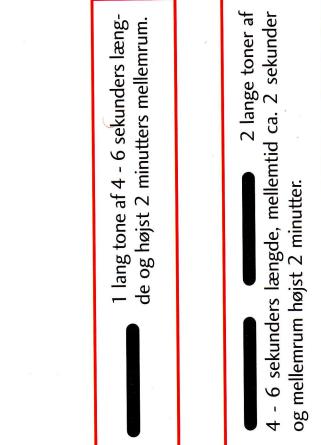
Høreviden for lydsignaler afgivet med et skibs fløjte er begrænset. I de tekniske specifikationer for lydsignalapparater er minimumshøreviden for fløjtesignaler for maskindrevne skibe angivet til under ganske omstændigheder at være mellem 1 og 2 sømil.

Den begrænsede hørevidde understreges nødvendigheden af, at farten afgøres, og at skibets fremdriftsmidler er klar til øjeblikkelig omstilling fra frem til bak. Det er et

## Fløjtesignaler

I eller nær et område med nedsat sigtbarhed skal, hvad enten det er dag eller nat, de i denne regel foreskrevne signaler gives på følgende måde:

- (a) Et maskindrevet skib, der **gør fart genem vandet**, skal med mellemrum af højst 2 minutter give en lang tone.
- (b) Et maskindrevet skib, der **er let, men ligger stoppet** uden at gøre fart gennem vandet, skal med mellemrum af højst 2 minutter give 2 på hinanden følgende lange toner med ca. 2 sekunders mellemtid.

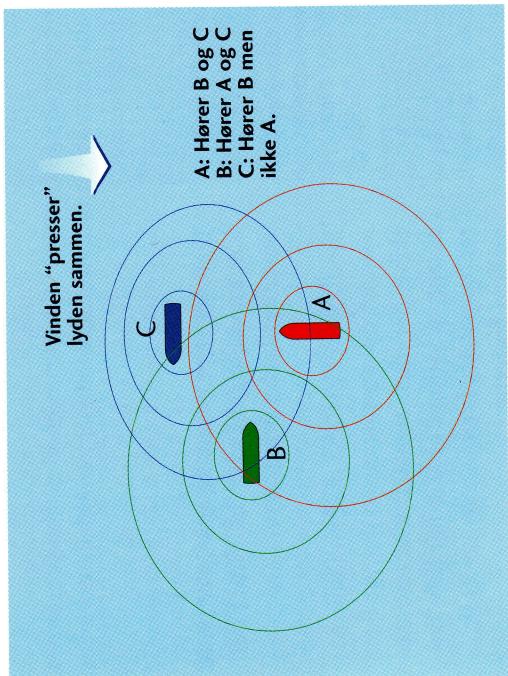


Høreviden for lydsignaler afgivet med et skibs fløjte er begrenset. I de tekniske specifikationer for lydsignalapparater er minimumshøreviden for fløjtesignaler for maskindrevne skibe angivet til under ganske omstændigheder at være mellem 1 og 2 sømil.

Den begrænsede hørevidde understreges nødvendigheden af, at farten afgøres, og at skibets fremdriftsmidler er klar til øjeblikkelig omstilling fra frem til bak. Det er et

(c) Et skib, der ikke er under kommando, et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrire, et skib, der er hämmet af sin dybgang, et sejsskib, et skib, der er i færd med at fiske og et skib, der er færd med at slæbe eller skubbet et andet skib, skal i stedet for de i stk. (a) eller (b) i denne regel foreskrevne signaler med mellemrum af højst 2 minutter give 3 på hinanden følgende toner, nemlig **1 lang efterfulgt af 2 korte toner**.

(d) Et skib, der er i færd med at fiske, og som ligger til ankers, og et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrire, når det udfører sit arbejde til ankers, skal i stedet for de i stk. (b) i denne regel foreskrevne signaler give det i stk. (c) i denne regel foreskrevne signaler.



Anvendelse	Lydsignal	Mellemrum	Signalmid
Maskindrevet skib: Som går fart Som ligger stoppet	— —	Højst 2 minutter	Fløjte
Skib, begrænset i sin evne til at manøvrire	— — —	Højst 2 minutter	Fløjte
Skib til ankers Aftørste skib i slæb	— — — —	Ved fare for sammenstød Højst 2 minutter	Fløjte

faktum, at nedsat sigtbarhed stadig er hyppigste årsag til sammenstød og gør stødning.

Maskindrevne skibe anvender signaler som en elementær form for fløjtesignaler, når det høres, idet et signal besvares, når det høres, ved at give sit eget signal umiddelbart efter og uden hensyn til det forelskønner samtidigt og i videst muligt omfang, at man ”traber i munnen på huden”. Således at forstå, at antallet af sigtbarheden til det nødvendige for ikke tilsløre det samlede lydbillede.

Man må i den forbindelse forstå, at skib, der modtager og besvarer ens egne signal, meget vel kan høre signaler fra et andet skib, der ikke selv kan høre.

— — — toner er fælles for alle skibe, der er begrænset i evne til at manøvrire samt for slæb-, fiske- og fartøjer. Mellemrum mellem signalerne er forskelligt til højst 2 minutter.

Alle skibe med begrænset manøverevne skal afgive samme signal, herunder også sejlskibe og skibe, der slæbes eller skubber.

Under nedsat sigtbarhed er situationen i bogstaveligste forstand uklar, og det ville bidrage til usikkerheden, såfremt man opdeler skibe med nedsat manøverevne i flere grupper med

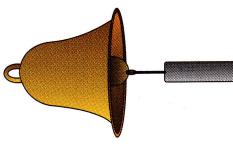
- (e) Et skib, der slæbes, eller såfremt der slæbes mere end et skib, da det agterstår af disse, skal, hvis det er bemanded, med mellemrum af højst 2 minutter give 4 på hinanden følgende toner, nemlig 1 lang efterfulgt af 3 korte toner. Dette signal skal, så vidt det er praktisk muligt, gives umiddelbart efter det af det slæbende skib afgivne signal.
- (f) Når et skib, der skubber, og et skib, der skubbes frem, er fast forbundet i en sammenhæftet enhed, skal de betragtes som et maskindrevet skib og skal give de i stk. (a) eller (b) i denne regel foreskrevne signaler.

- (g) Et skib **til ankars** skal med mellemrum af højst 1 minut **ring hurtigt med klokken i ca. 5 sekunder**. I et skib på 100 m eller derover i længde skal der ringes i den forreste del af skibet, og umiddelbart efter ringning med klokken skal der slås hurtigt på **gongen i ca. 5 sekunder i den agterste del af skibet**. Et skib til ankars kan desuden give **3 på hinanden følgende toner**, nemlig 1 kort, 1 lang og 1 kort tone, for at varsko et skib der nærmer sig, om sin plads og om muligheden for sammenstød.
- (h) Et skib på grund skal give det i stk. (g) i denne regel **foreskrevne klokkesignal** og efter om stændighederne det samme steds foreskrevne gongongsignal og skal desuden før og efter den hurtige ringning med klokken give **3 adskilte og tydelige slag på klokken**. Et skib på grund kan endvidere give et hensigtsmæssigt flytesignal.

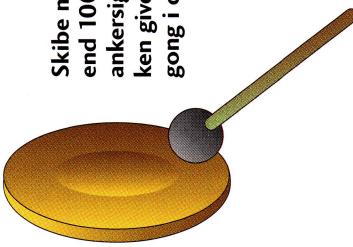
hvert sit signal, som det er tilfældet med skibsy.

Det væsentlige formål med lydsignalerne er at gøre andre skibe opmærksomme på ens tilstedeværelse, hvorefter det er et fælles ansvar at fortsætte sejladsen med størst mulig forsigtighed og med en fart, der er afsættet efter omstændighederne.

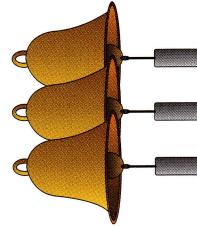
## Andre lydsignaler



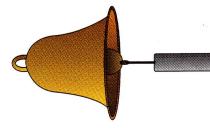
**Skip til ankars ringer  
5 sekunder med  
skibsklokken.  
Signalget gentages  
hvert minut.**



**Skip med større længde  
end 100 m skal efter  
ankersignal med klok-  
ken give lyd med gon-  
gong i ca. 5 sekunder.**



**Før og efter  
ankersignalat  
afgiver et skib  
på grund 3  
adskilte slag  
på klokken.**

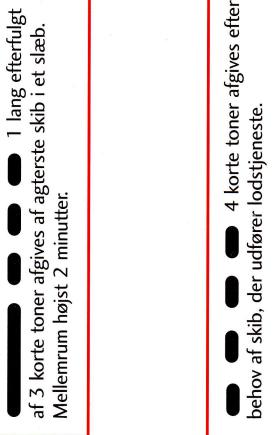


International signalbog omfatter en række enkeltbogstavsignaler, der i lighed med anvendelsen af lydsignaler er en elementær form for kommunikation på havet.

Når de tilhørende signallflag i denne forbindelse er vist, er de medtaget for at illustrere sammenhængen mellem enkeltbogstavsbetydningen og betydningen i henhold til denne regel.

Det er en selvfølge, at signallflag ikke kan anvendes til kommunikation under nedsat sigtbarhed.

- (i) Et skib under 12 m i længde er ikke forpligtet til at give de ovenfor nævnte signaler, men hvis det ikke **gør** det, skal det med mellemrum af højst 2 minutter give et andet fyldestegende lydsignal.
- (j) Et lastskib, der udfører lodstjeneste, kan foruden de i stk. (a), (b) eller (g) i denne regel foreskrevne signaler give et kendingsignal bestående af 4 korte toner.



## Regel 36

# Signaler for at påkalde opmærksomhed

Navn	Signalflag	Morse tegn	Enkeltbogstavs betydning i fig.	Betydning i fig. Regel 35
Bravo		— · —	Jeg laster, lossar eller transporterer farligt gods	Agterste skib i slæb
Delta		— · —	Hold klar af mig, jeg har vanskelt ved at manøvre	Skibe med begrænset manøverevne samt slæbe-, fiske- og sejlfartøjer
Mike		— —	Mit skib ligger stoppet uden at gøre fart gennem vandet	Maskindrevet skib, der ligger stoppet uden at gøre fart gennem vandet
Romeo		— — —		Opmærksomhedssignal for ankerliger
Tango		— — —	Hold klar af mig, jeg er beskæftiget med parfiskeri	Maskindrevet skib, der gør fart gennem vandet

Sammenlignes ethogsstavsbetydningen efter International Signalbog med betydningen som de tilsvarende signaler ifølge de Internationale Søvejsregler, fremgår det, at der i tilfælde er overensstemmelse (DETA og MIKE), i tilfælde lighed (ALFA og TANGO) og i et enkelt tilfælde har signalet ingen betydning som ethogsstavssignal (ROMEO). Det kan konstatieres, at der i intet tilfælde er modstrid eller mulighed for fejfortolkning.

Ethvert skib kan om nødvendigt for at påkalde et andet skibs opmærksomhed afgive lys- eller lydsignaler, der ikke kan forveksles med noget andet steds i disse regler hjemmehørende signaler på en sådan måde, at andre skibe ikke generes. Ethvert lys, der anvendes for at påkalde et andet skibs opmærksomhed skal være af en sådan art, at det ikke kan forveksles med noget hjælpemiddel for navigeringen. Ved anvendelsen af denne regel skal brug af blinklys eller roterende lys med stor lysstyrke, såsom blitzlys (på engelsk Strobe lights), undgås.

2 korte efterfulgt af 1 lang tone betyder efter International Signalbog: "De støvner mod fare"

Den brede formulering af reglen sammentød til sós – indehærer, at lys- og lydsignaler af passende art kan og skal anvendes efter begge formål. Blot må der ikke bruges signalmidler, der virker blændende eller kan forveksles med nødsignaler eller med farvandsafmærkning og fyrtårn.

Der er anvendt en meget løs formulering, idet det ikke klart fremgår om formålet er at gøre opmærksom på egen tilstedeværelse i tilfælde af, at advarselsignal fra regel 34 (mindst 5 korte lyd- eller lyssignaler) ikke har givet det forventede resultat, eller om formålet er at

International signalbog indeholder en række signaler, der kan anvendes, når assistance fra andet skib er påkrævet. Nedenfor er vist nogle eksempler med angivelse af signalflag, morsetecken og enkeltbogstavsbetydning.



F "FOXTROT" : Jeg er ikke manøvredygtig.  
Sæt Dem i forbindelse med mig.



K "KILO" : Jeg ønsker at komme i forbindelse med Dem.



O "OSCAR" : Mand over bord.



V "VICTOR" : Jeg behøver hjælp.



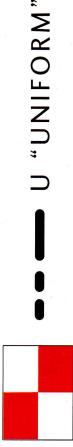
W "WHISKY" : Jeg behøver lægehjælp.



U "UNIFORM"



U "UNIFORM"



U "UNIFORM"

1) Alle de viste signaler må - som lydsignaler og under nedsat sigtbarhed - kun anvendes i overensstemmelse med regel 35 i "De Internationale Søvejsregler".

## Regel 37

# Nødsignaler

Når et skib er i nød og behøver hjælp, skal det bruge eller vise de i tillæg IV til nærværende søvejsregler beskrevne signaler.

**Enhver form for misbrug er strafbart.**

Langsom og gentagen hævning og senkning af armene udstrakt til hver side.

Om et skib er i nød, og om nødsignal skal afgives, afgøres alene af skibets fører eller besætning. Et skib i nød indebærer, at der er overhængende fare for skib og besætning, og at skib og besætning ikke kan klare den aktuelle nødsituation uden hjælp. Nødsignaler bruges til, at få en melding om situationen bragt videre til et andet skib eller til en organisation i land.

## Tillæg IV

Kanonkud eller andet knaldsignal afgivet med mellemrum af ca. 1 minut.

Uafbrudt brug af **tågesignalapparat**.

**Raketter** eller bomber, der udkaster **røde stjerner**, og som affyres én ad gangen med korte mellemrum

Et signal, der udsendes radiotelegrafisk eller afgives ved hjælp af en hvilken som helst anden signalmetode, bestående af gruppen **• • — — — • • SOS** efter morsesyntemet.

Et signal, der udsendes radiotelefonisk bestående af det talte ord "**MAYDAY**".

Nødsignalet **NC** efter den internationale signalbog.

Et signal bestående af et **firkantet flag med en kugle** eller noget, der ligner en kugle, over eller under flaget.

**Flammer** om bord i skibet

Et **raketfaldskærmsblus** eller et håndblus, som viser rødt lys.

Et **røgsignal**, der afgiver **orangefarvet røg**.

Langsom og gentagen hævning og senkning af armene udstrakt til hver side.

**Det radiotelegrafiske alarmsignal.**

Signaler udsendt af **nødradiopojlsender**. Godkendte signaler, der udsendes over radiokommunikationssystemer herunder **radar-pondere** på redningsbåde og -flåder.

Langsom og gentagen hævning og senkning af armene udstrakt til hver side.

**Det radiotelefoniske alarmsignal.**

Signaler udsendt af **nødradiopojlsender**. Godkendte signaler, der udsendes over radiokommunikationssystemer herunder **radar-pondere** på redningsbåde og -flåder.

Langsom og gentagen hævning og senkning af armene udstrakt til hver side.

**Forbedres situationen om bord i et skib, der har afgivet nødsignal, således at en nødsituation ikke længere er til stede, skal nødmeldingen snarest tilbagekaldes.**

Langsom og gentagen hævning og senkning af armene udstrakt til hver side.

**Forbedres situationen om bord i et skib, der har afgivet nødsignal, således at en nødsituation ikke længere er til stede, skal nødmeldingen snarest tilbagekaldes.**

## Rækkefølgen af nødsignalerne i tillæg IV er tilfældig og uden prioritering.

**Alle signalerne er sidestillede og angiver ingen forskel med hensyn til nødsituations art og omfang.**

**Er man i nød, er situationen kritisk, og behovet for hjælp er ultimativt.**

For den organisation, det skib eller den enkeltperson, der modtager en nødmelding, er opgaven herefter at få bragt hjælp til skibet. To faktorer er i den forbindelse afgørende – nemlig tid og præcision. At tidsfaktoren er væsentlig skyldes, at en nødmelding i sagens natur næsten altid afgives på et relativt sent tidspunkt, hvor situationen om bord i det nødstedte skib har udviklet sig kritisk. Enhver forsinkelse vil medføre risiko for, at hjælpen kommer for sent frem.

En afgørende forudsætning for at yde hjælp er, at man kan stedbestemme det nødstedte skib. Præcisionen er her afgørende for, at hjælpen kan nå retidigt frem og kan koordineres effektivt. Det er forudsætningen for, at de nærmeste skibe kan dirigeres til umiddelbar undsætning, og at tilstrækkelig og relevant assistance kan ydes. Det er afgørende, at de meldinger, der afgives af såvel det skib, der er i nød, som af alle andre, der modtager, videregiver eller bidrager med hjælp og assistance, er præcise og lydestgørende.

**Når en nødmelding modtages, skal alle andre hensyn sættes til side, og det nødstedte skib skal umiddelbart assisteres på enhver tænkelig måde og med alle mulige og forhåndenværende midler.**

## Skematisk fremstilling af nødsignalerne

Virkemåde	Altid til rådighed	Kræver særlig udrustning	Rækkevidde
Akustiske	Uafbrudt tågesignal	Knaldsignal	Hørevidde
Visuelle	Kugle / Firkant Hæve og sænke armene SO, lys- eller lydsignal Røde raketter Røde faldskærmsblus	Orange rag Internationale signalflag N-C Flammer om bord	Synsvidde 2-5 sømil
Radio <sup>1</sup>		Radiotelefonisk MAYDAY Raftelegrafisk SOS	Radiorækning <sup>1</sup> afhængig af frekvens: UHF 10-15 sømil VHF 12-18 sømil (20) MF < 75 sømil (300)
Automatiske Radio-signaler		Radiotelegrafiske alarmsignaler Radiotelefoniske alarmsignaler	Som for radiosignaler Godkendte signaler fra nødradioer og radartranspoderne

I tabellen er de forskellige nødsignaler ordnet efter virkemåde og omtrentlige rækkevidde, endvidere er signaleerne opdelt efter, hvad der skal forefindes om bord ("Altid til rådighed"), og hvad der kan/skal indgå i udrustningen afhængig af skibets størrelse, formål og fart ("Kræver særlig udrustning").

Efter Titanics forlis den 15. april 1912 indså man nødvendigheden af at systematisere og effektivisere anvendelsen af skibsradioer. Allerede i 1914 kunne 16 nationer slutte op om den første SOLAS ("Safety of Life at Sea") konvention.

Arbejdet er fortsat siden med henblik på at udnytte den teknologi, der på et givet tids-

punkt er til rådighed og økonomisk realistisk, til at forbedre sikkerheden til søs. Søsikkerhedskonferencen i 1979 markerer et gennembrud, idet de indledende skridt blev taget på denne konference, til det vi i dag 20 år senere kender som GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System.

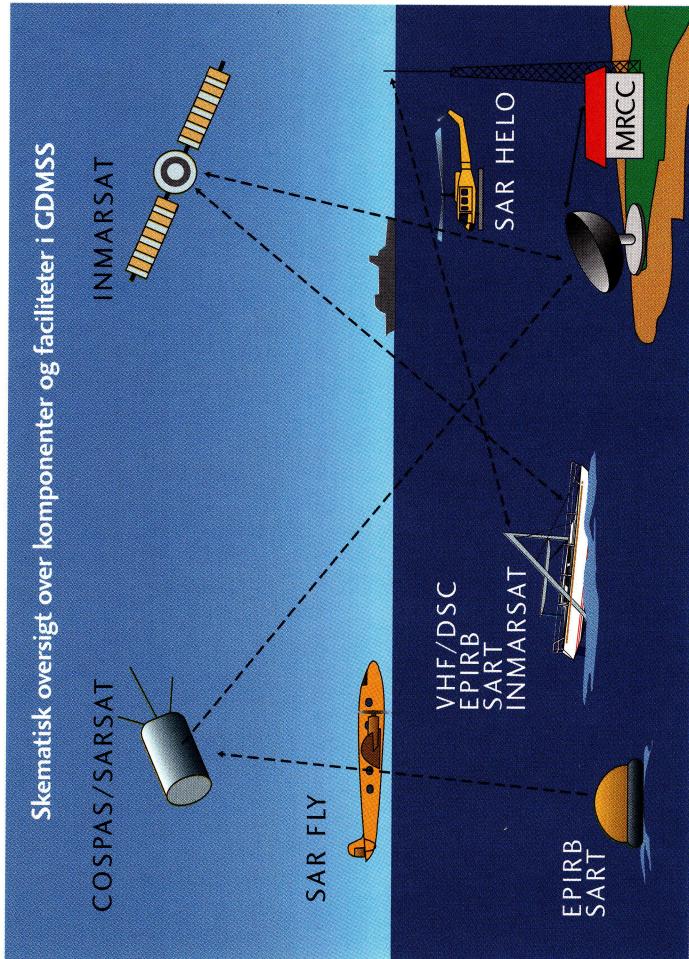
## GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System

**GMDSS** er et globalt nød- og sikkerhedssystem, der ved udnyttelse af tre satellitsystemer og moderne kommunikationsteknologi kan opfange og stedbestemme nødsignaler samt videresende il- og sikkerhedsmeddelinger fra skib til land, land til skib, og skib til skib på en række forskellige nød- og arbejdsfrekvenser. Systemet er opbygget således, at det samarbejder de komponenter og faciliteter, der traditionelt indgår i en redningsorganisation. Endvidere fungerer GMDSS uden aktiv medvirkning af en kystradiostation.

Et nødsigna vil sammen med navigationsoplysninger (position og evt. identifikation) automatisk blive modtaget af en kystradiostation overensstemmelse med standarderne i GMDSS.

tion og automatisk videresendt til et RCC (Rescue Coordination Center), hvorefter en redningsoperation kan iværksættes. Fordelene ved et moderne, automatiseret system er indlysende, idet der kan spares tid og samtidig opnås en hidtil udkendt præcision i stedbestemmelsen af en nødmelding. Blandt ulemperne er, at et automatiske system ikke kan frasortere falske nødmeldinger. En meget væsentlig funktion, der hidtil er blevet varetaget af de manuelt betjente kystradiostationer.

Fra 1. februar 1999 skal alle skibe over 300 tons være udrustet med radio og nødudstyr i overensstemmelse med standarderne i GMDSS.



<sup>1)</sup> Med gennemførelse af GMDSS vil alle radiosignaler på en af nødfrekvenserne kunne opfanges globalt Radiørækningsenheder angivet som skib/skib. Land/skib er angivet i parentes.

## **INMARSAT**

**“International Maritime Satellite Organization”** er et geostationært satellitsystem til modtagelse og videresendelse af radiotelefoni, fax, telex, og datatransmissioner. Udstyret om bord i skibe er opdelt i tre kategorier A, B og C. A og B er omkostningslunge og forudsætter bl.a. en parabolantenne på 60 cm.

**INMARSAT - C** er mere realistisk i mindre fartøjer, idet antennen er en lille rundstæante (omnidirectional). Udstyrets anvendelsesmulighed er dog noget begrænset, idet det ikke kan anvendes til radioteléfonoi. INMARSAT - C er velegnet til modtagelse af bl.a. telefax på MF/HF SSB, som er en forudsætning for modtagelse af bl.a. vejrkort..

**COSPAS/SARSAT** “Space system of Search for Vessels in Distress”/“Search and Rescue Satellite Aided Tracking” består af et polaromkredsende kommunikations- og navigationssatellitsystem og et vejrsatellitsystem. Systemerne dækker 3 nødfrekvenser og kan stedbestemme en afsender.

**DSC** “Digital Selective Call”. DSC er et system til automatisk opkald mellem skib/land, land/skib og skib/skib uden medvirken af en kystradiostation. Systemet kan anvendes til nod-, il-, og sikkerhedsopkald samt til opkald for almindelig korrespondance. DSC er oprettet på specielle frekvenser og kanaler på såvel MF, HF som VHF og kan ved tryk på en alarmknap automatisk kalde op og afsende et nedsignal med skibets identifikation og position. Systemet kan endvidere automatisk sende skibets navigationsdata, når det er direkte koblet til skibets elektroniske navigationsud-

styr. Alternativt kan systemet manuelt programmeres med positionsdata og andre oplysninger.

**NAVTEX** er et passivt system, der automatisch kan modtage nød-, il- og sikkerheds-meldinger. NAVTEX kan enten tilkobles en printer eller vise de modtagne meldinger på et display. Da der kun anvendes én frekvens (518 kHz), sender kystradiostationerne på skift med en transmissionstid på 10 minutter for hver udsendelse.

**SART** “Search And Rescue radarTransponder”. Transponderen aktiveres enten manuelt eller automatiskt og virker ved at afgive et ”svar”, når en radarimpuls (9 Ghz fra en 3 cm - radar) modtages. Svaret afgører et lys-spør på radarskærmen om bord i skibe med en 3 centimeter radar. Sporet kan anvendes som pejlsignal i en eftersogningsoperation.

**EPIRB** “Electronic Position Indicating Radio Beacon”. EPIRB sender via COSPAS/SARSAT på to VHF frekvenser enten 406 eller 121,5 mHz. og forhandles tilsvarende i tvært anter. Forskellen mellem de to udgaver er – foruden pris – satellitsystemernes evne til at opfange og stedbestemme senderens signal. EPIRB 406 har en nøjagtighed på få sømil og vil opfange signalet ved første salellippassage. EPIRB 121,5 har en nøjagtighed på mellem 20 og 30 sømil, og der skal flere satellitpassager til, før signalet går igennem og kan stedbestemmes.

## **Udstyr i GMDSS vil fremover være obligatorisk for skibe over 300 ton, idet kravene til det enkelte skib vil være afstemt efter de fartsområder, som skibet er godkendt til at besejle.**

Som al moderne elektronik er udstyret kostbart, især er DSC SSB og INMARSAT - C omkostningstunge. Et fuldt udstyr omfattende DSC SSB, VHF, EPIRB, SART, NAVTEX og INMARSAT må forventes at koste en del over 100.000 kroner.

Skibe under 300 ton er ikke omfattet af kravene, men det må forventes, at de i fremtiden vil blive berørt. Det er således sandsynligt, at der færdes i farvande af en anden og mere barsk karakter end de danske.

For danske sejtere vil det udstyr, der er anbefalet for sejlads ud til 60 sømil fra kysten være tilstrækkeligt.

Udstyr/Afstand fra kyst	5 sømil	30 sømil	60 sømil	150 sømil	Ubegrænset
VHF		ja	ja	ja	ja
DSC		ja	ja	ja	ja
EPIRB 406			ja	ja	ja
MF/HF SSB med DSC				ja	ja
INMARSAT				ja	ja
NAVTEX				ja	ja
SART				ja	ja

Tabellen angiver, hvad ”Marine Safety Agency” - det engelske modstykke til Søportens Sikkerhedsråd - anbefalet, at fritidsfartøjer udstyres med.

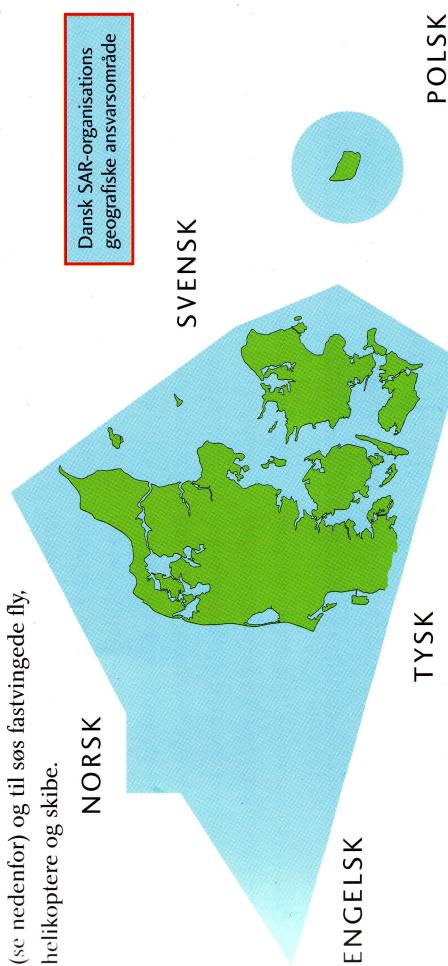
**OSC** “On Scene Commander”. ”The on scene commander” er den ansvarige redningscentralens mand på stedet. Principielt vil det være det første skib, der når frem til et nødsstedt skib alternativt til det udgangspunkt, som fastlægges som datum for en efterfølgning. Formålet er, at uanset hvor gode lokale oplysninger en redningscentral har adgang til, vil det altid være oplysninger, der enten er

al maritimt radio- og elektronisk nøddstyr vil blive udviklet under hensyn til specifikationerne til udstyr i GMDSS, alternativt til direkte at kunne indgå i systemet. Ellers kan det næppe betale sig for fabrikantene at udvikle og producere det. I den følgende oversigt er angivet det minimum, som et mindre fartøj anbefales udrustet med fremover. Anbefalet-gerne er udarbejdet for engelske fritidssejtere, der færdes i farvande af en anden og mere barsk karakter end de danske.

For danske sejtere vil det udstyr, der er anbefalet for sejlads ud til 60 sømil fra kysten være tilstrækkeligt.

## Fritagelser

**SAR** "Search And Rescue". SAR anvendes som begegnelse for såvel organisationer som midler, der har specielle opgaver og ansvar i forbindelse med søredningsoperationer. Begnelsen omfatter i land ARCC og MRCC (se nedenfor) og til sós fastværende fly, helikoptere og skibe.



Emne	Fritagelsesperiode
Omplacering af skibslys pga. skift fra engelsk målstandard til metersystem. Omplacering af toplys i skibe < 150 m. Omplacering af lys synlige hele horisonten rundt.	ubegænsset
Omplacering langsrib af toplys i skibe > 150 m. Omplacering i højden af toplys. Omplacering af sidelys. Foreskifter for lydsignalapparater:  Skibslys synsværdet. Skibslys farvespecifikationer.	9 år 4 år

- Ethvert skib (eller klasse af skibe), hvis kol er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium før nærværende søvejsreglers ikrafttræden, kan, under forudsætning af at det opfylder kravene i de internationale søvejsregler, 1960, fritages for at opfylde nærværende søvejsregler for så vidt angår:
- (a) Installation af skibslys med synsværd som foreskrevet i regel 22, iindtil 4 år efter datoén for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.
  - (b) Installation af skibslys med de i stk. 7 i tillæg I til nærværende søvejsregler foreskrevne farvespecifikationer i iindtil 4 år efter datoén for regnernes ikrafttræden.
  - (c) Omplacering af skibslys som følge af overgang fra britisk standard til metersystem og anvendelse af afundede målangivelser, uden tidsbegrensning.
  - (d) (i) Omplacering af toplys i skibe under 150 m i længde som følge af forskriften i stk. 3 (a) i tillæg I til nærværende søvejsregler, uden tidsbegrensning.  
(ii) Omplacering af toplys i skibe på 150 m eller derover i længde som følge af forskrifterne i stk. 3 (a) i tillæg I til nærværende søvejsregler, i iindtil 9 år efter datoén for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.
  - (e) Omplacering af toplys som følge af forskriften i stk. 2 (b) i tillæg I til nærværende søvejsregler, i iindtil 9 år efter datoén for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.
  - (f) Omplacering af sidelys som følge af forskrifterne i stk. 2 (B) og 3 (b) i tillæg I til nærværende søvejsregler, i iindtil 9 år efter datoén for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.
  - (g) Forskriften for lydsignalapparater som fastsat i tillæg III til nærværende søvejsregler, i iindtil 9 år efter datoén for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.
  - (h) Omplacering af lys, der er synlige hele horisonten rundt, som følge af forskrifterne i stk. 9 (b) i tillæg I til nærværende søvejsregler, uden tidsbegrensning.

### POLSK

**FIR** "Flight Information Region". Efter de grundlæggende principper for sikkerhed til skibos må der ikke være områder, hvor redningsansvaret ikke er placeret. Flykontrol- og informationsområder (FIR) anvendes i mange tilfælde som grundlag for opdeling i nationale ansvarsområder, i andre tilfælde anvendes midtlinier mellem to nationer. Der kan således være sammenfald mellem økonomiske zoner og områderne for SAR ansvar, skønt de i princippet intet har med hinanden at gøre.

At en nation har redningsansvaret inden for et bestemt geografisk område betyder, at det nationale og lokale redningscenter skal påtage sig koordination og gennemførelse af de søredningsopgaver, der måtte forekomme inden for områdets grænser. Grænserne udelukker ikke, at koordinationsansvaret for en redningsoperation, som er indledt i ét område,

bevares af det redningscenter, som har indledt operationen, hvis operationen fortsættes ind i et naboområderne. Tilsvarende vil redningscentraler ved større operationer stille midler til rådighed for andre redningscentraler.

**ARCC** "Air Rescue Coordination Center": Redningscentral til koordination af indsatsen for fly i nød og affly indsat til løsning af søredningsopgaver. RCC Karup er det nationale danske ARCC med primært ansvar inden for dansk FIR (Flight Information Region).

**MRCC** "Maritime Rescue Coordination Center": Redningscentral til koordination og ledelse af søredningsopgaver. SOK (Søværnets Operative Kommando) er dansk MRCC med primært ansvar inden for dansk FIR (Flight Information Region).

- Fritagelserne er alle betinget af, at bygningen af et givet skib er påbegyndt inden lovens ikrafttræden dvs. inden 4. november 1995. Dette betyder, at de tidsbegrensthede fritagelser udløber i 1999 og i 2004.
- Som det fremgår af arten af fritagelserne, er de dels begrundet af økonomi, dels af sikkerhedsgrunde. At hensynet til sikkerhed prioriteres højt frengår af, at tidsfaktoren for ændringer vedværende synsværd og farvespecifikationer er den korteste.
- Når fritagelser overhovedet er nødvendige, skyldes det foruden økonomiske forhold i høj grad hensynet til, at ændringer skal opnå flertal, før de kan opnå gyldighed. Uden bred international accept har reglerne og ændringerne til dem ingen værdi.

## Regler for sejlads i nationale, indre farvande

I regel 1 slås det i de internationale søvejsregler fast, at reglerne gælder for rum so og der til hørende farvande. Umiddelbart efter åbnes der mulighed for, at behørig myndighed (national) udarbejder og iværksætter særlige regler for havn, red, sø, flod eller indre vandveje, der

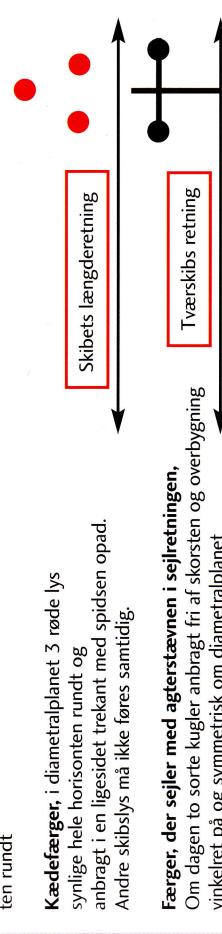
står i forbindelse med rum so, og som kan betærdes af søgænde skibe. Samtidig skal sådanne særlige regler være i så nær overensstemmelse med de internationale søvejsregler som muligt.

### Regler for sejlads i visse danske farvande

I Danmark er gyldighedsområdet for særlige regler udvidet til foruden at omfatte havn, red, so, flod eller indre vandveje tillige at have gyldhed inden for øer, holme og rev samt i løb og rende, der vedligeholdes ved dansk myndighed i forbindelse med rum so.

### Lys- og signalfigurer:

Pramme på stæb (skæbets længde < 100 m) uden selvstændig styring kan føre 1 hvidt lys synligt hele horisonten rundt



Kædefærger, i diametrallplanet 3 røde lys synligt hele horisonten rundt og anbragt i en ligesidet trekant med spidsen opad. Andre skibstyper må ikke føres samtidig.

### Færger, der sejler med agterstævnen i sejrlæning,

Til ankers

Om dagen to sorte kugler anbragt fri af skorsten og overbygning vinkelret på og symmetrisk om diametratplanet  
I begge tilfælde skal signalet afgives umiddelbart efter ankersignalen

Når det er let

Signal som skib begrænset i sin evne til manøvre m.fl., 3 toner, en lang efterfulgt af to korte toner, og herefter signal som ovenfor angivet.

### Passage af dykkerfartøjer:

Dykkerskib skal passeres med forsigtighed og held med stoppet skru. Dykkerflaget A skal være mindst 1 m og skal være belyst om natten.

Ankning i fyr- og bækelinier skal undgås. Hvis det - "fordi det er tvingende nødvendigt" - finder sted, må opankring eller fortojning ikke vanskeliggøres eller hindre andre skibes sikre passage.

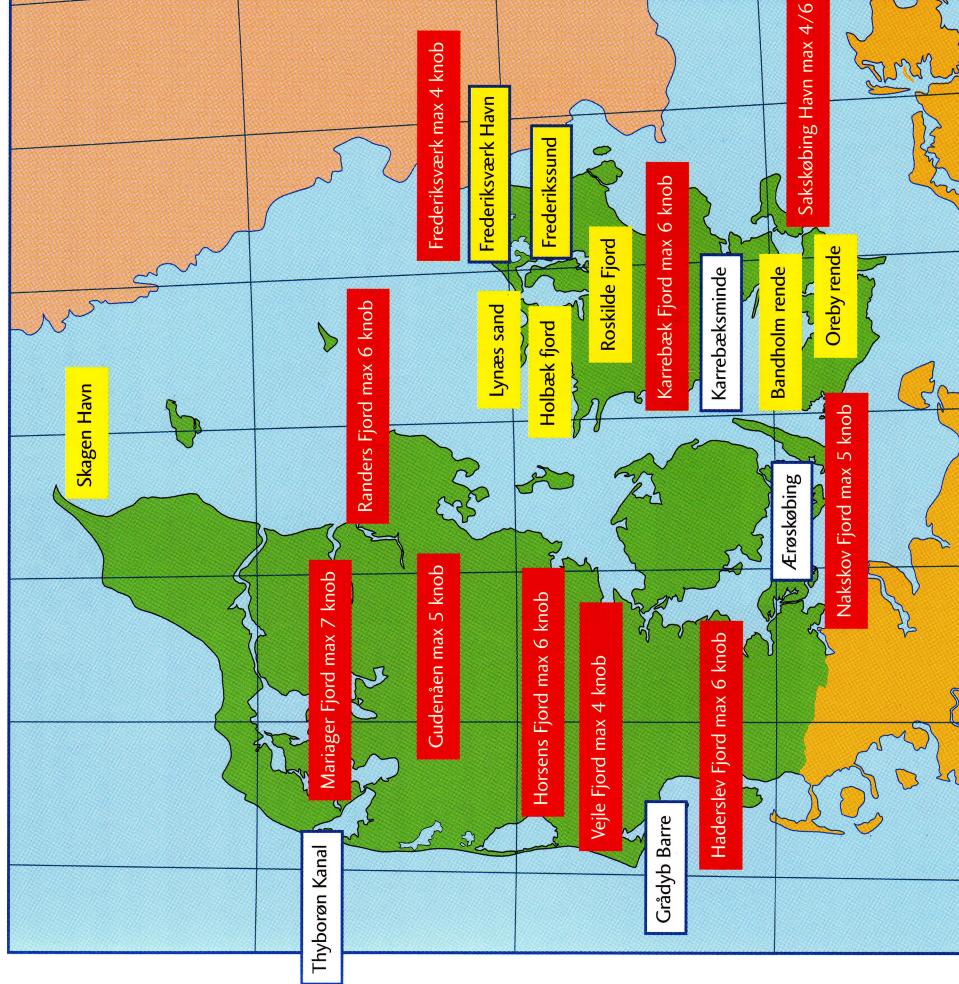
## Særegler for render og løb

**Snævre løb.** Der er ingen fast definition for, hvad der anses for at være snævre løb. I danske farvande anses de på kortet i blå ramme markerede løb for snævre.

**Regler for fart.** De på kortet med rødt markede områder er pålagt fartbegrænsning. Den maksimalt tilladte fart er samtidig angivet.

**Udgående skib i render og løb.** Den administrative regel, er at indgående skib venter på udgående udfra den betragtning, at der er bedre plads uden for et løb end i selve løbet.

Hvor specielle lokale forhold gør det nødvendigt, er reglen visse steder i danske farvande omvendt, dvs. at udgående skib skal afvente skib for indgående. Disse løb og render er i kortet markeret med gult.



## Sejlads gennem danske broer

## Speedbåde

### Generelle regler for klapbroer:

Væderlagsfrit inden for normal åbningstid. Der kan være begrænsning af åbningstiderne bla. pga. vejtrafik. Åbning uden for de normale tider kan arrangeres efter aftale med brovagt og mod særlig afgift.

### Signaler, når broen ønskes åbnet:

- Gennemsjeling forbudt
- Blink, broen åbnes for trafik fra N eller Ø
- Fast lys, gennemsjeling

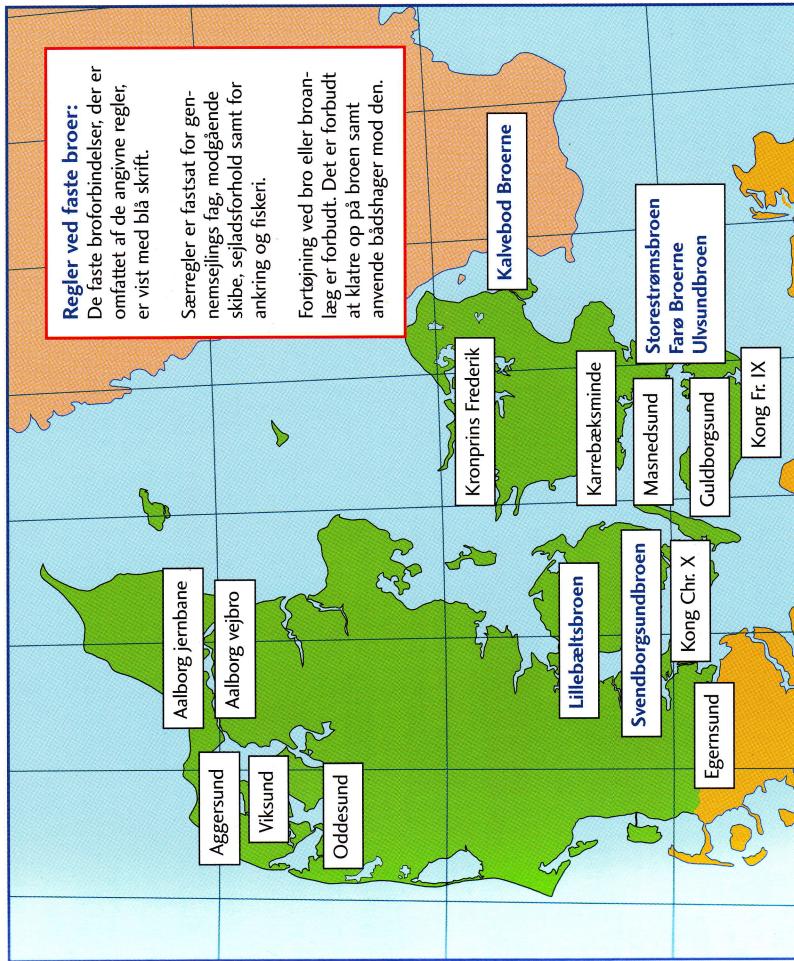
Blink, broen åbnes for trafik fra S eller V

Fast lys, gennemsjeling

Om dagen internationalt signalfag N suppleret med en lang og en kort tone med fløjte el. tågehorn.  
Om natten hvidt lys suppleret med en lang og en kort tone med fløjte el. tågehorn.

### Af søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 185 af

26. marts 1999 fremgår, at føreturen af visse motordrevne fritidsfartøjer med en bruttoløn på under 20 tons skal opfylde visse uddannelseskav og have et bevis. Bekendtgørelsen er en følge af en politisk beslutning begrundet af et antal uheld med hurtiggående fritidsfartøjer. Søfartsstyrelsen har opstillet forudsætningerne for, hvilke fartøjer der er omfattet og hvilke uddannelseskav der skal opfyldes. En prove skal aflægges hos en af søfartsstyrelsens bemyndiget censor, der heretter kan udstede et bevis, et såkaldt grønt fotokort.



### Fartøjet

Hurtiggående motorbåd eller speedbåd er som hovedkriterium undgået og anvendes kun i parantes. Begrebet visse motordrevne fritidsfartøjer under 20 tons defineres herefter udfra den effekt som motoren yder i relation til fartøjets længde. Et fartøjets længde fra 0 - 4 m. er grænsen 19 kw ≈ ca. 25 Hk. Et fartøjets længde over fire meter er grænsen fartøjets længde<sup>2</sup> + 3 kw.

Det er værd at bemærke, at både farts ikke er fastsat som grænse. Logikken hviler på, at der sker en øigørende ændring af stabilitet, manøvreevne og sedygtighed, når et fartøj begynder at plane. Planingstidspunkt og -fart er dog mindre egnede som kriterium, idet de er vanskelige at definere og varierer fra fartøj til fartøj. Et fartøj begynder at plane, når fartøten overskrider konstruktionsfarten, hvilket sker når afstanden mellem bøv- og agterbølge bliver større end fartøjets længde, hvilket igen forudsætter at tilstrækkelig motorkraft er til-

rådighed. Da formålet er at skabe større sikkerhed til søs, er det altså de ændringer af sejlegenskaberne, der indtræffer, når et fartøj på grund af motorkraften løftes ud af vandet og begynder at plane, der er øigørende.

### Føreren

Uddannelseskavene omfatter kendskab til følgende: Søvejsregler, fartøjskendskab, styring og manøvrering af hurtiggående motorbåd, forebyggelse og bekæmpelse af brand i mindre fartøjer, søsikkerhed, beskyttelse af havmiljøet og fridtsfartøjets maskineri. Blandt disse krav er kravet om kendskab til styring og manøvrering af hurtiggående motorbåd ny, når der sammenlignes med f.eks. duelighedsprøve for fritidssejitere. De detaljerede uddannelseskav fremgår af søfartsstyrelsens rundskrivelser.

### Sejladsen

Mange steder i Danmark er der begrænsninger for sejlads med hurtiggående motorbåde. Begrænsningerne beslutes lokalt og udgør forbud mod sejlads nær kysten og i områder af rekreativ værdi. Der er ikke nogen landsdækkende regler for begrænsningernes omfang og tidsfastsættelse og de håndhæves på grundlag af vedtagter iværksat af det lokale politimedie. Disse forskelle afspejler sig i prøven, idet et af uddannelseskavene er kendskab til de lokale regler for sejlads.

I relation til de internationale sejevistregler er fart et privilegium, der forpligter. Farten skal altid afgøres efter forholdene og giver ikke nogen form for fortørnsret, men pålægger føreren et forøget ansvar.

# Stikordsregister

<b>E</b>			
EPIRB	"Electronic Position Indicating Radio Beacon".	80-81	Automatisk nødradiosender, der indgår i GMDSS.
<b>F</b>			
FIR	"Flight Information Region". Informations- og kontrollområde for lufttrafikken. Er ofte grundlag for definition af områder med nationalt ansvar for søredning.	82	
Fiskefartøj	Skib beskæftiget med fiskeri af en sådan art, at manøvrefriheden er nedsat.	55-58	
Flojte	Lydgiver til afgivelse af manøresignaler og lågesignaler. Fløjten drives af damp eller komprimeret luft.	66, 67	
Forhold og omstændigheder	Forhold omfatter vilkår for sejladsen af blivende karakter såsom farvandsgeografin, mens omstændigheder er af tidsbegrenset karakter såsom vej, vind, sø og trafiktæthed.	11	
Frekvens	Mål for lys, lyd eller elektromagnetiske transmissioner. Frekvensen angiver antal perioder pr. tidsenhed.	79	
GMDSS	"Global Maritime Distress and Safety System"	79	Organisation og udstyr til forbedring af sikkerheden til søs. Vedtaget af IMO til gennemførelse 1999. Systemet udnytter alle kilder til indhentning af elektroniske nødsignaler overalt på jorden.
<b>G</b>			
Godt somandskab	Godt somandskab	11	Normsæt for maritim opførsel og virksomhed. Omfatter alle forhold vedrørende skib og besætning.
Diametralplan	Lodret plan fra for til agter geniem et skibs centerlinie	47	
DSC	"Digital Selectiv Call". Automatisk radiotelefonopkald på MF/HF og VHF uden medvirken af kystradiostationer	80-81	

<b>Gongong</b>	Lydgiver til afgivelse af tågesignal i store skibe > 100 m. Gongongen anvendes som tågesignal i skibets agterende og supplerer et signal afgivet med skibs-klokken. Ordet er afledt af det Malajiske "Gong".	72-73	Kompassstreg	Stammer fra den klassiske opdeling af kompasrosen i 32 lige store vinkeludsnit og udgør $11\frac{1}{2}^\circ$ af kompassets omkreds på $360^\circ$ .	45, 46
<b>H</b>					
<b>HF</b>	"High Frequency" frekvensområde for korthøjet kommunikation 3 - 30 mHz. Radioholderne følger lysets retning, men reflekteres i ionosfæren.	80		Betegnelse for en fælles beslutning, i denne forbindelse i en international forsamling som IMO. Konventionen nedfælles normalt i et slutdokument.	7
<b>I</b>					
Ikke under kommando	Tilstand, hvor et skib pga. havari eller tekniske forhold er uden eller har stærkt nedsat manøvrevene.	39-41, 59	Kursændring, tydelig	En kursændring er tydelig, når ændringen er så markant, at den hurtigt kan erkendes af andet/andre skib(e).	22, 34
Il-signal	Indledes med "PAN PAN PAN" og efterfølges af en hastende meddelelse om et skibs eller en persons sikkerhed.	79			
IMO	"International Maritime Organisation". Myndighed under FN's paraply med ansvar for maritime forhold, herunder "De Internationale Søvejsregler".	5, 7	Luv	Den side, hvorfra vinden kommer. Luvar = vindsiden.	30
<b>K</b>					
Kegle, sort	Ligesidet, trekantet signalfigur ophængt med en af spidsene enten opad eller nedad. Trekantsiden > 0,6 m.	40, 54, 56	Manøvreevne	Egne til at skifte kurs og/eller fart inden for en given afstand og et givet tidsrum.	16, 39, 40 59
Klaret og passeret	Beskriver situationen, når to eller flere skibe ikke længere befinner sig i en situation med fare for sammenstød.	12	Maskindrevet skib	Skib fremdrivet ved eget maskineri over eget fremdrivningsmiddelet.	40, 50, 51
Klokke	El. skibsklokke er en lydgiver udformet i traditionel klokkeform og fremstillet af en messinglegering. Skibsklokken anvendes til afgivelse af fågesignal.	40	MF	"Medium High Frequency" frekvensområde for kommunikation på mellemhøjder 300 - 3000 kHz. Radiosignalerne følger jordens krumming. Nodfrekvens, 2182 HZ.	78, 80
Klos hold	El. klos nærmelse. Når afstanden mellem to skibe er så ringe, at enhver kurs- og/eller fart ændring i ét af skibene umiddelbart påvirker det andet skibs manøvrelighed.	21, 22	Minerydningsfartøj	Skib specialiseret til og bestæftigt med lokalisering og rydninng af sominer eller andre eksplosiver i havet eller på havbunden.	60

<b>S</b>			
Sammenstød, fare for	Situasjon, hvor kollisjon kan/vil forekomme, hvis der ikke tages forholdsregler til at undgå denne risiko.	21, 35	
SAR	"Search and Rescue" fællesbetegnelse for redningsoperationer eller organisationer og midler anvendt i forbindelse med løsning af redningsopgaver.	82	
SART	"Search and Rescue Radar Transmitter". Søredningshjælpemiddel til lokalisering af nødstedte. Virker ved, at et modtaget radarsignal på 9ghz (3 cm Radar) besvares automatisk.	80	
Sejfartøj	Fartøj, som alene drives gennem vandet af vindens kraft.	12, 39, 40 54-55	
Sidelys	Rødt eller grønt skibslys synligt fra ret for til $1121/2^\circ$ (10 kompasstregør) om bagbord henholdsvis styrbord.	45-46 49-54 56, 57, 59	
Signalbog, International	Indeholder internationalt vedlagne signaler i et, to eller tre bogstavskoder. Formålet med IS er at kunne overkomme sprogvanskigheder f.eks. i forbindelse med sygdom om bord.	74, 75	
Signalligur	Dagsignal vist af skibe i forskellige konditioner. De anvendte figurer er kugle, kegle, diamant el. cylinder, der, der, uanset fra hvilken horisontal retning de observeres fra, viser samme profil.	40, 43	
Sikker afstand	Passageafstand mellem to skibe, hvor der ikke kan opstå tvivl eller usikkerhed i nogen af skibene.	12, 34	
Sikker fart	Fart afpasset de give forhold og omstændigheder, således at der ikke kan opstå skade eller risiko for skade på nogen eller noget.	20	
Sikkerhedssignal	Indledes med 3 gange "Securite" og efterfølges af vigtige meldinger om navigatoriske eller meteorologiske forhold.	79, 80	
	Skibslys	43-49	
	Slæbelys	48, 52	
	Slæber (el. skubber), skib, der trækker dette eller denne gennem vandet.	52	
	SOLAS	78	
	SSB	80	
	STCW	19	
	Søluftfartøj	65	
	Toplys	45-46	
	Trawl	48-53 59, 62	
	Hvidt skibslys, som lyser over en ubrudt bue af horisonten fra ret for til $1121/2^\circ$ på hver side, i alt $225^\circ$ .	45-46	
	Aktiv fiskeredskab slæbt efter et skib besæftigt med trawlfiskeri.	56, 57	

Tværs, foran og agten for

Relativ retningsangivelse. Tvaers er 90° på et skibs længdeakse (diametralplan). Foran f.t. er en halvcirkel foran tværslinien. Agten f.t. er halvcirklen agten for tværslinien.

45

## U

Uddybningsfartøj

Skib el. fartøj spæciet konstrueret og udrustet til opgravnning fra havbunden.

UHF

“Ultra High Frequency” frekvensområde for radioteleponi 300 - 3000 mHz primært anvendt af fly. Følger lysets retning, men reflekteres i ionosfæren. Nodfrekvenser 243 og 406 mHz.

## V

VHF

“Very High Frequency” frekvensområde for maritim radioteleponi 30 - 300 mHz. Følger lysets retning, men reflekteres fra ionosfæren. Nodfrekvens kanal 16 og 121,5 mHz.

Vigeregler

Søvejsreglerne regel 10 - 18 vedr. skibes indbyrdes forhold ved fare for sammenstød.

29-43

De internationale søvejsregler gælder overalt og for alle, og de har kun ét formål: At undgå at skibe støder sammen til søs.

Søvejsreglerne er ikke altid lette at forstå. Derfor udgives de nu med en let forståelig ledsgående tekst, hvor lovene og deres anvendelse gennemgås. Teksten understøttes af illustrative tegninger.

Overtredelse af søvejsreglerne kan medføre retsfortølgelse.

Komma's bog om søvejsregler er et komplet sæt regler, inklusive sejlads med alle fritidsbåde, med kommentarer mv. af kommandørkaptajn Svend Albrechtsen.