Udskriftsdato: 14. december 2025

BEK nr 1083 af 20/11/2009 (Gældende)

Bekendtgørelse om søvejsregler

Ministerium: Erhvervsministeriet	Journalnummer: Økonomi- og Erhvervsmin., Søfartsstyrelsen, j.nr. 200613954

Bekendtgørelse om søvejsregler

I medfør af § 1, stk. 2 og 3, § 6 og § 32 i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007, som sat i kraft ved anordning nr. 882 af 25. august 2008 om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs, fastsættes efter samråd med Grønlands Selvstyre og efter bemyndigelse:

§ 1. Denne bekendtgørelse finder anvendelse på danske og grønlandske skibe.

Stk. 2. Bekendtgørelsen finder endvidere anvendelse på udenlandske skibe, der besejler dansk og grønlandsk indre farvand og søterritorium.

Stk. 3. Skibe omfatter enhver form for flydende materiel, jf. de internationale søvejsreglers regel 3 (a).

§ 2. Skibe, der er omfattet af denne bekendtgørelse, skal opfylde de internationale søvejsregler.

Stk. 2. De internationale søvejsregler (Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972), som ændret ved resolution A.464 (XII), A.626 (15), A.678 (16), A.736 (18), A.910(22) og A.1004(25) vedtaget på den Internationale Maritime Organisations (IMO's) forsamling den 19. november 1981, 19. november 1987, 19. oktober 1989, 4. november 1993, 29. november 2001 og 29. november 2007, er optrykt som bilag 1 til denne bekendtgørelse.

§ 3. Særlige danske sejladsregler for skibe, der besejler åer, indsøer, kanaler, havneområder, bugter og fjorde samt den del af dansk territorialt farvand, der ligger inden for og mellem øer, holme og rev (stenrøser), som ikke til stadighed overskylles af havet, samt løb og render, der vedligeholdes ved dansk myndigheds foranstaltning, jf. de internationale søvejsreglers regel 1 (b), bliver offentliggjort i bekendtgørelse om regler for sejlads m.m. i visse danske farvande.

Stk. 2. Oplysninger om de af IMO vedtagne trafiksepareringssystemer, jf. de internationale søvejsreglers regel 10, findes i gældende udgave af IMO udgivne publikation »Ships' Routeing«. Oplysning om ændringer i og tilføjelser til publikationen bliver optaget i »Efterretninger for Søfarende«.

Stk. 3. Oplysninger om særlige regler for lys- og fløjtesignaler, der måtte blive fastsat i medfør af de internationale søvejsreglers regel 1 (c), bliver optaget i »Efterretninger for Søfarende«.

§ 4. Overtrædelse af § 2 straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der

1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,
2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold, eller
3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 5. Såfremt forholdet er omfattet af anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs, kan der fastsættes foranstaltninger i henhold til kriminalloven for Grønland.

Stk. 2. De i § 4, stk. 2, nævnte forhold skal anses som skærpende omstændigheder.

Stk. 3. Er en overtrædelse begået af selskaber m.v. (juridiske personer), kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, Grønlands Selvstyre, en kommune, et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 64 i Landstingslov om kommunalbestyrelser og bygdebestyrelser m.v., eller en bygdebestyrelse, kan der pålægges vedkommende offentlige myndighed som sådan bødeansvar.

Stk. 4. Såfremt den pågældende ikke er bosat i Grønland, eller hans tilknytning til det grønlandske samfund i øvrigt har en sådan løsere karakter, at forudsætningerne for anvendelse af foranstaltninger ikke er til stede, kan sagen anlægges eller henvises til forfølgning i Danmark.

§ 6. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. december 2009.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 632 af den 3. juli 2003 om søvejsregler ophæves.

Søfartsstyrelsen, den 20. november 2009

PER SØNDERSTRUP

/ Carsten G. Jensen

Bilag 1

Internationale søvejsregler, (Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972), som ændret ved resolution A.464 (XII), A.626 (15), A.678 (16), A.736 (18), A.910(22) og A.1004(25).

Kapitel A

Almindelige bestemmelser

Regel 1

Anvendelse

(a) Disse regler finder anvendelse på alle skibe i rum sø og i alle dermed i forbindelse stående farvande, der kan besejles 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 nær 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- eller signallys, signalfigurer eller fløjtesignaler for krigsskibe og skibe, der sejler i konvoj, eller med hensyn til yderligere positions- eller signallys eller signalfigurer for fiskeskibe, der fisker som en flåde. Disse yderligere positions- eller signallys, signalfigurer eller fløjtesignaler 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[1)] 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 særligt formål ikke fuldt ud kan opfylde en eller flere af disse reglers forskrifter med hensyn til skibslysenes eller signalfigurernes antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor samt til arrangement og andre forhold, der er karakteristiske for lydsignalapparater, skal sådant skib opfylde sådanne andre forskrifter med hensyn til skibslysenes eller signalfigurernes antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor samt til arrangement og andre forhold, der er karakteristiske for lydsignalapparater, som vedkommende regering måtte finde at være den for sådant skib nærmest mulige opfyldelse af disse regler.

Regel 2

Ansvar

(a) Intet i disse regler skal frigøre noget skib eller dets reder, fører eller mandskab for følgerne af nogen forsømmelse med at overholde disse regler eller for forsømmelse af nogen forsigtighedsregel, som almindeligt sømandskab eller tilfældets særegne omstændigheder måtte tilsige.

(b) Ved fortolkningen og overholdelsen af disse regler skal der tages behørigt hensyn til alle farer ved sejladsen og for sammenstød samt til enhver særlig omstændighed – herunder de pågældende skibes begrænsede manøvremuligheder – der måtte gøre en afvigelse fra disse regler nødvendig for at undgå overhængende fare.

Regel 3

Definitioner

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

(a) »Skib« omfatter enhver form for flydende materiel, herunder fartøjer uden deplacement, WIG-fartøjer og søluftfartøjer, der anvendes eller kan anvendes som transportmiddel på vandet.

(b) »Maskindrevet skib« betyder ethvert skib, der fremdrives ved maskineri.

(c) »Sejlskib« betyder ethvert skib under sejl, forudsat at eventuelt fremdrivningsmaskineri ikke benyttes.

(d) »Skib, der er i færd med at fiske« betyder ethvert skib, der fisker med garn, liner, trawl eller andet fiskeredskab, som begrænser manøvreevnen, men omfatter ikke et skib, der fisker med liner på slæb eller andet fiskeredskab, som ikke begrænser manøvreevnen.

(e) »Søluftfartøj« omfatter ethvert luftfartøj, der er konstrueret til at manøvrere 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 manøvrere som foreskrevet i disse regler 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 manøvrere« betyder et skib, som på grund af beskaffenheden af sit arbejde er begrænset i sin evne til at manøvrere som foreskrevet i disse regler og derfor er ude af stand til at gå af vejen for et andet skib.

Skibe, der er begrænset i deres evne til at manøvrere, omfatter, men er ikke begrænset til:

(i) et skib, der er beskæftiget med at udlægge, tilse eller optage et sømærke, undersøisk kabel eller rørledning;

(ii) et skib, der er beskæftiget med uddybning, opmåling eller undervandsarbejde;

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

(iv) et skib, der er beskæftiget med at starte eller modtage luftfartøjer;

(v) et skib, der er beskæftiget med minerydning;

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

(h) »Skib, der er hæmmet af sin dybgang« betyder et maskindrevet skib, som på grund af sin dybgang i forhold til den forhåndenværende vanddybde og bredden af det pågældende farvand har stærkt begrænset mulighed for at afvige fra den sejlretning, det følger.

(i) »Let« betyder, at et skib ikke ligger til ankers eller er fortøjet til land eller er på grund.

(j) Et skibs »længde« og »bredde« er dets største længde og største bredde.

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

(l) »Nedsat sigtbarhed« betyder alle forhold, hvorunder sigtbarheden er nedsat af tåge, tykning, snefald, svære regnbyger, sandstorme eller andre lignende årsager.

(m) »WIG-fartøj (Wing-In-Ground)« betyder en multimodal enhed, som i sin operationsfase flyver tæt på havoverfladen ved hjælp af en opbygget luftpudeeffekt.

Kapitel B

Regler for styring og sejlads

Afsnit I – Forholdsregler for skibe under alle sigtbarhedsforhold

Regel 4

Anvendelse

Reglerne i dette afsnit finder anvendelse under alle sigtbarhedsforhold.

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 faren for sammenstød.

Regel 6

Sikker fart

Ethvert skib skal altid gå med sikker fart, således at det kan træffe behørige og effektive foranstaltninger til at undgå sammenstød og kan stoppe inden for en under hensyn til de foreliggende omstændigheder og forhold passende distance.

Ved afgørelsen af, hvad der er sikker fart, skal bl.a. følgende faktorer tages i betragtning:

(a) Af alle skibe:

(i) sigtbarheden;

(ii) trafiktætheden, herunder koncentration af fiskeskibe eller hvilke som helst andre skibe;

(iii) skibets manøvreevne især for så vidt angår stoppedistance og drejeevne under de foreliggende forhold;

(iv) om natten tilstedeværelsen af baggrundslys såsom fra lys i land eller genskin fra egne lanterner;

(v) vind-, sø- og strømforhold samt nærliggende farer for sejladsen;

(vi) dybgang i forhold til den forhåndenværende vanddybde.

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

(i) karakteristiske forhold ved radaranlæggets egenskaber, dets effektivitet og begrænsninger;

(ii) eventuelt begrænsede observationsmuligheder som følge af den benyttede afstandsindstilling;

(iii) søens, vejrets og andre forstyrrelseskilders begrænsning af radarobservationsmuligheder;

(iv) muligheden af 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, plads 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.

Regel 7

Fare for sammenstød

(a) Ethvert skib skal bruge alle forhåndenværende 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 sådan 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 varsko om fare for sammenstød og endvidere til plotning eller tilsvarende systematisk observation af konstaterede genstande.

(c) Antagelser må ikke bygges på mangelfulde oplysninger, især ikke mangelfulde radaroplysninger.

(d) Ved afgørelsen af, om der er fare for sammenstød, skal bl.a. følgende forhold tages i betragtning:

(i) sådan fare skal anses 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.

Regel 8

Forholdsregler for at undgå sammenstød

(a) Enhver handling, der foretages for at undgå sammenstød, skal foretages i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel og skal, når omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, udføres klart og tydeligt, i god tid og 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 betydelig 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 mindske fart eller tage al fart af skibet ved at stoppe eller omskifte fremdrivningsmidlet.

(f)

(i) Et skib, der ifølge nogen af disse regler er forpligtet til ikke at vanskeliggøre et andet skibs sejlads 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 sejlads eller sikre passage, fritages ikke for denne forpligtelse, hvis det nærmer sig det andet skib, således at der er fare for sammenstød, og skal, når det manøvrerer, gøre dette 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.

Regel 9

Snævre løb

(a) Et skib, der følger et snævert løb eller farvand, skal holde sig så nær, som det er sikkert og muligt, til løbets eller farvandets ydergrænse på skibets styrbords side.

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

(c) Et skib, der er i færd med at fiske, må ikke vanskeliggøre passagen for noget andet skib, der sejler i et 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 sikkert i selve 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) 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, tilkendegive sin hensigt ved at give signal som foreskrevet 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 skjul af mellemliggende 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.

Regel 10

*Trafikseparering**ssystemer***

(a) Denne regel gælder for trafikseparering**ssystemer**, der er vedtaget af organisationen, og fritager ikke noget skib fra dets forpligtelse i henhold til nogen anden regel.

(b) Et skib, der bruger et trafikseparering**ssystem**, skal

(i) sejle i den rigtige trafikrute og følge den almindelige retning for trafikken i denne rute;

(ii) så vidt muligt holde klar af trafikskillelinier og trafikskillezoner;

(iii) normalt sejle ind i eller forlade en trafikrute, hvor den begynder eller i rutens ender, men hvis det sejler ind i eller forlader ruten fra en af siderne, skal dette ske under en så lille vinkel som muligt i forhold til den almindelige retning for trafikken.

(c) Et skib skal så vidt muligt undgå at krydse trafikruter, men hvis det er nødt til at gøre det, skal det krydse ruten på en styret kurs, der så nær som 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 trafikseparering**ssystem**. Skibe under 20 m i længde, sejlskibe 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 krydser en trafikrute, eller et skib, der sejler ind i eller forlader en trafikrute, må et skib normalt ikke sejle ind i en skillezone eller krydse en skillelinie undtagen

(i) i nødstilfælde for at undgå overhængende fare;

(ii) for at drive fiskeri i en skillezone.

(f) Et skib skal under sejlads i områder nær enderne af trafiksepareringssystemer navigere med særlig forsigtighed.

(g) Et skib skal så vidt muligt undgå at ankre i et trafiksepareringssystem eller i områder nær dets ender.

(h) Et skib, der ikke bruger et trafiksepareringssystem, skal gå så langt uden om dette som muligt.

(i) Et skib, der er beskæftiget med fiskeri, må ikke vanskeliggøre passagen for noget skib, der følger en trafikrute.

(j) Et skib under 20 m i længde eller et sejlskib må ikke vanskeliggøre sikker passage for et maskindrevet skib, der følger en trafikrute.

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

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

Afsnit II – Forholdsregler for skibe i sigte af hinanden

Regel 11

Anvendelse

Reglerne i dette afsnit gælder for skibe i sigte af hinanden.

Regel 12

Sejlskibe

(a) Når to sejlskibe nærmer sig hinanden, således at der er fare for sammenstød, skal det ene af dem gå af vejen for det andet 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 i 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 anvendelsen af denne regel skal luv side anses for at være den modsatte side af den, på hvilken storsejlet føres, eller i skibe med råsejl den modsatte side af den, på hvilken det største gaffelsejl eller stagsejl føres.

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 overhales.

(b) Et skib skal anses for at overhale, når det vinder ind på et andet skib fra en retning, der er mere end 22 1/2 grader agten 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 agterlys, 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 retningen mellem de to skibe skal gøre det overhalende skib til et skib, hvis kurs skærer det andet skibs kurs i disse reglers forstand, eller fritage det for dets forpligtelse til at holde sig klar af det skib, der overhales, førend dette er helt passeret og klaret.

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 bagbords side.

(b) En sådan 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.

Regel 15

Skibe på skærende kurser

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

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.

Regel 17

Forholdsregler for det skib, der skal holde kurs og fart

(a)

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

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

(b) Når af en eller anden årsag det skib, der er forpligtet til at holde kurs og fart, er kommet så nær, at sammenstød ikke kan undgås ved forholdsregler alene fra det skibs side, der skal gå af vejen, skal det tage sådanne forholdsregler, som bedst vil kunne bidrage til at undgå sammenstød.

(c) Et maskindrevet skib, der i overensstemmelse med denne regels punkt (a) (ii) tager forholdsregler for at undgå kollision med et andet maskindrevet skib på skærende kurs, må, dersom omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, ikke dreje til bagbord for et skib, som det har på sin bagbords side.

(d) Denne regel fritager ikke det skib, som skal gå af vejen, for forpligtelsen til at gå af vejen.

Regel 18

Skibes forpligtelser 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:

(i) et skib, der ikke er under kommando;

(ii) et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrere;

(iii) et skib, der er beskæftiget med fiskeri;

(iv) et sejlskib.

(b) Et sejlskib, der er let, skal gå af vejen for:

(i) et skib, der ikke er under kommando;

(ii) et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrere;

(iii) et skib, der er beskæftiget med fiskeri.

(c) Et skib, der er beskæftiget med fiskeri, og som er let, skal så vidt muligt gå af vejen for:

(i) et skib, der ikke er under kommando;

(ii) et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrere.

(d)

(i) Ethvert 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.

(f)

(i) Et WIG-fartøj skal, i forbindelse med start, landing og flyvning nær havoverfladen, holde godt klar af alle andre skibe og undgå at vanskeliggøre deres sikre navigation;

(ii) et WIG-fartøj, som opereres på havoverfladen, skal opfylde bestemmelserne i dette afsnit som et maskindrevet skib.

Afsnit III – Forholdsregler for skibe under nedsat sigtbarhed

Regel 19

Forholdsregler for skibe under nedsat sigtbarhed

(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 reglerne i afsnit I i dette kapitel tage behørigt 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 fastslå, om det vil komme klos på 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 manøvrer så vidt muligt undgås:

(i) drejning til bagbord for et skib foran for tværs, medmindre der er tale om et skib, der overhales;

(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, eller som ikke kan undgå at komme klos på et andet skib, der befinder sig foran for tværs, mindske fart til den laveste fart, ved hvilken det 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.

Kapitel C

Skibslys og signalfigurer

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 forveksles med de i disse regler nærmere omhandlede skibslys, svække deres synlighed eller udviske deres særlige karakter, eller gøre det vanskeligt at holde behørig udkig.

(c) I skibe, der er udstyret med de i disse regler foreskrevne skibslys, skal lysene også vises fra solopgang til solnedgang under nedsat sigtbarhed, og de kan vises under alle andre forhold, når det skønnes nødvendigt.

(d) Reglerne angående signalfigurer skal følges om dagen.

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

Regel 21

Definitioner

(a) Ved »toplys« forstås et i skibets diametralplan placeret hvidt lys, som viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 225 grader og er således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 22 1/2 grader agten for tværs på hver side af skibet.

(b) Ved »sidelys« forstås et grønt lys på styrbords side og et rødt lys på bagbords side, som begge viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 112 1/2 grader og er således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 22 1/2 grader agten for tværs på den pågældende side. I et skib under 20 m i længde kan sidelysene anbringes i en i skibets diametralplan placeret sammensat lanterne.

(c) Ved »agterlys« forstås et så nær som muligt på agterenden placeret hvidt lys, som viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 135 grader og er således anbragt, at lyset vises fra ret agterud til 67 1/2 grader på hver side af skibet.

(d) Ved »slæbelys« forstås et gult lys, der er indrettet og anbragt på samme måde som det i stk. (c) i denne regel definerede agterlys.

(e) Ved »lys synligt hele horisonten rundt« forstås et lys, der viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 360 grader.

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

Regel 22

Skibslysenes synlighed

De i disse regler foreskrevne skibslys skal have en lysstyrke som nærmere omhandlet i stk. 8 i tillæg I til nærværende søvejsregler, 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 nedsænkede og vanskelige at se:

- hvidt lys synligt hele horisonten rundt, 3 sømil.

Regel 23

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) et agterlys.

(b) Et luftpudefartøj, der uden deplacement bevæger sig oven over vandet, skal foruden de i stk. (a) i denne regel foreskrevne lys vise et gult blinklys, der er synligt hele horisonten rundt.

(c) Et WIG-fartøj skal under start, landing og flyvning nær havoverfladen, ud over de lys som beskrives i stk. (a) i denne regel, vise et høj-intenst rødt blinkende lys, der er synligt hele horisonten rundt.

(d)

(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 toplyset eller det hvide lys, der er synligt hele horisonten rundt, hvis anbringelse i diametralplanet ikke er praktisk muligt, anbringes uden for skibets diametralplan, forudsat at sidelysene føres i en sammensat lanterne, der skal være placeret i skibets diametralplan eller så nær som det er praktisk muligt i samme langskibs lodrette plan som toplyset eller det hvide lys, der er synligt hele horisonten rundt.

Regel 24

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 agterenden af det slæbende skib til den agterste ende af slæbet overstiger 200 m, 3 sådanne lys lodret over hinanden;

(ii) sidelys;

(iii) et agterlys;

(iv) et slæbelys lodret over agterlyset;

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

(b) Når et skib, der skubber, og et skib, der skubbes 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, medmindre der er tale om en sammensat enhed, vise:

(i) i stedet for det i regel 23 (a)(i) eller (a) (ii) foreskrevne lys, 2 toplys lodret over hinanden;

(ii) sidelys;

(iii) et agterlys.

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

(e) Et skib eller en genstand, der slæbes, bortset fra de i stk. (g) i denne regel omhandlede, skal vise:

(i) sidelys;

(ii) et agterlys;

(iii) når længden af slæbet overstiger 200 m, 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 et 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 agterlys og forude sidelys.

(g) Et skib eller en genstand, der slæbes og er delvis nedsænket og vanskelig at se, eller en gruppe af sådanne skibe eller genstande, skal vise:

(i) såfremt bredden af det slæbte er under 25 m, et hvidt lys synligt hele horisonten rundt på eller nær forenden og et tilsvarende lys på eller nær agterenden. Draconer behøver dog ikke at vise et lys på eller nær forenden;

(ii) såfremt bredden af det slæbte er 25 m eller derover, yderligere to hvide lys synlige hele horisonten rundt på eller nær det sted i hver side, hvor bredden af det slæbte er størst;

(iii) såfremt længden af det slæbte overstiger 100 m, yderligere et antal hvide lys synlige hele horisonten rundt mellem de i pkt. (i) og pkt. (ii) foreskrevne lys, idet afstanden mellem lysene ikke må overstige 100 m;

(iv) en diamant på eller nær det agterste sted i sidste skib eller genstand, der slæbes, og hvis længden af slæbet overstiger 200 m endnu en diamant på det sted, hvor den bedst kan ses og anbragt så langt forude på det slæbte som praktisk muligt.

(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 gøres alt for at belyse skibet eller genstanden, der slæbes, eller for i det mindste at tilkendegive tilstedeværelsen af skib eller genstand.

(i) Når det af en eller anden gyldig grund ikke er praktisk muligt for et skib, der ikke normalt er beskæftiget med slæbearbejde, at vise de i stk. (a) eller (c) i denne regel foreskrevne lys, er et sådant skib ikke forpligtet til at vise disse lys, når det slæber et andet skib, der er i nød eller i øvrigt har behov for assistance. Der skal gøres alt for at henlede opmærksomheden på beskaffenheden af forbindelsen mellem det slæbende og det slæbte skib, som regel 36 giver mulighed for, især ved at belyse slæbetrossen.

Regel 25

Sejlskibe, der er let, og fartøjer under roning

(a) Et sejlskib, der er let, skal vise:

(i) sidelys;

(ii) et agterlys.

(b) I et sejlskib under 20 m i længde kan de i stk. (a) i denne regel foreskrevne lys føres i en sammensat lanterne anbragt på eller nær mastetoppen på det sted, hvor den bedst kan ses.

(c) Et sejlskib, der er let, kan foruden de i stk. (a) i denne regel foreskrevne lys, på eller nær mastetoppen på det sted, hvor de bedst kan ses, vise 2 lys, som er synlige hele horisonten rundt og anbragt lodret over hinanden. Det øverste af disse lys skal være rødt og det nederste grønt. Disse lys må dog ikke vises i forbindelse med den efter stk. (b) i denne regel tilladte sammensatte lanterne.

(d)

(i) Et sejlskib under 7 m i længde skal, hvis det er praktisk muligt, vise de lys, der er foreskrevet i stk. (a) eller (b), men hvis det ikke gør det, skal det have ved hånden en elektrisk lygte eller tændt lanterne med hvidt lys, der skal vises i så god tid, at sammenstød kan forebygges;

(ii) et fartøj under roning kan vise de i denne regel for sejlskibe foreskrevne lys, men hvis det ikke gør det, skal det have ved hånden en elektrisk lygte eller tændt lanterne med hvidt lys, der skal vises i så god tid, at sammenstød kan forebygges.

(e) Et skib, der er under sejl, og som tillige fremdrives ved maskineri, skal forude, hvor den bedst kan ses, vise en kegle med spidsen nedad.

Regel 26

Fiskeskibe

(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.

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

(i) 2 lys lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt, det øverste grønt og det nederste hvidt, eller en signalfigur bestående af 2 kegler med spidserne mod hinanden, den ene lodret over den anden;

(ii) et toplys agten for og højere end det i pkt. (i) nævnte grønne lys; et skib under 50 m i længde skal ikke være forpligtet til at vise dette lys, men kan gøre det;

(iii) 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 trawlfiskeri, skal vise:

(i) 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;

(ii) et hvidt lys synligt hele horisonten rundt eller en kegle med spidsen opad i retning af redskabet, når det fisker med udliggende redskab, der strækker sig over 150 m i vandret retning fra skibet;

(iii) sidelys og et agterlys foruden de i dette stykke foreskrevne lys, når det gør fart gennem vandet.

(d) De tillægssignaler, der er beskrevet i Tillæg II til nærværende søvejsregler, finder anvendelse på et skib, der er i færd med at fiske i umiddelbar nærhed af andre skibe, der fisker.

(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.

Regel 27

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

(a) Et skib, der ikke er under kommando, skal vise:

(i) 2 røde lys, hvor de bedst kan ses, lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt;

(ii) 2 kugler eller lignende signalfigurer, hvor de bedst kan ses og lodret over hinanden;

(iii) sidelys og agterlys 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:

(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) 3 signalfigurer, hvor de bedst kan ses og lodret over hinanden. Den øverste og nederste af disse signalfigurer skal være kugler og den mellemste en diamant;

(iii) et eller to toplys, sidelys og et agterlys foruden de i pkt. (i) foreskrevne lys, når det gør fart gennem vandet;

(iv) lys eller signalfigur som foreskrevet i regel 30 foruden de i pkt. (i) foreskrevne lys eller de i pkt. (ii) foreskrevne signalfigurer, når det ligger til ankers.

(c) Et maskindrevet skib, der er beskæftiget med slæbearbejde af en sådan art, at det gør det meget vanskeligt for det slæbende skib og slæbet at afvige fra deres sejlretning, 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 uddybning eller undervandsarbejde, og som er begrænset i sin evne til at manøvrere, skal vise de i pkt. (b)(i), (ii) og (iii) i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer og skal desuden, når der er en 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 hindringen findes;

(ii) 2 grønne lys synlige hele horisonten rundt og anbragt lodret over hinanden eller 2 diamanter lodret over hinanden for at vise, på hvilken side et andet skib kan passere;

(iii) 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 signalflag »A«. Der skal træffes foranstaltning til at sikre synligheden heraf 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 omstændighederne 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. Et af disse lys skal føres på eller nær toppen af formasten og et på hver ende af forråen; signalfigurerne skal føres på samme steder. Disse lys eller signalfigurer betyder, at det er farligt for et andet skib at komme minerydningsskibet nærmere end 1000 m.

(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.

(h) De i denne regel foreskrevne signaler er ikke signaler for skibe, der er i nød og behøver hjælp. Sådanne signaler findes i tillæg IV til nærværende søvejsregler.

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.

Regel 29

Lodsskibe

(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 30

Skibe til ankers og skibe på grund

(a) Et skib, der ligger til ankers, skal, hvor det bedst kan ses, vise:

(i) i den forreste del af skibet et hvidt lys synligt hele horisonten rundt eller en kugle;

(ii) på eller nær agterenden og i en lavere højde end det i pkt. (i) foreskrevne lys et hvidt lys synligt hele horisonten rundt.

(b) Et skib under 50 m i længde kan i stedet for de i stk. (a) foreskrevne lys vise et hvidt lys synligt hele horisonten rundt på det sted, hvor det bedst kan ses.

(c) Et skib kan, og et skib på 100 m og derover i længde skal, når det ligger til ankers, endvidere bruge de forhåndenværende arbejdslys eller tilsvarende lys til belysning af dets dæk.

(d) Et skib på grund skal vise de i stk. (a) eller (b) i denne regel foreskrevne lys og desuden, hvor de bedst kan ses:

(i) 2 røde lys synlige hele horisonten rundt og anbragt lodret over hinanden;

(ii) 3 kugler anbragt lodret over hinanden.

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

(f) Et skib under 12 m i længde, der er grundstødt, er ikke forpligtet til at vise de i pkt. (d)(i) og (ii) i denne regel foreskrevne lys eller signalfigurer.

Regel 31

Søluftfartøjer

Såfremt det er praktisk umuligt for et søluftfartøj eller et WIG-fartøj at vise lys og signalfigurer af den beskaffenhed eller på de steder, som er foreskrevet i reglerne i dette afsnit, skal det vise lys og signalfigurer af en beskaffenhed og på et sted, der er bedst muligt i overensstemmelse hermed.

Kapitel D - Lyd- og lyssignaler

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 fra 4 til 6 sekunders varighed.

Regel 33

Udstyr til afgivelse af lydsignaler

(a) Et skib med en længde på 12 m og derover skal være forsynet med en fløjte, et skib med en længde på 20 m og derover skal ud over en fløjte være udstyret med en klokke, og et skib med en længde på 100 m og derover skal desuden være forsynet med en gongong, hvis tone og lyd ikke kan forveksles med klokkens. Fløjten, klokken og gongongen skal opfylde specifikationerne i tillæg III til nærværende søvejsregler. Klokken eller gongongen eller begge kan erstattes af andet udstyr med tilsvarende lydkarakteristik

som henholdsvis klokken eller gongongen 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 stk. (a) i denne regel foreskrevne lydsignalapparater, men hvis det ikke er det, skal det være udstyret med et andet middel til afgivelse af effektivt lydsignal.

Regel 34

Manøvre- og advarselssignaler

(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 påbyder, tilkendegive 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 omstændighederne kan gentages, medens manøvren 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, opholdet 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 sømil og skal opfylde bestemmelserne i tillæg 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) tilkendegive sin hensigt ved at give følgende signaler med fløjten:

- 2 lange toner efterfulgt af 1 kort tone, der betyder: »Jeg har til hensigt at overhale Dem på Deres styrbords side«;
- 2 lange toner efterfulgt af 2 korte toner, der betyder: »Jeg har til hensigt at overhale Dem på Deres bagbords side«;

(ii) det skib, der er ved at blive overhalet, skal, når det træffer forholdsregler i overensstemmelse med regel 9 (e)(i), tilkendegive, at 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 manøvrer eller er i tvivl om, hvorvidt det andet skib tager fyldestgørende forholdsregler til at undgå sammenstød, skal det skib, der er i tvivl, straks tilkendegive dette ved at give mindst 5 korte toner med fløjten hurtigt efter hinanden. Sådant signal kan suppleres med et lyssignal bestående af mindst 5 korte blink hurtigt efter hinanden.

(e) Et skib, der i et løb eller farvand nærmer sig en krumning eller et område, hvor andre skibe kan være i skjul 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 nærme sig krumningen fra modsat side eller befinde sig bag den mellemliggende hindring.

(f) 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 advarselssignaler.

Regel 35

Lydsignaler under nedsat sigtbarhed

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 gennem vandet, skal med mellemrum af højst 2 minutter give 1 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.

(c) Et skib, der ikke er under kommando, et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrere, et skib, der er hæmmet af sin dybgang, et sejlskib, et skib, der er i færd med at fiske, og et skib, der er i færd med at slæbe eller skubbe 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 manøvrere, når det udfører sit arbejde til ankers, skal i stedet for de i stk. (g) i denne regel foreskrevne signaler give det i stk. (c) i denne regel foreskrevne signal.

(e) Et skib, der slæbes, eller såfremt der slæbes mere end et skib, da det agterste af disse, skal, hvis det er bemandet, 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 sammensat 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 ankers skal med mellemrum af højst 1 minut ringe hurtigt med klokken i ca. 5 sekunder. I et skib på 100 m eller derover i længde skal der ringes med klokken i den forreste del af skibet, og umiddelbart efter ringning med klokken skal der slås hurtigt på gongongen i ca. 5 sekunder i den agterste del af skibet. Et skib til ankers 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 omstændighederne det sammesteds foreskrevne gongongsignal og skal desuden umiddelbart 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 fløjtesignal.

(i) Et skib med en længde på 12 m og derover, men mindre end 20 m er ikke forpligtet til at afgive det i denne regel stk. (g) og (h) beskrevne klokkesignal. Såfremt skibet ikke afgiver dette klokkesignal, skal det imidlertid afgive et andet effektivt lydsignal med højst 2 minutters mellemrum.

(j) 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 fyldestgørende lydsignal.

(k) Et lodsskib, der udfører lodstjeneste, kan foruden de i stk. (a), (b) eller (g) i denne regel foreskrevne signaler give et kendingssignal bestående af 4 korte toner.

Regel 36

Signaler for at påkalde opmærksomhed

Ethvert skib kan om nødvendigt for at påkalde et andet skibs opmærksomhed afgive lys- eller lydsignaler, der ikke kan forveksles med noget andetsteds i disse regler hjemlet signal, eller det kan rette sit søgelys henimod faren 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.

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.

Kapitel E

Fritagelser

Regel 38

Fritagelser

Ethvert skib (eller klasse af skibe), hvis køl 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 synsvidder som foreskrevet i regel 22, i indtil 4 år efter datoen for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.

(b) Installation af skibslys med de i stk. 7 i tillæg I til nærværende søvejsregler foreskrevne farvespecifikationer, i indtil 4 år efter datoen for reglernes ikrafttræden.

(c) Omplacering af skibslys som følge af overgang fra britisk standard til meter-systemet og anvendelse af afrundede målangivelser, uden tidsbegrænsning.

(d)

(i) Omplacering af toplys i skibe under 150 m i længde som følge af forskrifterne i stk. 3 (a) i tillæg I til nærværende søvejsregler, uden tidsbegrænsning;

(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 indtil 9 år efter datoen for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.

(e) Omplacering af toplys som følge af forskrifterne i stk. 2 (b) i tillæg I til nærværende søvejsregler, i indtil 9 år efter datoen for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.

(f) Omplacering af sidelys som følge af forskrifterne i stk. 2(g) og 3(b) i tillæg I til nærværende søvejsregler, i indtil 9 år efter datoen for nærværende søvejsreglers ikrafttræden.

(g) Forskrifterne for lydsignalapparater som fastsat i tillæg III til nærværende søvejsregler, i indtil 9 år efter datoen 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 tidsbegrænsning.

Tillæg I

Anbringelse af og tekniske specifikationer for skibslys og signalfigurer

1. Definition

Udtrykket »højde over skroget« betyder højde over øverste gennemgående dæk.

Denne højde skal måles fra det sted, der er lodret under lysets anbringelsessted.

2. Lodret anbringelse af og afstand mellem skibslys

(a) I et maskindrevet skib på 20 m eller derover i længde skal toplysene være anbragt som følger:

(i) det forreste toplys, eller hvis der kun føres et toplys, da dette lys, i en højde over skroget af mindst 6 m og, dersom bredden af skibet overstiger 6 m, da i en højde over skroget, der ikke er mindre end skibets bredde, dog således at lyset ikke behøver at være anbragt i større højde over skroget end 12 m;

(ii) når der føres 2 toplys, skal det agterste føres mindst 4,5 m lodret højere end det forreste.

(b) Den lodrette afstand mellem toplys i maskindrevne skibe skal være således, at det agterste lys set fra havoverfladen i en afstand af 1000 m fra forstævnen under normale styrlastighedsforhold vil kunne ses oven over og adskilt fra det forreste lys.

(c) Toplyset i et maskindrevet skib på 12 m og derover, men under 20 m i længde, skal være anbragt i en højde over lønningen på mindst 2,5 m.

(d) Et maskindrevet skib under 12 m i længde kan føre det øverste lys i en mindre højde end 2,5 m over lønningen. Når der imidlertid føres et toplys foruden sidelys og et agterlys, eller når det lys, der er synligt hele horisonten rundt, som foreskrevet i regel 23 (d) (i), føres foruden sidelysene, da skal dette toplys eller det lys, der er synligt hele horisonten rundt, føres mindst 1 m højere end sidelysene.

(e) Det ene af de to eller tre toplys, der er foreskrevet for et maskindrevet skib, som er beskæftiget med at slæbe eller skubbe et andet skib, skal være anbragt på samme sted som enten det forreste toplys eller det agterste toplys. Såfremt lysene føres på agtermasten, skal det nederste, agterste toplys dog føres mindst 4,5 m lodret højere end det forreste toplys.

(f)

(i) Toplyset eller toplysene, der er foreskrevet i regel 23 (a), skal være anbragt over og klar af alle andre lys og hindringer undtagen som beskrevet i pkt. (ii);

(ii) når det ikke er praktisk muligt at føre de i regel 27 (b) (i) eller regel 28 foreskrevne lys, der er synlige hele horisonten rundt, lavere end toplysene, kan de føres højere end agterste toplys eller lodret mellem forreste og agterste toplys. I sidstnævnte tilfælde skal kravet i stk. 3 (c) i dette tillæg dog være opfyldt.

(g) Et maskindrevet skibs sidelys må ikke være anbragt i en større højde over skroget end tre fjerdedele af højden af det forreste toplys. De må ikke være anbragt så lavt, at deres synlighed vanskeliggøres af dækslys.

(h) Sidelysene skal, såfremt de er anbragt i en sammensat lanterne, og når de føres i et maskindrevet skib under 20 m i længde, være placeret mindst 1 m under toplyset.

(i) Når reglerne foreskriver, at to eller tre lys skal føres lodret over hinanden, skal de være anbragt med følgende mellemrum:

(i) i et skib på 20 m eller derover i længde skal afstanden mellem sådanne lys være mindst 2 m, og det nederste af disse lys skal, medmindre et slæbelys er påbudt, være anbragt i en højde af mindst 4 m over skroget;

(ii) i et skib under 2o m i længde skal afstanden mellem sådanne lys være mindst 1 m, og det nederste af disse lys skal, medmindre et slæbelys er påbudt, være anbragt i en højde af mindst 2 m over lønningen;

(iii) når tre lys føres, skal de anbringes med samme indbyrdes afstand.

(j) I et skib, der er i færd med at fiske, skal det nederste af de to foreskrevne lys, der er synlige hele horisonten rundt, føres i en højde over sidelysene, der er mindst to gange afstanden mellem de nævnte to lys.

(k) Når to ankerlys føres, skal det i regel 30 (a) (i) foreskrevne ankerlys være anbragt mindst 4,5 m højere end det agterste. I et skib på 50 m eller derover i længde skal det forreste ankerlys være anbragt i en højde af mindst 6 m over skroget.

3. Vandret anbringelse af og afstand mellem skibslys

(a) Når to toplys er foreskrevet for et maskindrevet skib, skal den vandrette afstand mellem dem være mindst halvdelen af skibets længde, men den behøver ikke at overstige 100 m. Det forreste lys må ikke være anbragt mere end en fjerdedel af skibets længde fra forstævnen.

(b) I et maskindrevet skib på 20 m eller derover i længde må sidelysene ikke være anbragt foran for de forreste toplys. De skal føres på eller nær skibssiden.

(c) Når de i regel 27 (b) (i) eller regel 28 foreskrevne lys, der er synlige hele horisonten rundt, er anbragt lodret mellem forreste og agterste toplys, skal de være anbragt i en vandret afstand af mindst 2 m i tværskibs retning fra skibets diametralplan.

(d) Når kun et toplys er foreskrevet for et maskindrevet skib, skal dette lys føres foran for midtskibs; et skib under 20 meter i længde behøver dog ikke føre dette lys foran for midtskibs, men skal føre det så langt forude som praktisk muligt.

4. Nærmere bestemmelser om anbringelse af retningsvisende lys for fiskeskibe og skibe beskæftiget med uddybnings- eller undervandsarbejde

(a) Det lys, der er foreskrevet i regel 26 (c)(ii) for at angive retningen af det udliggende redskab fra et skib, der er i færd med at fiske, skal være anbragt i en vandret afstand af mindst 2 m og højst 6 m fra det røde og det hvide lys, der er synlige hele horisonten rundt. Dette lys må ikke være anbragt højere end det i regel 26 (c)(i) foreskrevne hvide lys, der er synligt hele horisonten rundt, og ikke lavere end sidelysene.

(b) De lys og signalfigurer, der er foreskrevet i regel 27 (d)(i) og (ii) for et skib beskæftiget med uddybnings- eller undervandsarbejde for at tilkendegive den side, på hvilken hindringen findes, og/eller den side, på hvilken det er sikkert at passere, skal være anbragt i den størst mulige vandrette afstand, men i intet tilfælde mindre end 2 m fra de i regel 27 (b)(i) og (ii) foreskrevne lys eller signalfigurer. Det øverste af disse lys eller den øverste af disse signalfigurer må i intet tilfælde føres i en større højde end det nederste af de i regel 27 (b)(i) og (ii) foreskrevne tre lys eller signalfigurer.

5. Skærme til sidelys

Sidelysene i skibe på 20 m eller derover i længde skal ind mod skibet være forsynet med skærme, der er malet matsorte, og som opfylder kravene i stk. 9 i dette tillæg.

Sidelysene i skibe under 20 m i længde skal om nødvendigt for at opfylde kravene i stk. 9 i dette tillæg ind mod skibet være forsynet med matsorte skærme. En sammensat lanterne, i hvilken der anvendes et enkelt lodret filament og en meget smal adskillelse mellem den grønne og den røde sektor, behøver ikke at være forsynet med udvendig afskærmning.

6. Signalfigurer

(a) Signalfigurer skal være sorte og have følgende størrelser:

(i) en kugle skal have en diameter på mindst 0,6 m;

(ii) en kegle skal have en grundflade på mindst 0,6 m i diameter og samme højde som grundfladens diameter;

(iii) en cylinder skal have en diameter på mindst 0,6 m og en højde, der er to gange diameteren;

(iv) en diamant skal bestå af to kegler som defineret i (ii) ovenfor med fælles grundflade.

(b) Den lodrette afstand mellem signalfigurer skal være mindst 1,5 m.

(c) I et skib under 20 m i længde kan der anvendes signalfigurer af mindre dimensioner, dog ikke mindre end foreneligt med skibets størrelse, og den indbyrdes afstand kan reduceres tilsvarende.

7. Farvespecifikationer for lys

For alle skibslys skal farven være i overensstemmelse med nedenstående normer, der ligger inden for grænserne af det område af diagrammet, der er specificeret for hver enkelt farve af den internationale belysningskommission (CIE).

Grænserne for hvert enkelt farveområde er angivet ved hjørnekoordinaterne, der er følgende:

(i) Hvid

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443

y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

(ii) Grøn

x 0,028 0,009 0,300 0,203

y 0,385 0,723 0,511 0,356

(iii) Rød

x 0,680 0,660 0,735 0,721

y 0,320 0,320 0,265 0,259

(iv) Gul

x 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

8. Lysstyrke

(a) Mindsteværdien for lysstyrke udregnes ved hjælp af formlen:

$I = 3{,}43 \times 10^{6} \times T \times D^{2} \times K^{-D}$

Hvor

I er lysstyrken i candela, når lanternen er installeret,

T er tærskelfaktoren 2×10^{-7} lux,

D er synsvidde (lysvidde) i sømil,

K er atmosfærisk transmissionsevne. For foreskrevne lys skal K's værdi være 0,8 svarende til en meteorologisk synsvidde på ca. 13 sømil.

(b) En række sammenhørende værdier bestemt ved formlen er anført i nedenstående tabel:

Synsvidde (lysvidde) i sømil D	Lysstyrke i candela for K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3

3	12
4	27
5	52
6	94

Anm: Den maksimale lysstyrke for skibslys bør begrænses for at undgå uhensigtsmæssig blænding. Denne begrænsning må ikke tilvejebringes ved variabel regulering af lysstyrken.

9. Horisontale sektorer

(a)

(i) Sidelysene skal fremefter fra det sted om bord, hvor de er anbragt, vise de foreskrevne minimumslysstyrker. Lysstyrken skal aftage, således at den i praksis er nul mellem 1 grad og 3 grader uden for de foreskrevne sektorer;

(ii) for agterlys og toplys samt for sidelys ved agterkant af lysvinklens begrænsning skal de foreskrevne minimumslysstyrker opretholdes over en bue af horisonten på indtil 5 grader inden for grænserne af de i regel 21 foreskrevne sektorer. Fra 5 grader inden for de foreskrevne sektorer kan lysstyrken aftage med 50 pct. indtil de foreskrevne grænser, og den skal derfra aftage jævnt, således at den i praksis er nul højst 5 grader uden for de foreskrevne sektorer.

(b)

(i) Lys, der er synlige hele horisonten rundt, skal være således anbragt, at de ikke skjules af master, stænger eller opbygninger inden for vinkelsektorer på over 6 grader. Denne bestemmelse gælder ikke for de i regel 30 foreskrevne ankerlys, der ikke behøver at anbringes i en uhensigtsmæssig stor højde over skroget.

(ii) Når det ikke er praktisk muligt at opfylde (b)(i) i dette stykke ved kun at vise et lys, der er synligt hele horisonten rundt, skal der føres to lys, der er synlige hele horisonten rundt, placeret eller afskærmet således, at de, så vidt som det er praktisk muligt, opfattes som et lys i en afstand af 1 sømil.

10. Lodrette sektorer

(a) De lodrette sektorer for elektriske lys, med undtagelse af lys på sejlskibe, der er let, skal fra det sted, hvor lysene er anbragt, sikre, at

(i) en lysstyrke, der ikke er mindre end den foreskrevne minimumslysstyrke, opretholdes for alle vinkler fra 5 grader over til 5 grader under det vandrette plan;

(ii) en lysstyrke, der ikke er mindre end 60 pct. af den foreskrevne minimumslysstyrke, opretholdes fra 7 1/2 grader over til 7 1/2 grader under det vandrette plan.

(b) For sejlskibe, der er let, skal de lodrette sektorer for elektriske lys fra det sted, hvor lysene er anbragt, sikre, at

(i) en lysstyrke, der ikke er mindre end den foreskrevne minimumslysstyrke, opretholdes for alle vinkler fra 5 grader over til 5 grader under det vandrette plan;

(ii) en lysstyrke, der ikke er mindre end 50 pct. af den foreskrevne minimumslysstyrke, opretholdes fra 25 grader over til 25 grader under det vandrette plan.

(c) For alle andre lys end elektriske skal ovennævnte specifikationer så nær som muligt opfyldes.

11. Lysstyrken af ikke-elektriske lys

Ikke-elektriske lys skal, så vidt det er praktisk muligt, have de minimumslysstyrker, som er angivet i tabellen i stk. 8 i dette tillæg.

12. Manøvrelys

Uanset bestemmelserne i stk. 2 (f) i dette tillæg skal det i regel 34 (b) omhandlede manøvrelys være anbragt i samme langskibs lodrette plan som toplyset eller toplysene og, hvor det er praktisk muligt, mindst 2 m højere end det forreste toplys, dog at det skal føres mindst 2 m lodret højere eller lavere end det agterste toplys. I et skib, hvor der kun føres et toplys, skal manøvrelyset, hvis det er fast anbragt, føres på det sted, hvor det bedst kan ses, mindst 2 m lodret adskilt fra toplyset.

13. Højhastighedsfartøjer[2)]

(a) Toplyset på et højhastighedsfartøj kan placeres i en højde i forhold til bredden af fartøjet, som er mindre end den, der er foreskrevet i regel 2(a)(i) i dette tillæg, forudsat at grundvinklen af den ligebenede trekant, som dannes af sidelysene og toplyset, når fartøjet ses forfra, ikke er mindre end 27 grader.

(b) På højhastighedsfartøjer med en længde på 50 m og derover kan den vertikale afstand på 4,5 m mellem det forreste og agterste toplys, som fastlagt i regel 2(a)(ii) i dette tillæg, tilpasses, såfremt afstanden ikke bliver mindre end den værdi, der fremgår af følgende formel:

$$y = \frac{(a + 17\,\Psi)C}{1000} + 2$$

hvor:

y, er højden, i meter, af agterste toplys over forreste toplys,

a, er højden, i meter, af forreste toplys over vandoverfladen i skibets driftkondition,

Ψ, skibets trim, i grader, i skibets driftkondition,

C, er den horisontale afstand, i meter, mellem toplysene.

14. Godkendelse

Konstruktion af lys og signalfigurer og installation af lys om bord i skibet skal være i overensstemmelse med de krav, der er fastsat af vedkommende myndighed i den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.

Tillæg II

Tillægssignaler for fiskeskibe, der fisker i umiddelbar nærhed af hinanden

1. Almindelig bestemmelse

De i dette tillæg omhandlede lys skal, såfremt de vises i medfør af regel 26 (d), være anbragt, hvor de bedst kan ses, mindst 0,9 m fra hinanden, men i en lavere højde end de i regel 26 (b)(i) og (c)(i) foreskrevne lys. Lysene skal være synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 1 sm, men i en mindre afstand end de for fiskeskibe i disse regler foreskrevne lys.

2. Signaler for trawlere

(a) Skibe på 20 meter i længde eller derover, der er beskæftiget med trawlfiskeri, skal, hvad enten de fisker med bundtrawl eller flydetrawl, vise:

(i) når de sætter deres net:

2 hvide lys lodret over hinanden;

(ii) når de bjærger deres net:

et hvidt lys lodret over et rødt lys;

(iii) når nettet har fået hold i en hindring:

2 røde lys lodret over hinanden.

(b) Skibe på 20 meter i længde eller derover, der er beskæftiget med parvis trawlfiskeri, skal begge vise:

(i) om natten en projektør rettet forefter og i retning af det andet af de to skibe;

(ii) når de sætter eller bjærger deres net, eller når deres net har fået hold i en hindring, de i 2 (a) ovenfor foreskrevne lys.

(c) Et skib under 20 meter i længde, der er beskæftiget med trawlfiskeri, kan, hvad enten det fisker med bundtrawl, flydetrawl eller er beskæftiget med parvis trawlfiskeri, vise de lys, der er foreskrevet i enten punkt (a) eller (b) i dette stykke.

3. Signaler for skibe. der fisker med snurpenot (ringnot og kraftblok)

Skibe, der er i færd med at fiske med snurpenot, kan vise 2 gule lys lodret over hinanden. Disse lys skal blinke skiftevis hvert sekund og med lige lange lys- og mørkeperioder. Disse lys må kun vises, når skibet er hæmmet af sine fiskeredskaber.

Tillæg III

Tekniske specifikationer for lydsignalapparater

1. Fløjter

(a)*Frekvenser og hørevidde*

Signalets basisfrekvens skal ligge inden for området 70-700 Hz. Hørevidden af signalet fra en fløjte fastsættes ved hjælp af de frekvenser, herunder eventuelt basisfrekvensen og/eller en eller flere højere frekvenser, som ligger inden for området 180-700 Hz (+/- 1%) for et skib med en længde på 20 m og derover, eller 180-2100 Hz (+/- 1%) for et skib med en længde under 20 m, og som tilvejebringer de i stk. 1 (c) nedenfor angivne lydtrykniveauer.

(b) Grænser for basisfrekvenser

For at sikre stor variation i fløjtekarakteristik skal basisfrekvensen for en fløjte ligge mellem følgende frekvenser:

(i) 70-200 Hz for et skib på 200 m eller derover i længde;

(ii) 130-350 Hz for et skib på 75 m og derover, men under 200 m i længde;

(iii) 250-700 Hz for et skib under 75 m i længde.

(c)*Signalstyrke og hørevidde*

En fløjte installeret om bord i et skib skal i den retning, i hvilken fløjtens styrke er størst, og i en afstand af 1 m fra fløjten tilvejebringe et lydtrykniveau i mindst et tredjedelsoktavbånd inden for frekvensområdet 180-700 Hz (+/-1%) for et skib med en længde på 20 m og derover, eller 180-2100 Hz (+/- 1%) for et skib med en længde under 20 m, der ikke er mindre end de respektive værdier, der er anført i nedenstående tabel.

Skibets længde i m	Tredjedels-oktavbåndniveau ved 1 m i db med reference-værdi 2×10^{-5} N/m^2	Hørevidde i sm
200 eller derover	143	2
75, men under 200	138	1,5
20, men under 75	130	1
Under 20	120[1)]	0,5
	115[2)]	0,5

	111[3)]	0,5

1) Hvor de målte frekvenser ligger inden for området 180-450 Hz
2) Hvor de målte frekvenser ligger inden for området 450-800 Hz
3) Hvor de målte frekvenser ligger inden for området 800-2100 Hz

Hørevidden i tabellen ovenfor er anført som information og udgør den approksimative hørevidde, som en fløjte målt i dens fremadrettede akse kan høres i med 90 procents sikkerhed under forhold med stille luft, om bord på et skib med en gennemsnitlig baggrundsstøj ved lytteposterne (svarende til 68 dB i oktavbåndet centreret om 250 Hz og 63 dB i oktavbåndet centreret om 500 Hz).

I praksis er en fløjtes hørevidde yderst variabel, idet den er særdeles afhængig af vejrforholdene. De givne værdier kan anses som gennemsnitsværdier, men under forhold med stærk vind eller ved et højt omgivende støjniveau på lytteposten kan hørevidden være betydeligt reduceret.

(d) *Retningsbestemte egenskaber*

Lydtrykniveauet for en retningsbestemt fløjte må ikke ligge mere end 4 dB under det foreskrevne lydtrykniveau i aksen i en hvilken som helst retning i horisontalplanet inden for +/-45 grader af aksen. Lydtrykniveauet i en hvilken som helst anden retning i horisontalplanet må ikke ligge mere end 10 dB under det foreskrevne lydtrykniveau i aksen, således at rækkevidden i en hvilken som helst retning vil blive mindst det halve af rækkevidden fremefter i aksens retning. Lydtrykniveauet skal måles i det tredjedelsoktavbånd, som bestemmer hørevidden.

(e)*Anbringelse af fløjter*

Når en retningsbestemt fløjte skal anvendes som eneste fløjte om bord i et skib, skal den installeres således, at den maksimale lydstyrke ledes ret forefter.

En fløjte skal placeres så højt som praktisk muligt om bord i et skib for at formindske muligheden for, at lyden afbrydes af hindringer, samt for mest muligt at begrænse risikoen for, at besætningen udsættes for høreskader. Lydtrykniveauet af skibets eget signal på de steder, hvor der lyttes, må ikke overstige 110 dB (A) og bør, så vidt det er praktisk muligt, ikke overstige 100 dB (A).

(f)*Installation af mere end en fløjte*

Hvis der er installeret fløjter med en indbyrdes afstand af over 100 m, skal der træffes sådanne foranstaltninger, at de ikke anvendes samtidigt.

(g)*Kombinerede fløjtesystemer*

Hvis der i lydfeltet fra en enkelt fløjte eller fra en af de i punkt (f) ovenfor omhandlede fløjter på grund af tilstedeværende hindringer må antages at forekomme en zone med stærkt begrænset signalniveau, anbefales det at installere et kombineret fløjtesystem for at afhjælpe denne begrænsning. Ved anvendelse af reglerne skal et kombineret fløjtesystem anses som en enkelt fløjte. Fløjterne i et kombineret system må ikke være anbragt med større indbyrdes afstand end 100 m, og systemet skal være således indrettet, at fløjterne giver lyd samtidig. Frekvensen af hver enkelt fløjte skal afvige mindst 10 Hz fra de andre fløjters frekvens.

2. Klokke eller gongong

(a)*Signalstyrke*

En klokke eller gongong eller anden anordning med tilsvarende lydkarakteristik skal frembringe et lydtrykniveau på mindst 110 dB i en afstand af 1 m fra lydgiveren.

(b)*Konstruktion*

Klokker og gongonger skal være fremstillet af korrosionsbestandigt materiale og være således udført, at de giver en klar tone. Diameteren af klokkens åbning skal være mindst 300 mm for skibe med en

længde på 20 meter og derover. Hvor det er praktisk muligt, anbefales det at anvende en mekanisk drevet klokkehammer for at sikre ensartet kraft i slagene, men manuel betjening skal være mulig. Hammerens masse skal være mindst 3 pct. af klokkens masse.

Godkendelse

Lydsignalapparaters konstruktion, deres effektivitet og deres installation om bord i skibet skal være i overensstemmelse med de krav, der er fastsat af vedkommende myndighed i den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.

Tillæg IV

Nødsignaler

1. Følgende signaler, brugt eller vist enten sammen eller hver for sig, betyder nød, og at hjælp er nødvendig:

(a) Kanonskud eller andet knaldsignal affyret med mellemrum af ca. 1 minut;

(b) uafbrudt brug af et tågesignalapparat;

(c) raketter eller bomber, der udkaster røde stjerner, og som affyres en ad gangen med korte mellemrum;

(d) et signal, der afgives ved hjælp af en hvilken som helst anden signaleringsmetode, bestående af gruppen · · · – – – · · ·(SOS) efter morsesystemet;

(e) et signal, der udsendes radiotelefonisk, bestående af det talte ord »Mayday«;

(f) nødsignalet NC efter den internationale signalbog;

(g) et signal bestående af et firkantet flag med en kugle eller noget, der ligner en kugle, over eller under flaget;

(h) flammer om bord i skibet (såsom fra en brændende tjæretønde, olietønde el. lign.);

(i) et raketfaldskærmsblus eller et håndblus, som viser et rødt lys;

(j) et røgsignal, der afgiver orangefarvet røg;

(k) langsom og gentagen hævning og sænkning af armene udstrakt til hver side;

(l) en nødalarm foretaget ved hjælp af DSC (Digital Selective Calling) udsendt på:

(i) VHF kanal 70, eller

(ii) MF/HF på frekvenserne 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz, eller 16804,5 kHz;

(m) en skib-til-land nødalarm transmitteret via en landstation for skibets anerkendte mobile satellitudbyder;

(n) signaler udsendt af nødradiopejlsender;

(o) godkendte signaler, der udsendes over radiokommunikationssystemer, herunder radartranspondere på redningsbåde og -flåder.

2. Anvendelse eller visning af et hvilket som helst af ovennævnte signaler, undtagen i den hensigt at tilkendegive nød og at hjælp er nødvendig, og anvendelse af andre signaler, der kan forveksles med et hvilket som helst af ovennævnte signaler, er forbudt.

3. Opmærksomheden henledes på relevante afsnit i den internationale signalbog, den internationale luft- og maritime eftersøgnings og redningsmanual, del III[3)] og de følgende signaler:

(a) et stykke orangefarvet dug forsynet med enten en sort firkant og cirkel eller andet hensigtsmæssigt symbol (til identifikation fra luften);

(b) farvestof.

1) FN's internationale søfartsorganisation "International Maritime Organization" (IMO).
2) Der henvises til "International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994" og "International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000".
3) International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR), Volume III.