

BETÆNKNING
VEDRØRENDE
INTERNATIONALE
SØVEJSREGLER
M.M.

AFGIVET AF
DET AF HANDELSMINISTERIET DEN 12. MAJ 1961
NEDSATTE UDVALG



BETÆNKNING NR. 333

1963

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Indledning	5
A. De internationale søvejsregler	5
B. Særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande	7
C. Lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse og de i medfør af samme udfærdigede administrative bestemmelser	10
Bilag 1. De internationale søvejsregler 1960	15
Bilag 2. Kommentarer til 1960-søvejsreglerne	41
Bilag 3. Bekendtgørelse af om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande	50

Indledning.

Den 12. maj 1961 nedsatte handelsministeriet et udvalg med den opgave at overveje og til handelsministeriet at gøre indstilling om,

- a) hvorvidt Danmark bør tiltræde de på den internationale konference vedrørende sikkerhed for menneskeliv på søen, London 1960, vedtagne reviderede internationale søvejsregler;
- b) dersom spørgsmålet linder a) besvares bekræftende: hvilken nærmere ordlyd der bør gives den danske gengivelse af de nye søvejsreglers tekst;
- c) de ændringer i lov nr. 118 af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse og i de i medfør af denne lov udfærdigede anordninger og bekendtgørelser, som måtte findes påkrævede eller ønskelige.

Udvalget fik følgende sammensætning:

For handelsministeriet, kontorchef *F. Lage*, formand, og ekspeditionssekretær *A. Bache*, for forsvarsministeriet, kommandør *E. J. Saabye*, for Danmarks Rederiforening,

kaptajn *K. W. Linnemann*, for Rederiforeningen af 1895, direktør *R. L. Albertsen*, for Rederiforeningen for mindre Skibe, skibsfører *Chr. Hoy*, for Danmarks Skibsførerforening, kaptajn *J. Kastrup Olsen*, for Dansk Styrmandsforening, forretningsfører *F. Koed*, og for fiskeriministeriet, fiskeskipper *Adolf Jørgensen* og fiskeskipper *Fr. Lodberg Jensen*.

Som suppleanter og rådgivere for Danmarks Rederiforenings repræsentant har kaptajn *E. G. Enné* og kaptajn *T. Billing Larsen* deltaget i udvalgets møder.

Udvalgets sekretærforretninger har været varetaget af fuldmægtig i handelsministeriet *Tage Madsen*.

Til grund for udvalgets arbejde med de reviderede internationale søvejsregler lagdes en af mønstringsbestyrer, statsautoriseret translator, *H. Røbdrup* udarbejdet foreløbig oversættelse.

Udvalget har i spørgsmål vedrørende sejladsregler for visse danske farvande forhandlet med repræsentanter for Danske Statsbaner og Vandbygningsdirektoratet.

A. De internationale søvejsregler.

De reviderede internationale søvejsregler blev vedtaget på søsikkerhedskonferencen i 1960 med særlige i konferencens slutprotokol indeholdte ikrafttrædelsesbestemmelser. På konferencen gjordes de danske synspunkter vedrørende søvejsreglernes revision gældende af udvalgets medlemmer *Lage*, *Saabye* og *Bache*, hvoraf sidstnævnte var formand for konferencens underudvalg vedrørende bl. a. søvejsregler.

I udvalget opnåedes hurtigt enighed om, at den danske regering under hensyn til bl. a. den danske delegations stilling på 1960-konferencen burde tiltræde de reviderede søvejsregler, jfr. kommissoriets pkt.

a., og udvalget gjorde i skrivelse af 6. juni 1961 særskilt indstilling til handelsministeriet herom. Fra ministeriet er senere modtaget underretning om, at den danske regerings tiltrædelse er meddelt Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO).

På sine første møder drøftede udvalget „Indledende bestemmelser“ til reglerne 15 og 16, regel 16 samt „Tillæg til søvejsreglerne“ med henblik på at henstille til handelsministeriet at anbefale de søfarende, at de deri givne bestemmelser og anvisninger følges. Efter en indgående gennemgang af den danske oversættelse henstillede ud-

valget i skrivelse af 28. august 1961 til handelsministeriet, at nævnte dele af de reviderede regler bortset fra regel 16, a. og b. i overensstemmelse med, hvad der allerede var sket i flere andre søfartslande, og med, hvad konferencens plenarforsamling havde anbefalet, blev offentliggjort, og at handelsministeriet anbefalede, at de givne bestemmelser og anvisninger fulgtes.

I september 1961 udsendte handelsministeriet derfor til navigatør- og rederorganisationer, navigationsskoler og søretter m. fl. en meddelelse vedrørende reviderede internationale søvejsregler indeholdende de nævnte dele af de reviderede regler. Da de deri indeholdte bestemmelser og anvisninger ikke på noget punkt stred mod bestemmelser i de gældende 1948-regler, anbefalede handelsministeriet, at bestemmelserne i de reviderede reglers „Indledende bemærkninger“ til reglerne 15 og 16 samt regel 16, c. og de i tillægget til søvejsreglerne indeholdte råd og anvisninger blev fulgt, uanset at de reviderede internationale søvejsregler endnu ikke var sat i kraft.

I overensstemmelse med kommissoriets pkt. b. har udvalget derefter gennemgået den fornævnte foreløbige oversættelse af de reviderede søvejsregler i øvrigt og på grundlag heraf udarbejdet den i bilag I optagne danske gengivelse af reglernes tekst.

Da de reviderede regler indeholder mange og betydningsfulde ændringer, og da den udredning af den enkelte ændrings begrundelse, som udvalgsarbejdet har betydet, er fundet at række ud over den sædvanlige ministerielle udvalgsbetænkningens formål og navnlig at være af interesse for praktiserende navigatører og navigatører under uddannelse, har udvalget udarbejdet de som bilag 2 optagne „Kommentarer til 1960-søvejsreglerne“ indeholdende en fyldig redegørelse for ændringerne i reglerne samt — på de steder, hvor der efter udvalgets opfattelse er behov derfor — vejledning i reglernes forståelse og anvendelse.

Til det i bilag 2 anførte skal i øvrigt følgende bemærkes:

Regel 3, b.

Bemærkningen i 1948-reglerne om, at slæbende skibe ikke er forpligtet til at føre det i regel 2, a.2. omhandlede agterste hvide toplys, men kan føre det, er slettet.

Udvalget er af den opfattelse, at den nævnte ændring betyder, at maskindrevne skibe, der slæber, kan føre det agterste hvide toplys, når de er under 45,75 m i længde, og skal føre det, når de er 45,75 m og derover i længde.

Denne opfattelse støttes af de bemærkninger spørgsmålet vedrørende, der er optaget i 1960-konferencens mødereferater, som udvalget har haft adgang til at gøre sig bekendt med.

Formanden har underhånden rettet forespørgsel til IMCO om, hvilken betydning der må tillægges den nævnte ændring. Det fra IMCO modtagne svar støtter udvalgets opfattelse. IMCO har imidlertid ikke kunnet tage officielt standpunkt til spørgsmålet.

Regel 5, d.

Bestemmelsen om, at et skib, der slæbes, skal føre en sort signalfigur, såfremt længden af slæbet overstiger 183 m, kan give anledning til tvivl om, hvorvidt alle skibe i et slæb, der består af mere end ét skib, og hvis længde overstiger 183 m, skal føre den sorte signalfigur.

Udvalget har nærmest hældet til den opfattelse, at i et sådant tilfælde bør alle skibe i slæbet føre signalfiguren. Det er udvalget bekendt, at denne opfattelse deles af søfartsmyndigheder i Norge, Sverige, Den vesttyske Forbundsrepublik og Holland, medens man fra engelsk side har givet udtryk for den opfattelse, at signalfiguren kun bør føres af det agterste skib i et slæb.

Udvalget har herefter ment i kommu-tårerne at burde udtale, at alle skibe i slæbet skal føre signalfiguren.

Regel 9, h.

Bestemmelsen om, at skibe, der er i færd med at fiske, og hvis *udliggende redskaber* strækker sig over 153 m i vandret retning fra skibet ud i søen, skal føre en sort kegle med spidsen opad, kan muligvis give anledning til tvivl om, hvorvidt et skib, der er beskæftiget med trawlfiskeri, og hvis trawl strækker sig over 153 m i vandret retning fra skibet ud i søen, skal føre den omhandlede kegle, idet *udliggende redskaber* tillige omtales i reglens stk. f, der kun omhandler skibe, som ikke er beskæftiget med trawlfiskeri.

Udvalget er af den opfattelse, at bestemmelsen må gælde såvel skibe, der er beskæftiget med trawlfiskeri, som skibe, der er beskæftiget med anden form for fiskeri. Det er udvalget bekendt, at denne opfattelse deles af søfartsmyndigheder i Norge, Sverige, Den vesttyske Forbundsrepublik, Holland og England.

Regel 11.

Der henvises til det side 13 udtalte om ankerlys agter i mindre skibe.

Regel 13, a.

Den adgang, der er givet en regering til at fastsætte særlige positions- og signallys for krigsskibe, for skibe, der sejler i konvoj, eller for søluftfartøjer på vandet, er udvidet til også at omfatte fiskeskibe, der fisker som en flåde.

Formanden har underhånden rettet forespørgsel til IMCO om forståelsen af udtrykket „fisker som en flåde“. Af det fra IMCO modtagne svar fremgår, at der under 1960-konferencen fra flere sider blev stillet forslag om fastsættelse af signaler, der mellem fiskeskibe indbyrdes kunne angive, at det fiskeskib, der fører signalerne, på grund af fiskeri med særlige redskaber er mindre manøvredygtigt end fiskeskibe i almindelighed. Konferencen fandt det imid-

lertid ikke rimeligt at indsætte sådanne signaler i søvejsreglernes regel 9, men for at åbne mulighed for trods forbudet i regel 9, b. at fastsætte særlige nationale regler¹⁾ på dette område indsattes den nævnte bestemmelse.

Under henvisning til foranstående henstiller udvalget,

at den i bilag 1 optagne danske gengivelse af 1960-søvejsreglerne til sin tid ved reglernes ikraftsættelse udfærdiges som en national forskrift,

at de i bilag 2 optagne „Kommentarer til 1960-søvejsreglerne“ i passende tid før reglernes ikraftsættelse ved handelsministeriets foranstaltning offentliggøres sammen med reglernes tekst og et passende antal farvetavler udvisende de foreskrevne skibsllys til brug for navigationsskoler, søfarende m. fl., og

at handelsministeriet tager skridt til ved foredrag, film, radio og fjernsyn samt eventuelle andre midler at bringe de vigtigste dele af de reviderede søvejsregler og eventuelle ændringer i de gældende sejladsregler for visse danske farvande til farende navigatørers, fiskeres samt lystfartøjsejeres og -føreres kundskab.

B. Særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande.

Udvalget har i overensstemmelse med kommissoriets pkt. c. gennemgået de gældende bestemmelser om sejlads m. m. i visse danske farvande (handelsministeriets bekendtgørelse nr. 327 af 14. december 1953) og har på grundlag heraf udarbejdet det som bilag 3 optagne udkast til bekendtgørelse om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande.

Udvalget har under gennemgangen foretaget de ændringer og tilføjelser, som de reviderede internationale søvejsregler har givet anledning til, og har derudover anset det for påkrævet at foreslå enkelte tilføjelser og ændringer. Udvalget har herunder været opmærksom på den på sø-

sikkerhedskonferencen i 1960 vedtagne re-kommendation nr. 53, hvori konferencen bl. a. anbefaler, at de kontraherende regeringer søger at bringe alle lokale særregler, som foreskriver lys, signalfigurer og signaler for skibe, i så nær overensstemmelse som muligt med de i de internationale søvejsregler indeholdte regler.

Til de enkelte paragraffer i fornævnte bekendtgørelse af 14. december 1953 og i forslaget til en ny bekendtgørelse skal følgende bemærkes:

§ 1. (Forslagets § 1).

I paragraffen, der definerer det område, i hvilket bekendtgørelsen gælder, foreslår

¹⁾ Udvalget har ikke fundet det påkrævet at foreslå sådanne regler fastsat til brug i danske fiskeskibe.

udvalget, at ordene „uddybende" og „gravede" udgår, idet den forskel, der måtte være mellem „uddybende løb" og „gravede render", ikke synes at have nogen betydning i den her omhandlede henseende. Efter udvalgets opfattelse må det afgørende være, at løbet eller renden vedligeholdes ved dansk myndigheds foranstaltning.

§ 2. (Forslagets § 2).

I paragraffens stk. 2, der udtaler, at der for sejlads inden for havneområder kan være fastsat særlige regler, foreslår udvalget tilføjet en bemærkning om, at der såvel for havneområder som for farvande, hvor særlige forhold gør sig gældende, kan være fastsat særlige regler, herunder navnlig at skibe, hvis kurs skærer farvandets længderetning, skal gå af vejen for skibe, der sejler i farvandets længderetning. Regler af nævnte art er allerede fastsat for sejlads inden for Københavns havns område og for sejlads i Limfjorden mellem Hals og Egense.

§ 3. (Forslagets § 3).

I stk. a. er i overensstemmelse med regel 7 i de reviderede søvejsregler grænsen 40 BRT ændret til 19,80 m (65 feet).

I stk. b. foreslår udvalget „Åbne pramme, flåder og tømmerflåder" erstattet med „Pramme og flåder", idet reglens anvendelse næppe bør afhænge af, hvorvidt en pram er åben eller ej, eller af flådens art.

§ 4. (Forslagets § 4).

Udvalget har ikke fundet anledning til at foreslå nogen ændring af de i paragraffen foreskrevne signaler for skibe, der sejler med agterstævnen i sejlretningen.

Derimod har udvalget drøftet, hvorvidt reglen kun burde gælde for skibe, der er forsynet med bovrør. Da de foreskrevne signaler efter udvalgets opfattelse imidlertid bør være signaler for, at det skib, der fører dem, er at betragte som et skib, der — uanset at det sejler med agterstævnen i sejlretningen — kan og skal overholde søvejsreglerne, d. v. s. er i stand til at styre og manøvrere normalt, foreslås bestemmelsen om bovrør bibeholdt og —• da andre styreanordninger muligvis vil kunne finde anvendelse i fremtiden —• udvidet til også at omfatte en styreanordning, der under alle forhold giver skibet en manøvrevevne,

der svarer til den manøvrevevne, et bovrør giver.

Forslagets § 5.

Udvalget foreslår bestemmelsen i de reviderede søvejsreglers regel 25, b. skærpet, således at det der foreskrevne signal, 1 lang tone, skal gives af et maskindrevet skib ikke alene i en afstand af $\frac{1}{2}$ sømil fra en krumning i et løb, hvor et modgående skib ikke vil kunne ses, men også kort før det når en sådan krumning, eller når det nærmer sig et bro- eller kajanlæg eller anden konstruktion, der kan forhindre, at et andet skib observeres i tide.

§ 5. (Forslagets § 6).

Paragraffens opremsning af forskellige arter af og tilhører til uddybningsmateriel foreslås erstattet med ordet „uddybningmateriel". Da uddybningsmateriel ikke altid behøver en særstilling i forhold til andre skibe, foreslås, dels at andre skibe kun forpligtes til at passere uddybningsmateriel med særlig forsigtighed, når de i paragraffen angivne signaler føres eller afgives, dels at uddybningsmateriel kun skal føre eller afgive de i paragraffen angivne signaler, når det på arbejdspladsen kan genere andre skibes fri sejlads.

Det i paragraffen foreskrevne dagsignal, en sort signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant ophængt ved spidsen (diamant), samt de foreskrevne natsignaler er med en anden betydning benyttet i de reviderede internationale søvejsregler. Udvalget har derfor fundet det nødvendigt at foreslå en ændring af signalerne. På grund af det store antal lanternekombinationer i de reviderede søvejsregler er muligheden for valg af nye signaler bestående af 2 lys stærkt begrænset. Af de få muligheder foreslår udvalget anvendt:

på den side, på hvilken uddybningsmateriellet skal passeres: 2 grønne lys, og på den side, på hvilken det er forbudt at passere uddybningsmateriellet: 2 røde lys.

Da udvalget finder det hensigtsmæssigt, at farvernes betydning er den samme i såvel dag- som natsignalerne, foreslås kuglens farve ændret til grøn og diamantens til rød. Det foreslås endvidere, at den røde

signalfigurs farve skal være af en sådan art, at dagslys reflekteres. Det er overfor udvalget oplyst, at en sådan farve findes, hvorimod en tilsvarende grøn farve af bestandig karakter endnu ikke findes. Det henstilles derfor, at det, når det bliver teknisk muligt, også foreskrives, at den grønne signalfigurs farve skal være af en sådan art, at dagslys reflekteres.

Udvalget har endvidere fundet det rimeligt at foreslå, at de foreskrevne lys skal være synlige i en afstand af mindst 2 sømil.

Da det er udvalget bekendt, at der i danske farvande benyttes uddybningsmateriel, der er således indrettet, at det under arbejde gør fart over grunden, har udvalget drøftet spørgsmålet om særlig signalføring for sådant materiel. Udvalget er enigt om, at når uddybningsmateriel under arbejde gør fart over grunden og kan genere andre skibes fri sejlads, bør dette tilkendegives ved særlig signalføring.

Efter at have indhentet oplysninger om den i England, Holland, Den vesttyske Forbundsrepublik og Thailand benyttede signalføring for uddybningsmateriel, der under arbejde gør fart over grunden, er udvalget enigt om at foreslå indsat bestemmelser om,

at om natten skal uddybningsmateriel, der under arbejde gør fart over grunden, foruden de ovenfor foreslåede lys føre de i de internationale søvejsreglers regler 2 og 10 foreskrevne lys, og

at i tåge eller usigtbart vejr skal uddybningsmateriel, der under arbejde er let eller gør fart over grunden, give det i de internationale søvejsreglers regel 15, c. 5. foreskrevne signal efterfulgt af en række enkeltslag (skibe for „indgående“ skal tage uddybningsmateriellet på deres styrbords side) eller en række dobbeltslag (skibe for „indgående“ skal tage uddybningsmateriellet på deres bagbords side).

Udvalget har ikke fundet det påkrævet at foreslå et særligt dagsignal for uddybningsmateriel, der under arbejde gør fart over grunden.

§ 6. (Forslagets § 7).

Udvalget foreslår opbygningen af paragraffen, der tager sigte på at beskytte dyk-

kere under arbejde, ændret således, at det i indledningen foreskrives, at hvor dykker er ude, skal skibe passere med særlig forsigtighed, maskindrevne skibe såvidt muligt med stoppet skrue.

Da dykkere ikke alene arbejder fra skibe, men også fra kajanlæg o. lign., foreslås ordene „Et skib, der har dykker ude, ...“ ændret til „Når dykker er ude, ...“. Det foreslås endvidere, at om natten skal flaget være belyst.

§ 7. (Forslagets § 8).

Da det i paragraffen angivne natsignal for et skib, der på grund af sit dybgående eller sin længde er nødsaget til at holde sig i den dybere del af et snævert løb, med en anden betydning er benyttet i de reviderede internationale søvejsregler, foreslår udvalget signalet ændret til 2 grønne lys, anbragt i samme højde på hver sin side af skibets diametralplan. Der er herved taget hensyn til de praktiske muligheder for at føre særlige signallys i større skibe, f. eks. tankskibe.

Ordet „opmærksomhedssignal“ er slettet, idet signalet har samme betydning i det internationale signalsystems et-bogstav signaler som i den her omhandlede henseende.

Forslagets § 9.

Udvalget foreslår indsat en bestemmelse om, at lystfartøjer og både, som under sejlads i et snævert løb ikke på grund af deres størrelse er nødt til at sejle i selve løbet, ikke må genere sikker passage af andre skibe. Forslaget knytter sig nøje til og er anset som en nødvendig udvidelse af bestemmelserne i reglerne 20, b., 25, c. og 26 i de reviderede søvejsregler, for så vidt angår de fornævnte fartøjer og både.

§ 8. (Forslagets § 10).

Et flertal indenfor udvalget har fundet anledning til at foreslå paragraffens afsnit c, stk. 2, slettet, idet flertallet opfatter stykkets bestemmelse om, at signalet 1 kort tone kan benyttes for at angive, at et skib har til hensigt at dreje til styrbord, som ikke værende i overensstemmelse med det i søvejsreglerne foreskrevne manøvesignal 1 kort tone, der betyder: „Jeg drejer til styrbord“, og som ikke kan benyttes til at tilkendegive en hensigt.

Et mindretal (Kastrup Olsen) har ønsket den hidtidige formulering af paragraffens afsnit c, stk. 2, bibeholdt dog med udeladelse af ordene „jeg drejer til styrbord“.

§ 9. (*Forslagets § 11*).

Udvalget foreslår paragraffen, der omhandler sejlskibe og sejlbåde, der sejler i et snævert lob, ændret således, at formuleringen bringes i overensstemmelse med den i regel 25, a. i de reviderede søvejsregler anvendte.

§ 10. (*Forslagets § 12*).

Udvalget foreslår enkelte sproglige ændringer, samt at ordene „om fornødent med varp“ udgår, idet større skibe ikke er forsynet med varpanker.

§ 11. (*Forslagets § 13*).

Udvalget foreslår enkelte sproglige ændringer.

§ 12. (*Forslagets § 14*).

Under henvisning til bemærkningerne til § 1 foreslår udvalget, at paragraffens overskrift ændres til „Særlige regler for løb, der kunstigt vedligeholdes“, og at ordene „udybede“ og „gravede“ i indledningen udgår.

Ordene „samt udpumpning eller udskylning af olie og olierester“ i stk. b. kan

udgå, idet det omhandlede forbud findes i anden lovgivning.

Forslagets § 15.

Udvalget har været opmærksom på, at der for fastsættelse af midlertidige sejladsregler for bestemte farvandsafsnit i anledning af broarbejder o. lign. ikke findes faste retningslinjer, og at der ikke er sikker lovhjemmel for at pålægge skibe at følge sejladsregler, der kun er optaget som en meddelelse i Efterretninger for Søfarende.

Udvalget foreslår derfor indsat en bestemmelse om, at sådanne midlertidige regler efter samråd med handelsministeriet kan fastsættes af stedlige myndigheder, og at således fastsatte regler, når de er bekendtgjort i Efterretninger for Søfarende, skal følges af alle skibe, der passerer det pågældende farvandsafsnit.

Under henvisning til foranstående **henstiller** udvalget,

at der samtidig med ikrafttrædelsen af de reviderede internationale søvejsregler udfærdiges en ny bekendtgørelse om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande i overensstemmelse med fornævnte som bilag 3 optagne udkast **til** en sådan bekendtgørelse.

C. Lov om forholdsregler **til** skibsfartens betryggelse og de i medfør **af** samme udfærdigede administrative bestemmelser.

Udover den i afsnit B omhandlede bekendtgørelse om sejlads m. m. i visse danske farvande har udvalget i overensstemmelse med kommissoriets pkt. c. drøftet såvel bestemmelserne i selve loven af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse som de — ud over nævnte sejladsmæssige bestemmelser — i medfør af denne lov udfærdigede anordninger og bekendtgørelser.

Loven.

Under indtrykket af, at en stadig stigende del af de mange eftersøgningsaktioner, der iværksættes i danske farvande under Søværnets operative Kommandos ledelse, viser sig at skyldes de såkaldte ube-

grundede eller overflødige alarmer, d. v. s. tilfælde, hvor de eftersøgte har været lystsejlere, lystfiskere, strandjægere o. s. v., som uden at underrette hjem eller pårørende overnatter ude i god behold eller på anden måde bestemmer sig for at udstrække udflugtens varighed ud over, hvad der for familie og pårørende måtte stå som det påregnelige ved afrejsen, har udvalget drøftet, om det er muligt og ønskeligt ved passende lovregler, der ikke bør omfatte den kommercielle skibsfart, men særlig bør tage sigte på personer af fornævnte kategorier, at understrege de pågældendes ansvar og det uforvarlige i sådan ubetænksom handle måde. Man har herved henset **til**, at enhver eftersøgningsaktion, hvor der

indsættes overflade- og luftfartøjer, pådrager det offentlige meget store udgifter blot i direkte driftsomkostninger, og at aktionen indtil afblæsningen beslaglægger materiel og personel, der kunne og burde have været holdt i beredskab til virkelig påkrævede aktioner — et hensyn, som tillige med den kendsgerning, at handelsskibe og fiskeskibe ikke sjældent inddrages i sådanne eftersøgningsaktioner, efter udvalgets opfattelse berettiger til at betragte forholdet under synsvinklen: skibsfartens betryggelse.

Udvalget har under hensyn hertil drøftet ønskeligheden af i loven om forholdsregler til skibsfartens betryggelse af søge indført en egnet ansvarsregel, der vil kunne dæmme op overfor de mange ubegrundede alarmer og deraf følgende grundløse eftersøgningsaktioner, og nogle alternative forslag til formulering af en sådan regel har været drøftet.

Resultatet af drøftelserne er blevet, at udvalget er vejet tilbage for at foreslå en sådan ansvarsregel indført i loven om skibsfartens betryggelse. Et flertal indenfor udvalget begrunder dette bl. a. med, at det formentlig vil være vanskeligt på adækvat måde at begrænse ansvarsreglen til kun at omfatte de ansvarlige førere af de kategorier af både og fartøjer, som erfaringsmæssigt giver anledning til de fleste grundløse eftersøgningsaktioner. Muligvis vil en bestemmelse af den omhandlede art snarere kunne indsættes som et nyt stk. 2 i § 135 i borgerlig straffelov.

Under henvisning til foranstående og under hensyn til, at spørgsmålet formentlig også bliver behandlet i andet forum under handelsministeriet og forsvarsministeriet, skal udvalget indskrænke sig til at henstille til handelsministeriet, at det i samråd med justitsministeriet og forsvarsministeriet overvejer spørgsmålet om, hvorvidt det ved indførelsen af en egnet lovbestemmelse skønnes at være muligt at komme de mange grundløse eftersøgningsaktioner til livs.

De administrative bestemmelser.

Det udvalg, som i januar 1952 afgav indstilling om Danmarks tiltræden af de nugældende søvejsregler af 1948, behandlede også i sin betænkning med udgangspunkt i

søvejsreglernes regel 29 spørgsmålet om udkigstjeneste i skibe, se betænkningens side 22-23. På grundlag af denne indstilling udfærdigedes kgl. anordning nr. 120 af 11. april 1953 om udkigstjeneste i danske skibe, hvorefter enhver fører af dansk skib er ansvarlig for, at der til enhver tid holdes behørig udkig.

Nærværende udvalg har som sin forgænger drøftet, om det ville være hensigtsmæssigt og muligt at uddybe begrebet eller vendingen „behørig udkig“ nærmere. Det er imidlertid i denne omgang navnlig den udkigstjeneste, der er knyttet til eller kan siges at udgøre en del af *ankervagt*, der herved har tiltrukket sig opmærksomheden.

Allerede inden nævnte udvalg afgav sin betænkning, forelå der to Sø- og handelsretsdomme angående dette emne, ganske vist i et tilfælde, der var præget af de ekstraordinære besejlingsforhold i danske farvande i årene umiddelbart efter den 2. verdenskrig:

Natten mellem den 30. og 31. juli 1946 sank et dansk skib som følge af, at det havde tørnet vraget af DFDS's m/s „Esbjerg“, der lå sunket i tvangsrute 32 ud for Stevns. Vraget var i sig selv uafmærket, og det retten forelagte spørgsmål gik ud på, om der kunne pålægges bl. a. vedkommende bjergningselskab ansvar derved, at man ombord i nogle omkring vraget placerede bjergningsfartøjer havde forsømt at holde udkig og advare den sig nærmende skibsfart. I den i den *civile erstatningssag* afsagte dom af 15. januar 1949 (SHT 1949 s. 65) besvaredes dette spørgsmål bekræftende, idet retten bl. a. udtalte (s. 80), at „den etablerede vagtjeneste . . . har været ufyldestgørende . . . Der er efter rettens skøn . . . ingen undskyldning for det passerede. Man havde tidligere om aftenen været nødt til at advare et sig nærmende skib, og at matros Aakjær efter sædvanlig kutyme går ned og purrer ud og laver kaffe til afløser, kan kun begrunde, at der burde have været yderligere en mand på dækket . . .“. Hvad angår det *strafferetlige ansvar*, havde der været rejst tiltale mod nævnte matros for forsømmelighed i tjensten (dagældende sømandslovs § 84), men han blev ved rettens dom af 22. juli 1948 (U. f. R. 1948 s. 1374) frifundet med den begrundelse, at han ved at gå under dæk

som beskrevet de sidste ca. 15 minutter før vagtskiftet kun havde fulgt sædvanlig kutyme og ikke af sin overordnede var blevet instrueret om at fravige denne fremgangsmåde.

Idet i øvrigt om domsprakis på dette område kan henvises til fremstillingen hos Rud. Nilsson's og A. O. Bache's kommenterede udgaver af de internationale søvejsregler henholdsvis side 38-39 og side 164-65, bemærkes, at de af SHR i præmisserne til fornævnte domme fremsatte bemærkninger lader formode, at ansvar ville være blevet pålagt, dersom den ligeledes fornævnte anordning havde foreligget på daværende tidspunkt, og tiltale være blevet rejst mod vedkommende skibsfører og ikke mod vagtsmanden.

Det er specielt indenfor fiskeflåden, at spørgsmålet er blevet aktuelt.

I løbet af de senere år er det i adskillige tilfælde sket, at danske fiskeskibe, der om natten lå opankret i rum sø, fortrinsvis i Nordsøen, er blevet påsejlet af forbipassende skibe, i de fleste tilfælde fiskeskibe. De opankrede fiskeskibe har haft ankerlys tændt, men der har ikke i tiden før og i påsejlingsøjeblikket været vagt på dækket. I enkelte tilfælde har hele besætningen været til køjs, i andre tilfælde har vagtsmanden opholdt sig under dæk de sidste 15 minutter eller mere før påsejlingen.

Det er, efter hvad der over for udvalget er oplyst, i disse sager fra handelsministeriets side blevet hævdet, at de opgaver, der påhviler et opankret skibs vagtsmand til varetagelse af skibets og besætningens sikkerhed, kun tilgodeses af en vagtsmand, der til stadighed opholder sig på dækket, eventuelt i styrehuset. Det er under påberåbelse af anordningen om udkigstjeneste i danske skibe forsøgt ved domstolene at drage de pågældende skibes førere til ansvar for at få fastslået, at en vagtsordning, hvor vagtsmanden i et opankret skib normalt opholder sig under dæk og kun med mellemrum på ca. 20 minutter går en runde på dækket, ikke kan karakteriseres som behørig udkig, jfr. de internationale søvejsreglers regel 29. Domstolene har imidlertid været utilbøjelige til at give ministeriet og anklagemyndigheden medhold heri og har frifundet de tiltalte. Den i så henseende indtil videre afgørende domstolsafgørelse er Vestre Landsrets dom af 9. de-

cember 1958 (utrykt), af hvis præmisser følgende citeres:

„Når henses til tiltaltes forklaring angående den på „Lætores“ sædvanlig brugte fremgangsmåde med hensyn til udførelsen af vagt under opankring, derunder foretagelse af udkig, findes den af bedstemand Mads Schmidt afgivne forklaring om hans udførelse af vagten ved den omhandlede lejlighed at måtte lægges til grund, derunder at han havde foretaget udkig fra dækket senest et kvarterstid før påsejlingen. Når derhos henses til det om vejr- og vindforholdene ved den pågældende lejlighed oplyste, hvorefter vejret var klart og sigtbart og vinden ringe, og idet det ikke kan antages, at den pågældende ankerplads er særlig stærkt trafikeret af forbi-sejlende fartøjer, findes det betænkeligt at statuere, at udførelsen af vagten, derunder udkig, ikke har været behørig, hvorved bemærkes, at udførelsen af vagten, derunder udkig, som sket efter det herom foreliggende må antages at være i overensstemmelse med en almindelig praksis for fiskerfartøjer.“

Som en anvendelse af denne ledende afgørelse kan henvises til den i U.f.R. 1961 side 691 optrykte underrettsdom af 30. november 1960.

At domstolene dog stadig forbeholder sig i det civilretlige mellemværende mellem ankerliggerens og det påsejlandes skibs rederier at se strengere på forholdet, fremgår bl. a. af den i SHT 1952 s. 144 optrykte sø- og handelsretsdom, hvor retten karakteriserer det som en fejl fra den opankrede kutters side, at der ikke var holdt fast udkig med sejladsen og nøje kontrol med lanternernes brænden, ligesom den om bord foretagne lejlighedsvis udkig betegnes som utilfredsstillende.

Udvalget har ment at måtte tage den beskrevne domspraxis med dens sanktioner af kutymen indenfor fiskeflåden på dette område til efterretning og ønsker ikke at stille forslag om, at det ved tilføjelse til anordningen af 1953 præciseres, hvad der må anses som behørig udkig i fiskeskibe, der ligger opankret for natten. Dette er et forhold, som det fortsat helt må overlades til føreren at tilrettelægge på den efter forholdene bedst mulige og mest hensigtsmæssige måde. Udvalget må i denne for-

bindelse erkende, at det f. eks. ikke kan forlanges, at en vagtsmand i dårligt vejr uophørligt eller blot i længere tid skal opholde sig på dækket ombord i et opankret fiskeskib; de for fiskeflåden herskende bemandingsforhold og arbejdsgangen om bord medfører også — når der skal indrømmes besætningen fornøden tid til hvile og søvn, jfr. sømandslovens § 56, — at der ikke kan stilles så absolutte krav med hensyn til etablering af fast udkigs- og vagtstj eneste som i de egentlige handelsskibe.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt der ad anden vej end gennem etablering af fast udkigs- og vagtstj eneste i opankrede fiskeskibe kan træffes foranstaltninger til forøgelse af sikkerheden for såvel ankerliggeren som sejladsen, er udvalget opmærksom på, at i medfør af § 204, jfr. § 178, d. i bekendtgørelse nr. 396 af 15. november 1952 om forskrifter for skibes bygning og udstyr m. v. skal i fiskeskibe, der er udstyret med elektriske lanterner, bl. a. ankerlysinstallationen være forsynet med en anordning, der automatisk giver hørligt eller

synligt signal, såfremt ankerlyset slukkes. Endvidere vil udvalget i denne forbindelse fremhæve bestemmelsen i de reviderede søvejsreglers regel 11, a., hvorefter skibe under 45,75 m i længde foruden det forreste ankerlys også *kan* føre et ankerlys på eller nær ved agterenden.

I „Kommentarer til 1960-søvejsreglerne“ (bilag 2) har udvalget under regel 11, a. anført, at „Et hvidt lys agter vil forøge sikkerheden til søs og bør derfor såvidt muligt føres af alle skibe, der ligger til ankers“.

Under henvisning til foranstående henstiller udvalget til handelsministeriet, hvorvidt man måtte finde anledning til at anbefale danske skibe under 45,75 m i længde, når de ligger til ankers i befærdede farvande, foruden det forreste ankerlys tillige at føre et hvidt lys på eller nær ved agterenden. En sådan foranstaltning vil efter udvalgets opfattelse være en anvendelse af princippet i de internationale søvejsreglers regel 29 og kan omvendt ikke siges at være i strid med reglernes regel 1, b.

København, den 28. juni 1963.

R. L. Albertsen.

Anders Bache.

Chr. Høy.

Fr. Lodberg Jensen.

Adolf Jørgensen.

F. Koed.

F. Lage,
formand.

K. W. Linnemann.

J. Kastrup Olsen.

E. J. Saabye.

Tage Madsen,
sekretær.

REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA

Part A.—Preliminary and Definitions.

Rule 1.

(a) These Rules shall be followed by all vessels and seaplanes upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels, except as provided in Rule 30. Where, as a result of their special construction, it is not possible for seaplanes to comply fully with the provisions of Rules specifying the carrying of lights and shapes, these provisions shall be followed as closely as circumstances permit.

(b) The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the prescribed lights or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out. The lights prescribed by these Rules may also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and in all other circumstances when it is deemed necessary.

(c) In the following Rules, except where the context otherwise requires:—

- (i) the word "*vessel*" includes every description of water craft, other than a seaplane on the water, used or capable of being used as a means of transportation on water;
- (ii) the word "*seaplane*" includes a flying boat and any other aircraft designed to manoeuvre on the water;
- (iii) the term "*power-driven vessel*" means any vessel propelled by machinery;
- (iv) every power-driven vessel which is under sail and not under power is to be considered a sailing vessel, and every vessel under power, whether under sail

DE INTERNATIONALE SØVEJS- REGLER 1960.

A. Indledende bestemmelser og definitioner.

Regel 1.

a. Disse regler skal følges af alle skibe og søluftfartøjer i rum sø og i alle dermed i forbindelse stående farvande, der kan besejles af søgående skibe, medmindre andet følger af regel 30.

Når søluftfartøjer på grund af deres særlige konstruktion ikke er i stand til fuldt ud at opfylde de i reglerne om føring af skibsllys og signalfigurer indeholdte bestemmelser, skal disse bestemmelser følges så nøje, som omstændighederne tillader.

b. Reglerne angående skibsllys skal iagttages i al slags vejr fra solnedgang til solopgang, i hvilket tidsrum der ikke må vises andre lys, som kan forveksles med de foreskrevne skibsllys, svække deres synlighed, udviske deres særlige karakter eller gøre det vanskeligt at holde behørig udkig.

De i nærværende regler foreskrevne skibsllys kan også vises fra solopgang til solnedgang under nedsat sigtbarhed og under alle andre forhold, når det skønnes nødvendigt.

c. I de efterfølgende regler skal — medmindre andet fremgår af sammenhængen — nedenstående ord og udtryk forstås således:

1. „*Skib*” omfatter enhver form for flydende materiel — bortset fra søluftfartøjer på vandet — der anvendes eller kan anvendes som transportmiddel på vandet.
2. „*Søluftfartøj*” omfatter enhver flyvebåd og ethvert andet luftfartøj, der er indrettet til at manøvrere på vandet.
3. „*Maskindrevet skib*” betyder ethvert skib, der fremdrives ved maskineri.
4. Ethvert maskindrevet skib, der er under sejl og ikke fremdrives ved maskinkraft, skal betragtes som et sejlskib; og ethvert skib, der fremdrives ved maskinkraft,

or not, is to be considered a power-driven vessel;

- (v) a vessel or seaplane on the water is "*under way*" when she is not at anchor, or made fast to the shore, or aground;
- (vi) the term "*height above the hull*" means height above the uppermost continuous deck;
- (vii) the length and breadth of a vessel shall be her length overall and largest breadth;
- (viii) the length and span of a seaplane shall be its maximum length and span as shown in its certificate of airworthiness, or as determined by measurement in the absence of such certificate;
- (ix) vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other;
- (x) the word "*visible*", when applied to lights, means visible on a dark night with a clear atmosphere;
- (xi) the term "*short blast*" means a blast of about one second's duration;
- (xii) the term "*prolonged blast*" means a blast of from four to six seconds' duration;
- (xiii) the word "*whistle*" means any appliance capable of producing the prescribed short and prolonged blasts;
- (xiv) the term "*engaged in fishing*" means fishing with nets, lines or trawls but does not include fishing with trolling lines.

Part B.—Lights and Shapes.

Rule 2.

(a) A power-driven vessel when under way shall carry.—

- (i) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast then in the forepart of the vessel, a white light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees (20 points of the compass), so fixed as to show the light $112\frac{1}{2}$ degrees (10 points) on each side of the vessel, that is, from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

hvad enten det er under sejl eller ikke, skal betragtes som et maskindrevet skib.

- 5. Et skib eller et søluftfartøj på vandet er „*let*“, når det ikke ligger til ankers, er fastgjort til land eller er på grund.
- 6. „*Højde over skroget*“ betyder højden over øverste gennemgående dæk.
- 7. Et skibs „*længde*“ og „*bredde*“ er dets største længde og største bredde.
- 8. Et søluftfartøjs „*længde*“ og „*spændvidde*“ er den maksimumlængde og -spændvidde, som fremgår af dets luftdygtighedsbevis, eller som i mangel af sådant bevis er bestemt ved måling.
- 9. Skibe anses kun for at være „*i sigte af hinanden*“, når det ene kan observeres visuelt fra det andet.
- 10. „*Synlig*“ anvendt på skibsllys betyder synlig i en mørk nat med klart luft.
- 11. „*Kort tone*“ betyder en tone af ca. 1 sekunds varighed.
- 12. „*Lang tone*“ betyder en tone af fra 4 til 6 sekunders varighed.
- 13. „*Fløjte*“ betyder ethvert apparat, som er i stand til at afgive de foreskrevne korte og lange toner.
- 14. „*færd med at fiske*“ betyder fiskeri med garn, liner eller trawl, men ikke fiskeri med liner på slæb (såsom dörg).

B. Skibsllys og signalfigurer.

Regel 2.

a. Et maskindrevet skib, der er let, skal føre:

- 1. På eller ret foran for fokkemasten eller, hvis det er et skib uden fokkemast, da i den forreste del af skibet, et hvidt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 225° (20 streger) og således anbragt, at lyset vises $112\frac{1}{2}^\circ$ (10 streger) på hver side af skibet, nemlig fra ret forud til $22\frac{1}{2}^\circ$ (2 streger) agten for tværs på hver side, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 5 sømil;

- (ii) Either forward or abaft the white light prescribed in sub-section (i) a second white light similar in construction and character to that light. Vessels of less than 150 feet in length shall not be required to carry this second white light but may do so.
- (iii) These two white lights shall be so placed in a line with and over the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the forward light shall always be shown lower than the after one. The horizontal distance between the two white lights shall be at least three times the vertical distance. The lower of these two white lights or, if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 40 feet. In all circumstances the light or lights, as the case may be, shall be so placed as to be clear of and above all other lights and obstructing superstructures.
- (iv) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of $112\frac{1}{2}$ degrees (10 points of the compass), so fixed as to show the light from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (v) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of $112\frac{1}{2}$ degrees (10 points of the compass), so fixed as to show the light from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (vi) The said green and red sidelights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bows.
- (b) A seaplane under way on the water shall carry:—
2. enten foran eller agten for det i punkt 1. foreskrevne hvide lys et andet hvidt lys af samme indretning og beskaffenhed. Skibe under 45,75 m (150 feet) i længde er ikke forpligtet til at føre dette andet hvide lys, men de kan gøre det.
 3. Disse to hvide lys skal anbringes i skibets diametralplan således, at det ene er mindst 4,57 m (15 feet) højere end det andet, og således, at det forreste lys altid vises lavere end det agterste. Den vandrette afstand mellem de to hvide lys skal være mindst 3 gange den lodrette afstand. Det nederste af disse to hvide lys, eller hvis der kun føres ét hvidt lys, da dette, skal anbringes i en højde over skroget af mindst 6,10 m (20 feet), og hvis skibets bredde overstiger 6,10 m (20 feet), 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 12,19 m (40 feet). Lyset, henholdsvis lysene, skal i alle tilfælde anbringes klar af og over alle andre lys og overbygninger, der vil kunne hindre synligheden;
 4. på styrbords side et grønt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 112° (10 streger), og således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 22° (2 streger) agten for tværs om styrbord, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil;
 5. på bagbords side et rødt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 112° (10 streger), og således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 22° (2 streger) agten for tværs om bagbord, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil.
 6. De nævnte grønne og røde sidelys skal ind mod skibet være forsynet med skærme, der rækker mindst 0,91 m (3 feet) frem foran lysene, således at disse ikke kan ses over boven fra den modsatte side.
 - b. Et søluftfartøj på vandet, der er let, skal føre:

- (i) In the forepart amidships where it can best be seen a white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 220 degrees of the compass, so fixed as to show the light 110 degrees on each side of the seaplane, namely, from right ahead to 20 degrees abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.
 - (ii) On the right or starboard wing tip a green light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
 - (iii) On the left or port wing tip a red light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
1. I diametralplanet i den forreste del af fartøjet, hvor det bedst kan ses, et hvidt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 220°, og således anbragt, at lyset vises 110° på hver side af fartøjet, nemlig fra ret forud til 20° agten for tværs på hver side, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 3 sømil;
 2. på styrbords (højre) plantip et grønt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 110°, og således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 20° agten for tværs om styrbord, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil;
 3. på bagbords (venstre) plantip et rødt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 110°, og således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 20° agten for tværs om bagbord, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil.

Rule 3.

(a) A power-driven vessel when towing or pushing another vessel or seaplane shall, in addition to her sidelights, carry two white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing and the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel towed, exceeds 600 feet, shall carry three white lights in a vertical line one over the other, so that the upper and lower lights shall be the same distance from, and not less than 6 feet above or below, the middle light. Each of these lights shall be of the same construction and character and one of them shall be carried in the same position as the white light prescribed in Rule 2 (a) (i). None of these lights shall be carried at a height of less than 14 feet above the hull. In a vessel with a single mast, such lights may be carried on the mast.

(b) The towing vessel shall also show either the stern light prescribed in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by,

Regel 3.

a. Et maskindrevet skib skal, når det slæber eller skubber et andet skib eller et søluftfartøj, foruden sidelysene føre 2 hvide lys, det ene lodret over det andet og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden; når det slæber, og længden af slæbet målt fra agterenden af det slæbende skib til agterenden af det agterste slæbte skib overstiger 183 m (600 feet), skal det føre 3 hvide lys, det ene lodret over det andet, således at det øverste og det nederste lys er anbragt i samme afstand fra det mellemste lys og mindst 1,83 m (6 feet) over eller under dette. Hvert af disse lys skal være af samme indretning og beskaffenhed som det i regel 2, a. 1. foreskrevne hvide lys, og et af dem skal føres på samme sted som dette. Intet af disse lys må føres i en mindre højde end 4,27 m (14 feet) over skroget. I skibe med kun én mast kan lysene føres på denne.

b. Det slæbende skib skal endvidere føre enten det i regel 10 foreskrevne agterlys eller i stedet for dette lys agten for skorstenen eller den agterste mast et lille, hvidt lys,

but such light shall not be visible forward of the beam.

(c) Between sunrise and sunset a power-driven vessel engaged in towing, if the length of tow exceeds 600 feet, shall carry, where it can best be seen, a black diamond shape at least 2 feet in diameter.

(d) A seaplane on the water, when towing one or more seaplanes or vessels, shall carry the lights prescribed in Rule 2 (b) (i), (ii) and (iii); and, in addition, she shall carry a second white light of the same construction and character as the white light prescribed in Rule 2 (b) (i), and in a vertical line at least 6 feet above or below such light.

Rule 4.

(a) A vessel which is not under command shall carry, where they can best be seen, and, if a power-driven vessel, in lieu of the lights prescribed in Rule 2 (a) (i) and (ii), two red lights in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes each not less than 2 feet in diameter.

(b) A seaplane on the water which is not under command may carry, where they can best be seen, and in lieu of the light prescribed in Rule 2 (b) (i), two red lights in a vertical line, one over the other, not less than 3 feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles, and may by day carry in a vertical line one over the other not less than 3 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes, each not less than 2 feet in diameter.

(c) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations, or a vessel engaged in replenishment at sea, or in the launching or recovery of aircraft when from the nature of her work

som det eller de slæbte skibe kan styre efter; dette lys må dog ikke kunne ses foran for tværs.

c. Mellem solopgang og solnedgang skal et maskindrevet skib, der er i færd med at slæbe, såfremt længden af slæbet overstiger 183 m (600 feet), på det sted, hvor den bedst kan ses, føre en sort signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, ophængt ved en af spidserne.

d. Et søluftfartøj på vandet skal, når det slæber et eller flere søluftfartøjer eller skibe, føre de i regel 2, b. 1., 2. og 3. foreskrevne lys og desuden et andet hvidt lys af samme indretning og beskaffenhed som det i regel 2, b. 1. foreskrevne hvide lys og mindst 1,83 m (6 feet) lodret over eller under dette.

Regel 4.

a. Et skib, der ikke er under kommando, skal på det sted, hvor de bedst kan ses, og hvis det er et maskindrevet skib, da i stedet for de i regel 2, a. 1. og 2. foreskrevne lys, føre 2 røde lys, det ene lodret over det andet, mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden og af en sådan beskaffenhed, at de er synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. Om dagen skal et sådant skib på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 2 sorte kugler eller signalfigurer, hver mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, den ene lodret over den anden og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden.

b. Et søluftfartøj på vandet, der ikke er under kommando, kan på det sted, hvor de bedst kan ses og i stedet for det i regel 2, b. 1. foreskrevne lys, føre 2 røde lys, det ene lodret over det andet, mindst 0,91 m (3 feet) fra hinanden og af en sådan beskaffenhed, at de er synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. Om dagen kan et sådant fartøj på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 2 sorte kugler eller signalfigurer, hver mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, den ene lodret over den anden og mindst 0,91 m (3 feet) fra hinanden.

c. Et skib, der er i færd med at udlægge eller optage et undersøisk kabel eller et sømærke, eller et skib, der er beskæftiget med opmåling eller undervandsarbejde, eller et skib, der er ved at modtage eller afgive forsyninger i søen eller ved at starte eller mod-

she is unable to get out of the way of approaching vessels, shall carry, in lieu of the lights prescribed in Rule 2 (a) (i) and (ii), or Rule 7 (a) (i), three lights in a vertical line one over the other so that the upper and lower lights shall be the same distance from, and not less than 6 feet above or below, the middle light. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes each not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

(d) (i) A vessel engaged in minesweeping operations shall carry at the fore truck a green light, and at the end or ends of the fore yard on the side or sides on which danger exists, another such light or lights. These lights shall be carried in addition to the light prescribed in Rule 2 (a) (i) or Rule 7 (a) (i), as appropriate, and shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day she shall carry black balls, not less than 2 feet in diameter, in the same position as the green lights.

(ii) The showing of these lights or balls indicates that it is dangerous for other vessels to approach closer than 3,000 feet astern of the minesweeper or 1,500 feet on the side or sides on which danger exists.

(e) The vessels and seaplanes referred to in this Rule, when not making way through the water, shall show neither the coloured sidelights nor the stern light, but when making way they shall show them.

(f) The lights and shapes prescribed in this Rule are to be taken by other vessels and seaplanes as signals that the vessel or seaplane showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

(g) These signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Rule 31.

tage luftfartøjer, skal, dersom arbejdet er af en sådan art, at det ikke kan gå af vejen for skibe, der nærmer sig, i stedet for de i regel 2, a. 1. og 2. eller det i regel 7, a. 1. foreskrevne lys føre 3 lys, det ene lodret over det andet således, at det øverste og nederste lys er anbragt i samme afstand fra det mellemste lys og mindst 1,83 m (6 feet) over eller under dette. Det øverste og det nederste af disse lys skal være rødt og det mellemste hvidt, og de skal være af en sådan beskaffenhed, at de er synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. Om dagen skal et sådant skib på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 3 signalfigurer, hver mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, den ene lodret over den anden, og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden; den øverste og den nederste skal være kugleformet og rød, den mellemste skal vise form af en ligesidet firkant, ophængt ved en af spidserne, og være hvid.

d. 1. Et skib, der udfører minestrygning, skal på den forreste fløj knap føre et grønt lys og i den ene eller begge ender af forråen på den eller de sider, hvor der er fare, endnu et sådant lys. Disse lys skal føres foruden det i regel 2, a. 1. eller i regel 7, a. 1. foreskrevne lys og skal være af en sådan beskaffenhed, at de er synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. Om dagen skal et sådant skib føre sorte kugler, mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, på samme steder som de grønne lys.

2. Visningen af disse lys eller kugler betyder, at det er farligt for andre skibe at komme minestrygeren nærmere end $\frac{1}{2}$ sømil agten for denne eller nærmere end $\frac{1}{4}$ sømil på den eller de sider, hvor der er fare.

e. De i denne regel omhandlede skibe og søluftfartøjer må hverken føre de farvede sidelys eller agterlyset, når de ikke gør fart gennem vandet; men de skal føre dem, når de gør fart.

f. De i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer skal af andre skibe og søluftfartøjer betragtes som signaler for, at det skib eller søluftfartøj, der viser dem, ikke er under kommando og derfor ikke kan gå af vejen.

g. Disse signaler er ikke signaler for skibe, der er i nød og forlanger hjælp. Sådanne signaler omhandles i regel 31.

Rule 5.

(a) A sailing vessel under way and any vessel or seaplane being towed shall carry the same lights as are prescribed in Rule 2 for a power-driven vessel or a seaplane under way, respectively, with the exception of the white lights prescribed therein, which they shall never carry. They shall also carry stern lights as prescribed in Rule 10, provided that vessels towed, except the last vessel of a tow, may carry, in lieu of such stern light, a small white light as prescribed in Rule 3 (b).

(b) In addition to the lights prescribed in section (a), a sailing vessel may carry on the top of the foremast two lights in a vertical line one over the other, sufficiently separated so as to be clearly distinguished. The upper light shall be red and the lower light shall be green. Both lights shall be constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (i) and shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(c) A vessel being pushed ahead shall carry, at the forward end, on the starboard side a green light and on the port side a red light, which shall have the same characteristics as the light prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v) and shall be screened as provided in Rule 2 (a) (vi), provided that any number of vessels pushed ahead in a group shall be lighted as one vessel.

(d) Between sunrise and sunset a vessel being towed, if the length of the tow exceeds 600 feet, shall carry where it can best be seen a black diamond shape at least 2 feet in diameter.

Rule 6.

(a) When it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause to fix the green and red sidelights, these lights shall be kept at hand lighted and ready for immediate use, and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on their respective sides.

Regel 5.

a. Et sejlskib, der er let, og ethvert skib eller søluftfartøj, der slæbes, skal føre de i regel 2 foreskrevne lys for henholdsvis et maskindrevet skib eller et søluftfartøj, der er let, med undtagelse af de deri foreskrevne hvide lys, som de aldrig må føre. De skal desuden føre agterlys som foreskrevet i regel 10; dog kan skibe, der slæbes, bortset fra det agterste, i stedet for dette agterlys føre et lille, hvidt lys som foreskrevet i regel 3, b.

b. Foruden de i stykke a. foreskrevne lys kan et sejlskib på toppen af fokkemasten føre 2 lys, det ene lodret over det andet i så tilstrækkelig indbyrdes afstand, at de tydeligt kan skelnes fra hinanden. Det øverste lys skal være rødt og det nederste grønt. Begge lys skal være indrettet og anbragt som foreskrevet i regel 2, a. 1. og skal være synlige i en afstand af mindst 2 sømil.

c. Et skib, der skubbes frem, skal forude føre et grønt lys på styrbords side og et rødt lys på bagbords side. Disse lys skal være af samme indretning og beskaffenhed som de i regel 2, a. 4. og 5. foreskrevne lys og skal være afskærmet som foreskrevet i regel 2, a. 6.; dog skal flere skibe, der skubbes frem i en gruppe, kun føre lys, som om de var ét skib.

d. Mellem solopgang og solnedgang skal et skib, der slæbes, såfremt længden af slæbet overstiger 183 m (600 feet), på det sted, hvor den bedst kan ses, føre en sort signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, ophængt ved en af spidserne.

Regel 6.

a. Når det på grund af hårdt vejr eller af anden gyldig grund ikke er muligt at have de grønne og røde sidelys fast anbragt, skal disse lys være ved hånden, tændt og klar til øjeblikkelig brug. Ved nærmelse af eller til andre skibe skal disse lys vises på deres respektive sider i så god tid, at sammenstød kan forebygges; lysene skal vises på en sådan måde, at de bedst kan ses, og således, at det grønne lys ikke kan ses om bagbord og det røde lys ikke om styrbord, samt så vidt muligt således, at de ikke ses mere end $22\frac{1}{2}^{\circ}$ (2 streger) agten for tværs på deres respektive sider.

(b) To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them shall each be painted outside with the colour of the lights they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

Rule 7.

Power-driven vessels of less than 65 feet in length, vessels under oars or sails of less than 40 feet in length, and rowing boats, when under way shall not be required to carry the lights prescribed in Rules 2, 3 and 5, but if they do not carry them they shall be provided with the following lights:—

(a) Power-driven vessels of less than 65 feet in length, except as provided in sections (b) and (c), shall carry:—

- (i) In the forepart of the vessel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a white light constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (i) and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.
- (ii) Green and red sidelights constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light and a red light from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light.

(b) Power-driven vessels of less than 65 feet in length when towing or pushing another vessel shall carry:—

- (i) In addition to the sidelights or the combined lantern prescribed in section (a) (ii) two white lights in a vertical line, one over the other not less than 4 feet apart. Each of these lights shall be of the same construction and character as the white light prescribed in section (a) (i) and one of them shall be carried in the same position. In a vessel with a single mast such lights may be carried on the mast.
- (ii) Either a stern light as prescribed in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam.

b. For at gøre brugen af disse flyttelige lys sikrere og lettere skal lanternerne, i hvilke de er anbragt, være malet udvendig med de til deres lys svarende farver og være forsynet med behørig skærme.

Regel 7.

Maskindrevne skibe under 19,80 m (65 feet) i længde, skibe under roning eller sejl under 12,19 m (40 feet) i længde samt robåde er, når de er let, ikke forpligtet til at føre de i reglerne 2, 3 og 5 foreskrevne lys; men hvis de ikke fører dem, skal de være forsynet med nedennævnte lys:

a. Maskindrevne skibe under 19,80 m (65 feet) i længde skal med undtagelse af, hvad der følger af stykkerne b. og c, føre:

1. I den forreste del af skibet, hvor det bedst kan ses, og i en højde over lønningen af mindst 2,74 m (9 feet), et hvidt lys, indrettet og anbragt som foreskrevet i regel 2, a. 1. samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 3 sømil;
2. enten grønne og røde sidelys, indrettet og anbragt som foreskrevet i regel 2, a. 4. og 5. og af en sådan beskaffenhed, at de er synlige i en afstand af mindst 1 sømil, eller en sammensat lanterne, der viser et grønt lys og et rødt lys fra ret forud til $22\frac{1}{2}^{\circ}$ (2 streger) agten for tværs på deres respektive sider. Denne lanterne skal føres mindst 0,91 m (3 feet) under det hvide lys.

b. Maskindrevne skibe under 19,80 m (65 feet) i længde skal, når de slæber eller skubber et andet skib, føre:

1. Foruden sidelysene eller den sammensatte lanterne, der er foreskrevet i stykke a. 2., 2 hvide lys, det ene lodret over det andet og mindst 1,22 m (4 feet) fra hinanden. Hvert af disse lys skal være af samme indretning og beskaffenhed som det i stykke a. 1. foreskrevne hvide lys, og et af dem skal føres på samme sted som dette. I skibe med kun én mast kan lysene føres på denne.
2. Enten et agterlys som foreskrevet i regel 10 eller i stedet for dette lys agten for skorstenen eller den agterste mast et lille, hvidt lys, som det eller de slæbte skibe kan styre efter; dette lys må dog ikke kunne ses foran for tværs.

(c) Power-driven vessels of less than 40 feet in length may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale but it shall be carried not less than 3 feet above the sidelights or the combined lantern prescribed in section (a) (ii).

(d) Vessels of less than 40 feet in length, under oars or sails, except as provided in section (f), shall, if they do not carry the sidelights, carry, where it can best be seen, a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, and so fixed that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side. Where it is not possible to fix this light, it shall be kept ready for immediate use and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.

(e) The vessels referred to in this Rule when being towed shall carry the sidelights or the combined lantern prescribed in sections (a) or (d) of this Rule, as appropriate, and a stern light as prescribed in Rule 10, or, except the last vessel of the tow, a small white light as prescribed in section (b) (ii). When being pushed ahead they shall carry at the forward end the sidelights or combined lantern prescribed in sections (a) or (d) of this Rule, as appropriate, provided that any number of vessels referred to in this Rule when pushed ahead in a group shall be lighted as one vessel under this Rule unless the overall length of the group exceeds 65 feet when the provisions of Rule 5 (c) shall apply.

(f) Small rowing boats, whether under oars or sail, shall only be required to have ready at hand an electric torch or a lighted lantern, showing a white light, which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(g) The vessels and boats referred to in this Rule shall not be required to carry the lights or shapes prescribed in Rules 4 (a) and 11 (e) and the size of their day signals may be less than is prescribed in Rules 4 (c) and 11 (c).

c. Maskindrevne skibe under 12,19 m (40 feet) i længde kan føre det hvide lys i en mindre højde end 2,74 m (9 feet) over lønningen; men det skal føres mindst 0,91 m (3 feet) over sidelysene eller den sammensatte lanterne, som er foreskrevet i stykke a. 2.

d. Skibe under 12,19 m (40 feet) i længde under roning eller sejl med undtagelse af sådanne, som omhandles i stykke f, skal, hvis de ikke fører sidelysene, føre en lanterne, der viser grønt lys på den ene side og rødt på den anden, på det sted, hvor det bedst kan ses, og af en sådan beskaffenhed, at lyset er synligt i en afstand af mindst 1 sømil, samt således anbragt, at det grønne lys ikke kan ses om bagbord og det røde ikke om styrbord. Hvor det ikke er muligt at have lanteren fast anbragt, skal den holdes klar til øjeblikkelig brug og vises i så god tid, at sammenstød kan forebygges, og således, at det grønne lys ikke kan ses om bagbord og det røde ikke om styrbord.

e. De i denne regel omhandlede skibe skal, når de slæbes, føre enten sidelysene eller den sammensatte lanterne, som er foreskrevet i stykkerne a. eller d. i denne regel, samt et agterlys som foreskrevet i regel 10 eller, bortset fra det agterste slæbte skib et lille, hvidt lys som foreskrevet i stykke b. 2. Når de skubbes frem, skal de forude føre enten sidelysene eller den sammensatte lanterne, som er foreskrevet i stykkerne a. eller d. i denne regel; dog skal sådanne skibe, når de skubbes frem i en gruppe, kun føre lys, som om de var ét skib i overensstemmelse med denne regel, medmindre gruppens største længde overstiger 19,80 m (65 feet), i hvilket tilfælde bestemmelserne i regel 5, c. finder anvendelse.

f. Små robåde, hvad enten de er under roning eller sejl, er kun forpligtet til at have ved hånden en elektrisk lygte eller en tændt lanterne med hvidt lys, som skal vises i så god tid, at sammenstød kan forebygges.

g. De i denne regel omhandlede skibe og både er ikke forpligtet til at føre de i reglerne 4, a. og 11, e. foreskrevne lys og signalfigurer, og størrelsen af deres dag-signaler kan være mindre end foreskrevet i reglerne 4, c. og 11, c.

Rule 8.

(a) A power-driven pilot-vessel when engaged on pilotage duty and under way:—

- (i) Shall carry a white light at the mast-head at a height of not less than 20 feet above the hull, visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles and at a distance of 8 feet below it a red light similar in construction and character. If such a vessel is of less than 65 feet in length she may carry the white light at a height of not less than 9 feet above the gunwale and the red light at a distance of 4 feet below the white light.
- (ii) Shall carry the sidelights or lanterns prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v) or Rule 7 (a) (ii) or (d), as appropriate, and the stern light prescribed in Rule 10.
- (iii) Shall show one or more flare-up lights at intervals not exceeding 10 minutes. An intermittent white light visible all round the horizon may be used in lieu of flare-up lights.

(b) A sailing pilot-vessel when engaged on pilotage duty and under way:—

- (i) Shall carry a white light at the mast-head visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles.
- (ii) Shall be provided with the sidelights or lantern prescribed in Rules 5 (a) or 7 (d), as appropriate, and shall, on the near approach of or to other vessels, have such lights ready for use, and shall show them at short intervals to indicate the direction in which she is heading, but the green light shall not be shown on the port side nor the red light on the starboard side. She shall also carry the stern light prescribed in Rule 10.
- (iii) Shall show one or more flare-up lights at intervals not exceeding 10 minutes.

(c) A pilot-vessel when engaged on pilotage duty and not under way shall carry the lights and show the flares prescribed in sections (a) (i) and (iii) or (b) (i) and (iii), as appropriate, and if at anchor shall also carry the anchor lights prescribed in Rule 11.

(d) A pilot-vessel when not engaged on pilotage duty shall show the lights or shapes for a similar vessel of her length.

Regel 8.

a. Et maskindrevet lodsskib, der udfører lodstjeneste og er let, skal:

1. på mastetoppen i en højde over skroget af mindst 6,10 m (20 feet) føre et hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 3 sømil, og i en afstand af 2,44 m (8 feet) under det hvide lys et rødt lys af samme indretning og beskaffenhed. Hvis et sådant skib er under 19,80 m (65 feet) i længde, kan det hvide lys føres i en højde af mindst 2,74 m (9 feet) over lønningen og det røde lys i en afstand af 1,22 m (4 feet) under det hvide lys,
2. føre de i regel 2, a. 4. og 5. eller de i regel 7, a. 2. eller d. foreskrevne sidelys eller lanterne samt det i regel 10 foreskrevne agterlys;
3. med mellemrum, der ikke overstiger 10 minutter, vise et eller flere blus. I stedet for at vise blus kan der glimtes med et hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt.

b. Et lods-sejlskib, der udfører lodstjeneste og er let, skal:

1. på mastetoppen føre et hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 3 sømil;
2. være forsynet med de i regel 5, a. foreskrevne sidelys eller den i regel 7, d. foreskrevne lanterne og skal ved klos nærmelse af eller til andre skibe have disse lys klar til brug og med korte mellemrum vise dem for at tilkendegive den retning, i hvilken det stævner; men det grønne lys må ikke vises om bagbord og det røde ikke om styrbord. Skibet skal desuden føre det i regel 10 foreskrevne agterlys;
3. med mellemrum, der ikke overstiger 10 minutter, vise et eller flere blus.

c. Et lodsskib, der udfører lodstjeneste og ikke er let, skal føre de lys og vise de blus, som er foreskrevet i stykkerne a. 1. og 3. eller b. 1. og 3., og skal, såfremt det ligger til ankers, tillige føre de i regel 11 foreskrevne ankerlys.

d. Et lodsskib, der ikke udfører lodstjeneste, skal føre eller vise de lys eller signalfigurer, som er foreskrevet for andre skibe af tilsvarende længde.

Rule 9.

(a) Fishing vessels when not engaged in fishing shall show the lights or shapes for similar vessels of their length.

(b) Vessels engaged in fishing, when under way or at anchor, shall show only the lights and shapes prescribed in this Rule, which lights and shapes shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(c) (i) Vessels when engaged in trawling, by which is meant the dragging of a dredge net or other apparatus through the water, shall carry two lights in a vertical line, one over the other, not less than 4 feet nor more than 12 feet apart. The upper of these lights shall be green and the lower light white and each shall be visible all round the horizon. The lower of these two lights shall be carried at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(ii) Such vessels may in addition carry a white light similar in construction to the white light prescribed in Rule 2 (a) (i) but such light shall be carried lower than and abaft the all-round green and white lights.

(d) Vessels when engaged in fishing, except vessels engaged in trawling, shall carry the lights prescribed in section (c) (i) except that the upper of the two vertical lights shall be red. Such vessels if of less than 40 feet in length may carry the red light at a height of not less than 9 feet above the gunwale and the white light not less than 3 feet below the red light.

(e) Vessels referred to in sections (c) and (d), when making way through the water, shall carry the sidelights or lanterns prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v) or Rule 7 (a) (ii) or (d), as appropriate, and the stern light prescribed in Rule 10. When not making way through the water they shall show neither the sidelights nor the stern light.

(f) Vessels referred to in section (d) with outlying gear extending more than 500 feet horizontally into the seaway shall carry an additional all-round white light at a horizon-

NOTE:— Vessels fishing with trolling lines are not "engaged in fishing" as defined in Rule 1 (c) (xiv).

Regel 9.

a.¹⁾ Fiskeskibe, der ikke er i færd med at fiske, skal føre eller vise de lys eller signalfigurer, som er foreskrevet for andre skibe af tilsvarende længde.

b.¹⁾ Skibe, der er i færd med at fiske, og som er let eller ligger til ankers, må kun føre de i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer, som skal være synlige i en afstand af mindst 2 sømil.

c. 1. Skibe, der er beskæftiget med trawlfiskeri, hvorved forstås slæbning af et eller andet redskab gennem vandet, skal føre 2 lys, det ene lodret over det andet og mindst 1,22 m (4 feet) og højst 3,66 m (12 feet) fra hinanden. Det øverste af disse lys skal være grønt og det nederste hvidt, og begge skal være synlige hele horisonten rundt. Det nederste af disse to lys skal føres i en højde over sidelysene, der er mindst 2 gange afstanden mellem de to lodrette lys.

2. Sådanne skibe kan desuden føre et hvidt lys, der er indrettet på lignende måde som det i regel 2, a. 1. foreskrevne hvide lys; men dette lys skal føres lavere end og agten for de i punkt 1. nævnte grønne og hvide lys.

d. Skibe, der er i færd med at fiske, bortset fra skibe, der er beskæftiget med trawlfiskeri, skal føre de i stykke c. 1. foreskrevne lys, dog skal det øverste af de to lodrette lys være rødt. Såfremt sådanne skibe er under 12,19 m (40 feet) i længde, kan det røde lys føres i en højde af mindst 2,74 m (9 feet) over lønningen og det hvide lys mindst 0,91 m (3 feet) under det røde lys.

e. Når de i stykkerne c. og d. omhandlede skibe gør fart gennem vandet, skal de føre de i regel 2, a. 4. og 5. eller i regel 7, a. 2. eller d. foreskrevne sidelys eller lanterner samt det i regel 10 foreskrevne agter lys. Hvis de ikke gør fart gennem vandet, må de hverken føre sidelysene eller agter lyset.

f. Når de i stykke d. omhandlede skibe fisker med udliggende redskaber, der strækker sig over 153 m (500 feet) i vandret retning fra skibet ud i søen, skal de i en

¹⁾ Skibe, der fisker med liner på slæb (såsom dørg), anses ikke som skibe, der er „i færd med at fiske“, jfr. definitionen i regel 1, c. 14.

tal distance of not less than 6 feet nor more than 20 feet away from the vertical lights in the direction of the outlying gear. This additional white light shall be placed at a height not exceeding that of the white light prescribed in section (c) (i) and not lower than the sidelights.

(g) In addition to the lights which they are required by this Rule to carry, vessels engaged in fishing may, if necessary in order to attract the attention of an approaching vessel, use a flare-up light, or may direct the beam of their searchlight in the direction of a danger threatening the approaching vessel, in such a way as not to embarrass other vessels. They may also use working lights but fishermen shall take into account that specially bright or insufficiently screened working lights may impair the visibility and distinctive character of the lights prescribed in this Rule.

(h) By day vessels when engaged in fishing shall indicate their occupation by displaying where it can best be seen a black shape consisting of two cones each not less than 2 feet in diameter with their points together one above the other. Such vessels if of less than 65 feet in length may substitute a basket for such black shape. If their outlying gear extends more than 500 feet horizontally into the seaway vessels engaged in fishing shall display in addition one black conical shape, point upwards, in the direction of the outlying gear.

Rule 10.

(a) Except where otherwise provided in these Rules, a vessel when under way shall carry at her stern a white light, so constructed that it shall show an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees (12 points of the compass), so fixed as to show the light $67\frac{1}{2}$ degrees (6 points) from right aft on each side of the vessel, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(b) In a small vessel, if it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause for this light to be fixed, an electric torch or a lighted lantern showing a white light shall be kept at hand ready for use and shall, on the approach of an overtaking

vandret afstand af mindst 1,83 m (6 feet) og højst 6,10 m (20 feet) fra de lodrette lys i retning af det udliggende redskab føre endnu et hvidt lys synligt hele horisonten rundt. Dette hvide lys må ikke anbringes højere end det i stykke c. 1. foreskrevne hvide lys og ikke lavere end sidelysene.

g. Foruden de lys, som de i henhold til denne regel er forpligtede til at føre, kan skibe, der er i færd med at fiske, om nødvendigt for at henlede opmærksomheden på sig, når et andet skib nærmer sig, anvende et blus, eller de kan, således at andre skibe ikke generes, rette deres søgelys henimod en fare, der truer et skib, som nærmer sig. De kan endvidere anvende arbejdslys; men fiskere skal tage i betragtning, at særlig klare eller utilstrækkeligt afskærmede arbejdslys kan svække synligheden af de i denne regel foreskrevne lys eller udviske deres særlige karakter.

h. Om dagen skal skibe, der er i færd med at fiske, tilkendegive deres beskæftigelse ved på det sted, hvor den bedst kan ses, at føre en sort signalfigur bestående af 2 kegler, hver mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, med spidserne mod hinanden og den ene over den anden. Hvis sådanne skibe er under 19,80 m (65 feet) i længde, kan nævnte sorte signalfigur erstattes med en kurv. Skibe, der er i færd med at fiske, og hvis udliggende redskaber strækker sig over 153 m (500 feet) i vandret retning fra skibet ud i søen, skal desuden føre en sort kegle med spidsen opad i retning af det udliggende redskab.

Regel 10.

a. Medmindre andet er bestemt i disse regler, skal ethvert skib, der er let, på agterenden føre et hvidt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 135° (12 streger), og således anbragt, at lyset vises $67\frac{1}{2}^\circ$ (6 streger) på hver side af skibet regnet fra ret agter, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil.

b. Når det i et lille skib på grund af hårdt vejr eller af anden gyldig grund ikke er muligt at have dette lys fast anbragt, skal en elektrisk lygte eller en tændt lanterne, der viser hvidt lys, være ved hånden klar til brug og skal, når skibet indhentes af et

vessel, be shown in sufficient time to prevent collision.

(c) A seaplane on the water when under way shall carry on her tail a white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 140 degrees of the compass, so fixed as to show the light 70 degrees from right aft on each side of the seaplane, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

Rule 11.

(a) A vessel of less than 150 feet in length, when at anchor, shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, a white light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. Such a vessel may also carry a second white light in the position prescribed in section (b) of this Rule but shall not be required to do so. The second white light, if carried, shall be visible at a distance of at least 2 miles and so placed as to be as far as possible visible all round the horizon.

(b) A vessel of 150 feet or more in length, when at anchor, shall carry near the stem of the vessel, at a height of not less than 20 feet above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light. Both these lights shall be visible at a distance of at least 3 miles and so placed as to be as far as possible visible all round the horizon.

(c) Between sunrise and sunset every vessel when at anchor shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, one black ball not less than 2 feet in diameter.

(d) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations, when at anchor, shall carry the lights or shapes prescribed in Rule 4 (c) in addition to those prescribed in the appropriate preceding sections of this Rule.

(e) A vessel aground shall carry the light or lights prescribed in sections (a) or (b) and the two red lights prescribed in Rule 4 (a). By day she shall carry, where they can best be seen, three black balls, each not less than

andet skib, vises i så god tid, at sammenstød kan forebygges.

c. Når et søluftfartøj på vandet er let, skal det på halepartiet føre et hvidt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 140°, og således anbragt, at lyset vises 70° på hver side af fartøjet regnet fra ret agter, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil.

Regel 11.

a. Et skib under 45,75 m (150 feet) i længde skal, når det ligger til ankers, i den forreste del af skibet på det sted, hvor det bedst kan ses, føre et hvidt lys, synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. Et sådant skib kan endvidere føre endnu et hvidt lys på det i stykke b. i denne regel foreskrevne sted, men er ikke forpligtet til at gøre det. Førres dette hvide lys, skal det være synligt i en afstand af mindst 2 sømil og således anbragt, at det såvidt muligt er synligt hele horisonten rundt.

b. Et skib på 45,75 m (150 feet) eller derover i længde skal, når det ligger til ankers, nær ved skibets stævn og i en højde over skroget af mindst 6,10 m (20 feet) føre et hvidt lys, og på eller nær ved agterenden, mindst 4,57 m (15 feet) lavere end det forreste, endnu et sådant lys. Begge disse lys skal være synlige i en afstand af mindst 3 sømil og således anbragt, at de så vidt muligt er synlige hele horisonten rundt.

c. Fra solopgang til solnedgang skal ethvert skib, der ligger til ankers, føre en sort kugle mindst 0,61 m (2 feet) i diameter i den forreste del af skibet på det sted, hvor den bedst kan ses.

d. Et skib, der er i færd med at udlægge eller optage et undersøisk kabel eller et sømærke, og et skib, der er beskæftiget med opmåling eller undervandsarbejde, skal, når det ligger til ankers, foruden de lys eller den signalfigur, der er foreskrevet i de foregående stykker af denne regel, føre de i regel 4, c. foreskrevne lys eller signalfigurer.

e. Et skib på grund skal føre lys som foreskrevet i stykke a. eller b. samt de i regel 4, a. foreskrevne 2 røde lys. Om dagen skal det på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 3 sorte kugler, hver mindst 0,61 m (2 feet) i

2 feet in diameter, placed in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart.

(f) A seaplane on the water under 150 feet in length, when at anchor, shall carry, where it can best be seen, a white light, visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

(g) A seaplane on the water 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry, where they can best be seen, a white light forward and a white light aft, both lights visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles; and, in addition, if the seaplane is more than 150 feet in span, a white light on each side to indicate the maximum span, and visible, so far as practicable, all round the horizon at a distance of at least 1 mile.

(li) A seaplane aground shall carry an anchor light or lights as prescribed in sections (f) and (g), and in addition may carry two red lights in a vertical line, at least 3 feet apart, so placed as to be visible all round the horizon.

Rule 12.

Every vessel or seaplane on the water may, if necessary in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use a detonating or other efficient sound signal that cannot be mistaken for any signal authorised elsewhere under these Rules.

Rule 13.

(a) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for ships of war, for vessels sailing under convoy, for fishing vessels engaged in fishing as a fleet or for seaplanes on the water.

(b) Whenever the Government concerned shall have determined that a naval or other military vessel or waterborne seaplane of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or

diameter, den ene lodret over den anden og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden.

f. Et søluftfartøj på vandet under 45,75 m (150 feet) i længde skal, når det ligger til ankers, på det sted, hvor det bedst kan ses, føre et hvidt lys synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil.

g. Et søluftfartøj på vandet, der er 45,75 m (150 feet) eller derover i længde, skal, når det ligger til ankers, føre et hvidt lys for og et hvidt lys agter på de steder, hvor de bedst kan ses, begge synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 3 sømil. Såfremt søluftfartøjets spændvidde overstiger 45,75 m (150 feet) skal det, for at angive maksimumspændvidden, desuden på hver side føre et hvidt lys, begge så vidt muligt synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 1 sømil.

h. Et søluftfartøj på grund skal føre ankerlys som foreskrevet i stykkerne f. og g. og kan desuden føre 2 røde lys, det ene lodret over det andet, mindst 0,91 m (3 feet) fra hinanden og således anbragt, at de er synlige hele horisonten rundt.

Regel 12.

Ethvert skib eller søluftfartøj på vandet kan, om nødvendigt for at henlede opmærksomheden på sig, foruden de lys, det ifølge disse regler er forpligtet til at føre, vise et blus eller bruge et knaldsignal eller andet fyldestgørende lydssignal, der ikke kan forveksles med noget andetsteds i disse regler hjemlet signal.

Regel 13.

a. Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen af særlige regler, der fastsættes af nogen regering med hensyn til yderligere positionslys og signallys for krigsskibe, for skibe, der sejler i konvoj, for fiskeskibe, der fisker som en flåde, eller for søluftfartøjer på vandet.

b. Såfremt en regering måtte finde, at et krigsskib eller andet militært skib eller et søluftfartøj på vandet af særlig konstruktion eller bestemt til særligt formål ikke fuldtud kan opfylde disse reglers forskrifter med hensyn til skibslysenes eller signalfigurenes antal, anbringelse, synsvidde eller

shapes, without interfering with the military function of the vessel or seaplane, such vessel or seaplane shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel or seaplane.

Rule 14.

A vessel proceeding under sail, when also being propelled by machinery, shall carry in the daytime forward, where it can best be seen, one black conical shape, point downwards, not less than 2 feet in diameter at its base.

Part C.—Sound Signals and Conduct in Restricted Visibility.

Preliminary.

1. *The possession of information obtained from radar does not relieve any vessel of the obligation of conforming strictly with the Rules and, in particular, the obligations contained in Rules 15 and 16.*

2. *The Annex to the Rules contains recommendations intended to assist in the use of radar as an aid to avoiding collision in restricted visibility.*

Rule 15.

(a) A power-driven vessel of 40 feet or more in length shall be provided with an efficient whistle, sounded by steam or by some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog horn to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell. A sailing vessel of 40 feet or more in length shall be provided with a similar fog horn and bell.

(b) All signals prescribed in this Rule for vessels under way shall be given:—

- (i) by power-driven vessels on the whistle;
- (ii) by sailing vessels on the fog horn;
- (iii) by vessels towed on the whistle or fog horn.

synlighedssektor, uden at hæmme skibets eller søluftfartøjets militære anvendelse, skal sådant skib eller søluftfartøj opfylde sådanne andre forskrifter med hensyn til skibslysenes eller signalfigurerens antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor, som vedkommende regering måtte finde at være den for sådant skib eller søluftfartøj nærmest mulige opfyldelse af disse regler.

Regel 14.

Et skib, der er under sejl, og som tillige fremdrives ved maskineri, skal om dagen forude, hvor den bedst kan ses, føre en sort kegle med spidsen nedad og med en grundflade af mindst 0,61 m (2 feet) i diameter.

C. Lydsignaler og¹ forholdsregler under nedsat sigtbarhed.

Indledende bestemmelser.

1. *Oplysninger tilvejebragt ved brug af radar fritager ikke noget skib for pligten til nøje at iagttage søvejsreglerne, herunder især pligterne efter reglerne 15 og 16.*

2. *Tillægget til søvejsreglerne indeholder anvisninger med hensyn til brugen af radar som et hjælpemiddel til at undgå sammenstød under nedsat sigtbarhed.*

Regel 15.

a. Et maskindrevet skib på 12,19 m (40 feet) eller derover i længde skal være forsynet med en kraftigt lydende fløjte, der giver lyd ved damp eller noget, der erstatter damp, og således anbragt, at lyden ikke afbrydes af nogen forhindring om bord. Det skal desuden være forsynet med et kraftigt lydende tågehorn, hvis lyd frembringes ad mekanisk vej, samt med en stærkt lydende klokke. Et sejlskib på 12,19 m (40 feet) eller derover i længde skal være forsynet med lignende tågehorn og klokke.

b. Alle i denne regel foreskrevne signaler for skibe, der er let, skal gives:

- 1. Af maskindrevne skibe med fløjten;
- 2. af sejlskibe med tågehornet;
- 3. af slæbte skibe med fløjten eller tågehornet.

(c) In fog, mist, falling snow, heavy rain-storms, or any other condition similarly restricting visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:—

- (i) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes a prolonged blast.
- (ii) A power-driven vessel under way, but stopped and making no way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.
- (iii) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession.
- (iv) A vessel when at anchor shall at intervals of not more than 1 minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and in addition there shall be sounded in the after part of the vessel, at intervals of not more than 1 minute for about 5 seconds, a gong or other instrument, the tone and sounding of which cannot be confused with that of the bell. Every vessel at anchor may in addition, in accordance with Rule 12, sound three blasts in succession, namely, one short, one prolonged, and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (v) A vessel when towing, a vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, and a vessel under way which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command or unable to manoeuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) and c. Under tåge, tykning, snefald, svære regnbyger eller under alle andre forhold, der på lignende måde nedsætter sigtbarheden, skal, hvad enten det er dag eller nat, de i denne regel foreskrevne signaler gives på følgende måde:
 1. Et maskindrevet skib, der er let og gør fart gennem vandet, skal med mellemrum af højst 2 minutter give 1 lang tone.
 2. Et maskindrevet skib, der er let, men ligger stoppet uden at gøre fart gennem vandet, skal med mellemrum af højst 2 minutter give 2 lange toner med ca. 1 sekunds mellemtid.
 3. Et sejlskib, der er let, skal med mellemrum af højst 1 minut give følgende signal:
Når det har vinden styrbord ind, tværs eller foran for tværs, 1 tone;
når det har vinden bagbord ind, tværs eller foran for tværs, 2 på hinanden følgende toner;
når det har vinden agten for tværs, 3 på hinanden følgende toner.
 4. Et skib, der ligger til ankers, skal med mellemrum af højst 1 minut ringe hurtigt med klokken i ca. 5 sekunder. I skibe, hvis længde er over 106,75 m (350 feet), skal der ringes med klokken i den forreste del af skibet, og desuden skal der i den agterste del af skibet med mellemrum af højst 1 minut gives lyd i ca. 5 sekunder med en gong-gong eller et andet instrument, hvis tone og klang ikke kan forveksles med klokken.
Enhver ankerligger kan desuden i overensstemmelse med regel 12 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.
 5. Et skib, der slæber, et skib, der er i færd med at udlægge eller optage et under-søisk kabel eller et sømærke, og et skib, som er let, og som er ude af stand til at gå af vejen for et skib, der nærmer sig, fordi det ikke er under kommando eller er ude af stand til at manøvrere således som påbudt i disse regler, skal i stedet for de i punkterne 1., 2. og 3.

- (iii) sound, at intervals of not more than 1 minute, three blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by two short blasts.
- (vi) A vessel towed, or, if more than one vessel is towed, only the last vessel of the tow, if manned, shall, at intervals of not more than 1 minute, sound four blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (vii) A vessel aground shall give the bell signal and, if required, the gong signal, prescribed in sub-section (iv) and shall, in addition, give 3 separate and distinct strokes on the bell immediately before and after such rapid ringing of the bell.
- (viii) A vessel engaged in fishing when under way or at anchor shall at intervals of not more than 1 minute sound the signal prescribed in sub-section (v). A vessel when fishing with trolling lines and under way shall sound the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) or (iii) as may be appropriate.
- (ix) A vessel of less than 40 feet in length, a rowing boat, or a seaplane on the water, shall not be obliged to give the above-mentioned signals but if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 1 minute.
- (x) A power-driven pilot-vessel when engaged on pilotage duty may, in addition to the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) and (iv), sound an identity signal consisting of 4 short blasts.
- foreskrevne signaler med mellemrum af højst 1 minut give 3 på hinanden følgende toner, nemlig 1 lang tone efterfulgt af 2 korte toner.
6. Et skib, der slæbes, eller såfremt der slæbes mere end ét skib, da kun det agterste af disse, skal •— hvis det er bemanded — med mellemrum af højst 1 minut give 4 på hinanden følgende toner, nemlig 1 lang tone efterfulgt af 3 korte toner. Dette signal skal så vidt muligt gives umiddelbart efter det af det slæbende skib afgivne signal.
7. Et skib på grund skal give det i punkt 4 foreskrevne signal, nemlig klokkesignal og efter omstændighederne tillige gong-gong signal, og skal desuden umiddelbart før og efter nævnte hurtige ringning med klokken give 3 adskilte og tydelige slag på klokken.
8. Et skib, der er i færd med at fiske, skal, når det er let eller ligger til ankers, med mellemrum af højst 1 minut give det i punkt 5. foreskrevne signal. Et skib, der fisker med liner på slæb (så som dørg) og er let, skal efter omstændighederne give de i punkterne 1., 2. eller 3. foreskrevne signaler.
9. Skibe under 12,19 m (40 feet) i længde, robåde eller søluftfartøjer på vandet er ikke forpligtet til at give de ovenfor nævnte signaler, men hvis de ikke gør det, skal de med mellemrum af højst 1 minut give et andet fyldestgørende lyd-signal.
10. Et maskindrevet lodsskib, der udfører lodstjeneste, kan foruden de i punkterne 1., 2. og 4. foreskrevne signaler give et kendingssignal bestående af 4 korte toner.

Rule 16.

(a) Every vessel, or seaplane when taxi-ing on the water, shall, in fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

Regel 16.

a. Under tåge, tykning, snefald, svære regnbyger eller under alle andre forhold, der på lignende måde nedsætter sigtbarheden, skal ethvert skib eller ethvert søluftfartøj, der kører¹⁾ på vandet, gå med moderat fart under omhyggelig hensyntagen til de foreliggende omstændigheder og forhold.

¹⁾ Et søluftfartøj kører på vandet, når det bevæger sig på vandoverfladen bortset fra selve starten og landingen.

(b) A power-driven vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog-signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

(c) A power-driven vessel which detects the presence of another vessel forward of her beam before hearing her fog signal or sighting her visually may take early and substantial action to avoid a close quarters situation but, if this cannot be avoided, she shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines in proper time to avoid collision and then navigate with caution until danger of collision is over.

Part D.—Steering and Sailing Rules.

Preliminary.

1. *In obeying and construing these Rules, any action taken should be positive, in ample time, and with due regard to the observance of good seamanship.*

2. *Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.*

3. *Mariners should bear in mind that sea-planes in the act of landing or taking off, or operating under adverse weather conditions, may be unable to change their intended action at the last moment.*

4. *Rules 17 to 24 apply only to vessels in sight of one another.*

Rule 17.

(a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:—

- (i) When each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other.
- (ii) When both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall

b. Et maskindrevet skib, der tilsyneladende foran for tværs hører tågesignal fra et skib, hvis plads ikke er bestemt med sikkerhed, skal, så vidt omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, stoppe sin maskine og derpå navigere med forsigtighed, indtil fare for sammenstød er forbi.

c. Et maskindrevet skib, som konstaterer tilstedeværelsen af et andet skib foran for tværs, før dets tågesignal høres, eller før det kommer i sigte, kan i god tid tage effektive forholdsregler for at undgå, at skibene kommer klos på hinanden. Kan dette ikke undgås, skal det, så vidt omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, stoppe sin maskine i så god tid, at sammenstød kan undgås, og derefter navigere med forsigtighed, indtil fare for sammenstød er forbi.

D. Regler for styring og sejlads.

Indledende bemærkninger.

1. *Ved anvendelsen af disse regler, bør enhver manøvre udføres klart og tydeligt, i god tid og i øvrigt i overensstemmelse med godt sømandskab.*

2. *Fare for sammenstød kan, når omstændighederne tillader det, konstateres ved omhyggeligt at iagttage kompaspejlingen af et skib, der nærmer sig. Dersom pejlingen ikke kendeligt forandrer sig, bør sådan fare anses for at være til stede.*

3. *Søfarende bør erindre sig, at søluftfartøjer, der er i færd med at lande på eller lette fra vandet, eller som manøvrerer under ugunstige vejrforhold, kan være ude af stand til i sidste øjeblik at forandre deres tilsigtede manøvre.*

4. *Reglerne 17-24 gælder kun for skibe i sigte af hinanden.*

Regel 17.

a. Når to sejlskibe nærmer sig hinanden, således at der kan opstå fare for sammenstød, skal det ene af dem gå af vejen for det andet efter følgende regler:

- 1. Når de har vinden ind på modsatte sider, skal det skib, der har vinden bagbord ind, gå af vejen for det andet.
- 2. Når begge har vinden ind på samme side, skal det skib, der er til luvart, gå af vejen

keep out of the way of the vessel which is to leeward.

(b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

Rule 18.

(a) When two power-driven vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other. This Rule only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two vessels which must, if both keep on their respective course, pass clear of each other. The only cases to which it does apply are when each of two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases, in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line, with her own; and by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the sidelights of the other. It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or, by night, to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other or where a red light without a green light or a green light without a red light is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

(b) For the purposes of this Rule and Rules 19 to 29 inclusive, except Rule 20 (c) and Rule 28, a seaplane on the water shall be deemed to be a vessel, and the expression "*power-driven vessel*" shall be construed accordingly.

for det, der er i læ.

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 stagejl føres.

Regel 18.

a. Når to maskindrevne skibe stævner lige eller næsten lige mod hinanden, således at der kan opstå fare for sammenstød, skal de begge dreje til styrbord, således at de kan passere hinanden på bagbords side.

Denne regel finder kun anvendelse i de tilfælde, hvor skibe stævner lige eller næsten lige mod hinanden, således at der kan opstå fare for sammenstød, og angår ikke to skibe, der må gå klar af hinanden, hvis begge holder deres kurs.

De eneste tilfælde, hvor reglen finder anvendelse, er altså sådanne, hvor to skibe stævner lige eller næsten lige mod hinanden, eller med andre ord:

Om dagen i de tilfælde, hvor hvert af skibene ser det andet skibs master overet med eller næsten overet med sine egne, og

om natten i de tilfælde, hvor hvert af skibene er i en sådan stilling, at det ser begge det andet skibs sidelys.

Reglen finder således ikke anvendelse:

Om dagen i de tilfælde, hvor et skib forude ser et andet skib, hvis kurs skærer dets egen kurs, eller

om natten i de tilfælde, hvor det ene skibs røde lys viser mod det andet skibs røde lys, eller det ene skibs grønne lys viser mod det andet skibs grønne lys, eller hvor et rødt lys uden et grønt lys eller et grønt lys uden et rødt lys ses forude, eller hvor både et grønt og et rødt lys ses i en hvilken som helst anden retning end ret eller næsten ret forude.

b. Ved anvendelsen af denne regel og reglerne 19 — 29 inklusive, dog med undtagelse af regel 20, c. og regel 28, skal et søluftfartøj på vandet anses som et skib, og udtrykket „*maskindrevet skib*” skal fortolkes i overensstemmelse hermed.

Rule 19.

When two power-driven vessels are crossing, so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.

Rule 20.

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as provided for in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

(b) This Rule shall not give to a sailing vessel the right to hamper, in a narrow channel, the safe passage of a power-driven vessel which can navigate only inside such channel.

(c) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with these Rules.

Rule 21.

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed. When, from any cause, the latter vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision (see Rules 27 and 29).

Rule 22.

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take positive early action to comply with this obligation, and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

Rule 23.

Every power-driven vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her,

Regel 19.

Når to maskindrevne skibe styrer kurser, der skærer hinanden, således at der kan opstå fare for sammenstød, skal det skib, der har det andet på sin styrbords side, gå af vejen for dette.

Regel 20.

a. Når et maskindrevet skib og et sejlskib går i sådanne retninger, at der kan opstå fare for sammenstød, skal det maskindrevne skib — bortset fra hvad der følger af reglerne 24 og 26 — gå af vejen for sejl-skibet.

b. Denne regel skal ikke berettige et sejl-skib til i et snævert løb at genere sikker passage af et maskindrevet skib, som kun kan sejle i selve løbet.

c. Et søluftfartøj på vandet skal i almindelighed holde godt klar af alle skibe og undgå at være til hinder for deres sejlads. Dog skal søluftfartøjet under omstændigheder, hvor der er fare for sammenstød, overholde disse regler.

Regel 21.

Hvor ifølge nogen af disse regler det ene af to skibe skal gå af vejen, skal det andet holde sin kurs og fart. Når sidstnævnte skib af en eller anden årsag er kommet så nær det andet, at sammenstød ikke kan undgås ved forholdsregler alene fra det skibs side, der skal gå af vejen, skal også det andet skib tage sådanne forholdsregler, som bedst vil kunne bidrage til at afværge sammenstød (se reglerne 27 og 29).

Regel 22.

Ethvert skib skal, når det ifølge disse regler er forpligtet til at gå af vejen for et andet skib, så vidt muligt i god tid opfylde denne pligt ved klare og tydelige manøvrer og skal, dersom omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, undgå at gå foran om det andet skib.

Regel 23.

Ethvert maskindrevet skib, der ifølge disse regler er forpligtet til at gå af vejen for et andet skib, skal, når det nærmer sig dette,

if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

Rule 24.

(a) Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel overtaking any other shall keep out of the way of the overtaken vessel.

(b) Every vessel coming up with another vessel from any direction more than $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft her beam, *i.e.*, in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's sidelights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

(c) If the overtaking vessel cannot determine with certainty whether she is forward of or abaft this direction from the other vessel, she shall assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

Rule 25.

(a) In a narrow channel every power-driven vessel when proceeding along the course of the channel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

(b) Whenever a power-driven vessel is nearing a bend in a channel where a vessel approaching from the other direction cannot be seen, such power-driven vessel, when she shall have arrived within one-half ($\frac{1}{2}$) mile of the bend, shall give a signal by one prolonged blast on her whistle which signal shall be answered by a similar blast given by any approaching power-driven vessel that may be within hearing around the bend. Regardless of whether an approaching vessel on the farther side of the bend is heard, such bend shall be rounded with alertness and caution.

(c) In a narrow channel a power-driven vessel of less than 65 feet in length shall not

om nødvendigt mindske sin fart, stoppe eller bakke.

Regel 24.

a. Uanset hvad der indeholdes i disse regler, skal ethvert skib, der indhenter et andet, gå af vejen for det skib, der indhentes.

b. Ethvert skib, der vinder ind på et andet skib fra en retning, der er mere end $22\frac{1}{2}^\circ$ (2 streger) agten for tværs af samme, d. v. s. i en sådan stilling i forhold til det skib, det indhenter, at det om natten ville være ude af stand til at se noget af dette skibs sidelys, skal betragtes som et indhentende skib, og ingen påfølgende forandring i retningen mellem de to skibe skal gøre det indhentende skib til et skib, hvis kurs skærer et andet skibs kurs i disse reglers forstand, eller fritage det fra dets forpligtelse til at holde sig klar af det skib, der indhentes, førend dette er helt passeret og klaret.

c. Såfremt det indhentende skib ikke med sikkerhed kan afgøre, om det er foran eller agten for ovennævnte retning fra det andet skib, skal det gå ud fra, at det er et indhentende skib, og gå af vejen.

Regel 25.

a. I et snævert løb skal ethvert maskindrevet skib, der sejler i løbets retning, holde sig i den side af sejllobet eller midtløbet, der ligger på skibets styrbords side, såfremt dette er muligt og kan ske uden fare.

b. Når et maskindrevet skib nærmer sig en krumning i et løb, hvor et modgående skib ikke vil kunne ses, skal det, når det er kommet i en afstand af $\frac{1}{2}$ sømil fra krumningen, give 1 lang tone med fløjten, hvilket skal besvares med et tilsvarende signal af ethvert maskindrevet skib, der indenfor hørevidde måtte nærme sig krumningen fra modsat side. Hvad enten der høres signal fra et skib, der nærmer sig fra modsat side, eller ej, skal en sådan krumning passeres med agtpågivenhed og forsigtighed.

c. I et snævert løb må et maskindrevet skib under 19,80 m (65 feet) i længde ikke

hamper the safe passage of a vessel which can navigate only inside such channel.

Rule 26.

All vessels not engaged in fishing, except vessels to which the provisions of Rule 4 apply, shall, when under way, keep out of the way of vessels engaged in fishing. This Rule shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing vessels.

Rule 27.

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

Part E.—Sound Signals for Vessels in Sight of one another.

Rule 28.

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel under way, in taking any course authorised or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle, namely:—

One short blast to mean "*I am altering my course to starboard*".

Two short blasts to mean "*I am altering my course toport*".

Three short blasts to mean "*My engines are going astern*".

(b) Whenever a power-driven vessel which, under these Rules, is to keep her course and speed, is in sight of another vessel and is in doubt whether sufficient action is being taken by the other vessel to avert collision, she may indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. The giving of such a signal shall not relieve a vessel of her obligations under Rules 27 and 29 or any other Rule, or of her duty to indicate any action taken under these Rules by giving the appropriate sound signals laid down in this Rule.

genere sikker passage af et skib, som kun kan sejle i selve løbet.

Regel 26.

Alle skibe, der ikke er i færd med at fiske, bortset fra sådanne, som omfattes af bestemmelserne i regel 4, skal, når de er let, gå af vejen for ethvert skib, der er i færd med at fiske. Denne regel skal ikke berettige noget skib, der er i færd med at fiske, til at hindre sejladsen i et farvand eller sejløb, der befærdes af andre skibe end fiskeskibe.

Regel 27.

Ved anvendelsen af disse regler skal der tages behørigt hensyn til alle farer ved navigeringen og for sammenstød samt til enhver særlig omstændighed — herunder de pågældende skibes eller søluftfartøjers begrænsede manøvre muligheder —• der måtte gøre en afvigelse fra foranstående regler nødvendig for at undgå overhængende fare.

E. Lydsignaler for skibe i sigte af hinanden.

Regel 28.

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, nemlig:

1 kort tone, der betyder: „*Jeg drejer til styrbord*“;

2 korte toner, der betyder: „*Jeg drejer til bagbord*“;

3 korte toner, der betyder: „*Min maskine går bak*“.

b. Når et maskindrevet skib, der i henhold til disse regler skal holde sin kurs og fart, er i sigte af et andet skib og er i tvivl om, hvorvidt det andet skib tager fyldestgørende forholdsregler til at afværge sammenstød, kan det tilkendegive sådan tvivl ved at give mindst 5 korte toner med fløjten hurtigt efter hinanden. Afgivelsen af sådant signal skal ikke fritage et skib fra dets forpligtelser i henhold til reglerne 27 og 29 eller nogen anden regel, ej heller fra dets pligt til at tilkendegive enhver manøvre, der udføres i henhold til disse regler, ved at give de i denne regel foreskrevne lydsignaler.

(c) Any whistle signal mentioned in this Rule may be further indicated by a visual signal consisting of a white light visible all round the horizon at a distance of at least 5 miles, and so devised that it will operate simultaneously and in conjunction with the whistle-sounding mechanism and remain lighted and visible during the same period as the sound signal.

(d) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to the use of additional whistle signals between ships of war or vessels sailing under convoy.

Part F.—Miscellaneous.

Rule 29.

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

Rule 30.

Reservation of Rules for Harbours and Inland Navigation.

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule duly made by local authority relative to the navigation of any harbour, river, lake, or inland water, including a reserved seaplane area.

Rule 31.

Distress Signals.

(a) When a vessel or seaplane on the water is in distress and requires assistance from other vessels or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, namely:—

- (i) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.
- (ii) A continuous sounding with any fog-signalling apparatus.

c. Ethvert af de i denne regel omhandlede fløjtesignaler kan endvidere tilkendegives ved et synligt signal bestående af et hvidt-lys synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 5 sømil og således indrettet, at det virker samtidigt med og i tilknytning til fløjtesignalapparatet og forbliver tændt og synligt i samme periode som lyd-signalet.

d. Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen af særlige regler, der er givet af nogen regering med hensyn til brugen af yderligere fløjtesignaler mellem krigsskibe eller skibe, der sejler i konvoj.

F. Forskellige bestemmelser.

Regel 29.

Intet i disse regler skal frigøre noget skib, dets reder, fører eller mandskab for følgerne af nogen forsømmelse med at føre lys eller anvende signaler, eller for nogen forsømmelse med at holde behørig udvig, eller for forsømmelse af nogen forsigtighedsregel, som almindeligt sømandskab eller tilfældets særegne omstændigheder måtte tilseje.

Regel 30.

Forbehold med hensyn til regler for sejlads i havne og indre farvande.

Intet i disse regler skal væve til hinder for anvendelsen af særlige regler, der på behørig måde er givet af en stedlig myndighed med hensyn til sejladsen i en havn, på en flod eller indsø eller i et indre farvand, herunder et for søluftfartøjer forbeholdt område.

Regel 31.

Nødsignaler.

a. Når et skib eller et søluftfartøj på vandet er i nød og forlanger hjælp fra andre skibe eller fra land, skal det bruge eller vise følgende signaler, enten sammen eller hver for sig, nemlig:

1. Kanonskud eller andre knaldsignaler affyret med mellemrum af ca. 1 minut;
2. uafbrudt brug af et tågesignalapparat;

- (iii) Rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals.
 - (iv) A signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group _____ in the Morse Code.
 - (v) A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday".
 - (vi) The International Code Signal of distress indicated by N.C.
 - (vii) A signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball.
 - (viii) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, &c).
 - (ix) A rocket parachute flare or a hand flare showing a red light.
 - (x) A smoke signal giving off a volume of orange-coloured smoke.
 - (xi) Slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side.
3. raketter eller bomber, der udkaster røde stjerner, og som affyres én ad gangen med korte mellemrum;
 4. et signal, der udsendes radiotelegrafisk eller afgives på enhver anden måde, bestående af gruppen - _____ efter morsesystemet;
 5. et signal, der udsendes radiotelefonisk ved udtalelse af ordet „Mayday“;
 6. nødsignalet N.C. efter den internationale signalbog;
 7. et signal, der består af et firkantet flag med en kugle eller noget, der ligner en kugle, over eller under flaget;
 8. flammer om bord i skibet (så som fra en brændende tjæretønde, olietønde eller lignende);
 9. et raket-faldskærmsblus eller et hånd-blus, som viser et rødt lys;
 10. et røgsignal, der afgiver orangegul røg;
 11. langsom og gentagen hævnning og sænkning af armene udstrakt til hver sin side.

Note.—Vessels in distress may use the radiotelegraph alarm signal or the radiotelephone alarm signal to secure attention to distress calls and messages. The radiotelegraph alarm signal, which is designed to actuate the radiotelegraph auto alarms of vessels so fitted, consists of a series of twelve dashes, sent in 1 minute, the duration of each dash being 4 seconds, and the duration of the interval between 2 consecutive dashes being 1 second. The radiotelephone alarm signal consists of 2 tones transmitted alternately over periods of from 30 seconds to 1 minute.

(b) The use of any of the foregoing signals, except for the purpose of indicating that a vessel or seaplane is in distress, and the use of any signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.

Anm. Skibe i nød kan anvende det radiotelegrafiske alarmsignal eller det radiotelefoniske alarmsignal for at påkalde opmærksomhed over for nødkalden eller nødmeldinger. Det radiotelegrafiske alarmsignal, som er beregnet på at sætte skibes radiotelegrafiske autoalarmapparater i virksomhed, består af en gruppe på 12 streger, der udsendes i løbet af 1 minut, idet varigheden af hver streg er 4 sekunder og mellemrummet mellem to på hinanden følgende streger 1 sekund. Det radiotelefoniske alarmsignal består af 2 toner, der udsendes skiftevis over perioder på fra 30 sekunder til 1 minut.

b. Anvendelse af noget af de ovennævnte signaler, undtagen i den hensigt at tilkende-give, at et skib eller et søluftfartøj er i nød, og anvendelse af hvilke som helst signaler, der kan forveksles med noget af de ovennævnte signaler, er forbudt.

ANNEX TO THE RULES

Recommendations on the use of Radar information as an aid to avoiding collisions at sea.

(1) Assumptions made on scanty information may be dangerous and should be avoided.

(2) A vessel navigating with the aid of radar in restricted visibility must, in compliance with Rule 16 (a), go at a moderate speed. Information obtained from the use of radar is one of the circumstances to be taken into account when determining moderate speed. In this regard it must be recognised that small vessels, small icebergs and similar floating objects may **not** be detected by radar. Radar indications of one or more vessels in the vicinity may mean that "*moderate speed*" should be slower than a mariner without radar might consider moderate in the circumstances.

(3) When navigating in restricted visibility the radar range and bearing alone do not constitute ascertainment of the position of the other vessel under Rule 16 (b) sufficiently to relieve a vessel of the duty to stop her engines and navigate with caution when a fog signal is heard forward of the beam.

(4) When action has been taken under Rule 16 (c) to avoid a close quarters situation, it is essential to make sure that such action is having the desired effect. Alterations of course or speed or both are matters as to which the mariner must be guided by the circumstances of the case.

(5) Alteration of course alone may be the most effective action to avoid close quarters provided that:—

- (a) There is sufficient sea room.
- (b) It is made in good time.
- (c) It is substantial. A succession of small alterations of course should be avoided.
- (d) It does not result in a close quarters situation with other vessels.

TILLÆG TIL SØVEJSREGLERNE.

Anvisninger med hensyn til brugen af radaroplysninger som hjælp til at undgå sammenstød.

1. Antagelser, der bygger på mangelfulde oplysninger, kan være farlige og bør undgås.

2. Et skib, der navigeres ved hjælp af radar under nedsat sigtbarhed, skal i overensstemmelse med regel 16, a. gå med moderat fart. Oplysninger tilvejebragt ved brug af radar er en af de omstændigheder, der skal tages hensyn til ved afgørelsen af, hvad der kan anses for moderat fart. Det må herved erindres, at små skibe, små isbjerge og andre flydende genstande muligvis ikke kan konstateres ved hjælp af radar. Radarindikationer om tilstedeværelse af et eller flere skibe i nærheden kan betyde, at „*moderat fart*” bør være langsommere end den fart, en navigatør uden hjælp af radar under de foreliggende omstændigheder ville anse for moderat.

3. Under sejlads i nedsat sigtbarhed vil afstand og pejling bestemt udelukkende ved radar ikke være ensbetydende med, at det andet skibs plads er bestemt med tilstrækkelig sikkerhed til at fritage et skib for pligten til at stoppe maskinen og navigere med forsigtighed, når et tågesignal høres foran for tværs (se regel 16, b.).

4. Når der i henhold til regel 16, c. er truffet forholdsregler til at undgå, at skibene kommer klos på hinanden, er det vigtigt at sikre sig, at sådanne forholdsregler får den ønskede virkning. Kurs- og/eller fartændringer er manøvrer, som navigatøren må tage stilling til under hensyntagen til de foreliggende omstændigheder.

5. Kursændring alene kan være den mest effektive manøvre for at undgå at komme klos på andet skib under forudsætning af:

- a. at der er tilstrækkelig plads til manøvrering;
- b. at kursændringen foretages i god tid;
- c. at kursændringen er betydelig. En række små kursændringer bør undgås;
- d. at kursændringen ikke medfører, at skibet kommer klos på andre skibe.

(6) The direction of an alteration of course is a matter in which the mariner must be guided by the circumstances of the case. An alteration to starboard, particularly when vessels are approaching apparently on opposite or nearly opposite courses, is generally preferable to an alteration to port.

(7) An alteration of speed, either alone or in conjunction with an alteration of course, should be substantial. A number of small alterations of speed should be avoided.

(8) If a close quarters situation is imminent, the most prudent action may be to take all way off the vessel.

6. Til hvilken side en kursændring bør ske, må navigatøren afgøre under hensyntagen til de foreliggende omstændigheder. En kursændring til styrbord vil, især når skibe nærmer sig hinanden tilsyneladende på modsatte eller næsten modsatte kurser, som regel være at foretrække fremfor en kursændring til bagbord.

7. Fartændring, enten alene eller i forbindelse med kursændring, bør være betydelig. Flere små fartændringer bør undgås.

8. Ved overhængende fare for at komme klos på andet skib kan den sikreste manøvre være at tage al fart af skibet.

Kommentarer til 1960-søvejsreglerne.

Nærværende kommentarer til 1960-søvejsreglerne, der fra den træder i stedet for de hidtil gældende 1948-regler, er udarbejdet af handelsministeriets udvalg vedrørende internationale søvejsregler m. m. Kommentareernes formål er dels at redegøre for de ændringer, der er foretaget i reglerne, dels at henlede opmærksomheden på og vejlede om de af reglernes bestemmelser, der vil kunne give anledning til fortolkningsvanskeligheder.

Almindelige bemærkninger.

Med hensyn til reglernes systematik kan nævnes, at reglerne nu er inddelt i 6 afsnit, nemlig:

- A. Indledende bestemmelser og definitioner,
- B. Skibsslys og signalfigurer,
- C. Lydsignaler og forholdsregler under nedsat sigtbarhed,
- D. Regler for styring og sejlads,
- E. Lydsignaler for skibe i sigte af hinanden og
- F. Forskellige bestemmelser.

Rækkefølgen og nummereringen er overført uændret til de nye regler, dog er regel 32 bortfaldet. En nydannelse er „Tillæg til søvej sregl erne" indeholdende anvisninger med hensyn til brugen af radar som et hjælpemiddel til at undgå sammenstød under nedsat sigtbarhed. Selvom tillægget nøje er knyttet til de nye reglers regel 16, c. er det i overensstemmelse med den originale engelske og franske udgave fundet mest hensigtsmæssigt at anbringe tillægget som et egentligt tillæg, d. v. s. efter regel 31.

Der er i øvrigt foretaget en del sproglige ændringer, der tilsigter enten at bringe teksten i overensstemmelse med nutidig sprogbrug eller tydeliggøre den. Der er herved taget hensyn til, at en sproglig ændring i en regel, hvis indhold ikke er

forandret, ville kunne vanskeliggøre forståelsen og brugen af de nye regler. Angivelsen af lysvinkler er for at imødekomme udviklingen indenfor navigation overalt ændret således, at en vinkels størrelse i kompasstreger er angivet i parentes efter vinklens størrelse i grader.

Ordene „carry", „show", „exhibit", „light" og „display" i den engelske originaltekst gengives i den franske originaltekst ved ordene „porter" og „montrer", idet den franske tekst dog ikke konsekvent oversætter vedkommende engelske udtryk hver gang med det samme franske ord. I den danske tekst er de nævnte ord oversat ved ordene „føre" og „vise" således, at „føre" anvendt på signalfigurer og skibsslys er benyttet, hvor signalfiguren eller den tændte lanterne skal være fast anbragt i skibet, så længe signalfiguren eller lanternens lys skal kunne ses fra andre skibe, og „vise" anvendt på skibsslys er benyttet, hvor den tændte lanterne ikke behøver at være fast anbragt i skibet, men blot kan holdes klar til brug og vises frem i den situation, der er nævnt i vedkommende regel.

Regel 1.

I erkendelse af, at det om dagen under nedsat sigtbarhed ofte vil være muligt ved observation af skibsslysene at afgøre, hvilken kurs et skib stævner, før skibets konturer træder tydeligt frem, er *stk. b.* udvidet med en bestemmelse om, at skibsslysene også kan føres fra solopgang til solnedgang under nedsat sigtbarhed og under alle andre forhold, når det skønnes nødvendigt.

I definitionerne i *stk. c.* er foretaget følgende ændringer eller tilføjelser:

Pkt. 1. indeholder alene en definition af ordet „skib" uden tilføjelse af ordet „fartøj", og i reglerne benævnes flydende materiel — bortset fra søluftfartøjer på vandet — enten som „skib" eller som „robåd".

Pkt. 6. „Højde over skroget" er uændret defineret som „højden over øverste gennemgående dæk". Der vil muligvis kunne opstå tvivl om, hvilket dæk der er „øverste gennemgående dæk". I de her i landet forekommende skibstyper må „øverste gennemgående dæk" dog forstås som værende det dæk eller det øverste af de dæk, der ubrudt forløber fra stævn til stævn.

Pkt. 7. Et skibs „længde" og „bredde" er i stedet for den i dets nationalitets- og registreringscertifikat angivne længde og bredde nu defineret som skibets største længde og største bredde.

Pkt. 9. indeholder en ny definition: Skibe anses kun for at være „i sigte af hinanden", når det ene kan observeres visuelt fra det andet. I de indledende bemærkninger til afsnit D. Regler for styring og sejlads, er bestemt, at reglerne 17-24 kun gælder for skibe „i sigte af hinanden". Definitionen finder også anvendelse på regel 28.

Pkt. 13. Ordet „fløjte" er udvidet til at betyde ethvert apparat, som er i stand til at afgive de foreskrevne korte og lange toner.

Pkt. 14. indeholder en ny definition: „I færd med at fiske" betyder fiskeri med garn, liner eller trawl, men ikke fiskeri med liner på slæb (såsom dørg).

Definitionen af udtrykket „tons", der ikke benyttes i de nye regler, er udgået.

Regel 2.

Reglen er næsten uændret. I *stk. a. 2.* er udgået bemærkningen om, at skibe, der slæber, ikke er forpligtet til at føre det agterste, hvide lys, men de kan gøre det (jfr. her ved bemærkningerne til regel 3, b.).

I *stk. a. 3.* er i bestemmelsen om lysenes indbyrdes stilling foretaget en mindre ændring, idet det foreskrives, at det forreste lys altid skal vises lavere end det agterste; d. v. s. det agterste lys skal føres så højt eller det forreste så lavt, at dette sidste uanset skibets styrlastighed altid fra andre skibe ses lavere end det agterste.

Regel 3.

Stk. a. Bestemmelsen om, at et maskindrevet skib, der slæber eller skubber, kun

skal føre 3 hvide lys, det ene lodret over det andet, når det slæber mere end ét skib, og slæbets længde overstiger 183 m (600 feet), er ændret. Et sådant skib skal nu føre 3 hvide lys, det ene lodret over det andet, når slæbets længde overstiger 183 m (600 feet), uanset om slæbet består af et eller flere skibe.

Det er endvidere bestemt, at de nævnte 3 hvide lys skal føres således, at det øverste og det nederste lys er anbragt i samme afstand (mindst 1,83 m (6 feet)) fra det mellemste lys.

I *stk. b.* er udgået bemærkningen om, at slæbende skibe ikke er forpligtet til at føre det i regel 2, a. 2. omhandlede agterste, hvide toplys, men kan føre det. Dette betyder, at maskindrevne skibe, der slæber, kan føre det agterste, hvide toplys, når de er under 45,75 m (150 feet) i længde, og skal føre det, når de er 45,75 m (150 feet) og derover i længde.

Stk. c. indeholder en ny bestemmelse: Om dagen skal et maskindrevet skib, der slæber, når slæbet overstiger 183 m (600 feet), føre en sort signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant ophængt ved en af spidserne.

Regel 4.

I *stk. b.* er præciseret, at de to røde lys, der er foreskrevet for et søluftfartøj på vandet, der ikke er under kommando, skal føres i stedet for det i regel 2, b. 1, foreskrevne toplys.

Stk. c. er udvidet til også at omfatte skibe, der er ved at modtage eller afgive forsyninger i søen eller ved at starte eller modtage luftfartøjer. Det er endvidere præciseret, at de i stykket foreskrevne lys, såfremt skibet er under 19,80 m (65 feet) i længde, skal føres i stedet for det i regel 7, a. 1. foreskrevne lys, og at de foreskrevne 3 lys skal anbringes således, at det øverste og nederste lys er i samme afstand (mindst 1,83 m (6 feet)) fra det mellemste lys.

Stk. d. 1. og 2. indeholder en ny bestemmelse: Et skib, der udfører minestrygning, skal på fokkemasten foruden toplysene føre et grønt lys på fløj knappen og i den ene eller begge ender af forråen på den eller de sider, hvor der er fare, endnu et grønt lys. De grønne lys skal være synlige hele horisonten

rundt. Om dagen skal de grønne lys erstattes med sorte kugler.

Stk. e. Bestemmelsen om, at de i reglen omhandlede skibe — herunder skibe, der udfører minestrygning — ikke må føre de farvede sidelys, når de ikke gør fart gennem vandet, men skal føre dem, når de gør fart, er udvidet til også at omfatte det i regel 10 foreskrevne agterlys.

Regel 5.

Stk. b. indeholder en ny bestemmelse: Foruden sidelys og agterlys kan et sejlskib på toppen af fokkemasten føre 2 lys, det ene lodret over det andet, begge synlige i en afstand af mindst 2 sm fra ret forud til $22\frac{1}{2}^\circ$ (2 streger) agten for tværs på hver side. Det øverste lys skal være rødt, det nederste grønt.

Stk. d. indeholder en ny bestemmelse, der svarer til regel 3, c: Om dagen skal et skib, der slæbes, såfremt længden af slæbet overstiger 183 m (600 feet), føre en sort signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant ophængt ved en af spidserne.

Bestemmelsen må efter udvalgets opfattelse forstås således, at såfremt det omhandlede slæb består af mere end ét skib, skal alle skibe i slæbet føre den omhandlede signalfigur.

Regel 6.

Regien er uændret.

Regel 7.

De i regel 7 givne lempelser med hensyn til føring af skibsllys, deres indretning og synsvidde, der tidligere var gældende for skibe under 40 eller 20 tons, gælder nu for maskindrevne skibe under 19,80 m (65 feet) i længde, for skibe under roning eller sejl under 12,19 m (40 feet) i længde samt for robåde.

Reglen er udvidet med bestemmelser i *stykkerne b. og e.* om lempelser med hensyn til føring af skibslysene, deres indretning og synsvidde i maskindrevne skibe under 19,80 m (65 feet), der slæber eller skubber et andet skib, og i skibe under 19,80 m (65 feet), der slæbes eller skubbes. Skubbes flere sådanne skibe frem i en gruppe, skal de dog føre lys som foreskrevet i regel 5, c,

såfremt gruppens største længde overstiger 19,80 m (65 feet).

I *stk. c.* er de tidligere givne lempelser med hensyn til skibslysene i små maskindrevne fartøjer af den art, som findes i søgående skibe, ændret til at gælde for maskindrevne skibe under 12,19 m (40 feet) i længde. Det er samtidig foreskrevet, at det hvide toplys i sådanne skibe skal føres mindst 0,91 m (3 feet) over sidelysene eller den sammensatte lanterne, der erstatter sidelysene.

I *stk. g.* er for de i reglen omhandlede skibe og både givet en lempelse med hensyn til størrelsen af de i reglerne 4, c. og 11, c. foreskrevne dagsignaler.

Regel 8.

Reglen er omredigeret, men indholdet er stort set uændret; dog er reglen udvidet med bestemmelser om, at såvel et maskindrevet lodsskib som et lods-sejlskib, der udfører lodstjeneste og er let, skal føre det i regel 10 foreskrevne agterlys.

I *stk. a. 1.* er foreskrevet, at det hvide lys, der skal føres på mastetoppen i et maskindrevet lodsskib, som udfører lodstjeneste og er let, skal føres i en højde over skroget af mindst 6,10 m (20 feet). Er et sådant skib under 19,80 m (65 feet) i længde, kan det hvide lys dog føres i en højde af mindst 2,74 m (9 feet) over lønningen og det røde lys i en afstand af 1,22 m (4 feet) under det hvide lys.

I *stk. a. 2.* er bestemt, at de i regel 7, a. 2. eller d. givne lempelser med hensyn til sidelysene også gælder for et maskindrevet lodsskib, der udfører lodstjeneste og er let.

I *stk. c.* er uændret bestemt, at et lods-skib, der udfører lodstjeneste og ligger til ankers, skal føre de i regel 11 foreskrevne ankerlys.

Reglerne må forstås således, at om dagen skal et sådant skib føre den i regel 11 foreskrevne signalfigur.

Regel 9.

Reglen, der som hidtil foreskriver lys og signalfigurer for skibe, der er i færd med at fiske, jfr. definitionen i regel 1, c. 14., er totalt ændret. Dog er *stk. b.* uændret bortset fra, at der er indsat en bestemmelse

om, at de i reglen foreskrevne lys og signalfigurer skal føres af skibe, der er i færd med at fiske, *hvad enten de er let eller ligger til ankers.*

Reglen foreskriver to sæt kendingslys (toplys) for skibe, der er i færd med at fiske:

1. *Skibe, der er beskæftiget med trawlfiskeri (stk. c. 1.), skal føre 2 lys, det ene lodret over det andet og mindst 1,22 m (4 feet) og højst 3,66 m (12 feet) fra hinanden. Det øverste af disse lys skal være grønt og det nederste hvidt.* De skal begge være synlige hele horisonten rundt, og det nederste skal føres 1 en højde over sidelysene, der er mindst 2 gange afstanden mellem de to lodrette lys. Sådanne skibe kan desuden (stk. c. 2) føre et hvidt toplys, indrettet som det i regel 2, a. 1. foreskrevne, lavere end og agten for nævnte grønne og hvide lys.

11. *Skibe, der er beskæftiget med anden form for fiskeri end trawlfiskeri (stk. d. og f.), skal føre 2 lys, det ene lodret over det andet og mindst 1,22 m (4 feet) og højst 3,66 m (12 feet) fra hinanden. Det øverste af disse lys skal være rødt og det nederste hvidt.* De skal begge være synlige hele horisonten rundt, og det nederste skal føres i en højde over sidelysene, der er mindst 2 gange afstanden mellem de to lodrette lys. Er sådanne skibe under 12,19 m (40 feet) i længde, kan det røde lys føres i en højde af mindst 2,74 m (9 feet) over lønningen og det hvide lys mindst 0,91 m (3 feet) under det røde lys.

Såfremt der fiskes med udliggende redskaber, der strækker sig over 153 m (500 feet) i vandret retning fra skibet ud i søen, skal der i en vandret afstand af mindst 1,83 m (6 feet) og højst 6,10 m (20 feet) fra de lodrette lys i retning af det udliggende redskab føres et hvidt lys synligt hele horisonten rundt. Dette lys må ikke anbringes højere end det nederste af de to lodrette lys og ikke lavere end sidelysene.

Alle skibe, der er i færd med at fiske, skal (stk. e.), når de gør fart gennem vandet, føre de i regel 2 eller i regel 7 foreskrevne sidelys eller lanterner, der erstatter sidelys, samt det i regel 10 foreskrevne agterlys. Hvis de ikke gør fart gennem vandet, må de hverken føre sidelysene eller agterlyset.

I stk. g. er givet skibe, der er i færd med

at fiske, tilladelse til at anvende *blus* eller *søgelys* for at henlede opmærksomheden på sig. Endvidere gives tilladelse til at anvende *arbejdslys*, idet stykket dog henleder fiskernes opmærksomhed på, at særlig klare eller utilstrækkeligt af skærmede arbejdslys kan svække synligheden af de foreskrevne skibsllys eller udviske deres særlige karakter.

I stk. h. er som kendetegn for skibe, der er i færd med at fiske, foreskrevet dagsignalet en sort signalflgur bestående af 2 kegler med spidserne mod hinanden, den ene over den anden. Signalfiguren skal føres af alle skibe, der er i færd med at fiske; hvis skibet er under 19,80 m (65 feet) i længde, kan den nævnte timeglasformede signalfigur dog erstattes med en kurv.

Det er endvidere i stk. h. foreskrevet, at skibe, der er i færd med at fiske, og hvis udliggende redskaber strækker sig over 153 m (500 feet) i vandret retning fra skibet ud i søen, desuden skal føre en sort kegle med spidsen opad i retning af det udliggende redskab. Bestemmelsen må anses som gældende såvel skibe, der er beskæftiget med trawlfiskeri, som skibe, der er beskæftiget med anden form for fiskeri.

Regel 10.

I stk. a. er udgæet bestemmelsen om, at agterlyset skal føres så nær som muligt i samme højde som sidelysene.

I stk. b. er det præciseret, at det lys, der skal vises, skal være et hvidt lys.

Regel 11.

Der er kun foretaget ændringer i stykkerne a. og b.

I stk. a. er bestemt, at et skib, der er under 45,75 m (150 feet) i længde, og som ligger til ankers, foruden det i samme stykke foreskrevne hvide lys i den forreste del af skibet *kan* føre endnu et sådant hvidt lys på eller nær ved agterenden, mindst 4,57 m (15 feet) lavere end det forreste. Lyset skal såvidt muligt være synligt hele horisonten rundt.

Et hvidt lys agter vil forøge sikkerheden til søs og bør derfor såvidt muligt føres af alle skibe, der ligger til ankers.

I stk. b. er det præciseret, at det forreste lys skal anbringes nær ved skibets stævn.

Det er endvidere bestemt, at de i stykket foreskrevne lys blot så vidt muligt skal være således anbragt, at de er synlige hele horisonten rundt.

Regel 12.

Keglen er uændret.

Regel 13.

I *stk. a.* er udgået bestemmelsen om visning af kendingssignaler. Den adgang, der i stykket er givet en regering til at fastsætte yderligere positionslys og signallys for krigsskibe, for skibe, der sejler i konvoj, eller for søluftfartøjer på vandet, er udvidet til også at omfatte fiskeskibe, der fisker som en flåde.

Såfremt der af en regering er fastsat særlige positions- og signallys for fiskeskibe, der fisker som en flåde, vil lysene kun have betydning mellem fiskeskibene indbyrdes. Der er ikke for danske fiskeskibe fastsat sådanne positions- og signallys.

Regel 14.

Reglen er ændret. Et skib, der er under sejl, og som tillige fremdrives ved maskineri, skal om dagen forude, hvor den bedst kan ses, føre en sort kegle med spidsen *nedad*.

Indledende bestemmelser til reglerne 15 og 16.

Som indledning til reglerne 15 og 16 er det bestemt, at oplysninger tilvejebragt ved brug af radar ikke fritager noget skib for pligten til nøje at iagttage søvejsreglerne, herunder især pligterne efter reglerne 15 og 16. De indledende bestemmelser henviser endvidere til tillægget til søvejsreglerne, der indeholder anvisninger med hensyn til brugen af radar som et hjælpemiddel til at undgå sammenstød under nedsat sigtbarhed.

Bemærkningerne til nærværende bestemmelser og til tillægget til søvejsreglerne er samlet under regel 16.

Regel 15.

I *stk. a.* er bestemt, at kun maskindrevne skibe på 12,19 m (40 feet) eller derover i længde skal være forsynet med en fløjte, et tågehorn og en klokke. Desuden er bestemt, at sejlskibe af samme længde skal være forsynet med et tågehorn og en klokke.

I *stk. c. 7.* er det præciseret, at et grundstødt skib, hvis længde er over 106,75 m (350 feet), skal give de foreskrevne signaler i rækkefølge: 3 adskilte og tydelige slag på klokken — klokkesignal (hurtig ringning) — 3 adskilte og tydelige slag på klokken — gong-gongsignal.

I *stk. c. 8.* er foreskrevet tågesignal for et skib, der er i færd med at fiske. Et sådant skib skal, *såvel når det er let, som når det ligger til ankers* give det i pkt. 5. foreskrevne signal: 3 på hinanden følgende toner, nemlig 1 lang tone efterfulgt af 2 korte toner. Signalet skal afgives med mellemrum af højst 1 minut. Det er endvidere præciseret, at et skib, der fisker med liner på slæb (såsom dørg) skal give samme signal som et maskindrevet skib, henholdsvis et sejlskib.

I *stk. c. 9.* der indeholder bestemmelsen om, hvilke skibe m. m. der i stedet for de øvrige i reglen foreskrevne signaler med mellemrum af højst 1 minut kan give et andet fyldestgørende lydssignal, er grænsen 20 tons ændret til 12,19 m (40 feet) i længde.

I *stk. c. 10.* er bestemt, at et maskindrevet lodsskib, der udfører lodstj eneste, foruden de for maskindrevne skibe og for ankerliggere foreskrevne signaler som kendingssignal kan afgive 4 korte toner.

Regel 16 og tillæg til søvejsreglerne.

Stk. a. og b. er uændret.

Som *stk. c.* er indsat en ny bestemmelse: Et maskindrevet skib, som konstaterer tilstedeværelsen af et andet skib foran for tværs, før dets tågesignal høres, eller før det kommer i sigte, *kan* i god tid tage effektive forholdsregler for at undgå, at skibene kommer klos på hinanden. Det foreskrives desuden, at såfremt det ikke kan undgås, at skibene kommer klos på hinanden, *skal* det nævnte skib, så vidt omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, stoppe sin maskine i så god tid, at sammenstød kan undgås, og derefter navigere med forsigtighed, indtil fare for sammenstød er forbi.

Til „Indledende bestemmelser“ til reglerne 15 og 16, til regel 16 og til Tillæg til søvejsreglerne kan i øvrigt følgende bemærkes:

Regel 16, a. og b. er som tidligere nævnt ikke ændret. Den hidtil rådende opfattelse,

der var kommet til udtryk i den af søsikkerskonferencen i London i 1948 vedtagne rekommendation nr. 19, at den omstændighed, at et skib benytter radar, på ingen måde fritager fra forpligtelsen (regel 16, a. og b.) til i tåge at gå med moderat fart og **til** at stoppe maskinen, når tågesignal høres foran for tværs fra et skib, hvis plads ikke er bestemt med sikkerhed, er knæsat i pkt. 1. i „Indledende bestemmelser“ til reglerne 15 og 16. Det er endvidere i tillæggets pkt. 2. præciseret, at oplysninger tilvejebragt ved brug af radar er en af de omstændigheder, der skal tages hensyn til ved afgørelsen af, hvad der kan anses for „moderat **fart**“. Dette *kan* betyde, at „moderat fart“ for et skib, hvori der benyttes radar, bør være langsommere end den fart, som en navigator i et skib, hvori der ikke benyttes radar, under de samme forhold ville anse for moderat. Et skib, hvori der benyttes radar, skal således ikke som en almindelig regel gå med mindre fart i tåge end et skib, hvori der ikke benyttes radar — men såfremt det ved hjælp af radar konstateres, at der befinder sig andre skibe i **nærheden**, bør navigatøren overveje, om dette bør give anledning til at gå med mindre fart end den fart, som han anså for „moderat“, så længe radaren ikke viste, at andre skibe var i nærheden, og med mindre fart, end et skib uden radar — og måske derfor uden kendskab til andre skibes tilstedeværelse — under de foreliggende omstændigheder ville anse for moderat.

Den almindelige opfattelse af ordene „et skib, hvis plads ikke er bestemt med sikkerhed“ i regel 16, b. har fundet udtryk i tillæggets pkt. 3.: Afstand til og pejling af et andet skib bestemt udelukkende ved hjælp af radar betyder ikke, at et andet skibs plads „er bestemt med sikkerhed“, og kan derfor ikke tjene som begrundelse for undladelse af at stoppe maskinen, når tågesignal høres foran for tværs.

Ordet „plads“ anvendt i den foreliggende forbindelse må anses som betydende det andet skibs relative plads og som angivende noget om det andet skibs situation, det vil sige dets kurs og måske også dets fart, idet kendskab til disse forhold er en uomtvistelig nødvendighed for at kunne vurdere den foreliggende situation.

Spørgsmålet om, hvorvidt bestemmel-

serne i regel 16, b. kan bringes i anvendelse om bord i et maskindrevet skib, som konstaterer tilstedeværelsen af et andet skib foran for tværs, før dets tågesignal høres, har fundet sin afgørelse i bestemmelserne i regel 16, c. der ikke efterlader nogen tvivl om, at det nu er helt i overensstemmelse med søvejsreglerne i tide at tage effektive forholdsregler for at undgå at komme klos på det andet skib. Det bemærkes, at bestemmelsen i første punktum i regel 16, c. ikke alene refererer til brug af radar, men til en hvilken som helst måde, hvorpå et skibs tilstedeværelse kan konstateres, før dets tågesignal høres, eller før det kommer i sigte.

I tillægget gives nærmere anvisning på, hvilke forholdsregler det i den ovenfor omhandlede situation vil være tilrådeligt at træffe. Det understreges, at når der er tilstrækkelig plads til manøvrering, kan en betydelig kursændring, der foretages i god tid, være den mest effektive manøvre, idet hovedreglen bør være, at en kursændring til styrbord foretrækkes, især når skibe nærmer sig hinanden tilsyneladende på modsatte eller næsten modsatte kurser. Det er endvidere i tillægget tilrådet, at såfremt farten ændres, bør ændringen være betydelig.

Hvad angår tillæggets karakter af praktiske anvisninger eller juridisk bindende forskrifter bemærkes, at man på søsikkerskonferencen i London 1960 var under det bestemte indtryk, at denne forsamling af alle søfartslandes udvalgte eksperter og praktikere ikke kunne skilles uden at have tilkendegivet deres opfattelse af løsningen af de problemer omkring radarsejlads, der i årenes løb havde beskæftiget sindene i form af retssager om „radar-kollisioner“ og den dertil knyttede diskussion i fagpresse, lærebøger og afhandlinger m. m. Man endes om, at det ikke ville være tilrådeligt at prøve at indsætte egentlige, mere eller mindre skarpt tilskårne regler i selve søvejsreglerne, idet sådanne regler alligevel ikke, — eller i hvert fald kun med talrige indskudte forklaringer eller forbehold, der ville svække reglens klare karakter — kunne tage højde for alle i praksis forekommende varierede situationer. Men lige så klart kunne man ud af domspraksis og de i øvrigt indhøstede dyrekøbte erfaringer udlede en

række typiske fejl og misopfattelser på radarnavigeringens område, og disse erfaringer fandt man at burde nyttiggøre i form af en autoritativ udtalelse fra konferencen. Ved at knytte denne udtalelse som tillæg til søvejsreglerne med en dertil hørende henvisning i søvej sregl ernes afsnit C's indledende bemærkninger og ved at benævne dette tillæg: Anvisninger (Recommendations), har man sikret sig på den ene side udtalelsens snævrere mulige tilknytning til søvejsreglerne, når den ikke skulle inkorporeres deri, og på den anden side at udtalelsen fremtrådte omend ikke med samme bindende karakter som disse, så dog med den vægt og autoritet, som sådanne „på højeste plan" vedtagne råd, anvisninger, kommentarer og fortolkningsbidrag repræsenterer. Den juridiske betydning af tillægget kan da siges at ligge i, at det er udtryk for, hvad godt sømandskab på radarnavigeringens område tilsiger, jfr. søvejsreglernes regel 29, og at den part i en kollision, der har siddet tillæggets anvisninger overhørig, uden tvivl vil være ringere stillet under en retssag end det skib, der har rettet sig derefter.

Indledende bemærkninger til reglerne 17-27.

Punkterne 1., 2. og 3. er uændret.

1 et nyt *fkt.* 4. er bestemt, at reglerne 17-24 kun gælder for skibe i sigte af hinanden, jfr. definitionen i regel 1, c. 9.

Det er herefter klart, at bestemmelserne for styring og sejlads i reglerne 17-24 alene gælder, når den søfarende med eller uden brug af kikkert kan se et andet skibs konturer eller dele deraf eller dets skibsllys. Bestemmelserne kan således ikke tages i anvendelse af en søfarende, der på anden måde, f. eks. ved brug af radar, eller ved at et tågesignal høres, konstaterer tilstedeværelsen af et andet skib.

Regel 17.

Vigereglerne for to sejlskibe, der nærmer sig hinanden, således at der kan opstå fare for sammenstød, er totalt ændret og forklet:

1. Når de har vinden ind på modsatte sider, skal det skib, der har vinden bagbord ind, gå af vejen for det andet.

2. Når begge har vinden ind på samme side, skal det skib, der er til luvart, gå af vejen for det, der er i læ.

I reglen er udtrykket „luv side“ defineret ved hjælp af den måde, hvorpå storsejl, gaffelsejl eller stagejl føres, hvilket for et skib, der sejler med vinden agter ind eller nærlig agter ind, udelukker tvivl om, hvilken af skibets sider der er luv side, og hvilken der er læ side.

Regel 18.

Keglen er uændret. Det bemærkes, at regel 28, der omhandler lydsignaler for skibe i sigte af hinanden, ikke gælder for søluftfartøjer på vandet.

Det må dog tilrådes, at et maskindrevet skib, der af hensyn til et søluftfartøj på vandet foretager en manøvre, som søvejsreglerne hjemler eller påbyder, tilkendegiver manøvren ved et lydssignal og eventuelt tillige lyssignal som foreskrevet i regel 28.

Regel 19.

Keglen er uændret.

Regel 20.

Stk. a. er uændret.

I *stk. b.* er bestemt, at bestemmelsen i *stk. a.* ikke skal berettige et sejlskib til i et snævert løb at genere („hamper“) sikker passage for et maskindrevet skib, som kun kan sejle i selve løbet.

Da der ved bestemmelsens formulering ikke alene har været tænkt på en situation, hvor et sejlskib ved sin tilstedeværelse i løbet virkelig forhindrer sikker passage for et maskindrevet skib, som kun kan sejle i selve løbet, er den engelske originalteksts ord „hamper“, der også forekommer i regel 25, c, oversat ved „genere“. Herved dækkes bl. a. en situation, hvor et sejlskib ved at holde en kurs, der skærer løbet, tvinger et maskindrevet skib, som kun kan sejle i selve løbet, til at foretage en vigemanøvre, der kan frembyde fare for dets sikre passage gennem løbet.

Stk. c. indeholder uændret bestemmelserne i det tidligere *stk. b.*

Regel 21.

Reglen er uændret.

Regel 22.

Reglen er udvidet med en bestemmelse om, at ethvert skib, der ifølge søvejsreglerne er forpligtet til at gå af vejen for et andet skib, såvidt muligt i god tid skal opfylde denne pligt ved klare og tydelige manøvrer, hvilket i øvrigt følger af de indledende bemærkninger til reglerne 17-27.

Reglerne 23 og 24.

Reglerne er uændrede.

Regel 25.

Stk. a. og b. er uændret.

I et nyt *stk. c.* er det bestemt, at i et snævert løb må et maskindrevet skib under 19,80 m (65 feet) i længde ikke genere sikker passage for et skib, som kun kan sejle i selve løbet, jfr. i øvrigt bemærkningerne til regel 20, b.

Regel 26.

Reglens indhold er uændret, idet det dog er tydeliggjort, at bestemmelsen ikke gælder for de i regel 4 omhandlede skibe.

Regel 27.

Reglen er uændret.

Regel 28.

Stk. a. og b. er uændret. Det bemærkes, at det i *stk. a.* anvendte udtryk „i sigte af hinanden“ nu er defineret i regel 1, c. 9.

Stk. c. indeholder en ny bestemmelse: De omhandlede fløjtesignaler *kan* endvidere tilkendegives ved et synligt signal bestående af et hvidt lys synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 5 sømil og således indrettet, at det virker samtidigt med og i tilknytning til fløjtesignalapparatet og forbliver tændt og synligt i samme periode som lydsignalet.

Såfremt et skib afgiver et lyssignal og et lydsignal samtidigt, vil en observatør om bord i et andet skib som bekendt på grund af forskellen mellem lysets og lydens hastigheder ofte se lyssignalet flere sekunder før lydsignalet høres. Er afstanden mellem skibene f. eks. 2 sømil, vil der kunne forløbe indtil 11 sekunder, fra lyssignalet ses, til lydsignalet høres. Ved større afstande vil der kunne hengå endnu længere tid. Nævnte omstændighed vil kunne være medvirkende

til, at det antal „lysglimt“, en observatør ser, ikke svarer til det antal toner, han hører.

Der må derfor advares imod kritikløs brug af samtidige lys- og lydsignaler, idet dette vil kunne give anledning til mistydning af de afgivne signaler. Såfremt et lyssignal anvendes samtidig med et lydsignal, vil en gentagelse af de afgivne signaler dog muligvis kunne forhindre en mistydning af signalerne, idet observatøren efter at have observeret de først afgivne signaler antagelig vil have sin opmærksomhed særlig henvendt på det skib, der har afgivet signalerne.

I et farvand, hvor flere skibe befinder sig forholdsvis nær hinanden, vil brug af både lys- og lydsignal dog kunne bevirke en forøgelse af sikkerheden, idet observation af et lyssignal vil kunne sætte observatøren i stand til at afgøre, fra hvilket skib et lydsignal, der høres kort efter, er afgivet.

Opmærksomheden henledes på, at samtidige lys- og lydsignaler kun må benyttes af skibe „i sigte af hinanden“.

Stk. d. indeholder uændret bestemmelserne i det tidligere *stk. c.*

De i regel 28 foreskrevne signaler kræves ikke afgivet af søluftfartøjer på vandet, jfr. regel 18, b.

Regel 29.

Reglen er uændret.

Det var på søsikkerhedskonferencen i London 1960, den almindelige opfattelse, at undladelse af at benytte et ombordværende radaranlæg som hjælpemiddel ved et skibs navigering under nedsat sigtbarhed må betragtes som forsømmelse af en forsigtighedsregel, som almindeligt sømandsskab tilsiger.

Udvalget må endvidere anse undladelse af at benytte de til rådighed stående hjælpemidler til undgåelse af kollision som forsømmelse af en forsigtighedsregel, som almindeligt sømandsskab tilsiger.

Regel 30.

Reglen er uændret.

Regel 31.

Stk. a. Gruppen af nødsignaler er udvidet med:

et håndblus, som viser et rødt lys,
et røgsignal, der afgiver orangegul røg, og
langsom og gentagen hævnning og sænk-
ning af armene udstrakt til hver sin side.
Reglen henleder i en anmærkning ikke
alene opmærksomheden på det radiotele-

grafiske alarmsignal, men tillige på det
radiotelefoniske alarmsignal.

Den tidligere regel 32 vedrørende ror-
kommandoer er ikke medtaget i 1960-sø-
vejsreglerne.

Bekendtgørelse af om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande.

I medfør af
. angående søvejsregler og andre
sejladsforskrifter samt i medfør af bestem-
melsen i

. fastsættes
efter samråd med forsvarsministeriet, mini-
steriet for offentlige arbejder og ministeriet
for Grønland herved følgende:

§ 1. Området for denne bekendtgørelse er åer, indsøer, kanaler, havne, havneindløb, rede, bugter og fjorde samt den del af dansk territorielt farvand, der ligger inden for og mellem øer, holme og rev (stenrøser), som ikke til stadighed overskylls af havet, samt endelig løb og render, der vedligeholdes ved dansk myndigheds foranstaltning.

§ 2. For sejlads i de i § 1 nævnte farvande gælder de internationale søvejsregler med de nedenfor anførte afvigelser og tilføjelser.

For farvande, hvor særlige forhold gør sig gældende, samt for havneområder kan der være fastsat særlige regler, herunder navnlig at skibe, hvis kurs skærer farvandets længderetning, skal gå af vejen for skibe, der sejler i farvandets længderetning.

Særlige lanterne- og signalbestemmelser.

§ 3. a. Den i de internationale søvejsreglers regel 7, c. givne lempelse med hensyn til højden af det hvide lys over den sammensatte lanterne eller sidelysene udvides til at gælde alle maskindrevne skibe under 19,80 m (65 feet) i længde, som ikke har mast.

b. Pramme og flåder, som slæbes, kan — i stedet for de i de internationale søvejsreglers regel 5, a. foreskrevne lys — såfremt de slæbes agten for det slæbende skib, føre et hvidt lys agter, der er synligt hele horisonten rundt i en afstand af

mindst 1 sømil, og, såfremt de slæbes langs siden, et lignende hvidt lys anbragt på den side af prammen eller flåden, der vender bort fra det slæbende skib.

c. Færger, som ved kæder eller lignende er bundet til at bevæge sig på en fast rute, skal såvel for som agter og i samme højde føre et hvidt lys.

§ 4. a. Et skib, som — bortset fra korte strækninger samt manøvrer i havn eller ved kaj — sejler med agterstævnen i sejlrretningen, skal, såfremt det er forsynet med bovrør eller med en styreanordning, der under alle forhold giver skibet en manøvreevne, der svarer hertil, føre:

1. Om dagen:

To kugler, hver mindst 0,60 m i diameter, ophængt i hver sin ende af en rå på masten, eller, hvis skibet har flere end én mast, på stormasten eller agtermasten. Råen skal anbringes vinkelret på diametralplanet mindst 2 m over skorsten og overbygninger og skal have en sådan længde, at afstanden mellem kuglerne er mindst 3 m. Såfremt der føres nationalflag, skal dette vises fra den i forhold til sejlrretningen agterste del af skibet.

2. Om natten:

De i de internationale søvejsreglers regel 2, a. for maskindrevne skibe, der er let, foreskrevne skibsllys på en sådan måde, at den faktiske sejlrretning derved er tilkendegivet.

b. Så længe ovennævnte under a. 1. eller 2. foreskrevne dagsignal eller lanterneføring anvendes, skal ved iagttagelsen af de internationale søvejsregler, herunder især vigereglerne, skibet betragtes som stævrende i sejlrretningen, således at den side, der normalt er dets bagbords side, anses som dets styrbords side og omvendt.

§ 5. Når et maskindrevet skib nærmer sig en krumning i et løb, hvor et modgående skib ikke vil kunne ses, skal det, når det er kommet i en afstand af $\frac{1}{2}$ sømil fra krumningen, give 1 lang tone med fløjten, jfr. regel 25, b. i de internationale søvejsregler. Samme signal skal også gives af et maskindrevet skib, kort før det når en sådan krumning. Signalerne skal besvares med tilsvarende signaler af ethvert maskindrevet skib, der indenfor hørevidde måtte nærme sig krumningen fra modsat side.

De angivne signaler skal også gives af et maskindrevet skib, når det nærmer sig et bro- eller kajanlæg eller anden konstruktion, der kan forhindre, at et andet skib observeres i tide.

§ 6. Uddybningsmateriel, der fører eller afgiver de nedenfor under a.—c. angivne signaler, skal af andre skibe passeres med fornøden forsigtighed, efter omstændighederne med langsom fart.

Uddybningsmateriel, der på arbejdspladsen kan genere andre skibes fri sejlads, skal i stedet for de i de internationale søvejsregler foreskrevne signaler føre og afgive følgende signaler:

- a. 1. Fra den side på hvilken uddybningsmateriellet skal passeres:
Om dagen: En grøn kugle.
Om natten: 2 grønne lys synlige hele horisonten rundt, det ene lodret over det andet og mindst 1,5 m fra hinanden.
2. Fra den side, på hvilken det er forbudt at passere uddybningsmateriellet:
Om dagen: En rød signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant mindst 0,60 m i diameter, ophængt ved en af spidserne.
Om natten: 2 røde lys synlige hele horisonten rundt, det ene lodret over det andet og mindst 1,5 m fra hinanden.
3. De foreskrevne lys skal være synlige i en afstand af mindst 2 sømil, og den røde signalfigurs farve skal være af en sådan art, at dagslys reflekteres.
4. Såvel signalet for passage som signalet for forbud mod passage kan efter omstændighederne føres på begge sider af uddybningsmateriellet, jfr. dog § 12.

5. De foreskrevne signaler kan ombord i uddybningsmateriel, der på grund af strømforholdene ligger tværs i et løb, efter omstændighederne føres for og agter.
- b. I tåge eller usigtbart vejr skal uddybningsmateriel, der ligger til ankers, afgive det i de internationale søvejsregler foreskrevne signal for et skib, der ligger til ankers, efterfulgt af:
 1. En række enkeltslag på klokken (mindst 6), når skibe for „indgående” skal tage uddybningsmateriellet på deres styrbords side og for „udgående” på deres bagbords side.
 2. En række dobbeltslag på klokken (mindst 6), når skibe for „indgående” skal tage uddybningsmateriellet på deres bagbords side og for „udgående” på deres styrbords side.
- c. Uddybningsmateriel, der under arbejde gør fart over grunden, skal om natten foruden de ovenfor under a. foreskrevne lys tillige føre de i de internationale søvejsreglers regler 2 og 10 foreskrevne skibsllys.

I tåge eller usigtbart vejr skal uddybningsmateriel, der under arbejde er let eller gør fart over grunden, give det i de internationale søvejsreglers regel 15, c. 5. foreskrevne signal efterfulgt af et af de ovenfor under b. 1. eller 2. foreskrevne signaler.

§ 7. Hvor dykker er ude, skal skibe passere med særlig forsigtighed, maskindrevne skibe såvidt muligt med stoppet skruer.

Når dykker er ude, skal dette — på det sted hvor det bedst kan ses — tilkendes ved et dykkerflag. Om natten skal flaget være belyst.

Dykkerflaget skal være kvadratisk med sider på mindst 1 m og være halvt rødt og halvt blå, delt efter diagonalen fra øverste hjørne ved standerliget, og således at den underste trekant er blå, den øverste rød.

Regler for sejlads i snævre løb.

- § 8. a. Et skib, som på grund af sit dybgående eller sin længde er nødsaget til at holde sig i den dybere del af et snævert løb, kan tilkendegive dette ved i god tid, og forinden snævringen nås, at føre:

Om dagen: Det internationale signalflag D hejst på fokkemasten.

Om natten: 2 grønne lys, der skal være anbragt i samme højde over skroget og være synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. En ret linie mellem lysene skal være vinkelret på og halveres af skibets diametralplan og være mindst 2 m i længde.

Såvel om dagen som om natten kan et sådant skib desuden benytte et lyd-signal bestående af 1 lang tone efterfulgt af 2 korte toner.

Under slæbning føres eller afgives de nævnte signaler af det slæbte skib.

- b. Det er forbudt andre skibe i snævre løb at vise de under a. angivne flag og lys.
- c. Andre skibe skal give plads for et skib, som fører de under a. angivne signaler.

§ 9. Lystfartøjer og både, som under sejlads i et snævert løb ikke på grund af deres størrelse er nødt til at sejle i selve løbet, må ikke genere sikker passage af andre skibe.

§ 10. a. Ved et løb, der er så snævert, at to modgående skibe — enten de viser de i § 8, a. nævnte signaler eller ej — ikke uden fare kan passere hinanden, skal det skib, der er for „indgående“, vente.

Hvor særlige forhold gør sig gældende, kan en anden regel være fastsat.

- b. I et snævert løb skal skibe passere hinanden med langsom fart.
- c. Et indhentende skib skal i et snævert løb passere et skib, det indhenter, på dettes bagbords side; når forholdene tillader det, skal det skib, der indhentes, give plads, således at passage kan ske uden fare.

§ 11. I et snævert løb skal et sejlskib eller en sejlbaad, der sejler rumskøds i løbets retning, holde sig til den side af sejløbet eller midtløbet, der ligger på skibets eller bådens styrbords side, såfremt dette er muligt og kan ske uden fare.

§ 12. Uden bydende nødvendighed er det forbudt at ankre i et snævert løb og navnlig at ankre i de fyr- eller bækelinier eller fyrvinkler, der leder gennem løbet.

Tvinges et skib af omstændighederne til at ankre her, skal det såvidt muligt ligge

således, at det ikke generer andre skibes passage, og det skal hales så langt ind til kanten af løbet som muligt.

For så vidt uddybningsmateriel, jfr. § 6, af hensyn til uddybningsarbejdet, under forhaling, ved trosseføring og lignende må spærre passagen gennem et løb, bør spærningen indskrænkes til det kortest mulige tidsrum og i det hele iværksættes under fornøden hensyntagen til anden skibsfart. Når arbejdet indstilles for et ikke ganske kortvarigt tidsrum, skal uddybningsmateriellet hales så langt ind til kanten af løbet som muligt.

§ 13. Et skib, der er grundstødt i eller ved et snævert løb, således at det hindrer sejladsen, skal drage omsorg for hurtigst muligt at komme af grunden. Varp, der føres over løbet, skal slækkes for passerende skibe.

Et skib, der er grundstødt i et snævert løb, må ikke benytte skruen på en sådan måde, at skade (opfyldning af løbet og lignende) derved forvoldes.

Særlige regler for løb, der kunstigt vedligeholdes.

§ 14. For løb og render, der kunstigt vedligeholdes, gælder desuden følgende særlige bestemmelser:

- a. Maskindrevne skibe skal under fornøden hensyntagen til sikker navigering afpasse farten således, at løbet ikke beskadiges.

Hvor særlige forhold gør sig gældende, kan ved reglement for vedkommende løb være fastsat en maksimumfart.

- b. Optagning af sten og sand eller udkastning af last, ballast, aske eller lignende er forbudt.
- c. Det er forbudt at anvende fiskeredskaber i løbet eller dettes umiddelbare nærhed på en sådan måde, at det er til hinder for sejladsen, samt her at benytte fiskeredskaber, som kan rive op i bunden, så at sten og sand flyttes.

Forskellige bestemmelser.

§ 15. Efter samråd med handelsministeriet kan der af stedlige myndigheder fast-

sættes midlertidige sejladsregler for farvandsafsnit, hvor der foretages arbejder på broer, havneanlæg og lignende.

Sådanne regler skal, når de er bekendtgjort i Efterretninger for Søfarende, følges af alle skibe, der passerer det pågældende farvandsafsnit.

I medfør af den særlige lovgivning om politimæssige bestemmelser i tilslutning til militære forhold og foranstaltninger kan der ved meddelelse i Efterretninger for Søfarende være fastsat særlige sejladsbegrænsninger for bestemte farvandsafsnit.

§ 16. Bestemmelserne i denne bekendtgørelse gælder også skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget.

§ 17. Overtrædelser af foranstående regler medfører strafansvar i overensstemmelse med de derom indeholdte bestemmelser i lov.

Denne bekendtgørelse træder i kraft den

Samtidig bortfalder bekendtgørelse nr. 327 af 14. december 1953 om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande.

