



Senere ændringer til forskriften



[Se detaljeret overblik](#)



[FSK nr 10020 af 21/01/1993](#)

Lovgivning forskriften vedrører



[Se detaljeret overblik](#)



[LBK nr 584 af 29/09/1988](#)

Ændrer i/ophæver

Yderligere dokumenter



Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift



HISTORISK

Redaktionel note

(* 16) BEK 10003 af 1982/07/01 og BEK 10027 af 1986/05/01 udgår. Selvom forskrifterne er overført til historisk base gælder de konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre andet bestemmes i denne forskrift

(* 15) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives "meddelelser b"

andet bestemmes i denne forskrift

konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre

Selvom forskrifterne er overført til historisk base gælder de

(* 16) BEK 10003 af 1982/07/01 og BEK 10027 af 1986/05/01 udgår.

'meddelelser b'

følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives

(* 15) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved

FSK nr 10032 af 21/10/1991

Erhvervsministeriet

[Yderligere oplysninger >](#)

Teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., Meddelelser fra Søfartsstyrelsen

B, kapitel B V. Sejladsens betryggelse, 7. januar 1991 (* 15) (* 16)

(Meddelelser B)

KAPITEL V

Sejladsens betryggelse

- Regel 1 Anvendelsesområde
- Regel 2 Faremeldinger
- Regel 3 Faremeldingernes indhold
- Regel 4 Vejrtjeneste
- Regel 5 Ispatroljetjenesten
- Regel 6 Ispatroljen - ledelse og omkostninger
- Regel 7 Fart i nærheden af is
- Regel 8 Organisering af trafikken
- Regel 9 Misbrug af nødsignaler
- Regel 10 Nødmeldinger - forpligtelser og fremgangsmåde
- Regel 11 Signallamper
- Regel 12 Navigationsudstyr i skib
- Regel 13 Bemanding
- Regel 14 Hjælpemidler for navigeringen
- Regel 15 Eftersøgning og redningsaktioner
- Regel 16 Redningssignaler
- Regel 17 Lodslejdere og mekaniske lodshejs
- Regel 18 VHF-radiotelefonstationer
- Regel 19 Selvstyreanlæg og brug af automatisk styring
- Regel 19-1 Drift af styremaskineanlæg
- Regel 19-2 Styremaskineanlæg - afprøvning og øvelser
- Regel 20 Nautiske publikationer
- Regel 21 International signalbog, flag m.v.

Regel 22 Lanterner, signalfigurer og lydsignalapparater

Regel 23 Støj på lytteposter

KAPITEL V

Sejladsens betryggelse

Indledning

Reglerne 1-10, 13-16 og 19 (a)-(d) er alene medtaget for fuldstændighedens skyld, idet disse forhold er reguleret ved lov om skibsfartens betryggelse og de i medfør af denne lov udfærdigede bekendtgørelser, hvortil der henvises.

Regel 1 Anvendelsesområde

- (a)

Medmindre andet udtrykkeligt er bestemt i dette kapitel, finder dette kapitel anvendelse på alle skibe på alle rejser, bortset fra krigsskibe og skibe, der alene besejler de store nordamerikanske indsøer og de vandveje, der løber ud i eller støder op til dem, så langt øst på som den nedre udmundning af St. Lambertslusen ved Montreal i provinsen Quebec i Canada.

- (b)

Uanset at konventionen i dette kapitel omfatter alle skibe uanset størrelse og fartsområde, retter udstyrskravene i reglerne 11, 12, 17, 19, 20, 21, 22 og 23 i dette kapitel sig alene til lastskibe på 500 registertons brutto og derover samt passagerskibe uanset størrelse, når de benyttes til internationale rejser. For så vidt angår udstyrskrav til andre skibe end ovennævnte henvises til de for de pågældende skibe gældende regler. (* 1)

Regel 2 Faremeldinger

- (a)

Det påhviler føreren at ethvert skib, som møder is eller vrage af farlig beskaffenhed eller enhver anden umiddelbar fare for sejladsen eller tropisk storm, eller som møder lufttemperaturer under frysepunktet i forbindelse med kuling, der forårsager svære isdannelser på overbygninger eller vind af styrke 10 (25 m/sek.) eller derover efter Beaufort's skala, som der ikke er modtaget stormvarsel om, at give melding herom ved alle midler, der står til hans rådighed, til skibe i nærheden samt til kompetente myndigheder på det første sted på kysten, som han kan komme i forbindelse med. Formen, under hvilken meldingen gives, er ikke obligatorisk. Den kan udsendes enten i klart sprog (helst på engelsk) eller ved brug af den internationale signalbog. Den bør udsendes til alle skibe i nærheden og til det første sted på kysten, der kan opnås forbindelse med, med anmodning om videresendelse til rette myndigheder.

- (b)

Enhver kontraherende regering skal træffe alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at en modtaget melding om nogle af de farer, der anført i litra (a), straks bringes til rette vedkommende kundskab og sendes til andre interesserede regeringer.

- (c)

Befordring af meldinger om de omhandlede farer sker uden udgift for de pågældende skibe.

- (d)

Alle radiomeldinger, som udsendes i henhold til litra (a), skal indledes med sikkerhedssignalet ved anvendelse af den fremgangsmåde, der er foreskrevet i radioreglementet, som defineret i kapitel IV, regel 2. **Regel 3 Faremeldingernes indhold**

Faremeldinger skal indeholde følgende oplysninger:

- (a)

Is, vrage og andre direkte farer for sejladsen.

- (i) Arten af observeret is, vrag eller fare.
- (ii) Isens, vragets eller farens position ved seneste iagttagelse.
- (iii) Dato og klokkeslet (Greenwich-middellokkeslet) og seneste observation af faren.
- (b)

Tropiske storme (orkaner (Hurricanes) i vestindiske farvande, taifuner (Typhoons) i det kinesiske hav, cykloner (Cyclones) i de indiske have, og storme af lignende art i andre egne).

- (i) En melding om, at man har mødt en tropisk storm. Forpligtelsen til at afgive en sådan melding bør fortolkes meget vidt, og melding bør udsendes, så snart føreren har god grund til at antage, at en tropisk storm er under udvikling eller forekommer i nærheden.
- (ii) Dato og klokkeslet (Greenwich-middellokkeslet) samt skibets position på tidspunktet for observationen.
- (iii) Flest mulige af følgende oplysninger bør medtages i meldingen: - barometerstand, helst korrigeret (udtrykt i *hektopascal*, millibar, millimeter eller tommer med angivelse af, om aflæsningen er korrigeret eller ikke); - barometerets tendens (barometerstandens forandring i løbet af de sidste tre timer); - vindretning, angivet retvisende; - vindstyrke (Beaufort's skala); - søens tilstand (smul (smooth), moderat (moderate), høj (rough), svær (high)); - dønning (ringe (slight), moderat (moderate), svær (heavy)) og retningen hvorfra den kommer, angivet retvisende. Dønningens periode eller længde (kort (short), middel (average), lang (long)), vil også have interesse; - skibets retvisende kurs og dets fart.
- (c)

Senere observationer.

Når en fører har udsendt melding om en tropisk eller anden farlig storm, er det ønskeligt, men ikke obligatorisk, at der derefter foretages og udsendes observationer, om muligt hver time, men i hvert fald med ikke mere end tre timers mellemrum, så længe skibet er under stormens indflydelse.

- (d)

Vind af styrke 10 (25 m/sek.) eller derover efter Beaufort's skala, som der ikke er modtaget stormvarsel for.

Der tænkes her på andre storme end de i litra (b) omhandlede tropiske storme. Når man møder en sådan storm, bør meldingen indeholde lignende oplysninger som de under litra (b) anførte, men uden de nærmere oplysninger om sø og dønning.

- (e)

Lufttemperaturer under frysepunktet i forbindelse med kuling, som forårsager svære isdannelse på overbygninger.

- (i) Dato og klokkeslet (Greenwich-middellokkeslet).
- (ii) Luftens temperatur.
- (iii) Havvandets temperatur (om muligt).
- (iv) Vindstyrke og vindretning.

Eksempler.

En sikkerhedsmelding sendt på telegrafi indeholder:

TTT TTT TTT CQ CQ CQ DE (skibets kaldesignal sendt 3 gange) »tekst«.

En sikkerhedsmelding sendt på radiotelefoni indeholder:

SECURITE SECURITE SECURITE ALL SHIPS ALL SHIPS ALL SHIPS THIS IS (skibets navn sendt 3 gange) »tekst«.

Eksempler på »tekst«.

Is.

Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Vrag.

Derelect. Observed derelect almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Fare for sejladsen.

Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropisk storm.

Storm. 0030 GMT. August 18. 2004 N., 11354 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 23 meters per second, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W.. Barometer corrected 29,64 inches, tendency down 0.015 inches, Wind NE. force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimeters, tendency down 5 millimeters. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

Storm. Typhoon to southeast. 0300 GMT. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from North.

Storm. Wind force 31 meters per second, no storm warning received. 0300 GMT. May 4. 4830 N., 30 W. Barometer corrected 983 millibars, tendency down 4 millibars. Wind SW., force 31 meters per second, veering. Course 260, 6 knots.

Overisning.

Experiencing severe icing. 1400 GMT. March 2. 69 N., 10 W., air temperature minus 8 centigrades. Sea temperature minus 1 centigrade. Wind NE., force 20 meters per second. **Regel 4 Vejrtjeneste**

- (a)

De kontraherende regeringer forpligter sig til at tilskynde skibe i søen til at indsamle meteorologiske oplysninger og sørge for, at disse oplysninger undersøges, udsendes og udveksles på en sådan måde, at de i størst muligt omfang kommer skibsfarten til gode. Administrationerne skal fremme anvendelsen af instrumenter med stor nøjagtighedsgrad og skal lette adgangen til efter anmodning at få sådanne instrumenter kontrolprøvet.

- (b)

I særdeleshed forpligter de kontraherende regeringer sig til at samarbejde ved gennemførelsen i videst muligt omfang at følgende meteorologiske foranstaltninger:

- (i) at udsende varsler til skibe om kuling, storme og tropiske storme, såvel ved radiomeldinger som ved visning af hensigtsmæssige signaler fra land;
- (ii) daglig pr. radio at udsende vejrmedinger af interesse for skibsfarten, indeholdende oplysninger om de forhåndenværende vejr-, sø- og isforhold, vejrudsigter og, om muligt, tilstrækkelige yderligere oplysninger til, at der om bord i skibene kan udfærdiges enkle vejrkort, samt fremme udsendelsen af egnede faksimilerede vejrkort;
- (iii) at udarbejde og udsende sådanne publikationer, som måtte være nødvendige for at sikre en effektiv udførelse af vejrtjenesten om bord, samt drage omsorg for, at der om muligt udsendes daglige vejrkort til underretning for afgående skibe;
- (iv) at drage omsorg for, at særligt udvalgte skibe udstyres med afprøvede instrumenter (f.eks. barometer, barograf, psychrometer og et egnet apparat til måling af havvandets temperatur) til brug i denne tjeneste, og at de foretager meteorologiske observationer på normaltidspunkterne for synoptiske overfladeobservationer (mindst fire gange dagligt, når forholdene tillader det) og tilskynder andre skibe, navnlig når de befinder sig i lidet befærdede farvande, til at foretage observationer i tillempet form. Alle disse skibe skal derefter pr. radio udsende deres observationer til brug for de forskellige officielle vejrtjenester, idet de gentager oplysningerne til brug for skibe, som befinder sig i nærheden. Skibe, der befinder sig mere eller mener at befinde sig i nærheden af en tropisk storm, bør tilskyndes til at foretage og udsende observationer med kortere mellemrum, når dette er muligt, idet der dog tages hensyn til, at skibsofficerer under sådanne vejrforhold kan være stærkt optaget af navigationsopgaver;
- (v) at drage omsorg for, at kystradiostationer modtager og udsender meteorologiske meldinger fra og til skibe. Skibe, som ikke er i stand til at korrespondere direkte med en kyststation, skal tilskyndes til at sende deres meteorologiske meldinger gennem vejrskibe på oceanet eller gennem andre skibe, der har forbindelse med land;
- (vi) at tilskynde alle skibsførere til at underrette såvel skibe i nærheden som kyststationer, når de kommer ud for vindhastigheder på 50 knob eller derover (vindstyrke 10 efter Beaufort's skala (25 m/sek.));
- (vii) at søge at tilvejebringe en ensartet fremgangsmåde med hensyn til den nævnte internationale vejrtjeneste og så vidt muligt at efterkomme de tekniske forskrifter og rekommandationer, der er udarbejdet af Den meteorologiske Verdensorganisation, hvortil de kontraherende regeringer

kan henvise ethvert meteorologisk spørgsmål, der måtte opstå ved gennemførelsen af denne konvention, til behandling og udtalelse;

- (viii) det kan pålægges enhver fører af dansk skib ved optagelse og videresendelse af meteorologiske observationer at bidrage til opretholdelse af vejrtjeneste i sådant omfang, som udkræves til betryggelse af skibsfarten. De foreskrevne meldinger viderebefordres til danske myndigheder uden omkostninger for det pågældende skib.
- (c)

De i denne regel omhandlede oplysninger skal afgives i den form og prioritetsorden, der foreskrevet i radioreglementet, og under udsendelse »til alle stationer« af meteorologiske meldinger, vejrudsigter og varsler skal alle skibe iagttage bestemmelserne i radioreglementet.

- (d)

Vejrudsigter, varsler samt synoptiske og andre meteorologiske meldinger, der er bestemt for skibe, skal udsendes og spredes af det lands vejrtjeneste og områder, i henhold til de gensidige aftaler, der er truffet mellem de pågældende kontraherende regeringer. **Regel 5 Ispatroljetjenesten**

- (a)

De kontraherende regeringer forpligter sig til fortsat at opretholde en ispatroljetjeneste og en tjeneste for undersøgelse og iagttagelse af isforholdene i Nordatlanten. Under hele issæsonen skal de sydøstlige, sydlige og sydvestlige grænser for isbjergenes områder i nærheden af de store Newfoundlandbanker overvåges med henblik på at underrette passerende skibe om udstrækningen af det farlige område, undersøge isforholdene i almindelighed samt yde bistand til skibe og besætninger, som har brug for hjælp, inden for patroljeskibenes område. I resten af året skal undersøgelser og observationer af isforholdene i fornødent omfang.

- (b)

Skibe og luftfartøjer, som anvendes i patroljetjenesten og til undersøgelse og observation af isforholdene, kan af den regering, der forestår tjenesten, få overdraget andre opgaver, forudsat at disse ikke griber ind i tjenestens hovedformål eller forsøger udgifterne ved denne tjeneste. **Regel 6 Ispatroljen - ledelse og omkostninger**

- (a)

De forenede Staters regering indvilliger i at fortsætte ledelsen af ispatroljetjenesten samt undersøgelsen og observationer af isforholdene, herunder udsendelsen af de derved tilvejebragte oplysninger. Kontraherende regeringer, som er særligt interesseret i denne tjeneste, forpligter sig til at deltage i udgifterne ved tjenestens opretholdelse og drift. Den enkelte stats bidrag fastsættes på grundlag af den samlede bruttotonnage af de skibe, der er hjemmehørende i den pågældende stat, og som passerer gennem de afpatroljerede områder; specielt skal hver af de særligt interesserede regeringer forpligte sig til årligt at bidrage til udgifterne ved tjenestens opretholdelse og drift med et beløb, der fastsættes på grundlag af forholdet mellem den samlede bruttotonnage af den pågældende kontraherende regerings skibe, der i issæsonen passerer igennem det afpatroljerede område, og den samlede bruttotonnage af alle bidragsydende regeringers skibe, der i issæsonen passerer igennem dette område. Særligt interesserede ikke-kontraherende regeringer kan på samme grundlag bidrage til udgifterne ved tjenestens opretholdelse og drift. Den regering, der forestår tjenesten, skal hvert år afgive en redegørelse til hver af de bidragsydende regeringer for de samlede udgifter ved ispatroljens opretholdelse og drift samt for hver bidragsydende regerings forholdsmæssige andel.

- (b)

Hver af de bidragsydende regeringer er berettiget til at ændre sit bidrag eller ophøre med at bidrage til udgifterne, ligesom andre interesserede regeringer kan forpligte sig til at deltage i udgifterne. En bidragsydende regering som benytter sig af denne ret, hæfter for sit oprindelige bidrag indtil førstkommende 1. september efter den dag, da den har meddelt, at den agter at ændre sit bidrag eller at ophøre med at yde bidrag. For at kunne benytte sig af denne ret skal vedkommende regering mindst seks måneder inden den nævnte 1. september underrette den regering, som forestår tjenesten.

- (c)

Hvis De forenede Staters regering på noget tidspunkt skulle ønske at afgive ledelsen af denne tjeneste, eller en af de bidragsydende regeringer skulle udtrykke ønske om at blive fritaget for sin forpligtelse til at bidrage til udgifterne eller om at få sit bidrag ændret, eller en anden kontraherende regering skulle ønske at bidrage til udgifterne, skal de bidragsydende regeringer ordne spørgsmålet i overensstemmelse med deres gensidige interesser.

- (d)

De bidragydende regeringer er berettiget til efter fælles overenskomst fra tid til anden at foretage sådanne ændringer i bestemmelserne i denne regel og i dette kapitels regel 5, som måtte anses for ønskelige.

- (e)

Hvor det bestemmes i denne regel, at en foranstaltning kan træffes efter aftale mellem de bidragydende regeringer, skal forslag fra en kontraherende regering om gennemførelse af en sådan foranstaltning forelægges for den regering, der forestår tjenesten. Denne regering skal derefter henvende sig til hver af de øvrige bidragydende regeringer for at høre, om de kan tiltræde disse forslag, og de øvrige bidragydende regeringer samt den kontraherende regering, der har stillet forslagene, skal underrettes om resultatet af disse høringer. Specielt skal ordningen vedrørende bidragene til omkostningerne ved tjenesten tages op til revision af de bidragydende regeringer med højst tre års mellemrum. Den regering, der forestår tjenesten, skal tage de fornødne skridt hertil. **Regel 7 Fart i nærheden af is**

Enhver skibsfører er forpligtet til, når der meldes om is i eller i nærheden af skibets rute, om natten at sejle med moderat fart eller ændre kursen, således at skibet går godt klar af det farlige område. **Regel 8 Organisering af trafikken**

- (a)

Den praksis, der består i at følge ruter, der er vedtaget for at adskille trafikken, bl.a. for at undgå at passere gennem områder, der er betegnet som områder, der skal undgås af skibe eller af visse typer af skibe, eller for at undgå usikre forhold, har - navnlig i områder med trafikkonvergens - bidraget til sejladsens sikkerhed og anbefales til brug for alle vedkommende skibe.

- (b)

Organisationen anerkendes som den eneste internationale organ, der er berettiget til at indføre og vedtage foranstaltninger på internationalt plan om rutesystemer og om de områder, der skal undgås af skibe eller af visse typer af skibe. Den vil koordinere og udsende alle relevante oplysninger til de kontraherende regeringer (* 2).

- (c)

Det vil først og fremmest være de pågældende regeringers opgave at udvælge ruter og tage initiativ til foranstaltninger i denne henseende samt at afstikke grænser for, hvad der udgør områder med trafikkonvergens. Ved udarbejdelse af planer for ruter, som ligger i internationalt farvand, eller andre planer, som de pågældende regeringer ønsker vedtaget af organisationen, skal de tage rimeligt hensyn til de relevante oplysninger, der udsendes af organisationen.

- (d)

De kontraherende regeringer vil benytte deres indflydelse til at sikre, at de vedtagne ruter anvendes på rette måde, og vil gøre alt, hvad der står i deres magt for at sikre, at de forholdsregler, som er vedtaget af organisationen i forbindelse med rutesystemer, bliver fulgt.

- (e)

De kontraherende regeringer vil ligeledes søge at få alle skibe, der på deres rejser kommer i nærheden af de store Newfoundlandbanker, til så vidt muligt at undgå fiskebankerne ved Newfoundland nord for 43 grader nordlig bredde og gå uden om områder, som vides eller antages at være farlige på grund af is. **Regel 9 Misbrug af nødsignaler**

Det forbydes ethvert skib eller luftfartøj at anvende et internationalt nødsignal, undtagen for at tilkendegive, at et skib eller luftfartøj er i nød, og at anvende et signal, som kan forveksles med et internationalt nødsignal. **Regel 10 Nødmeldinger - forpligtelser og fremgangsmåde**

- (a)

Enhver skibsfører, som i søen modtager et signal fra en hvilken som helst kilde om, at et skib, et luftfartøj eller en redningsbåd eller redningsflåde herfra er i nød, er forpligtet til i største hast at komme de nødstedte personer til undsætning og om muligt, underrette dem herom. Hvis han er ude af stand til eller efter sagens særlige omstændigheder anser det for urimeligt eller unødvendigt at komme dem til undsætning, skal han i skibsdagbogen anføre sine grunde for at undlade at komme de nødstedte personer til hjælp.

- (b)

Føreren af et skib i nød har ret til, så vidt muligt efter samråd med førerne af de skibe, som har besvaret hans anmodning om hjælp, at vælge et eller flere af de skibe, som han anser for bedst egnet til at yde hjælp, og føreren eller førerne af det eller de pågældende skibe har pligt til at efterkomme anmodningen ved så hurtigt som muligt at komme de nødstedte personer til hjælp.

- (c)

Føreren af et skib er frigjort fra den pligt, der påhviler ham i henhold til litra (a), når han bliver klar over, at et eller flere andre skibe er udset til at yde hjælp og efterkommer anmodningen om hjælp.

- (d)

Føreren af et skib er frigjort fra den pligt, der påhviler ham i henhold til litra (a), og - hvis hans skib er udset til at yde hjælp - fra den pligt, der påhviler ham i henhold til litra (b), hvis han fra de nødstedte personer eller fra føreren af et andet skib, som er nået frem til disse personer, får underretning om, at hjælp ikke længere er påkrævet.

- (e)

Bestemmelserne i denne regel berører ikke den internationale konvention om tilvejebringelse af ensartede regler om hjælp og bjærgning til søs, der blev undertegnet i Bryssel den 23. september 1910, navnlig hvad angår forpligtelsen i den nævnte konventions artikel 11 til at yde hjælp. **Regel 11**

Signallamper

- (a)

*Alle passagerskibe uanset størrelse bygget på eller efter den 1. juli 1986 samt alle andre skibe på over 150 registertons brutto uanset byggetidspunkt skal, når de er beskæftiget på internationale rejser, være forsynet med en fyldestgørende signallampe til brug om dagen. Signallampen må ikke udelukkende være afhængig af skibets elektriske hovedenergikilde. **Regel 12 Navigationsudstyr i skibe***

- (a)

Ved anvendelsen af bestemmelserne i denne regel betyder »bygget« hvor det drejer sig om et skib, et byggestadium, hvor:

- (i) kølen er lagt; eller
- (ii) konstruktion, som kan identificeres med et bestemt skib, er påbegyndt; eller
- (iii) samling af det pågældende skib er påbegyndt, omfattende mindst 50 tons eller 1% af den anslåede samlede byggevægt, hvis denne er mindre.
- (b)
- (i) Skibe på 150 registertons brutto og derover *samt passagerskibe i international fart uanset størrelse* skal være udstyret med:
 - (1) et magnetisk hovedkompas jfr. dog pkt. (iv);
 - (2) et magnetisk styrekompas, medmindre kursoplysninger fra det i pkt. (1) foreskrevne hovedkompas er gjort tilgængelige og kan aflæses klart af rorgængerens fra hovedstyreladsen;
 - (3) tilstrækkelige kommunikationsmidler mellem stedet for hovedkompas og det normale navigeringskontrolsted, som administrationen finder tilfredsstillende; og
 - (4) midler til at pejle så nær som muligt over en horisontbue på 360 grader.
- (ii) Ethvert af de i pkt. (i) omhandlede magnetkompasser skal være rimeligt rettede og dets tabel eller kurve og restdeviationer skal til enhver tid være tilgængelig. *Fast opstillede magnetkompasser skal være således anbragt i skibet, at deviationen ved hjælp af passende kompensationsmidler kan holdes inden for rimelige grænser. Sådanne kompasser skal være fjernet så langt, som de stedlige forhold tillader det, fra alt jern, navnlig flyttelige og bevægelige jernmasser, jf. IMO-Resolution nr. 382.*
- (iii) Der skal føres et reservemagnetkompas, som er ombytteligt med hovedkompasset, medmindre skibet fører det i nr. (i)(2) nævnte styrekompas eller et gyrokompas.
- (iv) Hvis administrationen finder det urimeligt eller unødvendigt at kræve et magnetisk hovedkompas, kan den fritage bestemte skibe eller klasser af skibe for at opfylde dette krav, såfremt rejsens art, skibets korte afstand fra land eller skibstypen ikke begrunder udrustning med et hovedkompas, forudsat at der altid forefindes et passende styrekompas.
- (v) Hovedkompasset skal være anbragt i et nathus, der er således konstrueret og indrettet, at kravene i litra (b)(ii) og (b)(iv) kan opfyldes. I skibe på 500 registertons brutto og derover, der bygges på eller efter den 1. juli 1986, skal nathuset være af en type, der er godkendt af Søfartsstyrelsen. Øvrige fast opstillede kompasser skal være anbragt i et egnet nathus.
- (vi) Fast opstillede kompasser skal kunne belyses ved en lampe, der er uafhængig af skibets elektriske hovedstrømsforsyning.

- (vii) Installation af elektriske anlæg, maskiner og apparater ved magnetkompasser skal opfylde bestemmelserne i kapitel II-1, regel 45, stk. 5.3.3.
- (viii) Ethvert kompas om bord i skibe skal til brug ved skibets navigering være forsynet med certifikat fra Søfartsstyrelsen (Nautisk prøvekommer) eller andet af Søfartsstyrelsen anerkendt prøvekommer. Certifikaterne skal findes om bord. Et kompas skal for at kunne opnå certifikat opfylde de krav med hensyn til konstruktion, materiale, vægt m.v. samt afprøvning, som indeholdes i de til enhver tid gældende af Søfartsstyrelsen givne forskrifter (* 3).
- (ix) Søfartsstyrelsen kan på nærmere fastsatte vilkår bemyndige en fabrikant til at udstede certifikater for kompasser, der er fremstillet i overensstemmelse med en forud godkendt prototype. Certifikaterne skal findes om bord. Såfremt et magnetkompas, for hvilket der er udstedt certifikat, er blevet underkastet en reparation, der kan have indflydelse på de forhold, der betinger dets fortsatte godkendelse, påhviler det skibets fører snarest muligt at lade det undersøge og forsyne med eventuelt nyt certifikat. De for kompasser, der er i brug ved forskrifternes ikrafttræden, i henhold til de hidtil gældende bestemmelser udstedte certifikater bevarer deres gyldighed uden hensyn til den i certifikatet indeholdte tidsfrist, så længe kompasser er i samme stand, som det var i ved certifikatets udstedelse.
- (x) I ethvert skib skal der føres en deviationsbog, dog undtaget skibe i fart i Nordsøen øst for 3 grader Ø længde og syd for 62 grader N bredde samt i fart i Østersøen. Deviationsbogen skal være affattet i overensstemmelse med en af Søfartsstyrelsen fastsat formular og skal autoriseres af en tjenestemand under Søfartsstyrelsen. I udlandet kan deviationsbogen autoriseres af danske udenrigsrepræsentanter. Autorisationen er gratis. Deviationsbogen føres af skibsføreren med den i bogen indeholdte vejledning. I ethvert skib, hvor autoriseret deviationsbog ikke føres, skal der årligt foretages en fuldstændig deviationsundersøgelse (kompensation) af kompasset; om sådan undersøgelse skal der ske tilførsel til skibets tilsynsbog.
- (c)

Skibe på under 150 registertons brutto, *bortset fra passagerskibe uanset størrelse i international fart*, skal, for så vidt administrationen anser det for rimeligt og praktisk muligt, være udstyret med et styrekompas og midler til at pejle.

- (d)

Skibe på 500 registertons brutto og derover, der er bygget den 1. september 1984 eller senere, *samt passagerskibe på 250 registertons brutto eller derover der er bygget den 1. juli 1986 eller senere*, skal være udstyret med et gyrokompas, der opfylder følgende krav:

- (i) hovedgyrokompasset eller et repeaterkompas skal klart kunne aflæses af rorgængerens fra hovedstyrepladsen;
- (ii) i skibe på 1600 registertons brutto og derover skal der findes et eller flere repeaterkompasser, som skal være passende anbragt med henblik på at kunne pejle så nær som muligt over en horisontbue på 360 grader.
- (e)

Skibe på 1600 registertons brutto og derover, der er bygget før den 1. september 1984, skal, når de anvendes til internationale rejser, være udstyret med et gyrokompas, der opfylder kravene i litra (d).

- (f)

I skibe, der er udstyret med nødstyrepladser, skal der træffes foranstaltninger til at forsyne disse steder med kursoplysninger.

- (g)

Passagerskibe på 100 registertons brutto og derover og andre skibe på 500 registertons brutto og derover, der er bygget den 1. september 1984 eller senere, samt skibe på 1600 registertons brutto og derover, der er bygget før den 1. september 1984, skal være udstyret med et radaranlæg.

- (h)

Skibe på 10.000 registertons brutto og derover skal være forsynet med to radaranlæg, som hver for sig kan fungere uafhængigt (* 4) af hinanden.

- (i)

I skibe, som i henhold til litra (g) eller (h) skal være udstyret med et radaranlæg, skal der på kommandobroen forefindes udstyr til plotning af radar aflæsninger. I skibe på 1600 registertons brutto og derover, der er bygget den 1. september 1984 eller senere, skal plotningsudstyret være mindst lige så effektivt som en reflektionsplotter.

- (j)
- (i) Et automatisk virkende hjælpemiddel til radarplotning skal være installeret i:

- (1) skibe på 10.000 registertons brutto og derover, der er bygget den 1. september 1984 eller senere;
- (2) tankskibe bygget før den 1. september 1984:
- (aa) hvis de er på 40.000 registertons brutto og derover: senest den 1. januar 1985;
- (bb) hvis de er på 10.000 registertons brutto og derover, men under 40.000 registertons brutto: senest den 1. januar 1986;
- (3) skibe, der er bygget før den 1. september 1984, bortset fra tankskibe:
- (aa) hvis de er på 40.000 registertons brutto og derover: senest den 1. september 1986;
- (bb) hvis de er på 20.000 registertons brutto og derover, men under 40.000 registertons brutto: senest den 1. september 1987;
- (cc) hvis de er på 15.000 registertons brutto og derover, men under 20.000 registertons brutto: senest den 1. september 1988.
- (ii) Automatisk virkende hjælpemidler til radarplotning, der er installeret før den 1. september 1984, og som ikke fuldt ud opfylder de funktionsnormer, der er vedtaget af Organisationen (* 5), kan efter administrationens skøn bibeholdes indtil den 1. januar 1991.
- (iii) Administrationen kan fritage skibe for at opfylde kravene i dette litra, hvis den anser det for urimeligt eller unødvendigt at kræve, at der forefindes sådant udstyr, eller når de pågældende skibe skal tages permanent ud af drift inden for to år efter den dato, da kravene skulle være opfyldt.
- (k)

Skibe på 1600 registertons brutto og derover, der er bygget før den 25. maj 1980, skibe på 500 registertons brutto og derover *samt passagerskibe på under 500 registertons brutto*, der er bygget den 25. maj 1980 eller senere, skal, når de benyttes til internationale rejser, være udstyret med ekkolod.

- (l)

Skibe på 500 registertons brutto og derover, der er bygget den 1. september 1984 eller senere, *samt passagerskibe der er bygget den 1. juli 1986 eller senere*, skal være udstyret med en anordning til angivelse af fart og distance (*log*). Skibe, der i henhold til litra (j) skal være udstyret med et automatisk virkende hjælpemiddel til radarplotning, skal være udstyret med en anordning til angivelse af fart og distance gennem vandet.

- (m)

Skibe på 1600 registertons brutto og derover, der er bygget før den 1. september 1984, samt alle skibe på 500 registertons brutto og derover, der er bygget den 1. september 1984 eller senere, *passagerskibe, der er bygget den 1. juli 1986 eller senere*, være udstyret med indikatorer, der viser rorvinklen, hver enkelt propels omdrejningshastighed, og derudover, hvis skibet er udstyret med skrue med variabel stigning eller tværpropeller, disse propellers stigning og funktionsmåde. Alle disse indikatorer skal kunne aflæses fra kommandobroen.

- (n)

Skibe på 100.000 registertons brutto og derover, der er bygget den 1. september 1984 eller senere, skal være udstyret med en indikator for drejningshastighed.

- (o)

Samtidig med at der skal træffes alle rimelige foranstaltninger til at holde de i litra (d)-(n) omhandlede apparater i brugbar stand, skal fejl ved udstyret ikke anses for at gøre skibet usødygtigt eller for at begrunde forsinkelse af skibet i havne, hvor der ikke er let adgang til udførelse af reparationer, jfr. dog regel I/7(b)(ii), I/8 og I/9.

- (p)

Skibe på 1600 registertons brutto og derover skal, når de benyttes til internationale rejser, være udstyret med et radiopejleapparat, der opfylder bestemmelserne i regel IV/12(a). I områder, hvor administrationen anser det for urimeligt eller unødvendigt at kræve, at der findes et sådant apparat, kan den fritage skibe på under 5000 registertons brutto for at opfylde dette krav, idet der skal tages fornødent hensyn til, at radiopejleapparater er af værdi både som navigationsinstrument og som et hjælpemiddel til at lokalisere skibe, luftfartøjer eller redningsbåde og -flåder.

- (q)

Skibe på 1600 registertons brutto og derover, der er bygget den 25. maj 1980 eller senere, skal, når det benyttes til internationale rejser, være forsynet med radioudstyr til homing på den radiotelefoniske nødfrekvens, der opfylder de pågældende bestemmelser i regel IV/12(b).

- (r)

Alt udstyr, der er installeret i henhold til foranstående forskrifter i denne regel, skal være af en type, der er godkendt af administrationen. Udstyr installeret i skibe den 1. september 1984 eller senere skal opfylde passende funktionsnormer, som ikke må være lavere end dem, der er vedtaget af IMO (* 6). Udstyr, der er installeret før vedtagelsen af funktionsnormer for det pågældende type udstyr, kan efter administrationens skøn fritages for fuld opfyldelse af disse normer under fornøden hensyntagen til de vejledende kriterier, som IMO måtte vedtage i forbindelse med de pågældende normer.

- (s)

Ved anvendelsen af bestemmelserne i denne regel skal en fast forbundet sammensat enhed, bestående af et skib, der skubber, og et skib, der skubbes, når det er konstrueret som en fast og integreret kombination af slæbebåd og pram, anses for at være eet skib.

- (t)

Hvis opfyldelsen af kravene i denne regel nødvendiggør ombygning af et skib, der er bygget før den 1. september 1984, kan administrationen forlænge fristen for installation af det krævede udstyr til senest den 1. september 1989, under hensyntagen til det tidspunkt, da et sådant skib efter de nugældende forskrifter for første gang skal i tørdok.

- (u)

Hvor ikke andet er bestemt i denne regel, kan administrationen give bestemte skibe delvis eller betingede dispensationer, når et skib benyttes til en rejse, hvor skibets største afstand fra land, rejsens varighed og art, fraværelsen af almindelige navigationsfarer og andre sikkerhedsmæssige forhold gør opfyldelsen af bestemmelserne i denne regel i deres helhed urimelig eller unødvendig. Ved afgørelsen af, om der skal ydes et bestemt skib dispensation, skal administrationen tage hensyn til den virkning, en dispensation kan have på andre skibes sikkerhed.

- (v)

Alle skibe skal være forsynet med en sekstant og søur (kronometer), dog undtaget skibe i fart i Nordsøen øst for 3 grader Ø længde og syd for 62 grader N bredde samt i fart i Østersøen.

- (x)

Alle skibe skal være forsynet med kikkert, barometer og vagtur.

- (y)

Alle skibe skal i fornødent omfang være forsynet med midler til at sætte en kurs. **Regel 13 Bemanding**

De kontraherende regeringer forpligter sig til, hver for sit eget lands skibe, at opretholde eller, om nødvendigt, iværksætte foranstaltninger til at sikre, at alle skibe ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt har en tilstrækkelig stor og duelig besætning (* 7). **Regel 14 Hjælpemidler for navigeringen**

De kontraherende regeringer forpligter sig til at sørge for tilvejebringelse og vedligeholdelse af sådanne hjælpemidler for navigeringen, bl.a. radiofyrtår og elektroniske hjælpemidler, som efter deres mening er rimelige og nødvendige i betragtning af trafikens omfang og risikoens størrelse, samt sørge for, at oplysninger om disse hjælpemidler bliver gjort tilgængelige for alle vedkommende (* 8). **Regel 15 Eftersøgning og redningsaktioner**

- (a)

Enhver kontraherende regering forpligter sig til at påse, at der træffes alle fornødne foranstaltninger til etablering af vagttjeneste ved kysterne og til redning af personer i havsnød langs landets kyster. Disse foranstaltninger bør omfatte tilvejebringelse, drift og vedligeholdelse af sådanne maritime sikkerhedsforanstaltninger, som anses for gennemførlige og nødvendige under hensyntagen til omfanget af den søgående trafik og de farer, der består for skibsfarten, og bør så vidt muligt omfatte tilstrækkelige midler til at lokalisere og redde disse personer (* 9).

- (b)

Enhver kontraherende regering forpligter sig til at give oplysninger om de redningsmidler, der står til dens rådighed, og om eventuelle planer om ændringer heri. **Regel 16 Redningssignaler**

Følgende signaler skal anvendes ved udveksling af meddelelser mellem redningsstationer og søredningsenheder til skibe eller personer i nød. De signaler, der bruges af luftfartøjer på eftersøgnings- og redningsaktioner til at dirigere skibe, er angivet nedenfor i litra (d). En illustreret tavle, der beskriver de nedenfor anførte signaler, skal være let tilgængelig for den vagthavende officer i ethvert skib, der er omfattet af dette kapitel.

- (a)

Svar fra redningsstationer eller søredningsenheder på nødsignaler fra et skib eller en person:

Signal

Om dagen: Orangefarvet røgsignal eller kombineret lys- og lydsignal (tordenlys) bestående af tre enkelte signaler affyret med ca. 1 minuts mellemrum.

Om natten: Hvid stjerneraket be-stående af tre enkelte signaler affyret med ca. 1 minuts mellemrum.

Betydning

»De er iagttaget - hjælp vil blive ydet så hurtigt som muligt«.

(Gentagelse af disse signaler har samme betydning).

Om nødvendigt kan dagsignalerne gives om natten eller natsignalerne om dagen.

- (b)

Landingssignaler til vejledning for både med nødstedte besætninger eller personer:

Signal

Om dagen: Lodrette bevægelser med et hvidt flag eller med armene, eller affyring af et grønt stjernesignal, eller signalering af kodebogstavet »K« (-.) med lys- eller lydsignalapparat.

Om natten: Lodrette bevægelser med et hvidt lys eller blus, eller affyring af et grønt stjernesignal, eller signalering af kodebogstavet »K« (-.) med lys eller lydsignalapparat. Retningsanvisning kan gives ved i en lavere højde og i retning mod iagttageren at anbringe et fast hvidt lys eller blus.

Betydning

»Dette er det bedste sted at lande«

Om dagen: Vandrette bevægelser med et hvidt flag eller med armene udstrakt vandret, eller affyring af et rødt stjernesignal, eller signalering af kodebogstavet »S« (. .) med lys- eller lydsignalapparat.

Om natten: Vandrette bevægelser med et hvidt lys eller blus, eller affyring af et rødt stjernesignal, eller signalering af kodebogstavet »S« (. .) med lys- eller lydsignalapparat.

»Det er yderst farligt at lande her«

Om dagen: Vandrette bevægelser med et hvidt flag, som derefter plantes i jorden, og et andet hvidt flag bæres i den retning, som ønsket angivet, eller affyring af et rødt stjernesignal i lodret retning og af et hvidt stjernesignal i retning af det bedre landingssted, eller signalering af kodebogstavet »S« (. .) efterfulgt af kodebogstavet »R« (-.), hvis et bedre landingssted for det nødstedte fartøj findes mere til højre for den retning, hvori fartøjet nærmer sig land, eller af kodebogstavet »L« (-. .), hvis et bedre landingssted for det nødstedte fartøj findes mere til venstre for den retning, hvori fartøjet nærmer sig land.

»Det er yderst farligt at lande her. Der findes et sikrere landingssted i den angivne retning«

Om natten: Vandrette bevægelser med et hvidt lys eller blus, som derefter anbringes på jorden og et andet hvidt lys eller blus bæres i den retning, som ønskes angivet, eller affyring af et rødt stjernesignal i lodret retning og af et hvidt stjernesignal i retning af det bedre landingssted, eller signalering af kodebogstavet »S« (. .) efterfulgt af kodebogstavet »R« (.), hvis et bedre landingssted for det nødstedte fartøj findes mere til højre for den retning, hvori fartøjet nærmer sig land, eller af kodebogstavet »L« (-. .), hvis et bedre landingssted for det nødstedte fartøj findes mere til venstre for den retning, hvori fartøjet nærmer sig land.

»Det er yderst farligt at lande her. Der findes sikrere landingssted i den angivne retning.«

- (c)

Signaler til brug i forbindelse med anvendelse af redningsapparater fra kysten:

Signal

Om dagen: Lodrette bevægelser med et hvidt flag eller med armene eller affyring af et grønt stjernesignal.

Om natten: Lodrette bevægelser med et hvidt lys eller blus, eller affyring af et grønt stjernesignal.

Betydning

I almindelighed: »Bekræftende«.

Specielt:

»Vi har fat i raketlinien«.

»Stjertblokken er gjort fast«.

»Trossen er gjort fast«.

»Der er en mand i redningsstolen«.

»Hal væk«.

Om dagen: Vandrette bevægelser med et hvidt flag eller med armene udstrakt vandret, eller affyring af et rødt stjernesignal.

Om natten: Vandrette bevægelser med et hvidt lys eller blus, eller affyring af et rødt stjernesignal.

I almindelighed: »Benægtende«.

Specielt:

»Stik ud«.

»Det er vel med at hale« (d)

Signaler anvendt af luftfartøjer på eftersøgnings- og redningsaktion til at dirigere skibe henimod det nødstedt luftfartøj eller skib eller en nødstedt person.

- (i) Når følgende manøvrer udføres efter hinanden af et luftfartøj, betyder det, at luftfartøjet ønsker at dirigere et overfladefartøj henimod et nødstedt luftfartøj eller overfladefartøj:
 - (1) luftfartøjet kredser mindst een gang omkring overfladefar tøj;
 - (2) luftfartøjet krydser overfladefartøjets kurslinie i lav h øjde tæt foran dette, idet det:

- vipper med vingerne; eller

- åbner og lukker gasspjældet; eller

- forandrer propellens stigning.

(På grund af højt støjniveau om bord i overfladefartøjet kan lydsignalerne være mindre effektive end det optiske signal og betragtes som et alternativt middel til at tiltrække sig opmærksomhed).

- (3) luftfartøjet flyver i den retning, hvor overfladefartøjet skal dirigeres.

Gentagelse af disse manøvrer har samme betydning.

- (ii) Når følgende manøvre udføres af et luftfartøj, betyder det, at hjælp fra det overfladefartøj, hvortil signalet er rettet, ikke længere er påkrævet:

- luftfartøjet krydser overfladefartøjets kølvand i lav højde tæt agten for dette, idet det:

- vipper med vingerne; eller

- åbner og lukker for gasspjældet; eller

- forandrer propellens stigning.

(På grund af højt støjniveau om bord i overfladefartøjet kan lydsignalerne være mindre effektive end det optiske signal og betragtes som et alternativt middel til at tiltrække sig opmærksomheden).

Anm.: Organisationen vil i fornødent omfang give forhåndsmeddelelse om ændring af disse signaler (* 10). **Regel 17 Lodsledere og mekaniske lodshejs**

Skibe, hvor lønningens højde over vandet overstiger 1,5 meter (5 feet), skal opfylde følgende krav (11):*

- (a)

Lodsledere

- (i) Lejderen skal være velegnet til, at lodser kan gå sikkert til og fra borde; den skal holdes ren og i god stand og kan benyttes af myndigheds- og andre personer ved skibets ankomst til eller afgang fra havn.
 - (ii) Lejderen skal være således anbragt, at den er klar af eventuelle udtømminger fra skibet, at hvert trin ligger fast an mod skibssiden, at den så vidt muligt er klar af skibets indfaldende sider, og at lodser sikkert og bekvemt kan komme om bord efter at have klatret mindst 1,5 m (5 feet) og højst 9 m (30 feet). Der skal benyttes en enkelt lejderlængde, som skal kunne nå vandet fra stedet for ombordstigningen; der skal herved tages fornødent hensyn til skibets nedlastning og trim og til slagside på 15I til modsat side. Når afstanden fra vandoverfladen til stedet for ombordstigningen overstiger 9 m (30 feet) skal adgang fra lodslejderen til skibet ske af en falderebstrappe eller på anden lige så sikker og bekvem måde.
 - (iii) Lodslejderens trin skal være:
 - (1) af hårdt træ eller andet materiale med tilsvarende egenskaber udført i et stykke uden knaster og med en effektiv skridsikker overflade; de nederste fire trin kan være af gummi af tilstrækkelig styrke og stivhed eller af andet egnet materiale med tilsvarende egenskaber;
 - (2) mindst 480 mm (19 inches) lange, 115 mm (4 1/2 inches) brede og 25 mm (1 inch) tykke, excl. en eventuel skridsikker belægning;
 - (3) anbragt med en lige stor indbyrdes afstand på mindst 300 mm (12 inches) og højst 380 mm (15 inches) samt sikret således, at de fastholdes vandret.
 - (iv) En lodslejder må ikke have mere end to udskiftningstrin, der holdes på plads ved en anden metode end den, der er benyttet ved den oprindelige konstruktion af lejderen, og trin, der er fastgjort på den måde, skal så snart det med rimelighed lader sig gøre, udskiftes med trin, der holdes på plads efter den metode, der er anvendt ved den oprindelige konstruktion af lejderen. Når et udskiftningstrin er fastgjort til lejdertovene ved hjælp af udskæringer i trinets sider, skal disse udskæringer være på trinets lange sider.
 - (v) Lejdertovene skal på hver side bestå af to stykker uklædt manilareb med en omkreds på mindst 60 mm (2 1/4 inches). Hvert reb skal være ud i eet uden sammenføjninger under det øverste trin. To håndtove, solidt fastgjort til skibet, og med en omkreds på mindst 65 mm (2 1/2 inches) samt en livline skal findes klar til eventuelt brug.
 - (vi) Tværribber af hårdt træ eller andet materiale med tilsvarende egenskaber udført i et stykke og mindst 1,80 m (5 feet 10 inches) lange, skal anbringes med sådanne mellemrum, at lejderen ikke kan dreje. Den laveste tværribbe skal være anbragt på det 5. nederste trin, og mellemrummet mellem to ribber må ikke overstige 9 trin.
 - (vii) Der skal findes anordninger til sikring af forsvarlig og bekvem adgang fra øverste del af lodslejderen eller evt. falderebstrappe eller andet udstyr ved passage ind på, ind i eller fra skibet. Hvor en sådan passage foregår gennem en åbning i rækværket eller skanseklædning, skal der findes hensigtsmæssige håndtag. Foregår passagen ved hjælp af en lønningstrappe, skal denne trappe være solidt fastgjort til lønning- eller adgangsplatform, og der skal være anbragt to sceptre mindst 0,70 m (2 feet 3 inches) og højst 0,80 m (2 feet og 7 inches) fra hinanden på de steder, hvor man går til eller fra borde. Hvert scepter skal være solidt fastgjort til skroget ved eller nær den nederste del og også højere oppe, være mindst 40 mm (1 1/2 inches) i diameter og have en højde på mindst 1,20 m (3 feet 11 inches) over overkant af lønningen.
 - (viii) Der skal være belysning om natten, således at både lodslejderen på skibssiden og også det sted, hvor lodsen kommer om bord, er tilstrækkeligt oplyst. En redningskrans forsynet med et selvtændende lys skal være klar til brug. En kasteline skal være klar til evt. brug.
 - (ix) Der skal være mulighed for at bruge lodslejderen både på den ene og på den anden side af skibet.
 - (x) Lejderens tilrigning samt ombordtagning og kvittering af lods skal overvåges af en ansvarlig officer.
 - (xi) Hvor specielle konstruktioner, som f.eks. fenderlister, i et skib forhindrer anvendelsen af nogle af disse bestemmelser, skal der træffes særlige foranstaltninger, som administrationen finder tilfredsstillende, for at sikre, at man kan gå om bord og fra borde på betryggende måde.
- (b)

Mekaniske lodshejs

- (i) Et mekanisk lodshejs, hvis et sådant findes, med tilhørende udstyr skal være af en type, der er godkendt af administrationen. Det skal være således udformet og konstrueret, at lodsens kan komme om bord og fra borde på betryggende måde, herunder således at der er en sikker adgang fra lodshejset til dækket og omvendt (* 12).
- (ii) En lodslejder, der opfylder bestemmelserne i litra (a), skal være anbragt på dækket ved siden af lodshejset og klar til øjeblikkelig brug. **Regel 18 VHF-radiotelefonstationer**

Se regel 4-1, litra (b) i kapitel IV. **Regel 19 Selvstyreanlæg og brug af automatisk styring**

Selvstyreanlæg i skibe bygget på eller efter den 1. juli 1986, skal opfylde IMO Resolution A.342(IX).

- (a)

I farvande med stor trafiktæthed, under forhold med nedsat sigt og i alle andre farlige situationer for sejladsen, skal det, når man gør brug af selvstyrer, være muligt øjeblikkeligt at etablere manuel kontrol med skibets styring (* 13).

- (b)

Under omstændigheder som nævnt ovenfor skal det være muligt for den vagthavende officer straks at kunne gøre brug af en kvalificeret rorgænger, som til enhver tid skal være klar til at overtage styringen.

- (c)

Omskiftning fra automatisk til manuel styring og omvendt skal foretages af eller under tilsyn af en ansvarlig officer.

- (d)

Den manuelle styring skal afprøves efter længere tids brug af den automatiske styring, og før skibet kommer ind på områder, hvor sejladsen kræver særlig stor forsigtighed. **Regel 19-1. Drift af styremaskinanlæg**

I områder, hvor sejladsen kræver særlig stor forsigtighed, skal skibene have mere end eet drivaggregat for styremaskinanlægget i gang, når disse aggregater kan benyttes samtidigt. **Regel 19-2. Styremaskinanlæg - afprøvning og øvelser**

- (a)

Inden for 12 timer før skibets afgang skal dets styremaskinanlæg kontrolleres og afprøves af skibsmandskabet. Afprøvningen skal i givet fald omfatte driften af følgende:

- (i) hovedstyremaskinanlægget;
- (ii) reservestyremaskinanlægget;
- (iii) styrekontrollsystemerne;
- (iv) styrepositionerne på kommandobroen;
- (v) nødenergiforsyningen;
- (vi) rorvinkelindikatorerne i forhold til rorets faktiske stilling;
- (vii) alarmers funktion ved svigt af energiforsyningen til styrekontrollsystemerne;
- (viii) alarmers funktion ved svigt af drivaggregater for styremaskinanlæg; og
- (ix) automatisk virkende isoleringsanordninger og andet automatisk udstyr.
- (b)

Kontrol og afprøvning skal omfatte:

- (i) rorets fulde bevægelse i overensstemmelse med den krævede kapacitet af styremaskinanlægget;
- (ii) visuel besigtigelse af styremaskinanlægget og dets forbindelsesled; og
- (iii) funktion af kommunikationsmidler mellem kommandobroen og styremaskinrummet.
- (c)
- (i) Enkle betjeningsanvisninger med et blokdiagram, der viser fremgangsmåden ved omskiftning mellem styrekontrollsystemerne og mellem drivaggregaterne på styremaskinanlæg, skal til stadighed være opslået på kommandobroen og i styremaskinrummet.

- (ii) Alle skibsofficerer, der har at gøre med betjening og/eller vedligeholdelse af styremaskinanlæg, skal være fortrolige med funktionen af styringssystemerne i skibet og ved fremgangsmåden ved omskiftning fra eet system til et andet.
- (d)

Foruden den i litra (a) og (b) foreskrevne rutinemæssige kontrol og afprøvning skal der foretages nødstyringsøvelser mindst een gang hver tredje måned for at indøve nødstyringsproceduren. Disse øvelser skal omfatte direkte kontrol inde fra styremaskinrummet, kommunikationen med kommandobroen og, i givet fald, anvendelse af alternative energiforsyninger.

- (e)

Administrationen kan frafalde kravet om gennemførelse af den i litra (a) og (b) foreskrevne kontrol og afprøvning for skibe, der går i regelmæssig fart på korte rejser. *Skibe, der foretager regelmæssige rejser af under 12 timers varighed og med havneophold af under 12 timer mellem rejserne, er fritaget for at foretage den i litra (a) og (b) foreskrevne kontrol og afprøvning.* Sådanne skibe skal foretage denne kontrol og afprøvning mindst een gang om ugen.

- (f)

Datoen for gennemførelsen af den i litra (a) og (b) foreskrevne kontrol og afprøvning samt datoen for afholdelsen af nødstyringsøvelser i henhold til litra (d) skal med en nærmere beskrivelse indføres i skibsdagbogen, således som det måtte være foreskrevet af administrationen. *Indførelserne i skibsdagbogen skal omfatte oplysning om alle konstaterede fejl og mangler og disses afhjælpning.*

- (g)

Alle konstaterede fejl og mangler ved styremaskinanlæg og dets betjening skal hurtigst muligt afhjælpes.

Regel 20 Nautisk publikationer

Alle skibe skal medføre fyldestgørende og ajourførte søkort, sejlhåndbøger, fyrlistes, efterretninger for søfarende, tidevandstabeller og enhver anden nautisk publikation, som er nødvendigt for den påtænkte rejse. **Regel 21 International signalbog, flag m.v.**

- (a)

Alle skibe, som i medfør af denne konvention skal være udstyret med et radiotelegraf- eller radiotelefonanlæg, skal medføre den internationale signalbog. Denne publikation skal ligeledes findes om bord i ethvert andet skib, som efter administrationens opfattelse har brug for den.

- (b)

Alle skibe skal, når de benyttes uden for indskrænket fart, være udstyret med de til den internationale signalbog hørende flag, samt den af Industriministeriet udgivne samling af maritime standardudtryk.

- (c)

I alle skibe skal der i styrehuset være opslået en tavle visende de internationale signalflag og morsetegnene samt betydningen af et-bogstavsignalerne.

- (d)

Alle skibe skal være forsynet med nationalflag af passende størrelse.

Regel 22 Lanterner, signalfigurer og lydsignalapparater

- (a)

Ethvert skib skal være udrustet med lanterner, signalfigurer og lydsignalapparater i sådant omfang, at det er i stand til at opfylde kravene i de internationale søvejsregler. Signalfigurerens konstruktion og lydsignalapparaternes effektivitet og installation om bord skal være i overensstemmelse med de internationale søvejsregler samt med de af Søfartsstyrelsen til enhver tid givne forskrifter.

- (b)

Alle skibe, der er bygget på eller efter den 1. juli 1986, skal være forsynet med et sæt fast anbragte elektriske reservelanterner for de top-, side-, agter- og ankerlys, som er foreskrevet i de internationale søvejsregler for den pågældende skibstype. Skibe, der er bygget før den 1. juli 1986 med fartsområde uden for indskrænket fart, skal være forsynet med et sæt reservelanterner for de top-, side-, agter- og ankerlys, som er foreskrevet i de internationale søvejsregler for den pågældende skibstype. Reservelanterne skal, såfremt de er indrettet til elektrisk belysning, kunne tilsluttes skibets elektriske nødenergikilde.

- (c)

Lanterne med petroleumbelysning må ikke anvendes i tankskibe og skibe indrettet til transport af gasarter, herunder fordråbete gasarter.

- (d)

Lanternerne skal være forsynet med certifikat fra Søfartsstyrelsen (Nautisk Prøvekammer) eller et af Søfartsstyrelsen anerkendt prøve-kammer. Søfartsstyrelsen kan på fastsatte vilkår bemyndige en fabrikant til at udstede certifikater for lanterner, der er fremstillet i overensstemmelse med en forud godkendt prototype. Certifikaterne skal findes om bord til forevisning for søfartsstyrelsen. Såfremt en lanterne er blevet underkastet en reparation, der kan have indflydelse på de forhold, der betinger dens fortsatte godkendelse, påhviler det skibets fører snarest muligt at lade den undersøge og forsyne med evt. nyt certifikat.

- (e)

Fløjter til brug i skibe skal være af godkendt type.

- (f)

En gongong skal have en diameter på mindst 50 cm og være fremstillet af ca. 1,5 mm blødt stål eller messing. Kanten skal være ombøjet.

- (g)

Signalanlæg til automatisk afgivelse af klokke og gongongsignaler skal være af godkendt type.

Regel 23. Støj på lytteposter (14)*

Baggrundsstøjen på lytteposten i skibe bygget på eller efter den 1. juli 1986 må ikke overstige følgende grænser:

68 dB i det oktavbånd der er centreret omkring 250 Hz og

63 dB i det oktavbånd der er centreret omkring 500 Hz.

I eksisterende skibe skal ovennævnte grænser være opfyldt så nær som muligt.

Officielle noter

(* 1) For tiden Handelsministeriets bekendtgørelse nr. 173 af 21. maj 1965 om forskrifter for Skibes Bygning og Udstyr m.v. med senere ændringer samt Skibstilsynets meddelelser C, D, E og F.

(* 2) Der henvises til den seneste udgave af "Ships' Routeing" publiceret af Organisationen.

(* 3) Kompasser afprøves i henhold til ISO standard 2269.

(* 4) Der henvises til sektion 4 i »Recommendation on Performance Standards for Radar Equipment«, vedtaget af Organisationen ved resolution A. 477 (XII).

(* 5) Der henvises til »Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPA)« vedtaget af Organisationen med Resolution A.422(XI).

(* 6) Der henvises til følgende rekommandationer vedtaget af Organisationen ved følgende resolutioner:

"Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids« (resolution A.281(VIII))

"Recommendation on Performance Standards for Magnetic Compasses' (resolution A.382(X))

"Recommendation on Performance Standards for Gyro-Compasses' (resolution A.424(XI))

"Recommendation on Performance Standards for Radar Equipment' (resolution A.477(XII))

"Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids' (ARPA) (resolution A.422(XI))

"Recommendation on Performance Standards for Echo-Sounding Equipment' (resolution A.244(VII))

"Recommendation on Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance' (resolution A.478(XII))

"Performance Standards for Rate-of-Turn Indicators' (resolution A.526(13))

(* 7) Der henvises til »Principles of Safe Manning« vedtaget af Organisationen med resolution A.481(XII).

(* 8) Der henvises til følgende rekommandationer vedtaget af Organisationen med de angivne resolutioner:

"Accuracy Standards for Navigation" (resolution A.529(13))

"Radar Beacons and Transponders" (resolution A.423(XI))

"Performance Standards for Differential Omega Correction Transmitting Stations" (resolution A.425(XI))

(* 9) Der henvises til følgende rekommandationer vedtaget af Organisationen med de anførte resolutions:

"Homing Capability of Search and Rescue (SAR) Aircraft" (resolution A.225(VIII))

"IMO Search and Rescue Manual (IMOSAR)" (resolution A.439(XI))

"Use of Radar Transponders for Search and Rescue Purposes" (resolution A.530(13))

(* 10) Der henvises til »IMO Search and Rescue Manual (IMOSAR)«, IMO publikation 974 87.09, og »Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)«, IMO publikation 963 86.08, vedtaget af Organisationen og senere ændret som anført i henholdsvis resolutionerne A.439(XI) og A.229(VII).

(* 11) Der henvises til »Recommendation on Arrangements for Embarking and Disembarking Pilots in Very Large Ships« vedtaget af Organisationen med resolution A.426(XI).

(* 12) Der henvises til »Recommendation on Performance Standards for Mechanical Pilot Hoists« vedtaget af Organisationen med resolution A.275(VIII).

(* 13) Der henvises til »Recommendation on Performance Standard for Automatic Pilots« vedtaget af Organisationen med resolution A.342(IX).

(* 14) Baggrundsstøjen skal måles efter de retningslinier, der er anført i IMO-resolution A.343 (IX).

Om

Retsinformation.dk er indgangen til det fælles statslige retsinformationssystem, der giver adgang til alle gældende love, bekendtgørelser og cirkulærer m.v. Der er også adgang til Folketingets dokumenter og beretninger fra Folketingets Ombudsmand. På retsinformation.dk anvendes der ikke cookies.

[Om Retsinformation](#) | [Kontakt](#) | [FAQ](#) | [Om ELI](#) | [API](#) | [Tilgængelighedserklæring](#)

Besøg også

Vælg site

