



SJÖFARTSVERKET

Sjötrafikföreskrifter m.m.



Internationella sjövägsreglerna

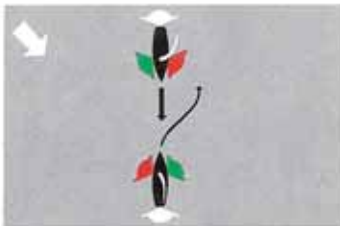
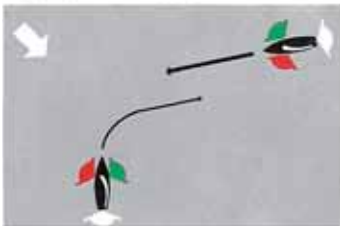
Sjötrafikförordningen och sjötrafikkungörelsen.
Utprickning och sjövägmärken. Utmärkning av fiskeredskap.
Utbildningskrav för förarintyg och kustskepparintyg, m.m.

Bör alltid finnas ombord

2004

Vad döljer sig i mörkret?

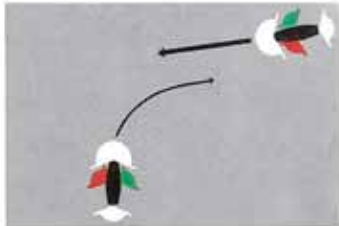
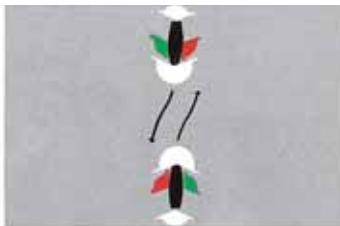
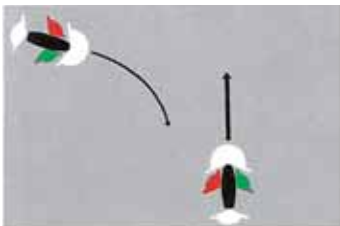
Du sitter i SEGELBÅTEN nedtill — kollisionsrisk!



Du möter på styrbords bog en annan seglare som har vinden in om styrbord. Själv har du vinden in om babord och är väjningsskyldig. Fall av och gå akter om den andra.

Du möter rätt förut en annan seglare på kontrakurs. Den har vinden in om styrbord. Själv har du vinden in om babord och är därför väjningsskyldig. Fall av och passera den andre babord mot babord.

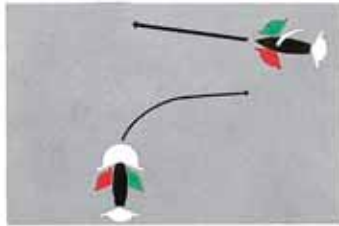
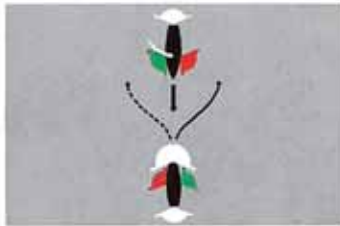
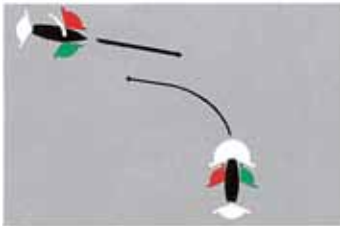
Du sitter i MOTORBÅTEN nedtill — kollisionsrisk!



Du möter på babords bog en motorbåt. Behåll din kurs och fart. Den andra är väjningsskyldig - den bör gira styrbord och gå akter om dig.

Du möter rätt förut en motorbåt på kontrakurs. Båda är väjningsskyldiga. Gira styrbord och passera babord mot babord.

Du möter på styrbords bog en motorbåt. Du är väjningsskyldig. Gira styrbord och gå akter om den andra.



Du möter på babords bog en seglare. Du är väjningsskyldig. Gira babord och gå akter om seglaren.

Du möter rätt förut en seglare på kontrakurs. Du är väjningsskyldig. Gira styrbord eller, om förhållandena så påfordrar, babord och passera seglaren på gott avstånd.

Du möter på styrbords bog en seglare. Du är väjningsskyldig. Gira styrbord och gå akter om seglaren.



Seglare på väg skall föra grönt och rött sidoljus samt vitt akterljus. Segelbåt under 20m får föra dessa ljus i en sammansatt mastlanterna som på vänstra båten. Seglare får dessutom föra rött ljus över grönt på masttoppen synliga horisonten runt (dock ej med mastlanterna).



Maskindrivet fartyg (motorbåt) på väg skall föra vitt toppljus (två om längden är 50m eller mer), rött och grönt sidoljus samt vitt akterljus synliga som bilden visar.

Sjöfartsverket 2004. Sjuttonde upplagan

Svenska Sjötrafikföreskrifter m.m.

Internationella Sjövägsreglerna

med kommentarer

SJÖFARTSVERKET, Sjöfart och Samhälle ©

Adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Tfn: 011-19 10 00. Telefax: 011-19 12 30.

E-post: hk@sjofartsverket.se Hemsida: www.sjofartsverket.se

Fotograf: Benny Pettersson
Repro och tryck: Luftfartsverkets tryckeri 2004
© SJÖFARTSVERKET, 2004

Denna publikation säljes genom Sjöfartsverkets försäljningsombud.

Sjökort och båtsportkort måste hållas rättade.

För detta ändamål utger Sjöfartsverket publikationerna:

Ufs = Underrättelser för sjöfarande
(för sjöfarande i svensk och/eller utrikes fart).

Ufb = Underrättelser för båtsporten
(avsedd för båtsporten).

Priser 2004 Ufs (ca 50 nr/år) 790:– (inkl. moms).

Ufb (5 nr/år) 138:– (inkl. moms).

Prenumeration via: Marknadsgruppen
Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
tel 011-19 10 54, fax 011-12 74 63
E-post: sma@sjofartsverket.se

Ufs kan även läsas på www.sjofartsverket.se

Alla nya fritidsbåtar skall vara CE-märkta

Från och med 1998-06-16 gäller ett produktdirektiv från EU, fritidsbåt-direktivet, i Sverige. Det innebär att alla ny tillverkade fritidsbåtar och även begagnade båtar från länder utanför EES mellan 2,5 och 24 meter ska vara CE-märkta.

Du som ska köpa ny båt bör kontrollera att den är CE-märkt och att du vid köpet får med två viktiga handlingar, "Försäkran om överensstämmelse" samt "Instruktionsbok".

Så här märks båtarna



Har du frågor om CE-märkning av fritidsbåtar kan du vända dig till Sjöfartsinspektionen, Marknadskontrollen på telefon 011-19 14 17 eller 011-19 12 37. Mer information finns också på Sjöfartsverkets hemsida.

www.sjofartsverket.se

Förord

Målsättningen med boken är att tillhandahålla aktuella lydelse av föreskrifter, som är av grundläggande betydelse för trafik med både skepp och båtar. Hertil ges kompletterande upplysningar och anslutande information för sjötrafiken. Boken vänder sig i första hand till förare av fritidsbåtar men skall också kunna tjäna som handbok inom yrkessjöfarten.

Denna upplaga är rättad till den 1 augusti 2004

Sedan föregående upplaga har smärre ändringar skett i sjövägsreglerna. Ändringarna är markerade i marginalen.

Gällande sjötrafikförordning (SjöTF) utfärdades 1986. SjöTF innehåller övergripande bestämmelser för sjötrafiken, särskilda bestämmelser för krigsförhållanden och bemyndiganden till myndigheter.

Gällande sjötrafikkungörelsen (SjöTK) utfärdades 1994. SjöTK innehåller detaljbestämmelser för sjötrafiken, undantag eller tillägg de internationella sjövägsreglerna, prejning och visitering. Dessutom har här samlats föreskrifter för trafikinformationsområden som fortlöpande har ändrats i detaljer.

Ändringarna i SjöTF och SjöTK är förstrukna i marginalen. Noteras kan att anmälningsskyldigheten om farligt gods utgått ur SjöTK och ersatts av nya föreskrifter om viss informations- och rapporteringsskyldighet i SJÖFS 2004:8. Dessa föreskrifter är inte med i denna publikation.

Boken innehåller i avdelningarna A-C, J och K text som helt eller delvis återger författningar, beslutade av riksdagen, regeringen eller Sjöfartsverket. Till denna text har på vissa ställen fogats kommentarer. Dessa är tryckta med mindre stil än författningstexten.

Observera att det kan förekomma fel i bokens författningstexter. Kontrollera därför alltid mot originaltexten som återfinns i Svensk författningssamling (SFS) och Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS). Författningstexterna kan erhållas från:

Fritzes offentliga publikationer
106 47 STOCKHOLM
tel 08-6909090

Sjöfartsverkets författningssamling, SJÖFS finns också på Sjöfartsverkets hemsida: www.sjofartsverket.se

*Sjöfartsverket, Sjöfart och Samhälle,
Normeringsenheten 2004
Redaktör: Sjökapten Sven-Åke Blomén*

Innehåll

	Sid.
Förord	1
Innehåll	2
Avdelning A. Internationella sjövägsreglerna	3
Bilagorna 1 - 4	35
Avdelning B. Sjötrafikförordningen (SjöTF)	46
Information om WGS -84 och GPS	54
Avdelning C. Sjötrafikkungörelsen (SjöTK)	55
Avdelning D. Sjövägmärken (skyltar)	71
Avdelning E. Utmärkning med bojar och prickar	73
Avdelning F. Utmärkning av fiskeredskap	76
Avdelning G. Lanternor på fritidsbåtar	88
Avdelning H. Säkerhetsutrustning, fritidsbåtar	92
Avdelning I. Sjöräddning	94
Avdelning J. Utdrag ur sjölagen m.m.	97
Avdelning K. Kompetenskrav, fritidsfartyg	102
Avdelning L. NFB:s kompetensintyg:	103
Förarintyg	104
Kustskepparintyg	107
Övriga intyg	110
De tio sjövettsreglerna	111
Säkerhetskort vid dykning	112
Register	114
Sjöfartsverkets organisation m.m.	119
Morsetecken och signalflaggor	121

Förkortningar och begrepp

Sjövägsreglerna alt. regel = 1972 års internationella sjövägsregler (eng. Colreg.)

Sjötrafikförordningen = SjöTF

Sjötrafikkungörelsen = SjöTK

Internationell signalbok = ISB

Svensk författningssamling = SFS

Sjöfartsverkets författningssamling = SJÖFS

Fiskeriverkets författningssamling = FIFS

Internationella sjöfartsorganisationen = International Maritime

 Organisation = IMO

Nautisk mil/distansminut = M

Skepp = fartyg vars skrov har både en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter.

Båt = fartyg mindre än skepp. - (Sjölagen 1 kap. 2 §.)

Avdelning A Internationella sjövägsreglerna

(International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972)

1972 års internationella sjövägsregler till förhindrande av kollisioner till sjöss, ikraft den 15 juli 1977, med ändringar gällande från och med den 4 november 1995 (SJÖFS 1989:15, 1991:4, 1995:12 och 2003:13), och med av Sjöfartsverket gjorda kommentarer.

Reglerna skall tillämpas av svenska fartyg enligt sjötrafikförordningen, 1 kap. 2 och 4 §§.

KAPITEL A – ALLMÄNT

Regel 1 – Tillämpning

- a. Dessa **regler skall följas av alla fartyg** på öppna havet och i alla därmed förbundna farvatten, som är farbara för sjögående fartyg.
 - b. Intet i dessa regler skall hindra tillämpandet av **särskilda** av vederbörande myndighet utfärdade **regler** beträffande sjöfarten på redder, i hamnar, floder, sjöar eller andra **inre vatten**, som är förbundna med öppna havet och som är farbara för sjögående fartyg. Sådana särskilda regler skall så nära som möjligt överensstämma med dessa regler.
 - c. Intet i dessa regler skall hindra tillämpandet av **särskilda** av vederbörande regering utfärdade **regler** om ytterligare positions- eller signalljus, signalfigurer eller visselsignaler för **örlogsfartyg** och fartyg i konvoj eller avseende ytterligare positions- eller signalljus eller signalfigurer för fiskefartyg selsatta med **fiske i flotta**. Sådana ytterligare positions- eller signalljus, signalfigurer eller visselsignaler skall så vitt möjligt vara sådana, att de ej kan förväxlas med ljus, signalfigur eller signal enligt dessa regler.
 - d. **Trafiksepareringssystem** kan antagas av Organisationen (International Maritime Organization, IMO) (Internationella Sjöfartsorganisationen) för att tjäna syftet med dessa regler.
 - e. Skulle en regering finna, att ett fartyg under dess flagga är av **särskild konstruktion** eller avsett för särskilt ändamål och därför ej kan helt uppfylla bestämmelserna i dessa regler beträffande fartygsljusens eller signalfigurerens antal, plats, lysvidd eller lysvinkel, liksom ljudsignalutrustningens anordning och karaktär, får vederbörande regering fastställa **andra föreskrifter** för fartygsljusens eller signalfigurerens antal, plats, lysvidd eller lysvinkel, liksom för ljudsignalutrustningens anordning och karaktär. Sådana föreskrifter skall dock så nära som möjligt överensstämma med dessa regler.
- a. De internationella sjövägsreglerna skall enligt sjötrafikförordningen (SjöTF) 1 kap. 2 och 4 §§ tillämpas av svenska fartyg såväl inom som utom Sveriges sjöterritorium. Reglerna gäller för alla fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon, vilket inbegriper även sjöar och vattendrag som ej har förbindelse med havet.

- b. Vissa inom Sveriges sjöterritorium tillämpliga undantag från och tillägg till de internationella sjövägsreglerna finns i sjötrafikkungörelsen (SjöTK). Särskilda bestämmelser för trafiken i hamnar och kanaler meddelas dessutom i hamn- och kanalföreskrifter. – Inre vatten definieras i Lag om Sveriges sjöterritorium. Se kommentar under 1 kap. 2§ SjöTF. Gränserna för svenskt inre vatten och Sveriges sjöterritorium finns utlagda i svenska kust- och skärgårdskort.
- c. Bestämmelser angående fartygsljus och signaler på svenska örlogsfartyg samt för sjötrafiken i närheten av dessa finns i 4 kap. sjötrafikkungörelsen (SjöTK).
- d. Av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antagna trafiksepareringssystem finns beskrivna i den av IMO utgivna "Ships' Routeing" och är utlagda i sjökorten. Ships' Routeing redovisar systemen i princip, medan detaljer rörande utmärkningen redovisas i sjökort och nationella, nautiska publikationer (Ufs eller motsvarande). Utökning med nya system respektive ändring eller indragning av befintliga sådana förutsätter beslut av IMO. Ändringar av utmärkningen i systemen kan däremot göras av nationell myndighet och redovisas i vanlig ordning genom meddelanden i Ufs och ändringar i sjökorten.
- e. Andra föreskrifter enligt e. finns i SjöTK.

Regel 2 – Ansvar

- a. Intet i dessa regler fritar något fartyg eller dess redare eller befälhavare eller besättning från följderna av någon försummelse att åtlyda dessa regler eller att vidta de försiktighetsåtgärder, som må betingas av vanligt sjömansbruk eller av särskilda vid tillfället rådande förhållanden.
 - b. Vid tolkning och tillämpning av dessa regler skall tillbörlig hänsyn tas till alla navigerings- och kollisionsfaror ävensom till alla särskilda omständigheter, inbegripet förekommande inskränkningar i berörda fartygs manövreringsmöjligheter, vilka kan göra en avvikelse från dessa regler nödvändig för att undgå överhängande fara.
- a. Den som brister i gott sjömanskap kan enligt sjölagen ställas till ansvar även om någon sjöolycka ej inträffat. Paragrafen är även tillämplig på t.ex. en förare av fritidsbåt.
Med vanligt sjömansbruk eller gott sjömanskap avses bland annat: Hålla lämplig fart och lämpligt passageavstånd, hålla undan i god tid och med bestämd manöver, lämna plats för stora och svårmanövrerade fartyg, hålla noggrann utkik horisonten runt m.m. Jämför reglerna 5, 6, 7 och 8.
- b. Enligt denna regel skall t.ex. en fritidsbåt hålla undan för sådant fartyg som till följd av sitt djupgående, sin storlek eller liknande orsaker inte kan hålla undan, även om fritidsbåten enligt andra regler inte är väjningskyldig. Regeln kan vara tillämplig även i en situation mellan fritidsbåtar.

Regel 3 – Allmänna definitioner

I dessa regler skall nedanstående **ord och uttryck**, där ej annat följer av sammanhanget, ha följande innebörd:

- a. Med **”fartyg”** avses varje farkost, inklusive ej deplacerande farkost, WIG-farkost och sjöflygplan, som används eller kan användas till transport på vattnet.
- b. Med **”maskindrivet fartyg”** avses varje fartyg som framdrivs med maskinkraft.

- c. Med ”**segelfartyg**” avses varje fartyg under segel dock under förutsättning att framdrivningsmaskineri, om sådant är installerat, ej används.
 - d. Med ”**fartyg sysselsatt med fiske**” avses varje fartyg som fiskar med nät, linor, trål eller annan fiskeutrustning, som begränsar fartygets manörförmåga, men avser ej fartyg som fiskar med släplinor eller annan fiskeutrustning som ej begränsar manörförmågan.
 - e. Med ”**sjöflygplan**” avses varje luftfarkost, som är konstruerad för att kunna manövrera på vattnet.
 - f. Med ”**ej manörfärdigt fartyg**” avses fartyg, som till följd av någon särskild omständighet är ur stånd att manövrera i överensstämmelse med dessa regler och därför ej kan hålla ur vägen för annat fartyg.
 - g. Med ”**fartyg med begränsad manörförmåga**” avses fartyg, som till följd av det slags arbete det är sysselsatt med, är begränsat i sin förmåga att manövrera enligt dessa regler och därför ej kan hålla ur vägen för annat fartyg. Uttrycket ”fartyg med begränsad manörförmåga” skall omfatta men inte begränsas till:
 - 1) fartyg, som är sysselsatt med utläggning, reparation eller upptagning av sjömärke, undervattenskabel eller rörledning
 - 2) fartyg, som är sysselsatt med muddring, sjömätning eller undervattensarbeten
 - 3) fartyg på väg, som är sysselsatt med komplettering av förråd eller överflyttning av personal, proviant eller last
 - 4) fartyg, som är sysselsatt med startning eller ombordtagning av flygplan
 - 5) fartyg, som är sysselsatt med minröjning
 - 6) fartyg, som är sysselsatt med sådan bogsering, att både fartyget som bogserar och släpet har starkt begränsade möjligheter att avvika från sin kurs.
 - h. Med ”**fartyg hämmat av sitt djupgående**” avses maskindrivet fartyg, vars djupgående i förhållande till det tillgängliga vattendjupet och bredden av navigerbart vatten starkt begränsar dess möjlighet att avvika från den kurs det följer.
 - i. Fartyg anses vara ”**på väg**”, när det ej ligger till ankars, är förtöjt vid land eller står på grund.
 - j. Med ett fartygs ”**längd**” och ”**bredd**” förstås dess längd överallt och största bredd.
 - k. Fartyg skall anses vara ”**i sikte**” av varandra endast när det ena kan visuellt siktas från det andra.
 - l. Med ”**nedsatt sikt**” förstås varje situation då sikten är begränsad på grund av tjocka, mist, snöfall, hårt regn, sandstorm eller av annan liknande orsak.
 - m. Med ”**WIG-farkost (Wing-In-Ground)**” avses farkost med flera driftsmöjligheter som, i sitt huvudsakliga driftssätt, flyger i närheten av ytan genom att utnyttja yteffektens påverkan.
- a. I begreppet ”fartyg” ingår även roddbåtar och sportbetonade farkoster s.s segelbrädor, kanoter, kajaker och vattenskotrar, vilka således skall följa sjövägsreglerna. Observera små fartygs skyldighet enl regel 2 m.fl. regler att ta hänsyn till förhållandevis större båtar och skepp.

- c. Framdrivningsmaskineriet ”används ej” i denna regels mening då det inte används för fartygets framfart och således ej då det tillfälligt används t.ex. för laddning av batteri eller liknande.
- d. Fartyg är ”sysselsatt med fiske” endast när i regeln angivna redskap används och begränsar fartygets manöverförmåga. Befälhavaren avgör detta. Under resa till och från fiskeplats är fartyget normalt inte att anse som ”sysselsatt med fiske” i sjövägsreglernas mening.
- f. Gott sjömanskap kräver, att t.ex. mindre båtar, som fått maskinhaveri eller ligger och driver i bleke, bör försöka att med hjälp av åror, paddel eller annat förflytta sig ur farleden och inte uppträda som ej manöverfärdigt fartyg.
- g. Beträffande bogserare som tillsammans med sitt släp skall anses vara fartyg med begränsad manöverförmåga, se kommentar under regel 18.
- h. Även andra fartyg än ”supertankers” kan vara hämmade av sitt djupgående. Någon bestämd storleksgräns kan emellertid inte anges, då den är helt beroende av det aktuella farvattnets utseende. Regeln har dock främst tillkommit med tanke på stora fartyg i trånga och grunda farleder. .
- i. Vid avgörande av om ett fartyg är ”på väg” har det ingen betydelse om fartyget ligger stilla eller gör fart genom vattnet. Ett fartyg är till ankars så snart ankaret har tagit botten och är på väg då ankaret har släppt botten. Ett fartyg som, för att underlätta sin manöver t.ex. vid tillägning eller rundsvängning, har ett ankare i botten eller släpar ett ankare är att anse som på väg. Ett fartyg som ligger för drivankare är närmast att anse som ej manöverfärdigt fartyg.
- j. Med fartygs längd överallt och största bredd avses de i mätbrevet angivna. För fartyg utan mätbrev avses längden från förstävans förkant till skrovets aktersta punkt, bogspröt och roder ej medtagna, respektive skrovets ytterkants bredd, avvisarlistor ej medtagna.
- k. Ett annat fartyg är ”i sikte” endast om man ser det visuellt med eller utan kikare. Ser man det inte direkt med ögonen utan endast ser det t.ex. på radarskärmen eller hör dess mistsignaler är det således inte i sikte enligt dessa regler.
- l. Enbart mörker innebär inte att det är nedsatt sikt.

KAPITEL B – STYRNINGS- OCH SEGLINGSREGLER

SEKTION I – FARTYGS UPPTÄDANDE UNDER ALLA SIKTFÖRHÅLLANDEN

Regel 4 – Tillämpning

Reglerna i denna sektion gäller under **alla siktförhållanden**.

Regel 5 – Utkik

Varje fartyg skall ständigt hålla **noggrann utkik** såväl med syn och hörsel som med alla andra tillgängliga och under rådande förhållanden och omständigheter användbara medel, så att en fullständig bedömning av situationen och risken för kollision kan göras.

Med noggrann utkik menas bland annat att endast den person får tjänstgöra som utkik, som har tillräcklig syn- och hörselförmåga enligt gällande kungörelse om läkarintyg för sjöfolk och som instruerats om utkikstjänsten. När det gäller fritidsbåtar krävs inte läkarintyg men en person med utpräglad dålig syn eller hörsel är ej lämplig att ensam föra en fritidsbåt. – Med synförmåga inbegrips färgsinne.

Det bör observeras att det inte endast skall finnas utkiksman för att se och lyssna, utan även alla andra under rådande förhållanden aktuella och till buds stående hjälpmedel är man skyldig att använda, t.ex. radar. Således ställs större krav på ett fartyg utrustat med radar än på ett utan radar.

Utkik skall hållas horisonten runt.

Regel 6 – Säker fart

Varje fartyg skall alltid framföras med **säker fart**, så anpassad att det kan vidta lämplig och effektiv åtgärd för att undvika kollision och kan stoppas upp inom en distans avpassad efter rådande omständigheter och förhållanden.

Vid bedömning av vad som skall anses vara säker fart skall **bl.a. följande faktorer beaktas:**

a. **Av alla fartyg:**

- 1) siktförhållandena
- 2) trafiktätheten innefattande jämväl anhopningar av fiskefartyg eller andra fartyg
- 3) fartygets manöverförmåga under rådande förhållanden, särskilt med hänsyn till stoppsträcka och girförmåga
- 4) förekomsten under mörker av bakgrundsljus exempelvis ljus från land eller av reflexer från egna ljus
- 5) vind-, sjö- och strömförhållanden samt närheten till navigatoriska faror
- 6) djupgåendet i förhållande till tillgängligt vattendjup.

b. **Dessutom av fartyg med funktionsduglig radar:**

- 1) radarutrustningens egenskaper, prestationsförmåga och begränsningar
- 2) de begränsningar som följer med utnyttjad avståndsskala
- 3) sjöhävning, väder och andra störningskällor, som kan påverka radarns upptäckande förmåga
- 4) möjligheten att små fartyg, is och andra flytande föremål ej upptäcks med radarn på tillräckligt avstånd
- 5) antal, läge och förflyttning av fartyg som upptäcks med radarn
- 6) den mera exakta bestämningen av sikten, som är möjlig när radar används för att fastställa avstånd till fartyg eller andra föremål i närheten.

Säker fart skall hållas under alla siktförhållanden. Kraven på utkik är här liksom i regel 5 högre för fartyg med radar än för fartyg utan radar.

Säker fart under tjocka kan ofta för mindre och medelstora fartyg anses vara lika med det gamla begreppet måttlig fart, d.v.s att fartyget skall kunna stoppa inom halva distansen för synvidden.

Regel 7 – Risk för kollision

- a. Varje fartyg skall utnyttja alla tillgängliga medel, som med hänsyn till rådande förhållanden och omständigheter bedöms lämpliga för att **avgöra om risk för kollision föreligger**. I tveksamma fall skall sådan risk anses föreligga.

- b. Om funktionsduglig **radarutrustning** finns ombord, skall denna utnyttjas på rätt sätt, innefattande dels observation på stort avstånd så att tidig varning för kollisionsrisk kan erhållas dels radarplotting eller likvärdig, systematisk observation av upptäckta föremål.
- c. **Antaganden skall ej grundas på otillräckliga observationer**, i synnerhet ej på otillräckliga radarobservationer.
- d. För att avgöra om risk för kollision föreligger skall bl.a. följande överväganden göras:
 - 1) risk för kollision skall anses föreligga, om kompassbäringen till ett annat fartyg ej märkbart förändras
 - 2) risk för kollision kan i vissa fall föreligga även när märkbar bäringsändring iakttas, i synnerhet när man närmar sig ett mycket stort fartyg eller bogsersläp eller närmar sig ett fartyg på kort avstånd.

I regeln föreskrivs att man med alla till buds stående medel skall ta reda på om risk för kollision föreligger eller ej. När sådan risk föreligger skall styrnings- och seglingsreglerna tillämpas. Även i denna regel har man klart ut sagt skyldigheten att använda radarn när sådan finns.

Det vanligaste sättet, och på fartyg utan radar det enda sättet, att avgöra om risk för kollision föreligger är att man genom två eller flera pejlingar tar rätt på om bäringen eller riktningen till det andra fartyget förändras eller ej. Om den ej märkbart förändras föreligger alltid risk för kollision.

Regeln påpekar emellertid, att vid vissa tillfällen – kort avstånd, stort fartyg eller långt bogsersläp – kan risk för kollision föreligga även om bäringen eller riktningen märkbart förändras.

På fritidsbåtar är det oftast riktningen till det andra fartyget man bestämmer. Om man bara syftar över t.ex. relingen, så måste man vara noga med att vid varje pejling själv hålla en och samma kurs.

I tidigare översättningar av sjövägsreglerna har uttrycket "fara för kollision kan uppstå" använts. Det har emellertid ansetts riktigare att använda uttrycket "risk för kollision föreligger", varför detta har kommit till användning här. Ordet "fara" leder lätt tanken till "omedelbar fara" medan "risk", som det här är fråga om, betyder "en tänkbar fara".

Regel 8 – Åtgärd för att undvika kollision

- a. Varje **åtgärd för att undvika kollision** skall vidtagas i enlighet med reglerna i detta kapitel och skall, då förhållandena så medger, utföras bestämt, i god tid och med noggrant iakttagande av gott sjömanskap.
- b. Varje **ändring av kurs och/eller fart** för att undvika kollision skall, då förhållandena så medger, vara så stor att den med lätthet kan uppfattas av ett annat fartyg, visuellt eller med hjälp av radar; upprepade små ändringar av kurs och/eller fart bör undvikas.
- c. Om det finns tillräckligt fritt vatten, kan enbart ändring av kursen vara den mest effektiva åtgärden för att **undvika en närsituation**, förutsatt att kursändringen görs i god tid, är kraftig och ej leder till en annan närsituation.
- d. Åtgärd, som vidtas för att undvika kollision med ett annat fartyg, skall vara sådan att den leder till **passage på säkert avstånd**. **Effekten av åtgärden skall noggrant följas upp**, tills det andra fartyget är helt förbi och klart.

- e. Om det är nödvändigt för att undvika kollision eller för att få mer tid för att bedöma situationen, skall ett fartyg **minska farten eller helt upphäva farten** genom att stoppa framdrivningsmedlen eller slå back.
- f. 1) Fartyg, som enligt dessa regler är skyldigt att **ej hindra genomfart** eller säker genomfart för ett annat fartyg, skall, då det krävs av de vid tillfället rådande förhållandena, i god tid vidta åtgärd så att det andra fartyget medges tillräckligt fritt vatten för passage på säkert avstånd.
- 2) Fartyg, som är skyldigt att **ej hindra genomfart** eller säker genomfart för något annat fartyg, är inte fritaget från denna skyldighet, om det närmar sig det andra fartyget så att det innebär risk för kollision, och skall då det vidtar åtgärd ta hänsyn till den åtgärd som kan vara föreskriven i detta kapitel av reglerna.
- 3) Fartyg, **vars genomfart inte skall hindras**, är skyldigt att följa reglerna i detta kapitel, då de båda fartygen närmar sig varandra så att det innebär risk för kollision.

a.b. påpekar att vidtagen åtgärd skall utföras bestämt, i god tid och med noggrant iakttagande av gott sjömanskap. Med detta menas att om man girar skall man göra detta med en ordentligt markerad gir och inte med upprepede, små girar, vilka inte uppfattas av den andra parten. Minskar man farten skall det ske genom en ordentlig neddragning och inte genom att bara minska några varv på propellern. Giren eller fartändringen skall göras i god tid dvs. helst så snart man konstaterat att risk för kollision föreligger och att man är väjningsskyldig. Bilder i läroböcker m.m. är ofta av utrymmes och av rent praktiska skäl utformade så, att man kan få den uppfattningen att åtgärder först behöver vidtas på någon eller några båtlängders avstånd mellan fartygen. Ett sådant handlande är givetvis helt förkastligt och vittnar om dåligt sjömanskap.

- c. talar om närsituation. Begreppet närsituation finns ej definierat i reglerna, trots att man gjort allvarliga försök att få fram en täckande förklaring. Tänker man efter förstår man också, att vad som för föraren av en fritidsbåt kan te sig som en fullt normal och betryggande situation, kan för befälhavaren eller lotsen på det stora fartyget vara inte bara en närsituation utan en ren katastrofsituation. Se även regel 19.

Vid en tingsrätt dömdes 1973 följande mål: En skärgårdskryssare tvärade infartsleden till en större hamnstad. I leden kom ett lastat 44 000 tons tankfartyg. Då man där ansåg situationen kritisk avgavs varningssignaler. På segelbåten märktes ingen reaktion varför tankfartyget fick gira kraftigt babord och stoppa maskin. På seglaren uppskattades minsta passageavståndet till 100 m, vilket man bedömde vara "riskfritt". Från bryggan på tankfartyget försvann segelbåtens skrov under backen och minsta avståndet uppskattades till under 50 m. Föraren av segelbåten dömdes för ovarsamhet till sjöss till dagsböter.

Jämför kommentar under reglerna 16 och 17.

- f. Regeln är avsedd att förklara begreppet *ej hindra* i kombination med *genomfart eller säker genomfart* i reglerna 9 b-d, 10 i-j och 18 d.

Med "detta kapitel av reglerna" syftas på styringsreglerna, reglerna 4–19.

Regel 9 – Trånga farleder

- a. Fartyg, som färdas längs med en **trång farled**, skall hålla sig så nära farledens yttre begränsning på styrbords sida om fartyget som säkerheten och framkomligheten medger.
- b. **Fartyg med längd under 20 meter eller segelfartyg får ej hindra genomfarten** för fartyg, som kan säkert framföras endast inom en trång farled.
- c. **Fartyg sysselsatt med fiske** får ej hindra genomfarten för något annat fartyg, som framförs inom en trång farled.
- d. Fartyg får **ej korsa en trång farled**, om detta hindrar genomfarten för fartyg, som kan säkert framföras endast inom farleden. Det senare fartyget får använda i regel 34 d. angiven ljudsignal, om det är tveksamt beträffande det korsande fartygets avsikt.
- e. 1) I en trång farled där **upphinnande fartyg** kan gå förbi endast under förutsättning att upphunnet fartyg måste vidta åtgärd för att medge säker passage, skall det fartyg som avser gå förbi tillkännage sin avsikt genom att avge i regel 34 c. mom. 1) tillämplig **signal**. Det fartyg som upphinnas skall, om det samtycker till passagen, avge i regel 34 c. mom. 2) föreskriven signal och vidta åtgärder för att medge säker passage. I tveksamma fall får det avge i regel 34 d. föreskrivna signaler
2) Denna regel fritar ej det upphinnande fartyget från dess skyldighet enligt regel 13.
- f. Fartyg, som närmar sig en krök eller ett område i en trång farled där andra fartyg kan vara skymda av mellanliggande hinder, skall framföras med särskild vaksamhet och försiktighet och skall avge tillämplig i regel 34 e. föreskriven signal.
- g. Varje fartyg skall, då förhållandena så medger, **undvika att ankra** i en trång farled.

Vad som menas med trång farled eller trångt farvatten finns inte angivet vare sig i denna regel eller i SjöTK 2 kap. 8 §. I rättsfall däremot har t ex minsvepta leder, Göta Älv, Kielkanalen, olika smala passager i skärgården, bruten isränna, infartsleden till och yttre hamnen i Malmö och en 700 meter bred farled ansetts som trångt farvatten. I utländska rättsfall har regeln ansetts tillämplig även i betydligt bredare farvatten.

Regeln är även avsedd att tillämpas i de områden, som ligger i omedelbar anslutning till det i egentlig mening trånga farvattnet. Fartyg på ingående skall i god tid inta ett riktigt läge respektive på utgående bibehålla det tillräckligt länge. Samma sak gäller områden i närheten av ändpunkterna till ett trafiksepareringssystem.

- a. Regel 9 a påfordrar att fartyg alltid skall eftersträva att hålla sig styrbord i en farled eller på en farleds styrbordssida, ehuru en mittlinje vanligen inte finns definierad.

Fartyg skall hålla sig så nära farledens yttre begränsning om styrbord som säker och praktisk framfart medger. Farledens yttre begränsning torde i flertalet fall utgöras av tänkta linjer i ledens huvudriktning mellan utmärkningar och naturliga hinder med hänsyn till fartygets djupgående och storlek i övrigt. Man behöver inte följa varje utvikning åt sidan i t ex en svensk skärgårdsled även om en sådan djupkurva är utprickad, såvida inte trafiksituationen påkallar det.

Ett stort fartyg kan för sin säkerhet och framkomlighet inför en skarp gir tvingas att föras över babord i farleden. Segelbåtar kan på kryss behöva utnyttja farledens hela bredd för sin framkomlighet men får inte göra detta så att mötande trafik onödigtvis eller allvarligt störs, vilket särskilt gäller om de mötande båtarna är flera.

- b.-d. Mindre fartyg får inte hindra genomfarten för stora och svårmanövrerade fartyg. Några gränser för fartygsstorleken eller farledernas bredd kan inte anges utan måste bedömas från fall till fall. Ett stort fartyg blir utan tvekan hindrat, om det måste stoppa, gira eller backa i en trång passage för ett betydligt mindre fartyg. Uttrycket "ej hindra" behandlas i regel 8 f.
- e. Enligt regel 13 är upphinnande fartyg alltid skyldigt att hålla undan för upphunnet fartyg. I de fall det vid en förbipassage i trång farled erfordras medverkan från det upphunna fartyget, så är detta skyldigt att medverka t ex genom att hålla åt sidan eller sakta farten, om det signalerat jakande enligt regel 34 c 2). Detta betyder emellertid inte att det upphunna fartyget på något vis tar på sig ansvaret för att platsen eller trafiksituationen medger passage eller ens är lämplig för detta. Ansvaret för förbipassagen vilar helt på det upphinnande fartyget, under förutsättning att det upphunna fartyget vidtagit de åtgärder som ankommer på det utan att därigenom utsätta sig självt för någon fara. En jakande svarssignal måste tolkas som att det upphunna fartyget är berett på att bli passerat och skall göra vad det kan för att underlätta passagen, medan däremot en nekande svarssignal betyder att det av någon orsak motsätter sig denna. Ifall det upphunna fartyget av någon orsak som kan bedömas vara obekant för det upphinnande fartyget och som bedöms innebära en risk för detta, t ex ett hastigt uppdykande fartyg på kontrakurs eller en liten båt på kort avstånd på skärande kurs, får man nog anse att det tillhör gott sjömanskap att upplysa det upphinnande fartyget om saken, antingen per VHF eller genom att avge nekande svarssignal enligt regel 34 d.
- f. Jämför SjöTK 2 kap. 8 – 9 §§.

Regel 10 – Trafiksepareringssystem

- a. Denna regel gäller för **trafiksepareringssystem** antagna av Organisationen och fritar inte något fartyg från dess skyldighet enligt någon annan regel.
- b. Fartyg, som använder sig av ett trafiksepareringssystem, skall:
 - 1) framföras i det avsedda **trafikstråket** och följa den för stråket angivna trafikriktningen
 - 2) så långt möjligt hålla väl fritt från en **separeringslinje eller separeringszon**
 - 3) normalt gå in eller ut ur ett trafikstråk vid **ändpunkten** men vid in- eller utgång från någondera sidan av ett stråk, skall detta göras under så liten vinkel som möjligt i förhållande till den för stråket angivna trafikriktningen.
- c. Fartyg skall så långt möjligt **undvika att korsa** ett trafikstråk, men om så måste ske, skall stråket korsas så att fartyget stävar så nära som möjligt vinkelrätt mot den för stråket angivna trafikriktningen.

- d. 1) Fartyg får inte använda en **kustrafikzon**, om det kan använda avsett trafikstråk i angränsande trafiksepareringssystem utan att eftersätta säkerheten. Dock får **fartyg med längd under 20 meter**, segelfartyg och fartyg sysselsatta med fiske använda kusttrafikzonen.
- 2) Oavsett mom. 1) får ett fartyg använda en kusttrafikzon, då det är på resa till eller från en hamn, offshore-anläggning, lotsstation eller någon annan plats som är belägen i kusttrafikzonen eller för att undvika en omedelbar fara.
- e. Fartyg, med undantag för korsande fartyg eller fartyg som går in i eller ut ur ett trafikstråk, får normalt **ej gå in i en separeringszon** eller korsa en separeringslinje annat än:
 - 1) i fall av nöd för att undvika en omedelbar fara
 - 2) för att bedriva fiske inom en separeringszon.
- f. Fartyg, som framförs inom områden i närheten av **ändpunkterna** av ett trafiksepareringssystem, skall uppträda med särskild försiktighet.
- g. Fartyg skall så långt möjligt **undvika att ankra** i ett trafiksepareringssystem eller inom områden i närheten av dess ändpunkter.
- h. Fartyg, som ej använder ett trafiksepareringssystem, skall i görligaste mån hålla väl fritt från detta.
- i. **Fartyg sysselsatt med fiske** får ej hindra genomfarten för något fartyg som följer ett trafikstråk.
- j. **Fartyg med längd under 20 meter eller segelfartyg** får ej hindra den säkra genomfarten för maskindrivet fartyg som följer ett trafikstråk.
- k. Fartyg med begränsad manöverförmåga, som är sysselsatt med **underhåll för navigeringssäkerheten** i ett trafiksepareringssystem, undantas från att följa denna regel i den utsträckning detta är nödvändigt för att utföra arbetet.
- l. Fartyg med begränsad manöverförmåga, som är sysselsatt med utläggning, underhåll eller upptagning av **undervattenskabel** i ett trafiksepareringssystem, undantas från att följa denna regel i den utsträckning detta är nödvändigt för att utföra arbetet.

Varje fartyg som befinner sig inom ett område med trafiksepareringssystem (TSS) skall följa bestämmelserna i regel 10. Gör man inte det, har man brutit mot regeln och kan dömas enligt SjöTF, även om inte någon olycka inträffat, eller anses ha brustit i gott sjömanskap till förkommande av sjöolycka och ställas till ansvar jämlikt sjölagen.

Styrningsreglerna skall följas närhelst risk för kollision föreligger även i ett trafiksepareringssystem.

Avvikelse från regel 10 bör antecknas med motivering i *skeppsdagboken*.

Detaljer om TSS med flera trafikregleringssystem finns redovisade i publikationen "Ships' Routeing". Se även kommentar under regel 1d.

I svenska farvatten finns av IMO antagna TSS: I norra Öresund, vid Falsterbo, syd Öland och syd Gotland. Dessa har fastställda, och även i längsled, definierade kusttrafikzoner. För TSS Gotland och Öland finns från 1991 nationella undantag om användningen av kusttrafikzonerna, se SjöTK, 3 kap., 7 och 8 §§. Dessutom finns två TSS i Vänern (SJÖFS 1983:10), utanför Gälleudde och vid Hindens rev, vilka endast är nationellt fastställda men på vilka regel 10 ändock gäller. Fastställd kusttrafikzon finns vid Gälleudde.

Våren 1993 inrättades fem små TSS i Stockholms skärgård, som är nationella och berör i första hand större fartyg, se SjöTK bil. 8.

- b. Man får förflytta sig inom ett trafikstråk från dess ena sida till den andra, om det sker med så liten vinkel som möjligt med den för stråket angivna trafikriktningen.
- c. Regelns krav på vinkelrät korsning avser kurs genom vattnet. Observera dock att enl a. skall i förekommande fall bl.a. styrningsreglerna följas. Man bör försöka anpassa en korsning med hänsyn till trafiken i ett TSS så att korsningen sker så vinkelrätt som möjligt.
- d. Med *kusttrafikzon* avses sådan kusttrafikzon som uttryckligen har inrättats och fastställts av IMO. Sådan kusttrafikzon är särskilt angiven i den beskrivning av TSS som finns i IMO:s publikation "Ships' Routeing". Kusttrafikzon redovisas i sjökort genom heldragen linje eller separeringszon mot angränsande trafikstråk samt text.

Regel 10d, pkt 1, bör tolkas så att fartyg på genomfart skall använda trafikstråk såvida *säkerheten* inte därmed eftersätts p g a ett onormalt förhållande, t ex hårt väder, haveri på maskineri eller instrument av betydelse.

För TSS Gotland och Öland finns nationella bestämmelser i SjöTK 3 kap. 7 och 8 §§.

- i.-j. Fartyg som fiskar och alla fartyg under 20 m längd samt alla segelfartyg får "ej hindra" den *säkra* genomfarten för fartyg som följer ett trafikstråk men får (och bör) i stället enligt d. använda sig av kusttrafikzon. De bör helst inte uppehålla sig i ett trafikstråk. – Uttrycket "ej hindra" behandlas i regel 8 f.

Är man i ett trafikstråk så måste man uppträda efter alla föreskrifterna i regel 10 såsom att *föra* fartyget i den för trafikstråket angivna trafikriktningen, enligt b. mom. 1. Det är inte tillåtet att för fiske eller annat ligga och driva i ett trafikstråk, därför att ett sådant uppträdande kan medföra att andra fartyg allvarligt störs så att säkerheten nedsätts för båda parter och syftet med TSS motverkas. Särskilt skall små fartyg undvika att uppehålla sig i TSS där det dessutom förekommer korsande trafik, såsom mellan Helsingborg och Helsingör.

- k.-l. Erforderlig muddring, sjömätning och bojunderhåll m m och kabelarbete får bedrivas i TSS även om verksamheten inte kan utföras med strikt iakttagande av övriga bestämmelser i regel 10. Fartyget skall föra ljus och signaler enligt regel 27. Regel 10 k. och l. får utnyttjas i svenska farvatten endast efter tillstånd av Sjöfartsverket.

SEKTION II – FARTYGS UPPTRÄDANDE I SIKTE AV VARANDRA

Regel 11 – Tillämpning

Reglerna i denna sektion gäller för **fartyg i sikte av varandra**.

I SjöTK 2 kap. 14 § föreskrivs att mindre segel- och motorbåtar, som använder sig av vissa i sjövägsreglerna tillåtna lättnader i lanterneföringen, skall hålla sig väl ur vägen för andra fartyg i svenskt inre vatten.

Regel 12 – Segelfartyg

- a. När **två segelfartyg** närmar sig varandra, så att det innebär risk för kollision, skall det ena hålla undan för det andra enligt följande:
 - 1) om fartygen har **vinden in på olika sidor**, skall det fartyg, som har vinden in på babords sida, hålla undan för det andra
 - 2) om fartygen har **vinden in på samma sida**, skall det fartyg som är i lovart hålla undan för det, som är i lä
 - 3) om ett fartyg med vinden in på babords sida ser ett fartyg i lovart och **ej med säkerhet kan avgöra**, om det andra fartyget har vinden in på babords sida, skall det hålla undan för det andra fartyget.
- b. Vid tillämpning av denna regel skall **lovartssida** anses vara den sida, som är motsatt den åt vilken storseglet förs, eller, om det är ett råtaacklat fartyg, den sida som är motsatt den åt vilken det största snedseglet förs.

Med lovart menas allmänt den riktning eller sida varifrån vinden blåser (kommer). Lä är den riktning eller sida åt vilken vinden blåser.

Bestämmelsen i a. mom. 3) har tillkommit på begäran av segelsällskapen. Problemet är välkänt för varje van mörkersegelare: I lovart och om babord ser man en grön lanterna på en annan seglare som länsar (= vinden in akterifrån). Man kan inte avgöra om den har vinden in om babord – och således är väjningsskyldig – eller om styrbord – och således har rätt till väg. Regeln säger att i den situationen skall den egna segelbåten hålla undan.

Om det bara förs ett segel skall detta anses vara storsegel.

Regel 13 – Upphinnande

- a. Oavsett vad som sägs i reglerna i detta kapitel, sektionerna I och II, skall **varje fartyg, som upphinner annat fartyg**, hålla undan för det som upphinns.
- b. Ett **fartyg skall anses vara upphinnande**, när det närmar sig ett annat fartyg från en riktning mer än 22,5 grader akter om tvärs, dvs. befinner sig i ett sådant läge i förhållande till det fartyg som upphinns, att det om natten skulle vara möjligt att se endast detta fartygs akterljus men ej något av dess sidoljus.
- c. **När ett fartyg är tveksamt** om det är upphinnande eller ej, skall det anse sig vara upphinnande och handla därefter.

- d. Ingen **efterföljande förändring** i bäringen mellan de båda fartygen kan göra det upphinnande fartyget till ett fartyg, som i dessa reglers mening skär det andras kurs, eller frita det upphinnande fartyget från skyldigheten att hålla undan, ända till dess det är helt förbi och klart.

Det upphunna fartyget skall följa regel 17 och det upphinnande regel 16. Vid förbipassage i trångt farvatten gäller dessutom regel 9. Skyldigheten för upphinnande fartyg gäller även segelfartyg – såväl i förhållande till maskindrivet fartyg som till ett annat segelfartyg.

Observera att "risk för kollision" såsom i regel 14 och 15 inte behöver föreligga, utan skyldigheten för ett upphinnande fartyg att hålla undan kan uppstå tidigare än för ett fartyg som först skall utröna om "risk för kollision" föreligger, innan hon är väjningskyldig.

Regel 14 – Stäv emot stäv

- a. När **två maskindrivna** fartyg möts på **kontrakurs eller nära kontrakurs**, så att det innebär risk för kollision, skall båda fartygen ändra sin kurs styrbord hän, så att de passerar varandra babord mot babord.
- b. En **sådan situation skall anses föreligga**, när ett fartyg ser det andra fartyget rätt för ut eller nära rätt för ut och det om natten skulle kunna se det andra fartygets toppljus överens eller nära överens och/eller båda sidoljus eller när man om dagen iakttar motsvarande bild av det andra fartyget.
- c. **När ett fartyg är tveksamt** om en sådan situation föreligger, skall det anse att så är fallet och handla därefter.

Jämför reglerna 2, 9 a. - d. och 34 c. - d. Vid utförande av manövrer skall detta anges med signal enligt regel 34 a. - b.

Vad som menas med "nära kontrakurs" finns inte entydigt utsagt. Som "tumregel" brukar anges, att de mötande fartygen observerar varandra intill ca 5° på endera bogen. Detta måste emellertid avgöras från fall till fall. Är det risk för kollision, när två fartyg närmar sig varandra på nära kontrakurs, skall båda gira styrbord.

Regel 15 – Skärande kurser

När **två maskindrivna fartygs kurser skär varandra** så att det innebär risk för kollision, skall det fartyg, som har det andra på sin egen styrbordssida, hålla undan för det andra fartyget och skall, då förhållandena så medger, undvika att gå för om detta.

Jämför reglerna 2, 13, 16 och 17.

Manövern skall anges med signal enligt regel 34 a. - b.

Om två fartyg möts i en slingrande farled, varvid fartygens stävriktningar tillfälligt skär varandra, medför detta inte att fartygens kurser skall anses skära varandra enligt denna regels mening. Fartygen förutsätts sålunda gå klara varandra om båda fartygen håller sig på sina respektive styrbordssidor av farleden enligt regel 9.

Regel 16 – Fartyg som skall hålla undan

Varje fartyg, som är skyldigt att hålla undan för annat fartyg, skall såvitt möjligt i god tid vidta bestämd åtgärd för att gå väl klart.

Denna regel skall tillämpas när ett fartyg enligt någon av reglerna 12, 13, 14, 15 och 18 skall hålla undan för ett annat fartyg.

Den bestämda åtgärden kan bestå i en tydlig gir, en tydlig minskning av farten, en tydlig stopp- eller backmanöver eller en kombination av två eller flera av dessa manövrar. Åtgärden skall alltid utföras så att den väl kan uppfattas från det andra fartyget. Den skall dessutom utföras i god tid. Jämför kommentarer till regel 8.

Regel 17 – Fartyg som skall hålla kurs och fart

- a. 1) När det ena av två fartyg är skyldigt att hålla undan, skall **det andra hålla sin kurs och fart**
 - 2) Det senare fartyget får emellertid vidta **åtgärd för att enbart genom egen manöver undvika kollision**, så snart det står klart för detta, att det fartyg som är skyldigt att hålla undan ej vidtar erforderliga åtgärder enligt dessa regler.
 - b. Finner det fartyg som skall hålla kurs och fart, att det, av vad orsak som helst, kommit så nära det andra fartyget, att **kollision ej kan undvikas enbart genom åtgärd av det fartyg som är skyldigt att hålla undan**, skall det förstnämnda fartyget vidta sådana åtgärder som bäst kan tjäna till att undgå kollision.
 - c. Maskindrivet fartyg, som i överensstämmelse med a. mom. 2) vidtar åtgärder vid möte på skärande kurser för att undvika kollision med ett annat maskindrivet fartyg, skall om förhållandena så medger **ej ändra kurs åt babord för ett fartyg som befinner sig på dess egen babords sida**.
 - d. Denna regel fritar ej det fartyg, som skall hålla undan, från denna skyldighet.
- a. Att "hålla sin kurs och fart" innebär inte att man måste bibehålla den kurs och den fart, som man höll då det väjningsskyldiga fartyget siktades eller medan man gör en undanmanöver. Det innebär i stället att man skall styra den kurs och hålla den fart, som oberoende av det andra fartyget skulle krävas för en riktig navigering och ett rätt uppträdande i övrigt t.ex. för att följa farleden, sakta farten vid passage av brygga eller flotte eller liknande.
- Enligt a. mom. 2) får – inte skall – ett fartyg, som har rätt till väg och således enligt mom 1) skall hålla kurs och fart, gira, sakta farten, stoppa eller backa, när det har konstaterat att det andra, väjningsskyldiga fartyget, ej vidtar erforderliga åtgärder enligt den bedömning som görs på det fartyg som har rätt till väg. Det är mycket vanligt att en sådan situation uppstår, när en väjningsskyldig, liten båt inte håller undan i tid, varför man på bryggan på det större fartyget känner sig föranlåten att tillämpa regeln för att genom egen manöver undvika en kritisk närsituation. Detta understryker än mer vikten av, att man på mindre fartyg i mycket god tid vidtar åtgärder för att hålla undan för stora fartyg i en led – visar gott sjömanskap.

- b. Ett icke väjningsskyldigt fartyg *skall* i sista stund vidta alla åtgärder för att förhindra eller i vart fall minska verkningarna av en kollision, när det väjningsskyldiga fartyget av någon orsak ej har vidtagit undanmanöver. Det är viktigt att en sådan åtgärd ej vidtas för sent men inte heller för tidigt, speciellt om det väjningsskyldiga fartyget är betydligt mindre än det fartyg som har rätt till väg.
- c. Undanmanöver enligt a. mom 2) av ett maskindrivet fartyg för ett fartyg om babord, som är väjningsskyldigt, får inte ske med babordsgir om andra manövrar kan utföras.

Regel 18 – Fartygs inbördes skyldigheter

Såvida ej annorlunda föreskrivs i reglerna 9, 10 och 13 skall:

- a. **maskindrivet fartyg på väg** hålla undan för:
 - 1) ej manöverfärdigt fartyg
 - 2) fartyg med begränsad manöverförmåga
 - 3) fartyg sysselsatt med fiske
 - 4) segelfartyg.
- b. **segelfartyg på väg** hålla undan för:
 - 1) ej manöverfärdigt fartyg
 - 2) fartyg med begränsad manöverförmåga
 - 3) fartyg sysselsatt med fiske.
- c. **fartyg på väg, som är sysselsatt med fiske**, då så är möjligt hålla undan för:
 - 1) ej manöverfärdigt fartyg
 - 2) fartyg med begränsad manöverförmåga.
- d. 1) varje fartyg, med undantag av ej manöverfärdigt fartyg och fartyg med begränsad manöverförmåga, då förhållandena så medger undvika att hindra säker genomfart för **fartyg som är hämmat av sitt djupgående** och som för i regel 28 föreskrivna signaler
- 2) fartyg, som är hämmat av sitt djupgående, navigera med särskild försiktighet och med beaktande av sitt speciella tillstånd.
- e. **sjöflygplan på vattnet** i allmänhet hålla väl undan för alla fartyg och undvika att vara till hinder vid fartygens navigering. Vid tillfällen då risk för kollision föreligger skall sjöflygplan dock rätta sig efter reglerna i detta kapitel.
- f. 1) **WIG-farkost**, när den lyfter, landar och flyger nära ytan, hålla väl undan för alla andra fartyg och undvika att hindra deras framförande .
- 2) WIG-farkost som framförs på vattenytan följa reglerna i detta kapitel som ett maskindrivet fartyg.

Regeln börjar med "såvida ej annorlunda föreskrivs i reglerna 9, 10 och 13". Ett litet fartyg, ett segelfartyg eller ett fartyg som fiskar kan således inte kräva rätt till väg i en trång led eller inom ett trafikseparerat område. Vidare gäller bestämmelserna i regel 18 inte för upphinnande fartyg. Vad som avses med ej manöverfärdigt fartyg och fartyg med begränsad manöverförmåga framgår av regel 3 med kommentarer. De särskilda signaler som skall föras av ej manöverfärdigt fartyg, fartyg med begränsad manöverförmåga och fartyg som är hämmat av sitt djupgående finns i reglerna 27 och 28.

Inte alla bogserare med släp är att anse som fartyg med begränsad manöverförmåga utan endast sådan bogserare som tillsammans med sitt släp har starkt begränsade möjligheter att avvika från kursen och lämna ett eljest icke väjningsskyldigt fartyg fri väg. Detta anses inte vara fallet om det endast är fråga om ett mindre bogserläp. Om bogserare med släp har sådan begränsad manöverförmåga skall detta markeras jämlikt regel 27 c. med signaler på bogseraren enligt regel 27 b. mom. 1) och 2).

SEKTION III – FARTYGS UPPTRÄDANDE I NEDSATT SIKT

Regel 19 – Fartygs uppträdande i nedsatt sikt

- a. Denna regel är tillämplig på fartyg som ej är i sikte av varandra, när de framförs inom eller i närheten av ett område med **nedsatt sikt**.
 - b. Varje fartyg skall framföras med **säker fart** anpassad till rådande omständigheter och nedsatta siktförhållanden. Ett maskindrivet fartyg skall ha framdrivningsmaskineriet klart för omedelbar manöver.
 - c. Varje fartyg skall ta vederbörlig **hänsyn till rådande omständigheter** och nedsatta siktförhållanden vid tillämpningen av reglerna i sektion I i detta kapitel.
 - d. Fartyg, som enbart med hjälp av **radar** upptäcker närvaron av ett fartyg, skall utvärdera om en närsituation är på väg att uppstå och/eller om risk för kollision föreligger. Om så är fallet skall det i god tid göra undanmanöver och när en sådan åtgärd innebär kursändring skall följande om möjligt undvikas:
 - 1) kursändring åt babord för fartyg som befinner sig för om tvärs, dock med undantag för fartyg som upphinns
 - 2) kursändring i riktning mot fartyg som befinner sig tvärs eller akter om tvärs.
 - e. Med undantag för det fall då risk för kollision konstateras ej föreligger, skall varje fartyg som **hör ett annat fartygs mistsignal**, vilken tycks komma från något håll för om tvärs, eller som ej kan undvika en närsituation med ett annat fartyg för om tvärs, minska farten till den minsta möjliga med vilken det kan hålla sin kurs. Det skall om så erfordras helt upphäva framfarten och under alla förhållanden framföras med yttersta försiktighet till dess fara för kollision är över.
- a. Vad som menas med att fartyg är i sikte av varandra förklaras i regel 3 k. och vad som menas med nedsatt sikt förklaras i regel 3 l.
 - b. Säker fart definieras i regel 6 och skall hållas av alla fartyg. För mindre fartyg synes alltså säker fart under nedsatt sikt kunna sättas lika med det tidigare använda begreppet måttlig fart, dvs. att fartyget skall kunna stoppa inom halva distansen för synvidden. För stora fartyg, som har mycket långa stoppdistanser även vid lägsta fart, är en sådan definition inte tillämplig.
 - d. När ett fartyg under tjocka upptäcks med hjälp av radar är man skyldig att genom plotting avgöra om risk för närsituation eller kollision föreligger. Om så är fallet skall undanmanöver vidtas i god tid, varvid i princip babordsgir skall undvikas. Det är inte tillräckligt att från radarn uppskatta ekots kurs och fart m.m. utan regelrätt plotting skall utföras om det inte är helt uppenbart att en närsituation inte kan förväntas eller om ekot är utanför det egna fartygets område som

behöver bevakas, se dock regel 7 b. om observation på stort avstånd. Vid möte i farled torde en noggrann systematisk följdning av ekot vara tillräckligt.

Som påpekats i kommentaren till regel 8 finns begreppet närsituation inte definierat utan måste avgöras från fall till fall med iakttagande av gott sjömanskap. Hänsyn måste då tas till fartygets storlek, fart, manöveregenskaper, farvattnet, trafiktätheten m.m.

- e. Vid nedsatt sikt har det ansetts att en närsituation har inträtt, när man första gången hör det andra fartygets mistsignaler eller – om man inte hör några signaler – när man med hjälp av radar mäter ett avstånd till det andra fartyget lika med 3 – 5 nautiska mil.

KAPITEL C – FARTYGS LJUS OCH SIGNALFIGURER

Regel 20 – Tillämpning

- a. Reglerna i detta kapitel gäller under **alla väderförhållanden**.
- b. Föreskrifterna om fartygs ljus skall iakttas **från solnedgång till soluppgång**. Under denna tid får ej visas andra ljus, som kan förväxlas med i dessa regler föreskrivna ljus eller som försvagar deras skärpa eller särprägel eller som hindrar noggrann utkik.
- c. De i dessa regler föreskrivna ljusen skall, i den mån de finns ombord, även föras från soluppgång till solnedgång vid **nedsatt sikt** och får föras vid alla andra tillfällen när det anses nödvändigt.
- d. Reglerna avseende signalfigurer skall tillämpas under dagen.
- e. I dessa regler omnämnda ljus och signalfigurer skall uppfylla bestämmelserna i Bilaga 1 till dessa regler.

Enligt SjöTK 2 kap. 11 § behöver fartyg i svenskt inre vatten inte föra lanternor under skymning och gryning om fartyget ändå kan iakttas på betryggande avstånd.

Ljusen *skall föras* även under nedsatt sikt om ljusen ”finns ombord.” Med detta avses, att om ett fartyg inte är skyldigt att ha lanternor ombord, t.ex. en mindre fritidsbåt är avsedd att användas endast under den ljusa delen av dygnet och därför ej är utrustad med lanternor, så behöver inte heller lanternor föras under nedsatt sikt. Då emellertid tända lanternor underlättar upptäckten av ett fartyg under nedsatt sikt bör det normala vara att alla fartyg för lanternor under tjocka etc. Fartyg som ej har den möjligheten bör snarast uppsöka närmaste ankar- eller förtöjningsplats eller i vart fall hålla sig borta från lederna.

Samtliga signalfigurer skall vara svarta. De finns närmare beskrivna i Bilaga 1, 6 §.

Regel 21 – Definitioner

- a. Med **”toppljus”** avses ett vitt ljus anbragt lodrätt över fartygets långskepps centerlinje, så beskaffat att det visar ett oavbrutet sken över en horisontbåge av 225 grader och så anordnat att skenet kastas från rätt för ut till 22,5 grader akter om tvärs på vardera sidan av fartyget.
- b. Med **”sidoljus”** avses ett grönt ljus på fartygets styrbords sida och ett rött ljus på fartygets babords sida, vart och ett så beskaffat att det visar ett oavbrutet sken över en horisontbåge av 112,5 grader och så anordnat att skenet kastas från rätt för ut till 22,5 grader akter om tvärs på respektive sida. På fartyg med längd under 20 meter får sidoljusen sammanföras till en sammansatt lanternorna anbragt i fartygets långskepps centerlinje.

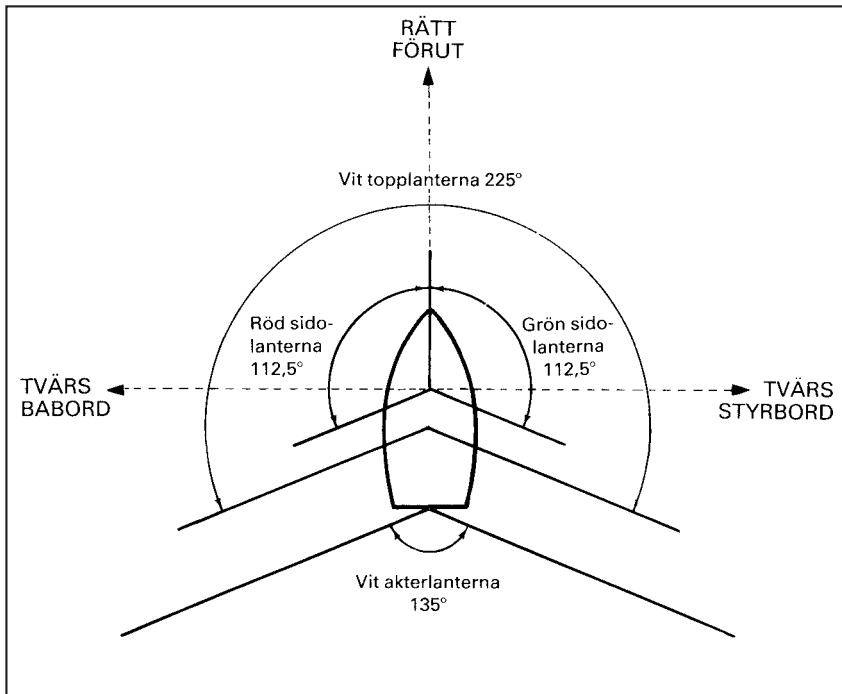
- c. Med ”**akterljus**” avses ett vitt ljus anbragt så nära aktern som det är praktiskt möjligt, så beskaffat att det visar ett oavbrutet sken över en horisontbåge av 135 grader och så anordnat att skenet kastas från rätt akter ut till 67,5 grader på ömse sidor om fartyget.
- d. Med ”**bogserljus**” avses ett gult ljus, så beskaffat och anordnat som under c. omnämnt ”akterljus”.
- e. Med ”**runtljysande ljus**” avses ett ljus, så beskaffat att det visar ett oavbrutet sken över en horisontbåge av 360 grader.
- f. Med ”**snabblixt**” avses ett ljus som med jämna mellanrum avger 120 eller fler blixtar i minuten.

Ljusens placering specificeras i Bilaga 1 till reglerna.

- b. På fartyg under 20 m får de två sidoljusen föras i en sammansatt sidolanterna. På segelfartyg under 20 m får sido- och akterlanternor sammanföras till en sammansatt mastlanterna i masttoppen enligt regel 25 b. Sammansatt lanterna får i vissa fall på motorbåt föras bredvid centerlinjen enligt regel 23 c. 3).
- d. Gult bogserljus skall enligt regel 24 användas tillsammans med det vanliga akterljuset på fartyg som bogserar.
- f. Gul snabblixt används enligt regel 23 b. på luftburen svävare och dessutom på svenska ubåtar (se SjöTK 4 kap. 5 §) och vissa bevakningsbåtar i avskilda vatten, t.ex. Vättern. Gul snabblixt förekommer också i hamnar för att markera pirnockar under nedsatt sikt. Blått snabblixtljus används vid brådslande tjänsteutövning (se SjöTK 4 kap. 6 §).

Bilden visar de i a, b och c omnämnda ljusens horisontella vinklar.

Eftersom sidoljusen förs sammansatta och dessutom toppljuset förs akter om sidoljusen, så är det fråga om ett maskindrivet fartyg med längd under 20 m. Exempel på lanternebilder visas på omslagets andra sida.



Regel 22 – Fartygsljusens lysvidd

I dessa regler föreskrivna ljus skall ha sådan **ljusstyrka**, som är specificerad i 8 § i Bilaga 1 till dessa regler, för att vara synliga på följande minimiavstånd:

- a. På fartyg med en längd av 50 meter eller mera:

toppljus	6 nautiska mil
sidoljus	3 nautiska mil
akterljus	3 nautiska mil
bogserljus	3 nautiska mil
vitt, rött, grönt eller gult runtlysande ljus	3 nautiska mil
- b. På fartyg med en längd av 12 meter eller mer men under 50 meter:

toppljus	5 nautiska mil
med undantag för fartyg med längd under 20 meter	3 nautiska mil
sidoljus	2 nautiska mil
akterljus	2 nautiska mil
bogserljus	2 nautiska mil
vitt, rött, grönt eller gult runtlysande ljus	2 nautiska mil
- c. På fartyg med längd under 12 meter:

toppljus	2 nautiska mil
sidoljus	1 nautiska mil
akterljus	2 nautiska mil
bogserljus	2 nautiska mil
vitt, rött, grönt eller gult runtlysande ljus	2 nautiska mil
- d. På svårupptäckta, delvis nedsänkta fartyg eller föremål som bogseras:

vitt, runtlysande ljus	3 nautiska mil
------------------------	----------------

Vissa övergångsbestämmelser mellan 1960 års och 1972 års internationella sjövägsregler finns i regel 38.

Regel 23 – Maskindrivna fartyg på väg

- a. **Maskindrivet fartyg på väg** skall föra:
 - 1) ett förligt toppljus
 - 2) ett andra toppljus akter om och högre än det förliga toppljuset; fartyg med längd under 50 meter är ej skyldigt att föra detta andra toppljus men får föra det
 - 3) sidoljus
 - 4) akterljus.
- b. **Luftburen svävare** skall, förutom ljus föreskrivna under a., föra en gul, runtlysande snabblixt.
- c. **WIG-farkost** skall när den lyfter, landar och flyger nära ytan, , utöver i a. i denna regel föreskrivna ljus, även föra ett högintensivt runtomlysande rött blyxtljus.
- d.
 - 1) **Maskindrivet fartyg med längd under 12 meter** får, istället för under a. föreskrivna ljus, föra ett vitt, runtlysande ljus och sidoljus.
 - 2) **Maskindrivet fartyg med längd under 7 meter** och vars maximifart ej överstiger 7 knop, får, i stället för under a. föreskrivna ljus, föra ett vitt, runtlysande ljus och skall om praktiskt möjligt även föra sidoljus.
 - 3) Toppljuset eller det vita, runtlysande ljuset på ett **maskindrivet fartyg med längd under 12 meter** får vara anbragt bredvid fartygets långskepps centerlinje, om placering i centerlinjen inte är praktiskt möjlig, förutsatt att sidoljusen förs i en sammansatt lanterna, som skall vara anbragd i fartygets långskepps centerlinje eller så nära som det är praktiskt möjligt i samma långskeppslinje som toppljuset eller det vita, runtlysande ljuset.

- a. Under a. anges de allmänna kraven på lanternor för maskindrivet fartyg på väg. Vissa möjligheter till lättnader lämnas för motorbåtar under c.
- b. Den gula snabblixten skall föras av luftburen svävare. Även svävare med styrköl och/eller vattenpropeller skall föra detta ljus.
- d. Motorbåt med längd under 12 meter får föra toppljuset och akterljuset i en sammansatt (runtlysande) lanterna. Om båten är 7 meter eller längre så måste den dessutom föra sidolanternor medan en båt under 7 meter skall föra sidoljus bara om det är praktiskt möjligt.

Motorbåt med längd under 7 meter, vars maximifart ej överstiger 7 knop, får föra endast en vit, runtlysande lanterna. Om möjligt skall sidoljus föras. Sidoljus skall föras om båten kan göra högre fart än 7 knop. Det räcker således inte att endast dra ner farten för att få föra bara det vita ljuset. Då ett ensamt vitt ljus kan betyda akterljus, ankarljus, fiskeredskap m.m. rekommenderas att man alltid, utöver den vita lanternan, även för sidoljus.

Om man har sammansatt sidolanterna, så får samtliga lanternor placeras fritt inbördes och i förhållande till långskepps centerlinjen men man bör eftersträva placering i samma långskeppslinje, d v s en linje parallellt med centerlinjen. Se vidare avdelning G.

Det kan nu således förekomma motorbåtar som inte har sidoljus och toppljus i samma långskeppslinje, vilket försvårar möjligheterna att med ledning av ljusen avgöra deras kurs. Det är därför särskilt viktigt att man särskilt noggrant följer bäringsförändringen till fartyg med endast ett toppljus för att utröna om risk för kollision föreligger och att man eftersträvar säkert passageavstånd. – För att uppnå bästa säkerhet bör båttillverkare och båtägare i första hand försöka placera lanternorna i centerlinjen eller i samma långskeppslinje.

Det vita runtlysande ljuset bör föras på sådant sätt att båtföraren inte bländas. Bästa platsen torde vara på en stång eller liknande i aktern.

Motorbåt som endast för en vit lanterna skall enligt SjöTK 2 kap. 14 § i svenskt inre vatten hålla väl ur vägen för andra fartyg.

Regel 24 – Bogsering och puffning

- a. **Maskindrivet fartyg som bogserar** skall föra:
- 1) i stället för i regel 23 a. mom. 1) eller 2) föreskrivet ljus, två toppljus anbragta lodrätt över varandra. Om bogersläpets längd, mätt från det bogserande fartygets akter till släpets slut, överstiger 200 meter, tre sådana ljus anbragta lodrätt över varandra.
 - 2) sidoljus
 - 3) akterljus
 - 4) bogserljus anbragt lodrätt över akterljuset
 - 5) när släpets längd överstiger 200 meter en signalfigur, som ger bilden av en romb, anbragd på plats där den bäst syns.
- b. När puffande fartyg och fartyg som blir puffat är fast förbundna med varandra till en **sammansatt enhet**, skall de anses som ett maskindrivet fartyg och föra de ljus som föreskrivs i regel 23.
- c. **Maskindrivet fartyg som puffar eller som bogserar längs sidan** skall, med undantag för när det är en sammansatt enhet, föra:
- 1) i stället för i regel 23 a. mom. 1) eller 2) föreskrivet ljus, två toppljus anbragta lodrätt över varandra
 - 2) sidoljus
 - 3) akterljus.
- d. Maskindrivet fartyg, på vilket bestämmelserna under a. eller c. är tillämpliga, skall även följa vad som föreskrivs i regel 23 a. mom. 2).
- e. **Fartyg eller föremål som bogseras**, utom de under g. angivna, skall föra:
- 1) sidoljus
 - 2) akterljus
 - 3) när släpets längd överstiger 200 meter en signalfigur, som ger bilden av en romb, anbragd på plats där den bäst syns.
- f. Förutsatt att flera fartyg bogseras längs sidan eller puffas i grupp skall gruppen föra ljus som ett fartyg:
- 1) fartyg som puffas, utan att vara del av en sammansatt enhet, skall i den främre delen föra sidoljus
 - 2) fartyg som bogseras längs sidan skall föra akterljus samt i främre delen sidoljus.
- g. **Ett svårupptäckt, delvis nedsänkt fartyg eller föremål** eller en samling av sådana fartyg eller föremål, som bogseras, skall föra:
- 1) när dess bredd understiger 25 meter ett vitt, runtlysande ljus på eller nära den främre änden och ett sådant ljus på eller nära den aktra änden med undantag av att oljebehållare inte behöver föra något ljus på eller nära den främre änden
 - 2) när dess bredd är 25 meter eller mer ytterligare två vita, runtlysande ljus på eller nära största breddens ytterkanter

- 3) när dess längd överstiger 100 meter ytterligare vita, runtlyssande ljus mellan de i mom. 1) och 2) föreskrivna ljusen, så att avståndet mellan ljusen inte överstiger 100 meter
- 4) en signalfigur, som ger bilden av en romb, på eller nära den aktersta ytterkanten på det sista fartyget eller föremålet som bogseras och när släpets längd överstiger 200 meter ytterligare en sådan signalfigur anbragd på plats där den bäst syns så långt förut som det är praktiskt möjligt.
- h. När det av någon giltig anledning ej är praktiskt möjligt för ett bogserat fartyg eller föremål att föra under e. eller g. föreskrivna ljus eller signalfigurer, skall alla rimliga åtgärder vidtas för att **lysa upp det bogserade fartyget** eller föremålet.
- i. När det för ett **fartyg, som normalt inte utför bogsering**, av någon giltig anledning inte är praktiskt möjligt att föra de under a. eller c. föreskrivna ljusen, behöver fartyget inte föra dessa ljus, då det bogserar ett annat fartyg som är i nöd eller som på annat sätt är i behov av hjälp. Alla möjliga åtgärder skall vidtas enligt regel 36 för att visa kopplingen mellan det bogserande fartyget och det fartyg som bogseras, särskilt genom att belysa bogserlinan.
- a. De toppljus som utmärker bogserare får föras antingen på den förliga eller den aktra masten. Enligt mom. d *skall* bogserare som är 50 m eller längre ha ett toppljus också för eller akter om bogsertoppljusen.
- c. Ordet puffa har valts för det engelska uttrycket push. En puffer och ett puff är fast förenade med varandra när de är hopkopplade genom särskilda kopplingsanordningar. De skall då anses bilda en fast enhet och betraktas som ett enda maskindrivet fartyg och föra ljus som sådant. Dvs. hela enheten skall endast föra ett alternativt två toppljus, sidoljus och akterljus.
- g. Med ett svårupptäckt, delvis nedsänkt föremål avses bl.a. timmersläp, behållare och slangar. Ljusen skall ha lysvidden 3M enligt regel 22 d.
- I svenskt inre vatten gäller SjöTK 2 kap. 15–17 §§, som delvis skärper kraven jämfört med denna regel men som för flertalet ljus endast kräver 2M lysvidd. Om släp för ljus enligt denna regel, måste det vid ingång i svenskt inre vatten vanligen kompletteras med ytterligare ljus med lysvidd 2M. Ett släp med ljus enligt SjöTK skall då det går utanför inre vatten kompletteras med ljus som har lysvidden 3M på de positioner som anges i regeln. Självfallet får släp i svenskt inre vatten även där föra de starkare ljusen. – Fler ljus än som föreskrivs får föras. Flera ljus i bredd bör ha samma ljusstyrka, vilka är ett krav i svenskt inre vatten.
- h. Under h. har sammanförts alla släp som av praktiska skäl inte kan föra de signaler som föreskrivs för vanliga släp. Alla åtgärder skall vidtas för att få släpet utmärkt på betryggande sätt. Man kan således till sjöss påträffa ljus eller signaler som inte finns angivna i någon av dessa regler.
- i. *Oförutsedda* bogseringar, t.ex. maskindrivet fartyg assisterar en segelbåt i bleke, får utföras under mörker utan att regelrätta topp- och bogserljus förs, därför att sådana inte finns ombord. Det är viktigt att man då istället utnyttjar tillgängliga lysanordningar för att utmärka släpet, i synnerhet när annat fartyg närmar sig. Motsvarande kan gälla en släpjolle på kort ända. – Om inte en nödsituation föreligger måste planerade större bogseringar, t.ex. ett större antal jollar eller en båt från en hamn, som utförs av ett fartyg utan bogserljus ske under dager.

Regel 25 – Segelfartyg på väg och fartyg under rodd

- a. **Segelfartyg på väg** skall föra:
 - 1) sidoljus
 - 2) akterljus.
 - b. **Segelfartyg med längd under 20 meter** får föra under a. föreskrivna ljus i en sammansatt lanterna anbragd på plats där den bäst syns på eller nära masttoppen.
 - c. Segelfartyg på väg får föra, förutom under a. föreskrivna ljus, två runtlysande ljus lodrätt över varandra, det övre rött och det undre grönt, anbragta på plats där de bäst syns på eller nära masttoppen. Dessa ljus får ej föras tillsammans med den under b. tillåtna sammansatta lanternan.
 - d.
 - 1) **Segelbåt med längd under 7 meter** skall, om det är praktiskt möjligt, föra de under a. eller b. föreskrivna ljusen, men om så ej är fallet ha till hands en elektrisk lampa eller en tänd lanterna med vitt ljus, vilken skall visas i så god tid att kollision kan undvikas.
 - 2) **Fartyg under rodd** får föra de ljus som enligt denna regel föreskrivs för segelfartyg, men om så ej är fallet skall det ha till hands en elektrisk lampa eller en tänd lanterna med vitt ljus, vilken skall visas i så god tid att kollision kan undvikas.
 - e. **Fartyg, som är under segel och dessutom framdrivs medelst maskinkraft**, skall föra en kon med nedåtvänd spets, anbragd på plats där den bäst syns i främre delen av fartyget.
- a. Under a. anges de allmänna kraven på lanternor för segelfartyg på väg. Lättnader m.m. i vissa fall lämnas under b - d.
- b. Sidoljuset och akterljuset får på segelfartyg upp till 20 meters längd föras i en sammansatt lanterna uppe i masten – sammansatt mastlanterna. En sådan lanterna får dock inte användas tillsammans med de två under c. tillåtna rött över grönt ljuset i masttoppen.
Sammansatt mastlanterna kan inte användas vid gång med motor. Fartyget är då maskindrivet och skall föra toppljus, som skall vara över sidoljuset.
- d. På en segelbåt under 7 meter är det ofta inte möjligt att föra föreskrivna sidoljus. Den får därför i stället visa ett vitt ljus i så god tid att kollision undviks, d.v.s. ha till hands t.ex. en ficklampa att lysa med mot ett fartyg som närmar sig. Segelbåtens vita ljus kan också, när så är lämpligt med hänsyn till riktningen till annalkande fartyg, visas på sådant sätt att seglet blir belyst. Det är emellertid inget förbud mot att föra sido- och akterljus för dessa små båtar, varför man bör göra det när möjlighet finns.
Segelbåt och roddbåt som endast visar en vit lanterna är i svenskt inre vatten enligt SjöTK 2 kap. 14 § skyldiga att hålla väl ur vägen för andra fartyg.
- e. Fartyg med längd under 12 meter är i svenskt inre vatten enligt SjöTK 2 kap. 12 § befriat från att föra signalfigurer (utom fartyg sysselsatt med fiske), bl.a. således vid motorgång under segel. Beskrivning av signalfigurer finns i Bilaga 1, § 6.

Regel 26 – Fiskefartyg

- a. **Fartyg sysselsatt med fiske** skall, när det är på väg eller ligger till ankars, föra endast sådana ljus och signalfigurer som föreskrivs i denna regel.
- b. **Fartyg som är sysselsatt med trålfiske**, varmed förstås att nät eller annat redskap avsett för fiske släpas genom vattnet, skall föra:
 - 1) två runtlysande ljus anbragta lodrätt över varandra, det övre grönt och det undre vitt eller en signalfigur bestående av två koner med spetsarna tillsammans, den ena lodrätt över den andra
 - 2) ett toppljus akter om och högre än det gröna, runtlysande ljuset; fartyg med längd under 50 meter är inte skyldigt att föra ett sådant ljus men får göra det
 - 3) när det gör fart genom vattnet, utöver ovan föreskrivna ljus, sidoljus och akterljus.
- c. **Fartyg som är sysselsatt med annat fiske än trålfiske** skall föra:
 - 1) två runtlysande ljus anbragta lodrätt över varandra, det övre rött och det undre vitt, eller en signalfigur bestående av två koner med spetsarna tillsammans, den ena lodrätt över den andra
 - 2) när fiskeredskapet sträcker sig mer än 150 meter horisontalt ut från fartyget ett vitt, runtlysande ljus eller en kon med spetsen uppåt, anbragt i riktning mot det uteliggande redskapet
 - 3) när det gör fart genom vattnet, utöver ovan föreskrivna ljus, sidoljus och akterljus.
- d. De **ytterligare signaler** som finns i Bilaga 2 till dessa regler skall visas av ett fartyg sysselsatt med fiske och som fiskar i närheten av andra fartyg sysselsatta med fiske.
- e. **Fartyg, som ej är sysselsatt med fiske**, skall ej föra i denna regel föreskrivna ljus eller signalfigurer, utan endast sådana som är föreskrivna för fartyg av motsvarande längd.

Närmare bestämmelser om lanternornas och signalfigurernas placering m.m. finns i Bilaga 1, §§ 2, 4 och 6.

Vad som menas med "sysselsatt med fiske" finns definierat i regel 3 d., se även kommentaren till denna regel.

Regel 27 – Ej manöverfärdiga fartyg och fartyg med begränsad manöverförmåga

- a. **Ej manöverfärdigt fartyg** skall föra:
 - 1) två röda, runtlysande ljus, lodrätt över varandra anbragta på plats där de bäst syns
 - 2) två klot eller liknande figurer lodrätt över varandra anbragta på plats där de bäst syns
 - 3) när det gör fart genom vattnet, utöver ovan föreskrivna ljus, sidoljus och akterljus.

- b. **Fartyg med begränsad manöverförmåga**, utom fartyg sysselsatt med minröjning, skall föra:
- 1) tre runtlysande ljus lodrätt över varandra anbragta på plats där de bäst syns. Det översta och det nedersta av dessa ljus skall vara röda och det mellersta vitt
 - 2) tre signalfigurer lodrätt över varandra anbragta på plats där de bäst syns. Den översta och den nedersta signalfiguren skall vara ett klot och den mellersta en figur som ger bilden av en romb
 - 3) när det gör fart genom vattnet, utöver under mom. 1) föreskrivna ljus, toppljus, sidoljus och akterljus
 - 4) när det ligger till ankars, utöver under mom. 1) och 2) föreskrivna ljus eller signalfigurer, ljus eller signalfigur som är föreskrivna i regel 30.
- c. **Fartyg, som är sysselsatt med sådan bogsering att både fartyget som bogserar och släpet har starkt begränsade möjligheter att avvika från kursen**, skall utöver de ljus eller de signalfigurer som föreskrivs i regel 24 a. föra de ljus eller de signalfigurer som föreskrivs under b. mom. 1) eller 2).
- d. **Fartyg, som är sysselsatt med muddring eller undervattensarbete** och som på grund härav är begränsat i sin manöverförmåga, skall föra under b. mom. 1), 2) och 3) föreskrivna ljus och signalfigurer samt skall därutöver när trafik hinder föreligger föra:
- 1) två röda, runtlysande ljus eller två klot lodrätt över varandra, för att utmärka den sida på vilken hindret förekommer
 - 2) två gröna, runtlysande ljus eller två romber lodrätt över varandra, för att utmärka den sida på vilken passage kan ske
 - 3) när det ligger till ankars ovan föreskrivna ljus eller signalfigurer, istället för de ljus eller den signalfigur som föreskrivs i regel 30.
- e. Då storleken på fartyg, från vilken **dykning** utförs, gör att det inte är praktiskt möjligt att föra alla ljus och signalfigurer som föreskrivs under d., skall följande föras:
- 1) tre runtlysande ljus lodrätt över varandra anbragta på plats där de bäst syns. Det översta och det nedersta av dess ljus skall vara röda och det mellersta vitt
 - 2) den internationella signalflaggan A som en skärm med minst en meters höjd. Åtgärder skall vara vidtagna så att den är synlig runt hela horisonten.
- f. **Fartyg som är sysselsatt med minröjning** skall, utöver de ljus som föreskrivs i regel 23 för maskindrivet fartyg eller de ljus eller den signalfigur för fartyg till ankars som föreskrivs i regel 30, föra tre gröna, runtlysande ljus eller tre klot. Ett av dessa ljus eller klot skall föras nära främre masttoppen samt ett på vardera nocken av förliga rån. Dessa ljus eller signalfigurer utvisar att det är farligt för andra fartyg att komma minröjningsfartyget närmare än 1 000 meter.
- g. **Fartyg med längd under 12 meter, utom fartyg från vilket dykning utförs**, är ej skyldigt föra i denna regel föreskrivna ljus.

- h. I denna regel föreskrivna signaler utgör ej signaler för **fartyg som är i nöd** och behöver assistans. Sådana signaler finns i Bilaga 4 till dessa regler.

Närmare bestämmelser om lanternornas och signalfigurernas placering m.m. finns i Bilaga 1, §§ 2 - 4 och 6.

- c. Det är bogserfartyget – inte släpet – som skall föra ljusen enligt mom b. Se också kommentar till regel 18, 2:a stycket.
- d., e. och g. Signalflaggan A betyder enligt Internationell signalbok (ISB) "Jag har dykare nere – håll väl undan och gå med sakta fart". Flaggan är tvåtungad, inre delen vit och den yttre, med tungorna, blå. Sjövägsreglerna kräver denna signal endast om fartyget är så litet att full uppsättning ljus och signalfigurer enligt d. inte kan föras. Även mindre fartyg skall dock föra ljus som krävs enligt b. för fartyg med begränsad manöverförmåga. Fartyg med längd under 12 m behöver inte föra ens dessa ljus eller andra ljus enligt regel 27 men skall vid dykning föra signalflaggan A som en skärm.
- På svenskt sjöterritorium skall "A" som en skärm *alltid* användas när dykare är nere och under mörker hållas belyst, SjöTK 2 kap. 3 §.
- j. Om minröjning inom Sveriges sjöterritorium, se även SjöTK 4 kap. 6 § med kommentarer.

Regel 28 – Fartyg hämmade av sitt djupgående

Fartyg som är hämmat av sitt djupgående kan, utöver i regel 23 för maskindrivna fartyg föreskrivna ljus, föra tre röda, runtlysende ljus lodrätt över varandra eller en cylinder, anbragta på plats där de bäst syns.

Vad som menas med "fartyg hämmat av sitt djupgående" anges i regel 3 h. Cylinderns utseende framgår av Bilaga 1, § 6.

Regel 29 – Lotsfartyg

- a. **Fartyg som är i lotsningstjänst** skall föra:
- 1) på eller nära masttoppen, två runtlysende ljus lodrätt över varandra, det övre vitt och det undre rött
 - 2) när det är på väg, utöver under mom. 1) nämnda ljus, sidoljus och akterljus
 - 3) när det ligger till ankars, utöver under mom. 1) nämnda ljus, de ljus eller den signalfigur som föreskrivs i regel 30 för fartyg till ankars.
- b. **Lotsfartyg som ej är i lotsningstjänst** skall föra ljus eller signalfigurer som är föreskrivna för liknande fartyg av motsvarande längd.

Lotsbåt i lotsningstjänst i Sverige för signalflaggan H enligt Sjöfartsverkets kungörelse om lotsning (SJÖFS 2000:15). I denna kungörelse framgår också hur lots tillkallas i Sverige. Allmänt kan enligt Internationell Signalbok (ISB) användas den enställiga signalen G ("Jag behöver lots") som flagga eller morsetecken (– –).

Regel 30 – Fartyg till ankars och fartyg på grund

- a. **Fartyg till ankars** skall föra på plats där det bäst syns:
 - 1) i främre delen av fartyget ett vitt, runtlysande ljus eller ett klot
 - 2) i eller nära aktern, lägre än det under mom. 1) föreskrivna ljuset, ett vitt, runtlysande ljus.
- b. **Fartyg med längd under 50 meter** får, i stället för de under a. föreskrivna två ljusen, föra ett vitt, runtlysande ljus på plats där det bäst syns.
- c. Fartyg till ankars får, och fartyg med en längd av 100 meter eller mer skall, även använda tillgängliga arbetsljus eller liknande för att belysa däcken.
- d. **Fartyg på grund** skall föra de under a. och b. föreskrivna ljusen och därjämte på plats där de bäst syns:
 - 1) två röda, runtlysande ljus lodrätt över varandra
 - 2) tre klot lodrätt över varandra.
- e. **Fartyg med längd under 7 meter, som ligger till ankars** på en plats som ej ligger i eller i närheten av en trång farled eller ankarplats eller inom farvatten som normalt kan trafikeras av andra fartyg, är ej skyldigt att föra de ljus eller den signalfigur som föreskrivs under a. och b.
- f. **Fartyg med längd under 12 meter**, som står på grund, är ej skyldigt att föra under mom. d. 1) och 2) föreskrivna ljus eller signalfigurer.

Enligt SjöTK 2 kap. 13 § gäller i svenskt inre vatten bestämmelserna under e. alla fartyg oavsett storlek. Närmare föreskrifter om lanternornas och signalfigurernas placering m.m. finns i Bilaga 1, §§ 2 och 6.

Regel 31 – Sjöflygplan

- | När det ej är praktiskt möjligt för **sjöflygplan** eller en WIG-farkost att föra ljus och signalfigurer, som till form och placering överensstämmer med vad som föreskrivs i reglerna i detta kapitel, skall det föra ljus och signalfigurer som så nära som möjligt till form och placering överensstämmer med de föreskrivna.

KAPITEL D – LJUD- OCH LJUSSIGNALER

Regel 32 – Definitioner

- a. Med "vissla" avses varje anordning med vilken man kan avge föreskrivna signalljud och som uppfyller bestämmelserna i Bilaga 3 till dessa regler.
- b. Med "kort signalljud" avses ett signalljud av omkring 1 sekunds varaktighet.
- c. Med "långt signalljud" avses ett signalljud av 4 till 6 sekunders varaktighet.

Regel 33 – Ljudsignalutrustning

- a. **Fartyg med en längd av 12 meter eller mer** skall vara försett med vissla, **fartyg med en längd av 20 meter eller mer**, skall utöver vissla vara försett med fartygsklocka och **fartyg med en längd av 100 meter eller mer** skall dessutom vara försett med en gonggong, vars ton och klang ej kan förväxlas med klockans. Visslan, fartygsklockan och gonggongen skall uppfylla bestämmelserna i Bilaga 3 till dessa regler. Klockan eller gonggongen eller båda får ersättas med annan utrustning som har samma respektive ljudegenskaper, förutsatt att föreskrivna ljudsignaler alltid kan avges manuellt.
- b. **Fartyg med längd under 12 meter** är ej skyldigt att ha under a. föreskriven ljudsignalutrustning men skall om det ej har sådan utrustning i stället vara utrustat med någon annan anordning varmed effektiv ljudsignal kan avges.

Klocka och gonggong får ersättas med annan utrustning med samma ljudegenskaper. Sådan utrustning måste vara godkänd av Sjöfartsverket. Manuella signaler måste alltid kunna avges.

Tekniska detaljer för ljudsignalanordningar finns i Bilaga 3.

Regel 34 – Manöver- och varningssignaler

- a. **När fartyg är i sikte av varandra** skall ett maskindrivet fartyg på väg, som företar någon i dessa regler tillåten eller föreskriven manöver, ange detta genom följande **signaler med visslan**:
 - ett kort signalljud med betydelse: "Jag ändrar min kurs styrbord hän"
 - två korta signalljud med betydelse: "Jag ändrar min kurs babord hän"
 - tre korta signalljud med betydelse: "Min propeller arbetar för back".
- b. Varje fartyg får utöka under a. föreskrivna ljudsignaler med **ljussignaler**, som avges och upprepas i den utsträckning som anses lämpligt under det manövern utförs:
 - 1) dessa ljussignaler skall ha följande betydelse:
 - en blink: "Jag ändrar min kurs styrbord hän"
 - två blinkar: "Jag ändrar min kurs babord hän"
 - tre blinkar: "Min propeller arbetar för back"
 - 2) varaktigheten av varje blink skall vara omkring 1 sekund; uppehållet mellan blinkarna skall vara omkring 1 sekund och mellan två på varandra följande signaler ej mindre än 10 sekunder

- 3) Ljus som används för dessa signaler skall, om sådant är installerat, vara vitt, runtlysande och synligt på ett avstånd av minst 5 nautiska mil och uppfylla bestämmelserna i Bilaga 1 till dessa regler.
- c. När **fartyg är i sikte av varandra i en trång farled** skall:
- 1) ett fartyg, som har för avsikt att gå om ett annat fartyg, i överensstämmelse med regel 9 e. mom. 1) tillkännage sin avsikt med följande signaler med visslan:
 - två långa signalljud följda av ett kort med betydelse: "Jag avser att gå om er på er styrbords sida"
 - två långa signalljud följda av två korta med betydelse: "Jag avser att gå om er på er babords sida"
 - 2) det upphunna fartyget, om det avser uppträda i överensstämmelse med regel 9 e. mom. 1), tillkännage sitt samförstånd genom att avge följande signal med visslan:
 - ett långt, ett kort, ett långt och ett kort signalljud i nämnd ordning.
- d. När fartyg i sikte av varandra närmar sig varandra och **det ena fartyget av någon orsak ej förstår det andra fartygets avsikter** eller åtgärder eller är tveksamt huruvida det andra fartyget vidtar erforderliga åtgärder till undvikande av kollision, skall det omedelbart tillkännage sin tveksamhet genom att i hastig följd avge minst fem korta signalljud med visslan. Denna signal får utökas med en ljussignal om minst fem korta blinkar avgivna i snabb följd.
- e. **Ett fartyg, som närmar sig en krök** eller ett område i en farled, där ett annat fartyg kan vara skymt av mellanliggande hinder, skall avge ett långt signalljud. Denna signal skall besvaras med ett långt signalljud av varje fartyg, som närmar sig bakom kröken eller det mellanliggande hindret och är inom hörhåll.
- f. Om visslor på ett fartyg är monterade med ett större inbördes avstånd än 100 meter skall **endast en vissla användas** vid avgivande av manöver- och varningssignaler.
- b. Ljudsignalerna får förstärkas med ljussignaler. Dessa senare får upprepas i den utsträckning som anses lämpligt. Detta innebär att ljudsignalen ges en gång vid manövers början medan ljussignalen kan ges under hela den tid som en manöver pågår under iakttagande av bestämmelserna under b. mom. 2). Ytterligare bestämmelser för manöverljus finns i Bilaga 1, § 12.
- Signalerna i denna regel får endast tillämpas när ett fartyg kan visuellt siktas från ett annat och får ej användas när två fartyg i tjocka endast kan höra varandras mistsignaler eller endast ser varandra på radarskärmen.
- I svenskt inre vatten medges viss lättnad i användningen av dessa signaler enligt SjöTK 2 kap. §§ 9 och 10.
- c. Fartyg som vill gå förbi ett annat i trång farled skall avge signalen – – ·, om det avser att gå om på det framförvarande fartygets styrbords sida och signalen – · · om det avser att gå om på det framförvarande fartygets babords sida. Det upphunna fartyget skall då antingen avge – · · = ja och vidta åtgärd för säkert passage t.ex. hålla åt sidan och sakta farten eller om det är tveksamt avge med ljud och eventuellt även med ljus minst fem korta signaler · · · ·, enligt d. Se också reglerna 9 e. och 13.
- e. Se SjöTK 2 kap. 9§.

Regel 35 – Ljudsignaler vid nedsatt sikt

Inom eller i närheten av ett område med nedsatt sikt skall i denna regel föreskrivna signaler, såväl dag som natt, avges enligt följande:

- a. **Maskindrivet fartyg, som gör fart genom vatten**, skall med mellantider av högst 2 minuter avge en signal bestående av ett långt signalljud.
- b. **Maskindrivet fartyg, som är på väg men som har stoppat och ej gör fart genom vattnet**, skall med mellantider av högst 2 minuter avge en signal bestående av två långa signalljud med ett uppehåll mellan dem av omkring 2 sekunder.
- c. **Ej manöverfärdigt fartyg, fartyg med begränsad manöverförmåga, fartyg hämmat av sitt djupgående, segelfartyg, fartyg sysselsatt med fiske och fartyg som bogserar eller puffar annat fartyg** skall, i stället för under a. och b. föreskrivna signaler, med mellantider av högst 2 minuter avge en signal bestående av tre signalljud efter varandra, nämligen ett långt följt av två korta.
- d. **Fartyg sysselsatt med fiske till ankars och fartyg med begränsad manöverförmåga som utför sitt arbete till ankars** skall, i stället för under g. föreskrivna signaler, avge i c. föreskriven signal.
- e. **Fartyg som bogseras** eller om flera än ett bogseras endast det sista i släpet skall, ifall det är bemannat, med mellantider av högst 2 minuter avge en signal bestående av fyra signalljud efter varandra, nämligen ett långt följt av tre korta. Om möjligt skall denna signal avges omedelbart efter det bogserande fartygets signal.
- f. När ett puffande fartyg och ett fartyg som blir puffat är fast förbundna med varandra till en **sammansatt enhet**, skall de anses som maskindrivet fartyg och avge de under a. och b. föreskrivna signalerna.
- g. **Fartyg till ankars** skall med mellantider av högst 1 minut ringa hastigt i fartygsklockan under omkring 5 sekunder. På fartyg med en längd av 100 meter eller mer skall ringningen ske från förskeppet och dessutom skall från akterskeppet omedelbart efter ringningen i fartygsklockan avges ljudsignal genom hastiga slag på gonggongen under omkring 5 sekunder. Dessutom får fartyg till ankars avge en signal bestående av tre signalljud efter varandra, nämligen ett kort, ett långt och ett kort, för att varsko annalkande fartyg om ankarliggarens läge och risken för påsegling.
- h. **Fartyg på grund** skall avge den under g. föreskrivna klocksignalen och om så erfordras gonggongsignalen, och skall därjämte slå tre skilda och tydliga slag på fartygsklockan omedelbart före och efter den hastiga ringningen i klockan. Fartyg på grund får dessutom avge lämplig signal med visslan.
- i. **Fartyg med en längd av 12 meter eller mer men under 20 meter** skall inte vara skyldigt att avge klocksignaler som föreskrivs i paragraferna g. och h. i denna regel. Om detta inte görs skall annan effektiv ljudsignal avges med mellantider av högst 2 minuter.

- j. **Fartyg med längd under 12 meter** är ej skyldigt avge ovan angivna signaler men skall, om så ej sker, med mellantider av högst 2 minuter avge annan kraftig ljudsignal.
- k. **Lotsfartyg** som är i lotsningstjänst får förutom signaler som föreskrivs under a., b. eller g. avge igenkänningssignal, bestående av fyra korta signalljud.
Mistsignaler skall inte enbart avges inom område med nedsatt sikt utan även i närheten av sådant område.
- c. Segelfartyg skall avge samma signaler (– · ·) som bl.a. ej manöverfärdigt fartyg och fartyg systerfartyg med fiske. Även linfärja använder denna signal.
Mistsignalen skall avges av de i c. nämnda fartygen då de är "på väg".
- d. Fiskefartyg som bedriver fiske medan det ligger till ankars och "fartyg med begränsad manöverförmåga", t.ex. mudderverk, som utför sitt arbete till ankars, skall avge samma signal som under c. (– · ·). Således indikeras dessa fartygs verksamhet, istället för deras situation till ankars. Angående mudderverk i svenskt inre vatten, se dock SjöTK 2 kap. 7 §.
- j. Fartyg med längd under 12 m behöver inte avge de föreskrivna mistsignalerna men skall då istället avge någon annan kraftig ljudsignal minst varannan minut.

Regel 36 – Signaler för att påkalla uppmärksamhet

För att om nödvändigt **väcka annat fartygs uppmärksamhet** får varje fartyg avge ljud- och ljussignaler, som ej kan förväxlas med någon på annat ställe i dessa regler föreskriven signal, eller rikta sitt strålkastarljus mot en fara på ett sådant sätt att det ej stör andra fartyg. Ljus för att påkalla annat fartygs uppmärksamhet får inte kunna förväxlas med något navigeringshjälpmedel. Vid tillämpning av denna regel skall användning av högintensivt, blinkande eller roterande ljus, exempelvis strobe lights, undvikas.

Man kan använda t.ex. strålkastare för att vid tillfälligt behov väcka ett annat fartygs uppmärksamhet på det egna fartyget eller på en fara för det andra fartyget. Ett villkor för detta är dock att man inte stör (bländar) andra fartyg eller att ljuset inte kan förväxlas av andra fartyg med t.ex. en fyr, lysboj eller liknande. Särskilt skall man undvika att använda ett starkt, på elektronisk väg utlöst, blixtljus, vilket på engelska kallas strobe light. Det är inte i regelns anda att under långa tidsperioder, utan att påtaglig risk för kollision föreligger, sprida kraftigt ljus varken i form av fast ljus eller som blänk eller blixtar.

Regel 37 – Nödsignaler

När fartyg är i nöd och påkallar hjälp skall det använda eller visa de signaler som beskrivs i Bilaga 4 till dessa regler.

KAPITEL E – UNDANTAGSBESTÄMMELSER

Regel 38 – Undantagsbestämmelser

Varje fartyg (eller kategori av fartyg) som uppfyller bestämmelserna i 1960 års internationella sjövägsregler, och vars köl sträckts eller motsvarande nybyggnadsåtgärd vidtagits innan dessa regler träder i kraft, får **undantas från skyldighet att följa dessa regler** enligt nedanstående:

- a. Installerandet av ljus som uppfyller i regel 22 angivna lysvidder, intill fyra år efter den dag då reglerna trätt i kraft.
- b. Installerandet av ljus som uppfyller i 7 § i Bilaga 1 till dessa regler angivna krav på färg, intill fyra år efter den dag då reglerna trätt i kraft.
- c. Omplaceringen av ljus föranledd av övergång till metersystemet och därmed sammanhängande avrundning av måttsiffrorna, undantas för all framtid.
- d. 1) Omplaceringen av toppljus på fartyg med längd under 150 meter föranledd av föreskrifterna i 3 § a. i Bilaga 1 till dessa regler, undantas för all framtid
2) Omplaceringen av toppljus på fartyg med en längd av 150 meter eller mer föranledd av föreskrifterna i 3 § a. i Bilaga 1 till dessa regler, intill nio år efter den dag då reglerna trätt i kraft.
- e. Omplaceringen av toppljus föranledd av föreskrifterna i 2 § b. i Bilaga 1 till dessa regler, intill nio år efter den dag då reglerna trätt i kraft.
- f. Omplaceringen av sidoljus föranledd av föreskrifterna i 2 § g. och 3 § b. i Bilaga 1 till dessa regler, intill nio år efter den dag då reglerna trätt i kraft.
- g. Bestämmelserna för ljudsignalutrustning enligt i Bilaga 3 till dessa regler, intill nio år efter den dag då reglerna trätt i kraft.
- h. Omplacering av runtlysande ljus föranledd av föreskrifterna i 9 § b. i Bilaga 1 till dessa regler, undantas för all framtid.
- h. Härigenom undantas omplacering av äldre runtlysande ljus i bl.a. fiskefartyg.

Bilaga 1

(till sjövägsreglerna)

Placering av och tekniska detaljer för fartygsljus och signalfigurer

1 §. Definition

Med "**höjd över skrovet**" avses höjden över det översta, genomgående däck. Höjden skall mätas från en punkt lodrätt under platsen för ljuset.

2 §. Ljusens placering och inbördes avstånd i lodplanet

- a. **Toppljus** på ett maskindrivet fartyg med en längd av 20 meter eller mer skall vara anbragta enligt följande:
 - 1) det förliga toppljuset, eller om endast ett toppljus förs, detta ljus skall befinna sig på en höjd över skrovet av minst 6 meter och om fartygets bredd överstiger 6 meter på en höjd över skrovet som ej är mindre än fartygets bredd; dock att ljuset ej behöver vara anbragt på större höjd över skrovet än 12 meter
 - 2) då två toppljus förs skall det aktra ljuset vara anbragt minst 4,5 meter högre än det förliga.
- b. Det lodräta avståndet mellan toppljus på maskindrivna fartyg skall vara sådant, att det aktra ljuset under alla normala trimförhållanden syns ovanför och skilt från det förliga ljuset från en punkt på vattenytan 1 000 meter framför förstäven.
- c. **Toppljuset på ett maskindrivet fartyg med en längd av 12 meter men under 20 meter** skall vara anbragt på minst 2,5 meters höjd över relingen.
- d. **Maskindrivet fartyg med längd under 12 meter** får föra det översta ljuset på lägre höjd än 2,5 meter över relingen. Om toppljus förs samtidigt som sidoljus och akterljus eller det runtlysande ljus som är föreskrivet i regel 23 c. 1) förs samtidigt som sidoljus, skall toppljuset eller det runtlysande ljuset dock föras minst 1 meter högre än sidoljuset.
- e. Ett av de två eller tre toppljus, som är föreskrivna för ett maskindrivet fartyg som bogserar eller puffar ett annat fartyg, skall föras på samma plats som antingen det förliga toppljuset eller det aktra toppljuset. Om ljuset förs på aktermasten skall det lägsta aktra toppljuset föras minst 4,5 meter lodrätt högre än det förliga toppljuset.
- f. 1) Det eller de toppljus som föreskrivs i regel 23 a. skall vara anbragta på tillräckligt avstånd från och ovanför alla andra ljus och avskärmande föremål med undantag av vad som beskrivs under mom. 2).

- 2) Då det inte är praktiskt möjligt att föra de runtlysande ljusen, föreskrivna i regel 27 b. mom. 1) eller regel 28, under toppljuset, får de föras ovanför det aktra toppljuset/ljuset eller lodrätt sett mellan det förliga toppljuset/ljuset och det aktra toppljuset/ljuset, under förutsättning att i det senare fallet fordringarna i 3 § c. i denna Bilaga är uppfyllda.
- g. **Sidoljusen på ett maskindrivet fartyg** skall vara anbragta på en höjd över skrovet, som ej överstiger tre fjärdedelar av det förliga toppljusets höjd. De får ej sitta så lågt att de störs av däcksbelysning.
- h. Om **sidoljusen på fartyg med längd under 20 meter** förs i en sammansatt lanterna, skall denna vara anbragt minst 1 meter lägre än toppljuset.
- i. När i dessa regler föreskrivs att **två eller tre ljus** skall föras **lodrätt över varandra**, skall avstånden mellan dem vara följande:
- 1) på fartyg med en längd av 20 meter eller mer skall avståndet mellan ljusen vara minst 2 meter. Därvid skall det lägsta ljuset – utom då bogserljus krävs – föras på en höjd av minst 4 meter över skrovet
 - 2) på fartyg med längd under 20 meter, skall avståndet mellan ljusen vara minst 1 meter. Därvid skall det lägsta ljuset – utom då bogserljus krävs – föras på en höjd av minst 2 meter över relingen
 - 3) när tre ljus förs skall de inbördes avstånden mellan dem vara lika.
- j. Det lägre av de **två runtlysande ljus, som föreskrivs för fartyg sysselsatta med fiske**, skall föras på en höjd över sidoljusen som är minst två gånger avståndet mellan de två lodrätt över varandra anbragta ljusen.
- k. Det förliga **ankarljuset**, som föreskrivs i regel 30 a. mom, 1) då två ankarljus förs, skall föras minst 4,5 meter högre än det aktra. På fartyg med en längd av 50 meter eller mer skall det förliga ankarljuset föras på en höjd av minst 6 meter över skrovet.
- d. Toppljuset på maskindrivet fartyg med längd under 12 meter får i svenskt inre vatten föras på minst 0,5 meters höjd över relingen enligt SjöTK 2 kap. 14 §.
Genom ändringen 89-11-19 görs i regeln referens också till det runtlysande ljus som kan ersätta toppljus och akterljus enligt regel 23 c. 1).
- i. Genom ändringen 89-11-19 har i 2) ordet "skrovet" (hull) utbytt med "relingen" (gunwale).
- f. Undantag beträffande manöverljus finns i denna bilaga 12 §.

3 §. Ljusens placering och inbördes avstånd i horisontplanet

- a. På maskindrivet fartyg, som skall föra **två toppljus**, skall det horisontella avståndet mellan dem vara minst hälften av fartygets längd men behöver ej överstiga 100 meter. Det förliga ljuset får ej anbringas akterligare än en fjärdedel av fartygets längd från förstäven.
- b. På maskindrivet fartyg med en längd av 20 meter eller mer får **sidoljusen** ej föras för om det förliga toppljuset. De skall vara anbragta på eller nära fartygssidan.
- c. När i regel 27 b. mom. 1) eller regel 28 föreskrivna ljus förs lodrätt mellan de förliga och aktra toppljusen, skall dessa runtlysande ljus föras på ett vågrätt avstånd av minst 2 meter tvärs fartygets långskepps centerlinje.

- d. När endast ett toppljus föreskrivs för ett maskindrivet fartyg, skall detta ljus föras för om fartygets halva längd. Dock behöver fartyg med längd under 20 meter inte föra detta ljus för om fartygets halva längd men skall föra det så långt fram som det är praktiskt möjligt.

4 §. Detaljbestämmelser rörande placeringen av riktningsvisande ljus på fiskefartyg, mudderverk och fartyg som är sysselsatta med undervattensarbeten

- a. Det ljus, som anger **riktningen av uteliggande redskap** från fartyg som är sysselsatt med fiske på sätt som föreskrivs i regel 26 c. mom. 2), skall föras på minst 2 och högst 6 meters avstånd i horisontalled från de två runtlysande röda och vita ljusen. Detta ljus får ej föras högre än det i regel 26 c. mom. 1) föreskrivna vita, runtlysande ljuset och ej lägre än sidoljusen.
- b. De **ljus och signalfigurer på ett fartyg sysselsatt med muddring** eller undervattensarbete, som på sätt som föreskrivs i regel 27 d. mom. 1) och 2) anger sida där hinder förekommer och/eller sida där säker passage kan ske, skall föras på största praktiskt möjliga horisontella avstånd, dock minst 2 meter från de i regel 27 b. mom. 1) och 2) föreskrivna ljusen och signalfigu-
rerna. Under inga omständigheter får det övre av dessa ljus eller signalfigu-
rer föras högre än det lägsta av de tre i regel 27 b. mom. 1) och 2) föreskriv-
na ljusen eller signalfigu-
rerna.

5 §. Skärmar för sidoljus

Sidoljusen på fartyg med en längd av 20 meter eller mer skall in mot fartyget vara försedda med **skärmar**, som skall vara målade i matt, svart färg, och uppfylla kraven i 9 § i denna Bilaga. Yttre skärmar erfordras ej, då sammansatt lanternerna är försedd med en enkel vertikal glödtråd och har en mycket smal avgränsning mellan den gröna och röda sektorn. På fartyg med längd under 20 meter skall sidoljusen, om det erfordras för att uppfylla kraven i 9 § i denna Bilaga, in mot fartyget vara försedda med skärmar, målade i matt, svart färg.

6 §. Signalfigurer

- a. **Signalfigurer** skall vara svarta och ha följande mått:
- 1) ett klot en diameter av minst 0,6 meter
 - 2) en kon en basdiameter av minst 0,6 meter och en höjd lika stor som diametern
 - 3) en cylinder en diameter av åtminstone 0,6 meter och en höjd två gånger diametern
 - 4) en romb skall bestå av två koner enligt 2) med baserna vända mot varandra.
- b. Det lodrätta avståndet mellan signalfigurer skall vara åtminstone 1,5 meter.
- c. På **fartyg med längd under 20 meter** får – i proportion till fartygets storlek – mindre signalfigurer användas, varvid avståndet mellan dessa avpassas i förhållanden härtill.

Alla signalfigurer är svarta. (I äldre sjövägsregler fanns även röda och vita.)

7 §. Detaljbestämmelser rörande ljusens färg

Fartygsljusens färg skall överensstämma med nedanstående normer, vilka ligger inom gränserna för de diagram som Internationella Belysningskommissionen (ICI) specificerat för varje färg. Gränserna för de olika färgområdena erhålls genom markering av hörnkoordinaterna enligt följande:

1) Vitt

x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382

2) Grönt

x	0.028	0.009	0.300	0.203
y	0.385	0.723	0.511	0.356

3) Rött

x	0.680	0.660	0.735	0.721
y	0.320	0.320	0.265	0.259

4) Gult

x	0.612	0.618	0.575	0.575
y	0.382	0.382	0.425	0.406

8 §. Ljusstyrka

a. **Ljusens minsta ljusstyrka** skall beräknas enligt följande formel:

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

där I är ljusstyrkan i candela under drift,

T är tröskelvärde 2×10^{-7} lux,

D är ljusets siktbarhetsgräns (lysvidd) i nautiska mil,

K är atmosfärens transmissionsfaktor.

För föreskrivna ljus skall värdet av K vara 0,8 vilket motsvarar en meteorologisk sikt på omkring 13 nautiska mil.

b. Ett antal värden framtagna med hjälp av formeln återges i tabellen nedan:

Ljusets siktbarhetsgräns (lysvidd) i nautiska mil (D)	ljusstyrka i candela för K = 0,8 (I)
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Anm.: Fartygsljusens maximala ljusstyrka bör begränsas för att undvika olämplig bländning. Detta får inte åstadkommas genom varierbar kontroll av ljusstyrkan.

9 §. Horisontala sektorer

- a. 1) I förlig riktning skall **sidoljusen** från sin plats i fartyget visa minst föreskriven ljusstyrka. Ljusstyrkan skall avta, så att ljuset är praktiskt taget helt utsläckt mellan 1 och 3 grader utanför de föreskrivna sektorerna.
- 2) **Akterljus, toppljus och sidoljus** skall hålla minst föreskrivna ljusstyrkor över horisontvinkeln intill 5 grader från gränserna för de sektorer som föreskrivs i regel 21, förliga sektorsgränserna för sidoljusen dock undantagna enligt a. 1). Från 5 grader innanför de föreskrivna sektorerna får ljusstyrkan nedgå med 50 procent intill de föreskrivna gränserna. Den skall minska jämnt för att vara praktiskt taget helt utsläckt högst 5 grader utanför de föreskrivna sektorerna.
- b. 1) **Runtlysande ljus** skall anbringas så att de ej är skymda av master, toppstänger eller överbyggnader inom sektorer större än 6 grader; i regel 30 föreskrivna ankarljus är dock undantagna och behöver ej anbringas på en opraktiskt höjd över skrovet.
- 2) Om det inte är praktiskt möjligt att uppfylla bestämmelserna i momont b. 1) i denna paragraf genom att föra endast ett runtlysande ljus, skall två lämpligt placerade eller avskärmade runtlysande ljus föras så att de, såvitt praktiskt möjligt, uppfattas som ett ljus på ett avstånd av en nautisk mil.
- b. 2) Om två runtlysande ljus används bör dessa placeras och avskärmas så att den sektor, i vilken båda ljusen kan ses samtidigt, är så smal som möjligt och så nära tvärs som möjligt.

10 §. Vertikala sektorer

- a. De **vertikala sektorerna** på elektriska ljus, ljus på segelfartyg på väg undantagna, skall från sin plats ombord medge att:
 - 1) minst föreskriven minimiljusstyrka erhålls inom hela sektorn från 5 grader under horisontalplanet
 - 2) minst 60 procent av föreskriven minimiljusstyrka erhålls från 7,5 grader över till 7,5 grader under horisontalplanet.
- b. På **segelfartyg** på väg skall den vertikala sektorn på elektriska ljus från sin plats ombord medge att:
 - 1) minst föreskriven minimiljusstyrka erhålls inom hela sektorn från 5 grader över till 5 grader under horisontalplanet
 - 2) minst 50 procent av föreskriven minimiljusstyrka erhålls från 25 grader över till 25 grader under horisontalplanet.
- c. För andra ljus än elektriska skall dessa specifikationer uppfyllas så långt som möjligt.

a och b. Genom ändringen 89-11-19 har i inledningen, efter "segelfartyg" inskjutits "på väg".

11 §. Ljusstyrkan hos andra ljus än elektriska

Andra ljus än elektriska skall i möjligaste mån hålla i tabellen i 8 § redovisade minimiljusstyrkor.

12 §. Manöverljus

Oavsett föreskrifterna i 2 § f. skall i regel 34 b. beskrivet **manöverljus** vara anbragt i samma vertikala långskeppsplan som toppljuset eller toppljusen och då så är möjligt minst två meter högre än det förliga toppljuset, dock på sådant sätt att det förs minst två meter högre eller lägre än det aktra toppljuset. På fartyg som endast för ett toppljus skall manöverljuset, om det är fast anbragt, föras på plats där det bäst syns och minst 2 meter högre eller lägre än toppljuset.

13 § Höghastighetsfartyg*

**Refererar till "the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 och "the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000".*

a. Toppljuset på ett höghastighetsfartyg får placeras på en höjd, i förhållande till bredden på fartyget, lägre än vad som föreskrivs i 2 § a. 1) i denna bilaga, förutsatt att basvinkeln i den likbenta triangeln som formas av sidoljusen och toppljuset inte understiger 27 grader sett rätt förifrån.

b. På ett höghastighetsfartyg med en längd av 50 meter eller mer, får det vertikala avståndet mellan ljuset på förmasten och stormasten om 4,5 meter som erfordras i 2 § a. 2) i denna bilaga modifieras, förutsatt att ett sådant avstånd inte blir mindre än det värde som bestäms av följande formel:

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

där: y är höjden på stormastens ljus över förmastens ljus i meter;
a är höjden av förmastens ljus över vattenytan i servicekondition i meter;
 ψ är trimmet i servicekondition i grader;
C är den horisontella separationen av toppljusen i meter.

14 §. Godkännande

Ljus och signalfigurers konstruktion samt installationen av ljus ombord på fartyget skall uppfylla de krav, som är fastställda av vederbörande myndighet i den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra.

Bilaga 2

(till sjövägsreglerna)

Ytterligare signaler för fiskefartyg som fiskar i närheten av varandra

1 §. Allmänt

I denna bilaga omnämnda ljus skall, om de förs i enlighet med regel 26 d., anbringas på plats där de bäst syns. De skall föras minst 0,9 meter från varandra och lägre än i regel 26 b. mom. 1) och c. mom. 1) föreskrivna ljus. Ljusen skall vara synliga runt hela horisonten på ett avstånd av minst 1 nautisk mil på ett kortare avstånd än för fiskefartyg i dessa regler föreskrivna ljus.

2 §. Signaler för trålare

- a. **Fiskefartyg med en längd av 20 meter** eller längre som trålar, vare sig bottentrål eller flyttrål användes, skall visa:
 - 1) när trålen sätts: två vita ljus lodrätt över varandra
 - 2) när trålen tas in: ett vitt ljus över ett rött ljus lodrätt över varandra
 - 3) när trålen fastnat på ett hinder: två röda ljus lodrätt över varandra.
- b. **Fiskefartyg med en längd av 20 meter** eller längre som partrålar skall visa:
 - 1) under natten: en strålkastare som lyser föröver och i riktning mot det andra av de två fiskefartygen
 - 2) när trålen sätts eller tas in eller när trålen fastnat på ett hinder: de ljus som föreskrivs under 2 § a.
- c. **Fiskefartyg med längd under 20 meter** som trålar, vare sig bottentrål eller flyttrål användes, eller som partrålar får visa de i denna paragraf, moment a. och b., föreskrivna ljusen efter vad som är tillämpligt.

3 §. Signaler för snörpvadsfiske

Fiskefartyg får vid fiske med snörpvad visa två gula ljus lodrätt över varandra. Dessa ljus skall blinka växelvis varje sekund och med lika långa ljus- och mörkerperioder. De får endast visas när fiskefartygets fria rörelse hindras av dess fiskeredskap.

Bilaga 3

(till sjövägsreglerna)

Tekniska detaljer för ljudsignalanordningar

1 §. Visslor

a. Frekvenser och räckvidd

Grundfrekvensen för ljudsignalen skall ligga inom frekvensbandet 70-700Hz. Räckvidden för signal som avges med vissla skall bestämmas av de frekvenser, som kan inkludera grundfrekvensen och/eller en eller fler högre frekvenser, som ligger inom frekvensbandet 180-700Hz (+/- 1%) för fartyg med en längd av 20 meter eller mer, eller 180-2100Hz (+/- 1%) för ett fartyg med en längd mindre än 20 meter och som uppfyller i c. nedan specificerade krav på ljudtrycksnivåer.

b. Gränser för grundfrekvenser

För att tillgodose användningen av ett stort antal olika visselkaraktärer skall grundfrekvensen för en vissla ligga mellan följande gränser:

- 1) 70 – 200 Hz för fartyg med en längd av 200 meter eller mer
- 2) 130 – 350 Hz för fartyg med en längd av 75 meter men under 200 meter
- 3) 250 – 700 Hz för fartyg med längd under 75 meter.

c. Ljudsignalers styrka och räckvidd

Vissla som är anbragd på fartyg skall, i den riktning där den har högsta styrka och på ett avstånd av 1 meter från visslan, åstadkomma en ljudtrycksnivå inom minst ett 1/3 oktavband (tersband) beläget inom frekvensbandet 180-700Hz (+/- 1%) för fartyg med en längd av 20 meter eller mer, eller 180-2100Hz (+/- 1%) för ett fartyg med en längd mindre än 20 meter, som inte får vara mindre än aktuellt värde som anges i tabellen nedan.

Fartygets längd i meter	1/3 oktavbandnivå (tersnivå) på 1 meters avstånd i dB över referensvärdet 2×10^{-5} N/m ²	Räckvidd i nautiska mil
200 eller mer	143	2
75 men mindre än 200	138	1,5
20 men mindre än 75	130	1
mindre än 20	120 ^{*1} 115 ^{*2} 111 ^{*3}	0,5

*1 När de uppmätta frekvenserna ligger inom området 180-450Hz

*2 När de uppmätta frekvenserna ligger inom området 450-800Hz

*3 När de uppmätta frekvenserna ligger inom området 800-2100Hz

Räckvidden i tabellen på föregående sida är avsedd som information och anger det ungefärliga avstånd, på vilket en vissla med 90-procentig sannolikhet kan höras utefter sin framåt riktade axel under vindstilla förhållanden ombord på ett fartyg med en genomsnittlig bakgrundsbullernivå på lyssnarplatserna. (Detta antas vara 68 dB i det oktavband, som har mittfrekvensen 250 Hz och 63 dB i det oktavband som har mittfrekvensen 500 Hz.)

I praktiken är det avstånd på vilket en vissla kan höras ytterst varierande och beror i avgörande grad på väderförhållandena. De angivna värdena bör därför uppfattas som riktvärden. I händelse av stark vind eller hög bullernivå på lyssnarplatsen kan räckvidden minska avsevärt.

d. **Riktningsegenskaper**

Ljudtrycksnivån för en riktad vissla får ej understiga den föreskrivna ljudtrycksnivån i axelns riktning med mer än 4 dB i någon riktning inom ± 45 grader i horisontalplanet räknat från axelns riktning. Ljudtrycksnivån i andra riktningar i horisontalplanet får ej understiga den föreskrivna ljudtrycksnivån i axelns riktning med mer än 10 dB, så att räckvidden i alla riktningar blir minst lika med halva räckvidden utefter den framåt riktade axeln. Ljudtrycksnivån skall mätas i det 1/3 oktavband (tersband), som bestämmer räckvidden för hörbarheten.

e. **Placering av visslor**

När en **riktad vissla** används som enda vissla på ett fartyg, skall den anbringas så att riktningen för dess högsta styrka är rätt förut. Vissla skall placeras så högt som är praktiskt möjligt på ett fartyg, för att därigenom minska avskärmningen av det avgivna ljudet, förorsakad av hinder, liksom även för att begränsa risken för hörselskador hos personalen. Ljudtrycksnivån från fartygets egen signal får på lyssnarplatserna ej överstiga 110 dB (A) och bör såvitt praktiskt möjligt ej överstiga 100 dB (A).

f. **Utrustning med mer än en vissla**

Om visslor är placerade på ett inbördes avstånd som överstiger 100 meter, skall de vara så anordnade att de ej används samtidigt.

g. **Kombinerade system av visslor**

Till följd av förekomsten av hinder kan en enstaka visslas eller någon av i f. nämnda visslors ljudfält vara starkt begränsat i vissa sektorer. Om så är fallet bör ett kombinerat system av visslor nyttjas, som eliminerar dessa begränsningar. Vid tillämpning av dessa regler skall ett kombinerat system av visslor anses som en enstaka vissla. Visslorna i ett kombinerat system får ej anbringas på ett inbördes avstånd överstigande 100 meter och skall anordnas så att de ljuder samtidigt. Varje visslas frekvens skall avvika från de andra visslornas frekvenser med minst 10 Hz.

2 §. Fartygsklocka eller gonggong

a. Ljudstyrka

Klocka, gonggong eller annan anordning med liknande ljugenskaper skall kunna åstadkomma en ljudtrycksnivå som ej understiger 110 dB på 1 meters avstånd.

b. Konstruktion

Klockor och gonggongar skall vara tillverkade av korrosionsbeständigt material och skall kunna frambringa en klar ton. Diametern på klockans öppning skall inte vara mindre än 300 mm på fartyg med en längd av 20 meter eller mer. Då det är praktiskt möjligt rekommenderas maskinell drift av klockkläppen för att säkerställa jämn slagkraft men det skall vara möjligt att ge signal manuellt. Kläppens massa skall vara minst 3 procent av klockans.

3 §. Godkännande

Ljudsignalapparatens konstruktion, verkningsgrad och installation ombord på fartyg skall uppfylla de krav, som är fastställda av vederbörande myndighet i den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra.

Nödsignaler

1 §.

Följande signaler, använda eller visade antingen tillsammans eller var för sig, **anger nöd och behov av hjälp**:

- a. Kanonskott eller andra knallsignaler, avlossade med mellantider av omkring 1 minut
- b. Oavbrutet begagnande av någon mistsignalapparat
- c. Raketer eller bomber som utkastar röda stjärnor, avskjutna en i sänder med korta mellantider
- d. Signal, utsänd med radiotelegrafi eller annan signalmetod av vad slag som helst, bestående av gruppen · · · — — · · · (SOS) enligt morsesystemet
- e. Signal som utsänds med radiotelefoni genom uttalande av ordet "Mayday"
- f. Nödsignalen NC enligt internationella signalboken
- g. Signal bestående av en fyrkantig flagga samt över eller under denna ett klot eller liknande föremål
- h. Eldflammor på fartyg (t.ex. från brinnande tjärtunnor, oljefat eller dylikt)
- i. Raket med fallskärmsbloss eller handbloss som visar rött sken
- j. Röksignal som avger organgefärgad rök
- k. Upprepade sakta höjningar och sänkningar av armarna utsträckta åt båda sidorna
- l. Alarmsignalen för radiotelegrafi
- m. Alarmsignalen för radiotelefoni
- n. Signaler sända med radiosändare för nödpositionsindikering.
- o. Godkända signaler som sänds med radiokommunikationssystem, inklusive radartranspondrar för livräddningsfarkoster.
- f. Flaggan N (överst) är blå- och vitrutig. C är i horisontella fält blå-vit-röd-vit-blå.
- o. Nödsignalen är för att tillgodose "Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)". Systemet är satellitbaserat och införes på 1990-talet.

2 §

Det är **förbjudet att använda** eller visa någon av ovannämnda signaler **annat än i avsikt att ange nöd** och behov av hjälp, likaså att använda någon signal som kan förväxlas med någon av ovannämnda signaler.

Missbruk av larmanordning kan leda till ansvar enligt brottsbalken 16 kap. 15 § (SFS 1986:1104).

3 §.

Aktuella delar av **internationella signalboken**, handboken för fartyg vid sökning och räddning (**MERSAR**) och följande signaler bör beaktas:

- a. En orangefärgad duk med antingen en svart fyrkant och cirkel eller annan liknande symbol (för upptäckt från luften)
- b. Flytande färgämne.

Avdelning B. Sjötrafikförordningen (SjöTF)

Sjötrafikförordningen (SFS 1986:300), i kraft den 1 juli 1986, med av Sjöfartsverket gjorda kommentarer. I lydelse gällande den 29 november 2003.

1 kap. Allmänt

1 §

Med **fartyg** avses i denna förordning varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet.

Enligt definitionen inräknas sjöflygplan, svävare, segelbräda, vattenskoter m.m. Jfr kommentar till sjövägsregel 3 a. För att bruka svävare krävs tillstånd av regeringen i internationell fart och av länsstyrelse i samråd med Sjöfartsverket i övrigt, se svävarfartsförordningen (SFS 1986:305). Sedan den 15 juli 2004 är det enbart tillåtet att använda vattenskoter i allmän farled eller där länsstyrelsen meddelar särskilt tillstånd. Se Vattenskoterförordningen (SFS 1993:1053. Senast ändrad 2004:607).

2 §

För sjötrafik **inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon tillämpas**, om inte annat anges i 3 §, den i London den 20 oktober 1972 avslutade konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (**de internationella sjövägsreglerna**) med de ändringar som beslutades av den Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO) den 19 november 1981, den 19 november 1987, den 19 oktober 1989, den 4 november 1993 och den 29 november 2001. Konventionen med 1981, 1987, 1989, 1993 och 2001 års ändringar publiceras i svensk översättning i Sjöfartsverkets författningssamling.

Jämför sjövägsregel 1 a. och b. om var sjövägsreglerna skall tillämpas och om vilka undantag som reglerna medger. – IMO = International Maritime Organization, som är FN:s underorgan för sjöfartsfrågor, placerad i London. De ändringar till sjövägsreglerna som beslutades 1981 trädde i kraft den 1 juni 1983, ändringarna 1987 den 19 november 1989, ändringarna 1989 den 19 april 1991, ändringarna 1993 den 4 november 1995 och ändringarna 2001 den 29 november 2003.

Brott mot sjövägsreglerna medför straffansvar enligt 5 kap. 1 § eller sjölagen.

Enligt "**Lag om Sveriges sjöterritorium**", (SFS 1966:374) förstås med Sveriges sjöterritorium:

- insjöar, vattendrag och kanaler;
 - vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar samt vattenområden innanför och mellan öar, holmar och skär och intill räta linjer som regeringen bestämmer; samt
 - det utanför Sveriges landområden och inre vatten belägna vattenområdet med en bredd av tolv nautiska mil eller 22.224 meter från de baslinjer som anges i lagens 4:e §.
- inre vatten: de ovan under a) och b) nämnda vattnen.
territorialhavet: de under c) nämnda vattnen.

Vissa begränsningar av territorialhavets omfattning görs i lagens 3 §.

Gränserna för inre vatten (baslinjerna) och Sveriges sjöterritorium samt ekonomisk zon finns utlagda i de svenska sjökorten.

3 §

För sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon gäller de **tillägg till och undantag från de internationella sjövägsreglerna** som följer av denna förordning eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Det finns **särskilda bestämmelser** för sjötrafik i hamnar, kanaler och särskilda farleder. Det finns också särskilda bestämmelser för trafik med militära fartyg, fartyg i konvoj, sjöflygplan och höghastighetsfartyg, för sjötrafiken i närheten av sådana fartyg eller sjöflygplan och för trafik med svävare.

Ytterligare bestämmelser för sjötrafiken finns i SjöTK och dessutom finns särskilda föreskrifter för hamnar, kanaler m.m. Vissa lokala föreskrifter är skyltade. Bestämmelser för trafik med svävare finns i svävarfartsförordningen (SFS 1986:305) och för vattenskoter i vattenskoterförordningen (SFS 1993:1053). Bestämmelser för höghastighetsfartyg finns i höghastighetsförordningen (SFS 1998:1355) och i Sjöfartsverkets föreskrifter om anmälan av trafik med höghastighetsfartyg (SJÖFS 1999:2).

4 §.

I den mån det inte strider mot tillämplig lag i främmande stat gäller de internationella sjövägsreglerna samt denna förordning och, med stöd av förordningen meddelade föreskrifter även för trafik med **svenskt fartyg utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.**

Sjöfartsverket får föreskriva om undantag från vad som anges i första stycket.

5 §.

En sjötrafikanter skall visa **gott sjömanskap** och iaktta den **omsorg och varsamhet** som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna.

Den som bryter mot föreskriften riskerar straffansvar enligt sjölagen. Bestämmelsen gäller samtliga som färdas på vatten men företrädesvis torde ansvarig båtförare, befälhavare eller besättning komma i fråga. Dessutom är bestämmelsen tillämplig då fartyget är ankrat eller förtöjt.

Uttrycket "betingas av omständigheterna" ålägger varje trafikant att beakta samtliga förhållanden, som kan inverka på olycksrisken, t.ex fartygets storlek och manöverförmåga. Det är uppenbart, att kraven måste ställas olika beträffande lättmanövrerade nöjesbåtar och i fråga om större fartyg. En erkänd praxis i trafiken på våra vattenvägar är, att de mindre båtarna skall hålla undan för de stora och svärmanövrerade fartygen, jfr sjövägsregel 2 och sjölagens 6 kap. 2 §. "Betingas av omständigheterna" åsyftar inte endast de faktiskt föreliggande omständigheterna i en situation, utan även sådana ändringar i förhållandena som för fartygsföraren bör te sig som möjliga, t.ex ökande sjö och vindkantring. En båtförare har exempelvis också, vid färd in i en skyddad skärgårdsvik en sommar dag, ofta att räkna med att badande kan finnas i vattnet, varför han redan i god tid bör föra båten med särskild försiktighet. Å andra sidan får uttrycket även anses innebära, att den som fört sin farkost med en till farvattnet och trafiksäkerhetens krav i övrigt väl anpassad fart, inte bör fällas till ansvar, om t.ex svallvågor efter fartyget vållar skador på bristfälligt förtöjda eller förankrade båtar. Om befälhavarens skyldigheter vid sjönöd se 6 kap. 6 § sjölagen.

6 §

Den som framför fartyg eller eljest på fartyg har uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss får inte fullgöra sin uppgift om han på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av alkoholhaltiga drycker eller annat **berusningsmedel** eller av något annat skäl inte kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt.

Den som bryter mot denna föreskrifter riskerar straffansvar enligt sjölagen.

2 kap. Föreskrifter för trafiken

1 §.

Sjöfartsverket meddelar de föreskrifter som behövs med hänsyn till **sjösäkerheten** vid förande av fartyg i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Sjöfartsverket har med stöd av detta bemyndigande utfärdat sjötrafikkungörelsen (SjöTK) och det används också för utfärdande av föreskrifter av lokal karaktär. Föreskrifter kan också utfärdas av Sjöfartsverket med stöd av Lag om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, SFS 1983:293 och 1988:898.

2 §.

Länsstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om **farbegränsning, förbud mot ankring** eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för **båttävling, vattenskidåkning, dykning eller liknande sporter** i Sveriges sjöterritorium. Länsstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket även meddela tillfälliga dispenser från sina föreskrifter.

Länsstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud som avser rätten att använda ett vattenområde i Sveriges sjöterritorium för trafik med fartyg, om föreskriften behövs från **miljösynpunkt eller av andra säkerhetsskäl** än som anges i 1 § eller för att skydda **fisket** eller anläggningar för vattenbruk och föreskriften inte gäller handelssjöfarten i allmän farled.

Länsstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket även meddela andra föreskrifter om användande av Sveriges sjöterritorium när de är av tillfällig art.

Länsstyrelsen kan med stöd av andra stycket meddela föreskrifter som är påkallade även av andra skäl än sjösäkerhetsskäl, t.ex med hänsyn till djurlivet, sociala naturvårdsändamål såsom bad och friluftsliv eller miljövård i övrigt.

Bestämmelsen gör det möjligt för trafikanter, strandägare m.fl. att göra framställning hos länsstyrelsen om föreskrift eller förbud i nämnda avseenden. Framställningen bör innehålla en redogörelse för de omständigheter som åberopas. Föreskrift skall ofta skyltas enligt 5-6 §§.

3 §.

Om en föreskrift som avses i 1 eller 2 § har betydelse från miljösynpunkt eller för trafiken med fritidsbåtar och om den är av principiell natur, skall samråd ske även med **Naturvårdsverket**. Rör föreskriften trafiken med fiskefartyg eller skydd för fisket eller anläggning för vattenbruk, skall samråd ske även med **Fiskeriverket**. Innan en föreskrift meddelas skall, om det behövs, vederbörande **kommun, farvattnets trafikanter och övriga intressenter** ges tillfälle att yttra sig.

4 §.

Den myndighet som meddelar en föreskrift enligt 1, 2 eller 10 § skall **kungöra föreskriften** i god tid före ikraftträdandet och se till att föreskrifter som rör Sveriges sjöterritorium utanför kusten, Sveriges ekonomiska zon, Ångermanälven söder om Nyland, Vänern, Vättern, Mälaren, Trollhätte kanal, Södertälje kanal eller Göta kanal tas in i publikationen "**Underrättelser för sjöfarande**".

"Underrättelser för sjöfarande" (Ufs) utges av Sjöfartsverket varje vecka.

5 §.

Sjöfartsverket fastställer utformningen och användningen av **sjövägmärken**.

Med sjövägmärken avses varningsmärken, upplysningsmärken, förbudsmärken och tilläggstavlor. Utseende m.m. framgår i bokens avdelning D.

6 §.

Den myndighet som meddelar föreskrift enligt 1 eller 2 § får besluta att **sjövägmärke** skall sättas upp och var detta skall ske.

Sjöfartsverket svarar för att ett sjövägmärke som verket har föreskrivit om sätts upp och underhålls. Sjöfartsverket kan dock besluta att kommun eller enskild i vars intresse föreskriften är meddelad skall sätta upp och underhålla märket.

Vederbörande kommun svarar för att ett sjövägmärke som en länsstyrelse har föreskrivit om sätts upp och underhålls. Länsstyrelsen kan dock besluta att enskild i vars intresse föreskriften är meddelad skall sätta upp och underhålla märket.

7 §.

Föreskrifter som meddelats med stöd av 1 eller 2 § gäller inte fartyg som i **brådskande tjänsteutövning** används av **polis, lots- eller tullpersonal**, personal vid **Kustbevakningen**, av **enhet vid räddningstjänst** eller av **läkare**. Sådana föreskrifter gäller inte heller örlogsfartyg i brådskande tjänsteutövning.

Fartyg i brådskande tjänsteutövning, utom läkare i privata båtar, får använda blått snabblixtljus för att markera att de är under utryckning enligt SjöTK 2 kap. 6 §.

8 §.

Ett beslut som länsstyrelsen har meddelat med stöd av 2 § eller 6 § första stycket överklagas hos regeringen.

Fiskeriverket, Sjöfartsverket och Naturvårdsverket får överklaga ett sådant beslut.

I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol.

9 §.

Sjöfartsverket meddelar efter samråd med **Försvarsmakten** de särskilda föreskrifter som är betingade av militära förhållanden.

Sådana föreskrifter har intagits i SjöTK 4 kap.

10 §.

Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om vilka myndigheter och enskilda som har rätt att på fartyg under brådskande tjänsteutövning föra ett eller flera runtlysande snabblixtljus med blått sken.

Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om användning av sådant ljus som avses i första stycket. Om en statlig myndighet äger eller nyttjar fartyget skall föreskrifterna meddelas efter överenskommelse med den myndigheten.

3 kap. Säkerhetsanordningar för sjöfarten

1 §.

Staten håller fyrar, sjömärken och andra säkerhetsanordningar för sjöfarten samt sjöräddningsstationer i den utsträckning som Sjöfartsverket bestämmer.

2 §.

Säkerhetsanordningar för sjöfarten får inte inrättas inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon utan **tillstånd**. Säkerhetsanordningar får inte heller ändras, flyttas eller dras in utan tillstånd.

Frågor om tillstånd enligt första stycket prövas av Sjöfartsverket. Tillstånden kan förenas med villkor. I fråga om radiofyrar eller andra säkerhetsanordningar med radiosändare finns bestämmelser i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation.

Sjöfartsverket får föreskriva att tillstånd för inrättande, ändring, flyttning eller indragning av säkerhetsanordningar inte behövs i ett visst område eller för en viss typ av säkerhetsanordningar.

Utöver Sjöfartsverket håller bl.a. hamnar, rederier med skärgårdstrafik och båtklubbar prickar, fyrar, kummel m.m. Tillstånd skall inhämtas hos Sjöfartsverket och märket kan då intas i sjökort. Det är förbjudet att utsätta sjömärke utan tillstånd eller att sätta ut något i sjön eller vid stranden som liknar sjömärke och som kan skapa osäkerhet för sjötrafiken. Godkänt sjömärke ska följa gällande utmärkningssystem.

Sjöfartsverket har inte föreskrivit något undantag från tillstånd enligt tredje stycket, men i praktiken förekommer viss utmärkning, utan formellt tillstånd, i t.ex. småbåtshamnar.

Ansvar för utmärkningen åvilar den som, med eller utan tillstånd, utlägger eller inrättar en "säkerhetsanordning".

3 §.

Den som inrättar eller övertar en säkerhetsanordning skall **underhålla** och betjäna anordningen på ett tillfredsställande sätt.

Sjöfartsverket utövar tillsyn över säkerhetsanordningar i den mån tillsynen inte ankommer på någon annan.

4 §.

Om en säkerhetsanordning är bristfällig eller vilseledande och rättelse inte omedelbart sker efter tillsägelse hos den underhållsskyldige eller denne inte kan anträffas omedelbart, får Sjöfartsverket på den underhållsskyldiges bekostnad undanröja anordningen eller föranstalta om rättelse.

Om Sjöfartsverket finner att det i Sveriges sjöterritorium har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande, skall verket anmäla förhållandet till länsstyrelsen, om anordningen inte genast kan undanröjas. Länsstyrelsen skall meddela de föreskrifter som behövs för att anordningen snarast möjligt skall undanröjas. Länsstyrelsen får då förelägga vite.

Om Sjöfartsverket finner att det i Sveriges ekonomiska zon har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande, skall verket meddela de föreskrifter som behövs för att anordningen skall undanröjas. Sjöfartsverket får då förelägga vite.

5 §.

Fartyg får inte förtöjas vid fyrar, sjömärken eller andra säkerhetsanordningar.

Brott mot denna bestämmelse straffas med böter. Vid åverkan kan också skadestånd utkrävas. Om förtöjningen leder till att märkets funktion ändras, t.ex. en prick flyttas, och därmed ett fartyg vilseleds i sin navigering kan vållande till sjöolycka ifrågakomma.

6 §.

Den som med eller utan skuld medverkat i en händelse som lett till att en fyr, ett sjömärke eller någon annan **säkerhetsanordning har skadats eller rubbats är skyldig att anmäla** det inträffade till befattningshavare vid Sjöfartsverket eller till någon annan som svarar för anordningen.

Anmälan bör ske till närmaste lotsstation eller hamnmyndighet.

4 kap. Särskilda bestämmelser för krigsförhållanden m.m.

1 §.

Bestämmelserna i 2 – 10 § § gäller om regeringen förordnar om det. Sådant förordnande får ges när riket är i krig eller krigsfara eller det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig.

2 §.

Fartyg med en längd av minst åtta meter skall dygnet om ha **nationalitetsflaggan hissad** under gång samt, inom militärt skyddsområde, även då det är till ankars eller förtöjt.

3 §.

Fartygsbefälhavaren skall noggrant följa de föreskrifter som är utfärdade om **mörkläggning** och andra åtgärder under höjd beredskap.

4 §.

Utländskt fartyg vars bruttodräktighet överstiger 300 får inte utan tillstånd av Sjöfartsverket **läggas upp** här i landet eller på annat sätt tas ur trafik för längre tid än tre veckor.

Om ett sådant tillstånd meddelas, skall de föreskrifter iakttas som Försvarsmakten har meddelat efter samråd med Sjöfartsverket beträffande förläggningssort för fartyget och andra förhållanden som rör förläggningen. Detta skall även gälla om svenskt fartyg vars bruttodräktighet överstiger 300 skall läggas upp eller på annat sätt tas ur trafik för annat ändamål än klassning, ombyggnad, reparation eller underhåll.

Om ett utländskt fartyg är upplagt eller på annat sätt taget ur trafik för längre tid än tre veckor, skall fartyget flyttas till en annan förläggningssort inom Sveriges sjöterritorium om Försvarsmakten efter samråd med Sjöfartsverket bestämmer så. Detsamma gäller om ett svenskt fartyg är upplagt eller på annat sätt taget ur trafik för annat ändamål än klassning, ombyggnad, reparation eller

underhåll. Beträffande fartygets förläggning skall de föreskrifter iakttas som har meddelats.

5 §.

Har regeringen förordnat att Sveriges sjöterritorium eller någon del av det skall vara **förbjudet område**, har fartyg tillträde till sådant område endast efter tillstånd.

Försvarsmakten får i avvaktan på förordnande av regeringen föreskriva att tillstånd skall fordras för tillträde till inre vatten.

Krav på tillstånd gäller inte i fall av nöd.

6 §.

Tillstånd enligt 5 § meddelas av Försvarsmakten. Bevis om tillståndet (**passersedel**) utfärdas i två exemplar, av vilka det ena behålls av Försvarsmakten. Då den tid gått ut eller den resa fullbordats för vilken passersedeln gäller, skall passersedeln snarast återställas till Försvarsmakten. Vid genomfart skall passersedeln återställas innan fartyget löper ut från Sveriges sjöterritorium.

7 §.

Vid färd inom förbjudet område eller i övrigt inom Sveriges sjöterritorium är fartygsbefälhavaren skyldig

- a) att rätta sig efter de anvisningar om tidpunkt för resans start som av Försvarsmakten meddelas med hänsyn till fartygets skydd och säkerhet,
- b) att följa Försvarsmaktens anvisningar om sättet för resans genomförande, såsom enskild förflyttning eller förflyttning i konvoj, samt att noggrant iaktta de anvisningar som Försvarsmakten i samband därmed kan komma att utfärda om fartygets skydd och säkerhet,
- c) att använda uteslutande de farleder och hamnar, som Försvarsmakten anvisar vid resans start eller under pågående resa om inte fartyget befinner sig i nöd,
- d) att anlita behörig lots inte bara då han är skyldig till det enligt föreskrift meddelad av Sjöfartsverket med stöd av förordningen (1982:569) om lotsning m.m. utan även i övrigt, om Försvarsmakten föreskriver det,
- e) att ta med den bevakningspersonal som Försvarsmakten beordrar ombord samt att följa föreskrifter av bevakningspersonalens befälhavare,
- f) att, om det föreskrivs i passersedeln att de ombordvarande vid färd inom visst område skall befinna sig under däck, se till att dessa – utom den personal som oundgängligen behövs för fartygets säkra framförande – vistas under däck på en plats som ingen kan se ut ifrån.

Om det i fall som avses i första stycket d) råder lotstväng på grund av föreskrift av Försvarsmakten men en behörig lots inte har kunnat erhållas efter beställning eller efter angiven lotssignal, får befälhavaren fortsätta färden under angivandet av lotssignal tills behörig lots erhållits eller Försvarsmakten bestämmer annat. Befälhavaren skall göra en anteckning om förhållandet i skeppsdagboken.

8 §.

Bestämmelserna i 5 – 7 §§ gäller inte fartyg som tillhör polisen, kustbevakningen, Sjöfartsverket eller Tullverket eller i övrigt används i dess tjänst och inte heller fartyg som av annan civil myndighet används för polisuppsikt eller liknande ändamål. För sådan trafik utfärdar Försvarmakten anvisningar i samråd med berörd myndighet.

9 §.

Fartyg som ankommer från eller avgår till utrikes ort får endast om det befinner sig i nöd anlöpa annan hamn än sådan som är öppen för den utländska trafik resan avser. I ett sådant fall skall fartygsbefälhavaren snarast efter ankomsten anmäla förhållandet till den myndighet som övervakar trafiken i hamnen.

10 §.

Bestämmelser om straff för brott mot föreskrifterna i 2 – 9 § § finns i 3 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

5 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

1 §.

Till böter döms

1. den befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet
 - a) bryter mot bestämmelse i de internationella sjövägsreglerna om ljus eller signal, eller
 - b) underlåter att följa vad som föreskrivs om trafikseparering i de internationella sjövägsreglerna,
2. den som i befälhavarens ställe eller på hans uppdrag ansvarar för fartygets framförande, om han därvid uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att följa vad som föreskrivs om trafikseparering i de internationella sjövägsreglerna,
3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 1, 2 eller 9 §,
4. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 2 § första stycket,
5. den som bryter mot 3 kap. 5 eller 6 §.

Om någon begår brott enligt första stycket vid framförande av båt enligt definitionen i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) döms till penningböter.

Straff döms inte ut enligt denna paragraf om gärningen är belagd med straff i brottsbalken, sjölagen (1994:1009) eller lagen (1990:217) om skydd för samhällsviktiga anläggningar m.m.

2 §

Mål om ansvar för brott mot denna förordning tas upp av tingsrätt, som är behörig enligt 19 kap. rättegångsbalken eller 21 kap. 1 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).

3 §.

Domstolen skall sända kopia av dom i mål som avses i 2 § till Sjöfartsverket.

Nytt gradnät i sjökorten – WGS-84

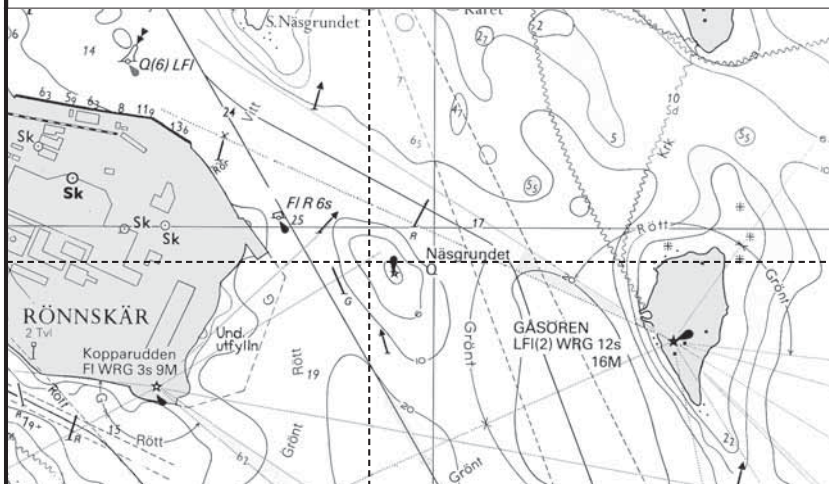
Från och med våren 1996 har samtliga svenska skärgårds- och specialsjökort ett gradnät som är baserat på **WGS-84** (World Geodetic System 1984).

200 – 350 meters skillnad

Gradnätbytet har i princip inneburit att det tidigare nätet, benämnt RT-38, förskjutits 200–350 meter. Detta medför i sin tur att allt, bojar, prickar, fyrar, hamnar, waypoints osv, har fått nya siffervärden på latitud och longitud. Ändringen är störst i longitudsled, där den som mest uppgår till ca 0,3' (longitudsminuter). Sjökort med det nya nätet är tydligt märkta med **WGS-84** i marginalen.

Vilket system använder Du?

Under de närmaste åren är det viktigt att man vid noggrann navigering förvässar sig om enligt vilket system positioner är angivna. Dina vänner i grannbåten kanske har gamla sjökort och följaktligen uppger positionen på "gäddviken" enligt det gamla systemet. Det kommer naturligtvis att dröja några år innan alla publikationer, t ex seglingsbeskrivningar och waypointlistor, uppdaterats med WGS-positioner.



I ovanstående exempel är båda gradnäten inlagda för att visa skillnaden. Sjökort 4211 i skala 1:20 000. Strekat gradnät = gamla gradnätet.

Tänk dig för!

"Global Positioning System" (GPS) är ett rymdbaserat radionavigeringssystem. Sjöfartsverkets referensstationer för GPS (DGPS) har utvecklats för att förbättra positionsnoggrannheten. Dessa togs i bruk 1996-05-01.

När du använder DGPS – och även GPS – kan du ibland bestämma din position med större noggrannhet än vad sjökortet normalt tillåter. Det kan vara farligt att anta att din absoluta position på sjökortet visar samma noggrannhet som den som presenteras av GPS- eller DGPS-mottagaren.

Tänk också på att det inte finns någon teknisk utrustning som är helt säker. Beakta att radiosignaler kan vara störda så att t.ex. korrektionerna ej kan tas emot. Så även om du använder dig av DGPS, är det fortfarande viktig att du iakttar gott sjömanskap och regelbundet kontrollerar din position genom att använda andra navigatoriska hjälpmedel.

Rätt teknik är en stor tillgång, men att förlita sig helt på den kan vara ödesdigert.

Avdelning C. Sjötrafikkungörelsen (SjöTK)

Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter för sjötrafiken m m (SJÖFS 1994:21), ikraft den 13 september 1994 och 1995 med av Sjöfartsverket gjorda kommentarer. I lydelse gällande den 1 januari 1999.

Från den 13 september 1995 gäller informationsskyldighet för vissa fartyg med last av farligt eller förorenande gods (1 kap., 4–10 §§).

1 kap. Allmänt

Tillämpningsområde

1 §.

Denna kungörelse gäller trafik med fartyg **inom Sveriges sjöterritorium och Sveriges ekonomiska zon**, om annat inte särskilt föreskrivs.

Med **fartyg** förstås **varje farkost, innefattande ej deplacerande farkost och sjöflygplan, som används eller kan användas till transport på vattnet.**

Enligt definitionen inräknas sjöflygplan, svävare, segelbräda, vattenskoter m m i överensstämmelse med sjövägsregel 3 a.

2 §.

Med **sjövägsregler** skall i denna kungörelse förstås den i London den 20 oktober 1972 avslutade konventionen om **internationella regler** till förhindrande av kollisioner till sjöss med de ändringar som beslutades av den Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO) den 19 november 1981.

3 §.

De föreskrifter som rör förande av fartyg i denna kungörelse är **tillägg till eller undantag från sjövägsreglerna.**

2 kap. Allmänna föreskrifter för sjötrafiken

1 §.

Föreskrifterna i **7–18 §§** gäller **endast på inre vatten** om annat inte särskilt anges.

2 §.

Om ett maskindrivet fartyg, som har **styrordning även i förskeppet**, backas inom ett hamnområde eller på en redd, skall sjövägsreglernas styrningsregler för färd framåt gälla om det inte är fråga om endast en tillfällig manöver. På fartyget skall under backningen föras

- *vid dager*: två svarta klot, vardera med en diameter om minst 0,6 meter, placerade symmetriskt ett på vardera sidan om fartygets midskeppslinje, minst två meter över skorstenens topp och på ett inbördes avstånd av minst tre meter,
- *under mörker*: i sjövägsreglerna föreskrivna ljus på ett sådant sätt att den faktiska färdriktningen anges.

Bestämmelsen avser sådana fartyg av konventionell typ (silhuett som ett vanligt fartyg), som måste vända i hamninlopp eller på redd för att därefter med aktern före gå in i ett färjeläge, e.d., varvid den sida, som normalt är dess babordssida, skall anses vara dess styrbordssida och omvänt. Detta medför, att bestämmelserna om ljudsignaler i regel 34 i sjövägsreglerna skall tillämpas på motsvarande sätt. Bestämmelsen och däri föreskrivna signaler är däremot ej avsedd för den vanliga typen av färjor med lika utseende i båda ändar, vilka – bortsett från tillfälliga backmanövrar – alltid anses framförda med fören först.

3 §.

På alla fartyg eller flottar varifrån **dykning** sker, skall den internationella **signalflaggan A föras som en skärm** när dykare är nere i vattnet. För att uppfylla kravet på siktbarhet runt hela horisonten får flera skärmar användas. Under mörker skall skärmarna vara belysta. En skärms storlek skall uppfylla kravet i sjövägsregel 27 e (2).

Signalflaggan A är en tvåtungad flagga; den inre delen vit och den yttre tvåtungade, blå. Skärmarna skall enligt regel 27 e ha höjden 1 meter. Förhållandet mellan flaggans höjd och längd bör vara 1:1,2. Den vita delen och inskrivningen mellan tungorna bör vardera vara 1/3 av längden.

4 §.

Fartyg, som passerar dykare eller plats för undervattensarbete eller liknande arbete, skall föras med särskild försiktighet. Maskindrivet fartyg skall om möjligt föras förbi dykare med stoppad propeller.

Det är lämpligt att visa signalflagga A även vid dykning från land.

5 §.

På fartyg, som är sysselsatt med **isbrytning** i statens isbrytarverksamhet, skall förutom i övrigt föreskrivna ljus föras ett runtlysande **blått ljus** i masttoppen.

Det fasta blå ljuset förs även utanför svenskt sjöterritorium.

6 §.

På fartyg, som används av **polis** eller **tullpersonal**, **marinen** eller **brandförsvaret** eller som är **sjöräddningsenhet** får under brådskande tjänsteutövning föras ett eller flera runtlysande **snabblixtljus med blått sken**. Föreskrifter för användning av sådant ljus beslutas av den statliga myndighet som äger fartyget efter samråd med Sjöfartsverket. Beträffande fartyg, som inte ägs av statlig myndighet, meddelas tillstånd till och föreskrifter för användning av sådant ljus av Sjöfartsverket. Detta uppmärksamhetsljus fritar inte fartyget från skyldigheten att iaktta gällande bestämmelser för sjötrafik.

Fartyg som omfattas av 6 § får under brådskande tjänsteutövning enligt SjöTF 2 kap. 7 § göra avsteg från fartbegränsningar, ankringsförbud m m som meddelats med stöd av 1 eller 2 § i SjöTF. Även kustbevakningen, som organisationsmässigt brutits ut från tullverket omfattas av bestämmelsen.

Ljuset medger inte särskild rätt till väg utan styrningsregler m m skall följas i alla avseenden. Ljuset markerar att fartyget kan ha hög fart och eventuellt framföras på sätt som avviker från normalt trafikmönster. Om möjligt bör deras framfart underlättas genom att båtar i god tid lämnar dem fri väg.

Inre vatten (§§ 7 – 18)

7 §.

Signal skall avges med skeppsklocka från **fartyg, mudderverk och flotte, som används vid undervattensarbete** eller liknande arbete, om **ankring eller för-töjning** skett i eller nära område med **nedsatt sikt** och sjötrafiken därigenom hindras eller försvåras. Signalen, som skall avges omedelbart efter den i sjövägsregel 35 g föreskrivna signalen för fartyg till ankars, skall vara:

- minst sex enkelslag om fartyget, mudderverket eller flottan kan passeras som om dess läge utmärkts med styrbordsmärke och
- minst sex dubbelslag om utmärkningen varit med babordsmärke.

De ljus och signalfigurer som skall föras av mudderverk m fl finns i sjövägsregel 27 b och d. Under nedsatt sikt skall de sex enkelslagen eller dubbelslagen med fartygsklockan föregås av mistsignal enligt regel 35 g, som också sker med klockan. Således skall inte den internationella signalen med vissla för mudderverk m fl enligt sjövägsregel 35 c/d användas i detta fall – all signalering sker med klockan.

8 §.

När två fartyg kommer att mötas i **farvatten som är så trångt** att mötet inte kan ske utan fara för kollision, skall det senast anlända fartyget vänta till dess det andra hunnit passera.

Vad som menas med "farvatten, som är så trångt" har ej angetts i denna kungörelse lika litet som i regel 9 a i sjövägsreglerna. En förutsättning för att föreskriften skall äga tillämpning är att farvatt-net "är så trångt att mötet inte kan ske utan fara för kollision". Detta uttryck är således betydligt snä-vare än begreppet trångt farvatten enligt regel 9 a.

Om möjligt bör VHF-kontakt upprättas mellan fartygen, men det är då mycket viktigt att identi-fieringen av fartygen är helt klar. För bl a upplysningar om möten och för att underlätta säkra kon-takter mellan fartygen finns i flera områden trafikinformationssystem, se kap. 3 och bilagor 3 – 9.

9 §.

Från fartyg, som skall vara utrustat med vissla och som närmar sig sådant **trångt farvatten** som avses i 8 §, skall ett långt signalljud avges en halv nautisk mil före farvattnet, om signaleringen inte från trafiksäkerhetssynpunkt framgår som uppenbart onödig.

Det är uppenbart onödigt att avge signalen, om fartyget närmar sig ett trångt farvatten där sikten inte är skymd, t ex vid passage mellan två grundklackar på en i övrigt öppen fjärd.

10 §.

På fartyg i **sikte av varandra** får signalering med vissla enligt sjövägsregel 34 för att ange viss manöver underlätas, om signaleringen från trafiksäkerhetssyn-punkt framstår som uppenbart onödig.

Denna bestämmelse fritar på intet sätt någon från att vid viss manöver i svenskt inre vatten tillläm-pa sjövägsregel 34, i fall då en ljudsignal kan ha betydelse för undvikande av t ex en kollision.

11 §.

Fartygsljus behöver inte föras på fartyg under **skymning och gryning**, om far-tyget ändå kan ses på betryggande avstånd.

Bestämmelsen medger, i förhållande till sjövägsreglerna (regel 20), lättnader beträffande lanterneföringen i svenskt inre vatten, dock endast under skymning och gryning och endast under förutsättning att det är så ljust, att befälhavaren eller föraren är säker på att själv bli siktad på betryggande avstånd från varje annat fartyg. Man måste vara varse att bakgrunden är av betydelse för synbarheten. Således syns t.ex. en båt sämre utifrån sjön mot en mörk hög strand i motljus än omvänt. Vad som menas med "betryggande avstånd" är inte utsagt. Vid tveksamhet beträffande siktbarheten är det därför bäst att hålla lanternorna tända. Bestämmelsen har tillkommit särskilt med tanke på sjöfarten sommartid i Bottenhavet och Bottenviken.

12 §.

På **fartyg med en längd under tolv meter**, utom fartyg som är sysselsatt med fiske och på grund därav har begränsad manöverförmåga, behöver bestämmelserna i sjövägsreglerna om förande av signalfigurer inte följas.

Denna paragraf befriar båtar i svenskt inre vatten från att föra dagarsignaler jämlikt sjövägsreglerna, regel 24 a mom 5) och e mom 3) då båten bogserar eller bogseras och regel 25 e då segelbåt även går för motor. Befrielse för båt som ej är manöverfärdig eller har begränsad manöverförmåga finns i regel 27 g och då båten står på grund i regel 30 f. Om fartyg till ankars är stadgat i 16 § och om båt under 7 m längd dessutom i regel 30 e.

Skärmar för sidoljus i båt behöver finnas endast om så erfordras för att erhålla föreskrivna ljussektorer, enligt 5 § i bilaga 1 till sjövägsreglerna.

Då båten inte för dessa signaler måste man ombord vara varse, att man i andra fartyg kanske inte är medveten om det förhållande som en signal skulle upplysa om, och man måste agera därefter.

13 §.

Fartygsljus eller signalfigur behöver inte föras på **fartyg till ankars** i hamn, som i sjökort eller båtsportkort redovisas som båthamn, eller på annan plats som är skyddad från trafiksäkerhetssynpunkt.

Fartyg som i svenskt inre vatten ligger till ankars eller är förtöjt vid boj, antingen i sådan hamn som på sjökortet redovisas som hamn eller på från trafiksäkerhetssynpunkt skyddad plats, behöver inte föra ankarljus eller -signal jämlikt regel 30. Med "skyddad från trafiksäkerhetssynpunkt" menas, att platsen skall vara väl undandragen den allmänna trafiken.

Genom denna bestämmelse skärps kraven att vid ingång i en ankarhamn hålla utkik efter ankarliggare samt i övrigt iakttä försiktighet och hänsyn. Det är istället lämpligt att ankarliggare har andra ljus tända, t ex däcksbelysning om sådan finns eller låter ljus strömma ut från inredningen.

14 §.

På ett **maskindrivet fartyg med en längd under tolv meter**, som saknar mast, får toppljuset föras på en höjd som är minst en halv meter över sidoljusen eller den sammansatta lanternan.

När det på ett fartyg förs eller visas endast ett vitt ljus med stöd av sjövägsregel 23 d (2), 25 d (1) eller 25 d (2) skall fartyget om möjligt hållas väl ur vägen för andra fartyg.

I första stycket har man för svenskt inre vatten mjukat upp de internationella bestämmelserna något för motorbåtar som inte har mast och därför har svårighet att föra toppljuset på föreskriven höjd.

I regel 23 d 2) i de internationella sjövägsreglerna är föreskrivet att en motorbåt under 7 m och vars fart ej kan överstiga 7 knop får som enda ljus föra ett vitt, runtlysende ljus. Enligt regel 25 d räcker det för en segelbåt under 7 m och en roddbåt att endast visa ett vitt ljus i så god tid att kollision kan undvikas. Observera att motorbåten skall *föra* ett vitt ljus d v s ha det permanent uppe och tänt medan segelbåten och roddbåten endast behöver visa det, när någon närmar sig. I svenskt inre vatten medför dock dessa lättnader i lanterneföringen att sådana båtar skall, enligt sista stycket, hålla sig väl ur vägen d v s hålla sig på sidan av farleden.

15 §.

På **timmerflotte** eller släp av sammanbundna timmerflottar som bogseras, skall under dager signalfigurer enligt sjövägsregel 24 g (4) föras och under mörker minst följande ljus:

- när släpets bredd understiger tio meter, ett vitt runtlysande ljus på eller nära släpets främre och aktra ändar,
- när släpets bredd är tio meter eller mer, ett vitt runtlysande ljus på eller nära släpets hörn i dess främre och aktra ändar och
- när släpets längd överstiger 50 meter, ytterligare vita runtlysande ljus så att avståndet mellan ljusen inte överstiger 50 meter.

15 § har utformats så att den ger en fullständig beskrivning av kraven på ljus och signalfigurer på timmersläp i inre vatten utan att man också måste studera regel 24 g. Lysvidden behandlas i 17 §. Positionerna för ljusen är valda så att samma ljus kan användas också vid resa utanför baslinjerna, dock med lysvidden 3 M hos de ljus som skall föras enligt regel 24 g. Omvänt behöver ett utifrån kommande släp, som använder de internationella ljusen, vid ingång till inre vatten endast komplettera dessa med de ytterligare ljus som 15 § kräver. – Det finns inget hinder mot att internationella och nationella ljus förs samtidigt, varken innanför eller utanför inre vatten. Ännu fler ljus får föras.

16 §.

På **oljebehållare**, plastslangar och liknande föremål, som bogseras, skall förutom ljus och signalfigurer enligt sjövägsregel 24 g, under mörker minst ett vitt runtlysande ljus föras på eller nära släpets främre ände. Ljus och signalfigurer får föras på flottor eller flottörer, som är kopplade till föremålet.

Det undantag från ett ljus i släpets främre ände, som regel 24 g lämnar, gäller inte i svenskt inre vatten.

17 §.

Lysvidden för ljus, som föreskrivs i **15 och 16 §§**, skall vara minst två nautiska mil om inte släpets längd överstiger 100 meter, då lysvidden på det eller de aktersta ljusen skall vara tre nautiska mil. Parvisa ljus skall ha samma lysvidd.

Utanför svenskt inre vatten skall dock ljus, som förs på bogserläp enligt sjövägsregel 24 g, ha lysvidden tre nautiska mil enligt sjövägsregel 22 d.

Med undantag från sjövägsreglerna 24 g och 22 d får ljus på timmersläp och oljebehållare m m i inre vatten ha lysvidden 2 M istället för 3 M, såvida inte släpets längd överstiger 100 meter, då de aktersta ljusen skall ha 3 M. Ljus som uppsätts parvis i bredd skall ha samma lysvidd/ljusstyrka.

Med ett släps längd menas avståndet från det bogserande fartygets akter till släpets aktersta ände, se regel 24 a.

18 §.

På en färja, som drivs eller styrs med vajer, lina eller kätting (**linfärja**) och vars längd överstiger fem meter skall under mörker föras tre röda ljus placerade minst en meter från varandra på de platser där de syns bäst och så att de i långskeppsplanet bildar en vertikal triangel med spetsen uppåt. Ljusen skall vara synliga runt hela horisonten på ett avstånd av minst en nautisk mil. På linfärja behövs inte föras ljus enligt sjövägsregel 23 om Sjöfartsverket för särskilt fall inte beslutar annat.

Färjan skall på båda sidor ha ordet LINFÄRJA anbragt på ljus botten med så stora svarta versaler som möjligt. Ordet skall under mörker om möjligt vara belyst.

Från en linfärja med en längd, som inte överstiger fem meter, skall alltid kunna visas ett vitt ljus. Sjöfartsverket kan föreskriva skyldighet att föra ljus och märke enligt första och andra styckena för en sådan linfärja om det är påkallat från trafiksäkerhetssynpunkt.

Undantag från att föra dessa ljus har beviljats vissa linfärjor som ägs av Statens Vägverk och som går i farvatten med liten trafik.

Vid nedsatt sikt använder linfärja samma signal som fartyg med begränsad manöverförmåga enligt regel 35 c (- · ·).

För att påkalla uppmärksamhet att linfärja är på väg kan det förekomma att gult snabblixtljus visas. Vid nedsatt sikt avges ljudsignalen D (- · ·). Signalen D kan även avges som uppmärksamhetssignal.

3 kap. Föreskrifter för sjötrafiken i vissa områden

Trafikinformationssystem

(Gäller fartyg längre än 45 m med flera, enl. 2 och 3 §§.)

1 §.

Trafikinformationssystem är anordnade inom vissa **trafikinformationsområden**. Dessa är beskrivna i **bilagorna 3–9** till denna kungörelse. I bilagorna ges för vissa områden särskilda föreskrifter för sjötrafiken.

Trafikinformationssystem, Vessel Traffic Services (VTS) med tillhörande trafikföreskrifter, bygger på VHF-kommunikation mellan fartyg och VTS-central vid ingång i och utgång ur trafikinformationsområde samt vid passage av anmälningspunkter inom området. *Fartyg längre än 50 m* (m fl enligt 2 §) är skyldiga att följa föreskrifterna medan det är frivilligt för andra enl. 3 §. Fartygen skall kontinuerligt avlyssna en särskild VHF-kanal, när de befinner sig i området. Den trafikinformation och de övriga upplysningar, som VTS-centralen vid anmodan eller vid behov lämnar till fartygen, är endast att betrakta som information och innebär inte några bindande anvisningar eller direktiv gentemot fartygen. Befälhavarens och lotsens ansvar för fartygens framförande kvarstår alltså oförändrat.

<i>Bilaga</i>	<i>VTS-central</i>	<i>VHF-kanaler</i>	<i>Trafikinformationsområde</i>
	(Anropssignal)		
1 och 2	<i>VTS Marstrand</i>	11	Lysekil – Brofjorden
		11	Marstrand – Uddevalla
3	<i>VTS Göteborg</i>	13	Vinga – Göteborg
4	<i>VTS Oxelösund</i>	9	Hävringe – Oxelösund
			Norrköping – Kalmarsund
5	<i>VTS Södertälje</i>	68	Landsort – Nynäshamn – Södertälje – Mälaren
6	<i>VTS Stockholm</i>	73	Stockholms skärgård
7	<i>VTS Gävle</i>	13	Bottenhavet
8	<i>VTS Luleå</i>	12, 13, 14	Farstugrunden – Luleå, Bottenviken

VTS bemannas dygnet runt med personal som följer trafiken och ständigt har en aktuell bild av trafiksituationen i området. VTS lämnar information till fartyg som inpasserar i området om förväntade mötande och korsande eller medgående fartyg. VTS lämnar vidare information om eventuella fel på säkerhetsansstalter, begränsningar i framkomligheten, isförhållanden m m, samt annan information som kan ha betydelse för sjöfarten. VTS utför på begäran passning av kanal 16 åt fartyg som inte har möjlighet till dubbelkanalpassning. Samtliga inkommande anmälningar kollationeras av VTS. Radiotrafiken på VHF registreras på bandspelare. I vissa områden förekommer radarövervakning.

Trafikföreskrifterna i sammandrag och lägen för anmälningpunkter redovisas i aktuellt sjökort. Rättelser meddelas i Underrättelser för sjöfarten (Ufs). Särskilda broschyrer kan erhållas från Sjöfartsverket och VTS.

2 §.

Föreskrifterna i 3–5 §§ skall i trafikinformationsområde iakttas av befälhavare på och annat fartygsbefäl som ansvarar för förändret av **fartyg med en brutodräktighet över 300 eller en längd över 45 meter och bogserande fartyg** som tillsammans med släp har en längd över 45 meter, om för ett område inte i bilagan ges särskilda föreskrifter.

3 §.

Fartyg enligt 2 §, vars befälhavare inte anlitar lots, skall vid färd i ett trafikinformationsområde vara utrustat med **VHF-telefonianläggning**.

Kontinuerlig passning skall ske på i bilagorna för varje trafikinformationsområde angiven VHF-kanal.

Befälhavare på **fartyg, som inte omfattas** av 2 § men som är utrustat med VHF-telefonianläggning, **bör kontinuerligt passa** på angiven VHF-kanal. Anmälan enligt 4 och 5 §§ av sådant fartyg bör göras om omständigheterna gör det lämpligt.

4 §.

Befälhavare eller annat fartygsbefäl som ansvarar för förändret av ett fartyg enligt 2 § skall bli för undvikande av möte i trånga farledsavsnitt anmäla fartyget till den plats som anges i bilagorna för varje trafikinformationsområde.

Anmälan skall ske

- a) vid ingång i och utgång ur området,
- b) vid i bilagorna angivna VHF-anmälningpunkter,
- c) efter ankomst till och omedelbart före avgång från kaj, vid ändring av färdväg, vid ankring och lättning, samt vid inträffad grundstötning, kollision, eller annan sjöolycka, vid fel eller skada på maskineri, anläggning eller instrument, som väsentligt kan försämra fartygets säkra navigering och manövrering.

5 §.

Anmälan vid ingång i trafikinformationsområde och omedelbart före avgång från kaj eller ankarplats **skall innehålla** fartygets namn, igenkänningssignal,

position samt avsedd färdväg och destination. Anmälan vid övriga tillfällen skall innehålla fartygets namn, position och destination utom vid utgång ur trafikinformationsområde då destination inte behöver uppges.

På begäran av VTS-central eller lotsstation, som finns i trafikinformationsområdet, skall anmälan kompletteras med ytterligare uppgifter.

6 §.

Bjursundsströmsbron (57° 55,2' N, 16° 35,6' O) får inte passeras av fartyg med en bruttodräktighet om 300 eller mer, av fartyg som har en bredd av tolv meter eller mer eller av fartyg, som kräver en segelfri höjd av 15 meter eller mer.

7 §.

Fartyg som kommer från Kalmarsund eller hamnar och ankarplatser i sydöstra Sverige, belägna mellan longituderna 14° 40' O och 16° 00' O, och som på ostgående passerar mellan fyren Ölands S Udde och fyren Utklippan, får använda kusttrafikzonen *i trafiksepareringssystemet söder om Öland*.

8 §.

Fartyg som kommer från eller är på väg till hamnar på Gotland och ankarplatser eller fiskeområden på svenskt sjöterritorium utanför ön, får använda kusttrafikzonen *i trafiksepareringssystemet söder om Gotland*.

Särskilda föreskrifter

9 §.

För sjötrafiken på **Vänern**, i hamnar, på **Trollhätte, Södertälje, Falsterbo** och **Göta kanaler** samt på vissa andra kanaler gäller särskilda föreskrifter.

Ytterligare lokala trafikbestämmelser med anmälningskyldighet över VHF-radiotelefonianläggning eller motsvarande praxis finns för flera svenska farleder och hamnar. Uppgifter om dessa lämnas i nautiska publikationer, bl a i Ufs och i sjökort.

Bestämmelser för sjötrafiken finns även i hamnordningar och i kungörelser av länsstyrelser om tex fartbegränsningar. Jämför vad som sägs i SjöTF 2 kap.

4 kap. Föreskrifter för sjötrafiken med hänsyn till militära förhållanden

1 §.

På skepp skall under tiden från solens uppgång till dess nedgång **nationalitetsflaggan** vara hissad medan svenskt örlogsfartyg är i sikte.

Om ett skepp ligger i hamn eller på ankarplats, dit svenskt örlogsfartyg ankommer, eller om ett skepp anländer till hamn eller ankarplats, där svenskt örlogsfartyg befinner sig, får skeppets nationalitetsflagga halas ned sedan det ankommande fartyget ankrats eller förtöjts.

2 §.

På skepp under gång skall i **skyddsområde nationalitetsflaggan** vara hissad från solens uppgång till dess nedgång. Vid infart i sådant område skall flaggan hissas senast när skeppet befinner sig en nautisk mil utanför området.

3 §.

På fartyg som är upplagt eller eljest taget ur trafik finns inte någon skyldighet att föra flagga.

4 §.

Fartyg får inte utan tvingande skäl föras mellan svenska örlogsfartyg på väg i formering.

5 §.

På svensk **undervattensbåt** på väg i övervattensläge skall, förutom i sjövägsreglerna föreskrivna ljus, föras ett roterande gult ljus som är synligt runt hela horisonten på ett avstånd av minst fem nautiska mil, om inte särskilda omständigheter kräver annat. Ljuset får föras även när undervattensbåt är på väg i undervattensläge.

Fartyg bör manövreras med försiktighet i närheten av undervattensbåt i övervattensläge och föras förbi undervattensbåten på betryggande avstånd.

Enligt sjövägsregel 23 b skall luftburen svävare föra en gul, runtlisande snabblixt. Sjövägsreglerna anvisar inget särskilt ljus för ubåt. Se även kommentar till 7 § samt regel 21 f och 23 b.

6 §.

Från svenskt örlogsfartyg som är sysselsatt med **akustisk minsvepning** skall, utöver de ljus och signalfigurer som föreskrivs i sjövägsreglerna, avges signalen U med ljusmorse mot fartyg som närmar sig.

När sådan signal givits bör annat fartyg inte föras närmare minsveparen än en och en halv nautisk mil.

Den enställiga signalen U (. · -) betyder enligt Internationell signalbok (ISB) "Ni stävar mot fara". Signalen kan alltså användas också av andra fartyg i denna betydelse.

Chefen för marinen har utfärdat meddelande om signaler och ljus som förs av fartyg – inklusive en självgående, fjärrstyrd farkost (SAM) –, vilka utför minsökning med hydroakustisk och magnetisk apparatur (Ufs häfte nr 1). Fartygen och farkosten visar ljus och signaler enligt sjövägsregel 27 f. – Sjöfarande anmodas reducera farten, iakta stor försiktighet, samt manövrera så att största möjliga passageavstånd, dock minst 1000 m, erhålles.

7 §.

När från svenskt örlogsfartyg planeras eller utförs **vapeninsats** eller sprängning, desamering eller bogsering av mina eller **målbogsering** skall, utöver i sjövägsreglerna föreskrivna ljus och signalfigurer, visas följande signaler på förliga masten:

- *vid dager*: en röd flagga och vid behov som förstärkning en grön lyskula samt avges upprepade korta ljud med fartygets ljudsignalanordning.
- *under mörker* ett ljus med rött sken synligt runt hela horisonten på ett avstånd av minst två nautiska mil och vid behov som förstärkning en grön lyskula samt

avges upprepade korta ljud med fartygets ljudsignalanordning.

När vapeninsats planeras från **helikopter** över vatten avges från denna orange-färgat rökljus både vid dager och under mörker.

När från fartyg iaktas de signaler, som föreskrivits i första och andra styckena, skall **fartyget föras från området**.

En tvåtungad röd flagga betyder enligt ISB "Jag lastar eller lossar eller transporterar farligt gods". Jfr kommentar till 6 §. I Vättern förekommer bevakningsfartyg vid skjutövningar, som för ett gult snabblixt-ljus såväl under dager som mörker.

8 §.

På svenskt örlogsfartyg, som **övar tillsammans med undervattensbåt** i undervattensläge, skall vid dager föras signalen NE 2 på den förliga masten, om särskilda skäl inte föranleder annat.

Fartyg, på vilket signal enligt första stycket iaktas eller som är i område där undervattensbåtar kan befinna sig i undervattensläge, bör föras med försiktighet. Utkiken ombord bör skärpas. Om från fartyget iaktas undervattensbåts periskop, snorkel-, radio- eller radarmast, från undervattensbåt uppsläppt släpboj, luftuppkok eller ljus- och röksignaler på vattenytan eller undervattensbåt som intar övervattensläge, bör fartyget föras så att det passerar på betryggande avstånd från undervattensbåten och om möjligt akter om denna.

Signalen NE 2 betyder enligt ISB "Fortsatt med stor försiktighet. Undervattensbåtar övar i detta område".

9 §.

Om fartyg påträffar **telefon- eller uppstigningsboj** eller boj för räddningsklockas vajer som tillhör undervattensbåt, skall befälhavaren snarast underrätta svenskt örlogsfartyg, sjöbevakningscentral, militärbefälhavare, kustradiostation, tullverkets sambandscentral, lotsplats eller polismyndighet.

Detsamma gäller observation av luftuppkok eller ljus- och röksignaler, vilka kan härröra från ubåt i nöd. Underrättelserna skall vidarebefordras till Marinledningen.

10 §.

Vid **färd genom minerat farvatten** skall befälhavare följa de särskilda bestämmelser om anlåtande av lots eller militär personal för lotsning samt om färdväg och sätt att föra fartyget, som Sjöfartsverket efter samråd med överbefälhavaren kan ha meddelat. Sådan föreskrift om lotsning ersätter inte, om det inte särskilt angetts, skyldighet att anlita lots som föreskrivits med stöd av förordningen (1982:569) om lotsning m.m.

5 kap. Prejning och visitering

1 §.

När ett **fartyg prejas** från ett fartyg eller luftfartyg, eller från land av behörig

civil eller militär myndighet, är det prejade fartygets befälhavare skyldig att om de nautiska förhållandena medger det omedelbart styra anvisad kurs, stoppa sitt fartyg, lägga bi eller ankra. Fartygets nationalitetsflagga skall alltid hissas vid prejningen. Om farvattnen och omständigheterna medger det bör befälhavaren dessutom låta fartyget gira ur kursen för att visa att prejningen uppfattats och åttlytts.

2 §.

Befälhavaren på ett prejat fartyg är skyldig att besvara signaler och muntliga frågor från den som prejar. När svar ges får radio inte användas om förbud mot radiosignalering utfärdats i annat sammanhang.

3 §.

Befälhavaren på ett prejat fartyg får inte fortsätta fartygets resa förrän den prejande givit tillstånd till det. Befälhavaren är skyldig att följa de anvisningar som den prejande kan ge om den fortsatta resan inom Sveriges sjöterritorium och Sveriges ekonomiska zon.

4 §.

Prejning verkställs från fartyg eller land genom att signalen L eller signalen SO ges med signalflaggor, ljus- eller ljudmorsering eller genom att anrop sker på radio eller genom att stoppspade visas eller muntligt eller på annat otvetydigt sätt.

Prejning kan föregås eller följas av uppmärksamhetssignal bestående av lösa eller skarpa skott utan riktning mot det prejade fartyget eller av en utdragen signal med vissla.

Prejning från luftfartyg verkställs genom att signalen L eller signalen SO ges med ljudmorsering eller genom att anrop sker på radio eller att varningseld avges.

Den enställiga signalen L (på morse . - . .) betyder enligt ISB "Stoppa farten ögonblickligen". Flaggan har fyra kvadrater, varav två diagonalt är gula och två svarta. Den två-ställiga signalen SO har samma betydelse som L.

5 §.

Befälhavaren på ett fartyg, som skall **visiteras**, skall underlätta bordning och förrättningens genomförande och lämna de upplysningar om fartyget och dess resa som begärs.

Om visiteringen av ett fartyg ger anledning till yttligare undersökning i hamn, är fartygets befälhavare skyldig att lyda visiteringsförettarens order om ingång till en närbelägen svensk hamn.

Lysekils trafikinformationsområde*

Bilaga 1

Område: Med Lysekils trafikinformationsområde förstås vattenområdet inom Kungshamn, Skarvasätt, Segebåden, Sörgrundsberget, Skrämjungar, Hättan, Tvestjärten och longituden 11° 45' O på Havstens fjord.

VHF-kanal: Kontinuerlig passning enligt 3 kap. 3 § och anmälan enligt 3 kap. 4 § skall ske på VHF-kanal 11 (156,550 MHz).

Plats till vilken anmälan skall ske (*anropssignal*): VTS Marstrand.

VHF-anmälningspunkter:

Islandsberg	(ca 58° 11,7' N, 11° 24,0' O)	VHF-anmälningspunkt 9
Koljöfjord	(ca 58° 13,9' N, 11° 34,6' O)	VHF-anmälningspunkt 8
Havstens fjord	(ca 58° 18,4' N, 11° 45,0' O)	VHF-anmälningspunkt 7

Linjärbanan över Malö strömmar (ca 58° 11,8' N, 11° 29,3' O):

Linjärbanan har ett största vajerdjup på 5 m då den ligger på Malösidan.

Då fartygs djupgående överstiger 4 m skall rapportering till linjärbanan ske på VHF-kanal 11 senast 15 minuter före beräknad passage.

Marstrands trafikinformationsområde*

Bilaga 2

Område: Med Marstrands trafikinformationsområde förstås vattenområdet inom Barlind, Sälö, Hätteberget, Flatholmen och longituden 11° 45' O på Havstens fjord och Askerö fjord.

VHF-kanal: Kontinuerlig passning enligt 3 kap. 3 § och anmälan enligt 3 kap. 4 § skall ske på VHF-kanal 11 (156,550 MHz).

Plats till vilken anmälan skall ske (*anropssignal*): VTS Marstrand.

VHF-anmälningspunkter:

Hätteberget	(ca 57° 51,5' N, 11° 27,2' O)	VHF-anmälningspunkt 1
Mitholmarna	(ca 57° 58,0' N, 11° 43,3' O)	VHF-anmälningspunkt 2
Halsefjord	(ca 58° 06,9' N, 11° 49,0' O)	VHF-anmälningspunkt 3
Strandanäs	(ca 58° 12,4' N, 11° 51,2' O)	VHF-anmälningspunkt 4
Bredbåden	(ca 57° 57,6' N, 11° 27,8' O)	VHF-anmälningspunkt 5
Sälöfjord	(ca 57° 48,1' N, 11° 38,3' O)	VHF-anmälningspunkt 6
Havstens fjord	(ca 58° 18,4' N, 11° 45,0' O)	VHF-anmälningspunkt 7

*Fr o m 1 november 2000 har Lysekils och Marstrands trafikinformationsområden slagits samman. Se Ufs 2000:44/1024.

Göteborgs trafikinformationsområde

Bilaga 3

Område: Med Göteborgs trafikinformationsområde förstås vattenområdet som begränsas i väster av en cirkel med sex nautiska mils radie och medelpunkten i Vinga fyr, i norr och söder av de latitud-paralleller som tangerar cirkeln samt i öster av en linje tvärs Göta älv vid Lärjeåns utflöde.

VHF-kanal: Kontinuerlig passning enligt 3 kap. 3 § och anmälan enligt 3 kap. 4 § skall väster om Götaälvsbron ske på VHF-kanal 13 (156,650 MHz) och öster om Götaälvsbron på VHF-kanal 9 (156,450 MHz).

Plats till vilken anmälan skall ske (*anropssignal*): VTS Göteborg.

VHF-anmälningspunkter:

vid gång mot Göteborg vid passage av Buskärs Knöte (57° 38,33' N, 11° 41,5' O) VHF-anmälningspunkt 1

vid gång från Göteborg vid passage av Knippelholmarna (57° 40,98' N, 11° 49,28' O) VHF-anmälningspunkt 2

vid passage av Götaälvsbron (57° 42,88' N, 11° 58,16' O) VHF-anmälningspunkt 3

Särskilt:

Föranmälan: VHF-anmälan skall även ske 30 minuter före ingång i trafikinformationsområdet.

Bråvikens trafikinformationsområde

Bilaga 4

Område: Med Bråvikens trafikinformationsområde förstås vattenområdet inom Norrköping, Arkösund, Gustav Dalén, Hartsö Stångskär och Källvik (gräns mot Mälaren/Landsorts trafikinformationsområde).

VHF-kanal: Kontinuerlig passning enligt 3 kap. 3 § och anmälan enligt 3 kap. 4 § skall ske på VHF-kanal 9 (156,450 MHz).

Plats till vilken anmälan skall ske (*anropssignal*): VTS Oxelösund.

VHF-anmälningpunkter:

Gustav Dalén	(ca 58° 37,2' N, 17° 28,0' O)	VHF-anmälningpunkt 41
Vinterklasen	(ca 58° 38,0' N, 17° 07,4' O)	VHF-anmälningpunkt 42
Hargö	(ca 58° 36,1' N, 16° 53,9' O)	VHF-anmälningpunkt 43
Algersgrund	(ca 58° 39,3' N, 16° 27,4' O)	VHF-anmälningpunkt 44
Arkösund	(ca 58° 29,4' N, 16° 57,2' O)	VHF-anmälningpunkt 45

Mälaren/Landsorts trafikinformationsområde

Bilaga 5

Område: Med Mälaren/Landsorts trafikinformationsområde förstås vattenområdet som begränsas i söder av Källvik, Sävösund (gräns mot Bråvikens trafikinformationsområde), Hartsö Stångskär, Landsorts angöringsboj, Stuphäll, Långbåling, Stora Rotholmen och Långgarn (gräns mot Stockholms trafikinformationsområde), samt Mälaren med undantag för området norr om Stäket och Stockholm (Hammarbyslussen, gräns mot Stockholms trafikinformationsområde).

VHF-kanal: Kontinuerlig passning enligt 3 kap. 3 § och anmälan enligt 3 kap. 4 § skall ske på VHF-kanal 68 (156,425 MHz).

Plats till vilken anmälan skall ske (*anropssignal*): VTS Södertälje

VHF-anmälningpunkter:

Stora Rotholmen	(ca 59° 04,3' N, 18° 19,0' O)	VHF-anmälningpunkt 1
Tiljandersknallt	(ca 58° 45,4' N, 17° 49,2' O)	VHF-anmälningpunkt 20a
Regarn	(ca 58° 57,4' N, 17° 43,1' O)	VHF-anmälningpunkt 20b
Fläsklösa	(ca 59° 07,2' N, 17° 41,1' O)	VHF-anmälningpunkt 22
<i>på nordgående vid passage av:</i>		
Skansundet	(ca 59° 03,4' N, 17° 41,2' O)	VHF-anmälningpunkt 21
<i>på sydgående vid passage av:</i>		
Bornhuvud	(ca 59° 16,2' N, 17° 34,4' O)	VHF-anmälningpunkt 23
<i>på västgående vid passage av:</i>		
Ekerö kyrka	(ca 59° 16,0' N, 17° 44,8' O)	VHF-anmälningpunkt 31
Oknö Hälludde	(ca 59° 31,6' N, 17° 06,5' O)	VHF-anmälningpunkt 25
Torshälla	(ca 59° 27,9' N, 16° 28,6' O)	VHF-anmälningpunkt 28
<i>på ostgående vid passage av:</i>		
Kungsberget	(ca 59° 28,8' N, 16° 55,5' O)	VHF-anmälningpunkt 26
Långhällsudde	(ca 59° 17,4' N, 17° 36,5' O)	VHF-anmälningpunkt 30

Stockholms trafikinformationsområde

Bilaga 6

Område: Med Stockholms trafikinformationsområde förstås vattenområdet inom Stora Rotholmen, (gräns mot Mälaren/Landsorts trafikinformationsområden), Revengegrundet, Söderarm, Simpås-klubb, Svartklubben, Djursten och Stockholm (Hammarbyslussen, gräns mot Mälaren/Landsorts trafikinformationsområden).

VHF-kanal: Kontinuerlig passning enligt 3 kap. 3 § och anmälan enligt 3 kap. 4 § skall ske på VHF-kanal 73 (156,675 MHz). Vid anmälan skall utöver de uppgifter, som föreskrivs i 3 kap. 5 §, vid ingång i trafikinformationsområdet och före avgång från kaj eller ankarplats uppgift lämnas om fartygets djupgående, om det är sex meter eller mer, fartygets längd, om den är större än 150 meter, och fartygets art, om det är ett tankfartyg.

Plats till vilken anmälan skall ske (*anropssignal*): VTS Stockholm.

VHF-anmälningspunkter:

Stora Rotholmen	(ca 59° 04,3' N, 18° 19,0' O)	VHF-anmälningspunkt 1	
Revengegrundet	(ca 59° 15,1' N, 19° 01,0' O)	VHF-anmälningspunkt 2	Se anm
Fjärdhällan	(ca 59° 09,6' N, 18° 34,0' O)	VHF-anmälningspunkt 3	
Kanholmsfjärden	(ca 59° 20,1' N, 18° 47,8' O)	VHF-anmälningspunkt 4	
Nyvarp	(ca 59° 24,7' N, 18° 31,6' O)	VHF-anmälningspunkt 5	
Östra Älgögrundet	(ca 59° 26,6' N, 18° 25,1' O)	VHF-anmälningspunkt 6	
Lagnögrundet	(ca 59° 21,6' N, 18° 25,3' O)	VHF-anmälningspunkt 7	
Fjäderholmarna	(ca 59° 19,7' N, 18° 10,7' O)	VHF-anmälningspunkt 8	
Marö	(ca 59° 42,3' N, 19° 03,0' O)	VHF-anmälningspunkt 9	
Gryten	(ca 59° 37,2' N, 18° 49,8' O)	VHF-anmälningspunkt 10	
Linanäs	(ca 59° 28,4' N, 18° 29,8' O)	VHF-anmälningspunkt 11	
Morsken	(ca 59° 30,9' N, 19° 06,3' O)	VHF-anmälningspunkt 12	
Tjärven syd	(ca 59° 46,4' N, 19° 23,0' O)	VHF-anmälningspunkt 13a	Se anm
Tjärven väst	(ca 59° 47,7' N, 19° 19,9' O)	VHF-anmälningspunkt 13b	Se anm
Simpnäsklubb	(ca 59° 53,9' N, 19° 04,9' O)	VHF-anmälningspunkt 14	Se anm
Tjockö	(ca 59° 45,4' N, 19° 05,9' O)	VHF-anmälningspunkt 14b	
Vidinge	(ca 59° 40,3' N, 19° 10,3' O)	VHF-anmälningspunkt 15	
Svartklubben syd	(ca 60° 09,0' N, 18° 52,9' O)	VHF-anmälningspunkt 16	
Svartklubben nord	(ca 60° 12,0' N, 18° 53,8' O)	VHF-anmälningspunkt 17	
Djursten	(ca 60° 22,5' N, 18° 23,1' O)	VHF-anmälningspunkt 18	
Gråholmen	(ca 59° 32,3' N, 18° 34,0' O)	VHF-anmälningspunkt 19	

Anm. Föranmälan: VHF-anmälan före ingång i trafikinformationsområdet skall även ske 30 min före ankomst till Revengegrundet, Tjärven eller Simpnäsklubb.

Särskilt:

1. *Lindalssundet*: I Lindalssundet får fartyg med en bruttodräktighet över 300 inte framföras på västlig kurs.

2. *Kodjupet och Sandhamnssundet*: I Kodjupet och Sandhamnssundet (mellan Sandön och Telegrafholmen) får fartyg med en bruttodräktighet över 300 inte framföras.

3. *Vaxholms fästning*: Fartyg som har en längd under tolv meter eller en bredd under fyra meter skall vid passage av Vaxholms fästning framföras genom det östra fästningssundet.

4. *Trafiksepareringssystem*: I farleden Sandhamn–Stockholm (allmänna farlederna nr 535 och 541) är inrättade fem trafiksepareringssystem, vars separeringszoner är cirkulära med radien 50 meter och centrum i position

- 59° 19,29' N, 18° 48,20' O, (sjk 6143) S Kanholmsfjärden
- 59° 22,02' N, 18° 45,74' O, (sjk 6143) N Kanholmsfjärden
- 59° 22,50' N, 18° 36,05' O, (sjk 6143) Sandöfjärden
- 59° 26,20' N, 18° 23,40' O, (sjk 6142) Trälhavet
- 59° 21,50' N, 18° 26,69' O, (sjk 6142) Torsbyfjärden

Vid förande av fartyg, för vilka skyldighet att medverka i trafikinformationssystemet föreligger, skall vid och i systemen de internationella sjövägsreglerna tillämpas på samma sätt som för system antagna av Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO). Trafikstråken är utan angiven yttre begränsning och kusttrafikzoner är inte inrättade. Systemen är inte försedda med särskild utmärkning. Separeringszonerna skall så långt det är möjligt undvikas.

5. *Mötesförbud*: I farleden Sandhamn–Stockholm (allmänna farlederna nr 535 och 541) gäller förbud mot möte mellan fartyg med bruttodräktighet större än 800 i följande farledsavsnitt.

Skötkobben–Tviskär,	mellan latituderna	59° 17,12' N och 59° 17,62' N
Getholmen–Smörasken,	mellan longituderna	18° 52,80' O och 18° 52,00' O
Oxdjupet,	mellan latituderna	59° 24,20' N och 59° 23,80' N
Tynningö–Bergholmen,	mellan longituderna	18° 24,00' O och 18° 23,10' O

Kommentar:

Trafiksepareringssystemen är upprättade i överensstämmelse med de regler som tillämpas av Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO) och för systemen gäller de internationella sjövägsreglerna på samma sätt som för system antagna av IMO, dock att

– endast fartyg, som skall medverka i trafikinformationssystemet och som framförs i farleden eller del därav, behöver använda systemen

– de i princip moturs gående trafikriktningarna, som återges i sjökorten, är rekommendationer.

– systemen är ej försedda med särskild utmärkning, separeringszonerna skall ändock i görligaste mån undvikas.

Trafikstråken är utan angiven yttre begränsning och kusttrafikzoner är ej inrättade.

Dessutom finns för flera farleder rekommendationer från Stockholms sjötrafikområde om bl a var möten och omkörningar bör undvikas, av större fartyg.

Gävle trafikinformationsråde

Bilaga 7

Område: Med Gävle trafikinformationsområde förstås farlederna till hamnar i Bottenhavet från Gävlebukten till Ångermanälven.

VHF-kanal: Kontinuerlig passning enligt 3.kap. 3 § och anmälan enligt 3 kap. 4 § skall ske på VHF-kanal 13.

Plats till vilken anmälan skall ske (anropssignal): VTS Gävle

VHF-anmälningspunkter:

Väktaren	(ca 60° 42,7' N, 17° 36,2' O)	VHF-anmälningspunkt 11
Purrutsgrund	(ca 60° 46,7' N, 17° 27,5' O)	VHF-anmälningspunkt 12
Välkommen	(ca 60° 57,8' N, 17° 15,0' O)	VHF-anmälningspunkt 13
Storjungfrun syd	(ca 61° 06,9' N, 17° 21,3' O)	VHF-anmälningspunkt 21
Blomman	(ca 61° 11,5' N, 17° 17,5' O)	VHF-anmälningspunkt 22
Hällgrund	(ca 61° 15,8' N, 17° 22,0' O)	VHF-anmälningspunkt 23
Tihällsten	(ca 61° 31,5' N, 17° 19,0' O)	VHF-anmälningspunkt 31
Hudiksgrund	(ca 61° 35,0' N, 17° 24,0' O)	VHF-anmälningspunkt 32
Britas klack	(ca 61° 53,1' N, 17° 27,7' O)	VHF-anmälningspunkt 41
Brämön syd	(ca 62° 10,0' N, 17° 39,7' O)	VHF-anmälningspunkt 51
Brämön nord	(ca 62° 17,4' N, 17° 40,4' O)	VHF-anmälningspunkt 52
Åstholmsudde	(ca 62° 22,8' N, 17° 43,8' O)	VHF-anmälningspunkt 53
Härnö *)	(ca 62° 36,6' N, 18° 05,8' O)	VHF-anmälningspunkt 61
Storön syd *)	(ca 62° 43,4' N, 18° 12,8' O)	VHF-anmälningspunkt 62
Storön nord *)	(ca 62° 47,6' N, 18° 17,0' O)	VHF-anmälningspunkt 63
Ramön	(ca 62° 50,0' N, 17° 54,0' O)	VHF-anmälningspunkt 64
Brunne	(ca 62° 56,0' N, 17° 50,5' O)	VHF-anmälningspunkt 65

Särskilt:

*) VHF-anmälan skall före ingång i trafikinformationsområdet även ske ca 30 minuter före ankomst till anmälningspunkterna 61 - 63. Fartyg utrustade med AIS behöver inte avge sådan föranmälan.

Rapport skall ske 10 minuter före avgång från kaj eller ankarplats.

Luleå trafikinformationsområde

Bilaga 8

Område: Med Luleå trafikinformationsområde förstås vattenområdet inom Luleå, Farstugrunden, Rödkallen, Germandö och Lulnäset samt farlederna till Piteå, Skelleftehamn och Umeå.

VHF-kanal: Kontinuerlig passning enligt 3 kap. 3 § och anmälan enligt 3 kap. 4 § skall ske på VHF-kanal 14 (156,700 MHz) 13 eller 12 enligt nedan.

Plats till vilken anmälan skall ske (anropssignal): VTS Luleå

VHF-anmälningspunkter:

Farstugrunden *)	(ca 65° 20,0' N, 22° 47,0' O)	VHF-anmälningspunkt 1	VHF-kanal 14
Larsgrundet	(ca 65° 27,5' N, 22° 30,0' O)	VHF-anmälningspunkt 2	VHF-kanal 14
Klubbnäset	(ca 65° 30,5' N, 22° 22,0' O)	VHF-anmälningspunkt 3	VHF-kanal 14
Rödkallen *)	(ca 65° 18,1' N, 22° 18,4' O)	VHF-anmälningspunkt 4	VHF-kanal 14
Dynan	(ca 65° 24,7' N, 22° 21,8' O)	VHF-anmälningspunkt 5	VHF-kanal 14
Persgrundet	(ca 65° 27,4' N, 22° 26,3' O)	VHF-anmälningspunkt 6	VHF-kanal 14
Malören *)	(ca 65° 32,0' N, 23° 25,0' O)	VHF-anmälningspunkt 7	VHF-kanal 14
Nygrån *)	(ca 65° 01,0' N, 21° 46,0' O)	VHF-anmälningspunkt 8	VHF-kanal 13
Gåsören *)	(ca 64° 40,0' N, 21° 30,0' O)	VHF-anmälningspunkt 9	VHF-kanal 13
Väktaren *)	(ca 63° 33,0' N, 20° 30,0' O)	VHF-anmälningspunkt 10	VHF-kanal 12
Lögaren *)	(ca 63° 32,0' N, 20° 05,0' O)	VHF-anmälningspunkt 11	VHF-kanal 12
Storbådan *)	(ca 63° 21,0' N, 19° 35,0' O)	VHF-anmälningspunkt 12	VHF-kanal 14
Vallinsgrundet *)	(ca 63° 18,0' N, 19° 20,0' O)	VHF-anmälningspunkt 13	VHF-kanal 14
Skagshällan *)	(ca 63° 10,0' N, 19° 00,0' O)	VHF-anmälningspunkt 14	VHF-kanal 14
Trysunda *)	(ca 63° 10,0' N, 18° 48,0' O)	VHF-anmälningspunkt 15	VHF-kanal 14

Särskilt:

*) VHF-anmälan före ingång i trafikinformationsområdet skall även ske 30 minuter före ankomst till anmälningspunkterna 1, 4 och 7-15. Fartyg utrustade med AIS behöver inte avge sådan förändring.

Rapport skall ske 10 minuter före avgång från kaj eller ankarplats.

Avdelning D. Sjövägmärken

Sjöfartsverket fastställer utformningen och användningen av sjövägmärken. (Se SjöTF 2 kap. 5 §). Exempel på märken (skyltar och tavlor) visas på omstående sida. Under en övergångsperiod gäller även äldre märken och skyltar.

Sjövägmärke sätts upp på land i ytterkanten av respektive område och undantagsvis på gula bojar i sjön.

Typ av märke	Betydelse och utseende	
Varningsmärke	Anger förhållande som kan medföra fara för sjötrafikkant. Kvadratisk, vit med röd bård och svart symbol.	
Upplysningsmärke	Informerar eller anvisar sjötrafikkant om att t.ex. viss verksamhet förekommer och/eller är tillåten. Kvadratisk, blå med vit symbol.	
Påbudsmärke	Anger skyldighet för sjötrafikkant enligt bestämmelse som utfärdats av behörig myndighet, vanligen med stöd av SjöTF 2 kap. Kvadratisk, vit med röd bård och svart symbol.	
Förbudsmärke	Anger förbud mot viss sjötrafik eller verksamhet eller anger fartbegränsning. Märket uppsättes enligt bestämmelse som utfärdats av behörig myndighet, vanligen med stöd av SjöTF 2 kap. Kvadratisk, vit med röd bård och svart symbol samt en röd snedbom. Fartbegränsning är dock utan snedbom.	
Tilläggstavla	Kompletterar övriga märken med uppgifter om begränsad giltighet, ett områdes utsträckning m.m. Hit hör även enslingetavlor för utmärkning av kabel, rör m.m. Företrädesvis rektangulära med färg efter det märke som det kompletterar.	
Mått på tavlor	Kvadratiska	Trianglar (enslinje):
	1 020 x 1 020 mm	600 mm i sida
	1 530 x 1 530 mm (normalstorlek)	1 350 mm i sida
	2 040 x 2 040 mm	1 530 mm i sida (normalstorlek) 2 040 mm i sida

VARNINGSMÄRKEN

	Linfärja		Ljvfarlig ledning		Begränsad höjd		Begränsad djup		Begränsad bredd		Rörig bro		Arbete i el. vid vatten		Badplats		Fiske-redskap		Annan fara		KABEL
--	----------	--	-------------------	--	----------------	--	----------------	--	-----------------	--	-----------	--	-------------------------	--	----------	--	---------------	--	------------	--	-------

UPPLYSNINGSMÄRKEN

	Fritidsbåts- traf. tillåten		SPORT		Motorbåts- traf. tillåten		Segelbåts- traf. tillåten		Bräsegling tillåten		Vattenski- åkn. tillåten		Ankring tillåten		Förtöjning tillåten		Stopp- gräns		Avge ljudsignal		Påbjuden färdriktn.
--	-----------------------------	--	-------	--	---------------------------	--	---------------------------	--	---------------------	--	--------------------------	--	------------------	--	---------------------	--	--------------	--	-----------------	--	---------------------

PÅBUDSMÄRKEN

	Enslinje		0-800m		0-800m		0-800m		0,2-1,2M
--	----------	--	--------	--	--------	--	--------	--	----------

FÖRBUDSMÄRKEN

	Förbud mot landstigning		Förbud mot dykning		Förbud mot motorbåtar		Förbud mot segelbåtar		Förbud mot bräsegling		Förbud mot vattenski-åkn.		Förbud mot ankring		Förbud mot förtöjning
--	-------------------------	--	--------------------	--	-----------------------	--	-----------------------	--	-----------------------	--	---------------------------	--	--------------------	--	-----------------------

Sträckans längd i meter (m) el. naut. mil (M) med början vid el. bortom tavlan.

TILLÄGGSTAVLOR

100m	Avstånd Övriga	350m FRÅN STRANDEN	Avstånd	08-17	Tid	1 MAJ - 1 SEP	Datum	GÄLLER SKEPP	Slag av	GÄLLER EJ SKEPP	Slag av	GÄLLER PARTIG BRUTTO 1500	Slag av	SE SJÖKORT	Signal
------	----------------	--------------------	---------	-------	-----	---------------	-------	--------------	---------	-----------------	---------	---------------------------	---------	------------	--------

Utsträckning i sidled på båda eller ena sidan av huvudtavlan.

ANM. Tilläggstavla har samma färg som sin huvudtavlan.

Avdelning E. Utmärkning med bojar och prickar

Redigerat utdrag ur "Sjöfartsverkets kungörelse om utmärkningssystem i svenska farvatten" (SJÖFS 1979:14) med ändring avseende reflexer (SJÖFS 1993:4).

Detta utmärkningssystem finns i "region A" som omfattar bl.a. hela Europa.

Allmänna bestämmelser

Denna kungörelse **tillämpas på alla flytande sjömärken** för att utmärka sidobegränsningen av farleder, naturliga och andra hinder såsom friliggande grund och vrak, andra områden eller förhållanden av betydelse för navigeringen samt nya hinder. Flytande sjömärken är bojar och prickar.

Flytande sjömärken indelas i **lateral (sido) märken, kardinal (väderstrecks) märken, punktmärken, mittledsmärken** och **specialmärken**.

Flytande sjömärken karakteriseras av en eller fler av följande faktorer: **Färg, form** och **topptecken** samt **ljusets färg och karaktär**.

Lateral (sido) utmärkning

Lateralmärken utsättes efter utmärkningens huvudriktning. Denna följer i princip den svenska kusten från Strömstad till Haparanda och i övrigt från sjön in mot hamnarna.

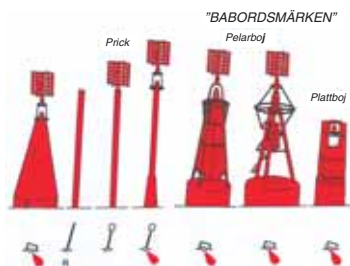
Lateralmärken kännetecknas av:

	Babordsmärke
<i>Färg:</i>	Röd
<i>Form:</i>	Cylindrisk boja (plattboja) isboja eller prick
<i>Topptecken:</i> (om påsatt)	En röd cylinder
<i>Ljus:</i> (om påsatt)	Rött av valfri karaktär
<i>Reflex:</i>	Röd i övre delen av märket



Tecken för
huvudriktning
i sjökort

	Styrbordsmärke
	Grön
	Konisk boja (spetsboja) isboja eller prick
	En grön kon, spetsen uppåt
	Grönt av valfri karaktär
	Grön i övre delen av märket



Kardinal (väderstrecks) utmärkning

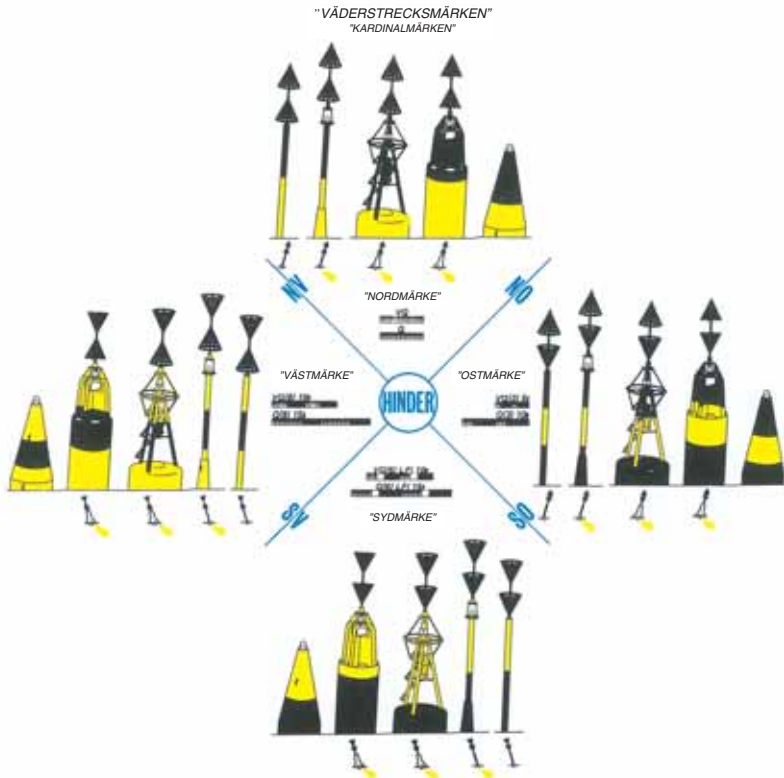
Kardinalmärke namnges efter den kvadrant (nord, ost, syd eller väst) i vilken det är placerat i bäring från grundet eller hindret. Märket skall passeras åt samma väderstreck som namnet anger.

Ett kardinalmärke kan utmärka en farledsförgrening.

Kardinalmärken kännetecknas av:

	Nord	Ost	Syd	Väst
<i>Färg:</i>	Svart över gul	Svart med gult band	Gult över svart	Gult med svart band
<i>Topptecken:</i> (2 svarta koner)	Spetsarna uppåt	Bas mot bas	Spetsarna nedåt	Spets mot spets
<i>Ljus:</i> (Vitt)	VQ eller Q	VQ(3) 5s, Q(3) 10s	VQ(6) LFI 10s Q(6) LFI 15s	VQ(9) 10s, Q(9) 15s
<i>Reflex:</i>	En blå på det svarta fältet och en gul på det gula fältet	Två blå på det övre svarta fältet	En gul på det gula fältet och en blå på det svarta fältet	Två gula på det övre gula fältet

Formen är alltid pelarboj, isboj (utan topptecken) eller prick.



Anm.: Dispens från regler om topptecken på kardinalprickar har lämnats i vissa fall.

Punktmärken

Punktmärke är förankrat på hinder av begränsad omfattning kring vilket det finns fritt vatten.

Färg: Svarta och röda horisontella fält

Form: Pelarboj, isboj eller prick

Topptecken: Två svarta klot

Ljus: Vitt, Fl(2) 5s, Fl(2) 10s

Reflex: En blå på det övre svarta fältet och en röd på det övre röda fältet



Mittledsmärken

Mittledsmärke visar att det finns fritt vatten på alla sidor runt märket och användes som mittmarkering i en farled för att utmärka en angränsning m.m.

Färg: Röda och vita fält

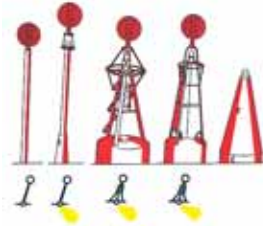
Form: Pelarboj, isboj eller prick

Topptecken: Ett rött klot

Ljus: Vitt, Iso, Oc, LFI 10s

Reflex: Minst en av vardera röd och vit på den övre delen av märket anordnade vertikalt eller horisontellt

"MITTLEDSMÄRKEN"



Specialmärken

Specialmärke är i första hand ej avsett för navigering utan anger t.ex. kabel, mätinstrument eller gräns för område.

Färg: Gul

Form: Valfri

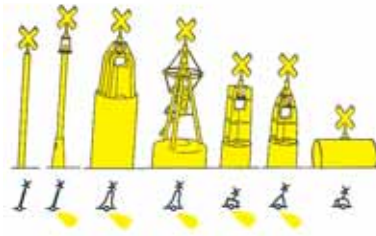
Topptecken: Gult X (kryss)

Ljus: Gult, dock ej samma karaktär som för kardinal, punkt- och mittledsmärken

Reflex: Gult reflekterande topptecken eller en gul på övre delen av märket.

Andra specialmärken kan förekomma.

"SPECIALMÄRKEN"



Nya hinder

Nyupptäckta hinder och **vrak**, som ej intagits i sjökort, utmärkes enligt detta system. Om faran är allvarlig är minst ett av **märkena dubblerade**, varvid de dubblerade sjömärkena är identiska. Om ljus används: Passande lateral eller kardinal VQ eller Q karaktär. Ett av de dubblerade märkena kan ha racon ("radarfyr") kodifierad "D" (- · ·).

Bestämmelser om tillstånd att anordna säkerhetsanordningar, såsom bojar och prickar, finns i SjöTF, 3 kap.

Avdelning F. Utmärkning av fiskeredskap

Fiskeriverket har utfärdat föreskrifter om utmärkning av fiskeredskap (FIFS 1994:14), som utkom från trycket 1994-06-27.

Föreskrifterna trädde i kraft 1994-07-01.

*Fiskeriverket har adress: **Box 423, 401 26 Göteborg. Telefon 031-743 03 00.***

Något rikstäckande utmärkningssystem för fiskeredskap har inte funnits tidigare. Dock har i viss mån denna utmärkning använts under senare år, särskilt vad gäller fasta redskap i vissa områden. Inledningsvis beskriver Sjöfartsverket utmärkningssystemet övergripande. Därpå följer Fiskeriverkets författningstext med några inskjutna kommentarer av Sjöfartsverket. Avslutningsvis illustreras vissa typfall, för att belysa vad utmärkningen ovan vatten kan informera den sjöfarande om, beträffande redskapen och därmed vad sjötrafiken måste beakta.

Kortfattad beskrivning av utmärkningssystemet

Grunden för systemet är uppbyggt av två faktorer: "Ytstående redskap" (farliga för påsegling) respektive "överseglingsbara redskap".

Redskap – allmänt

*Ändvakare på redskap skall i **ostsektorn** (från nord, genom ost, t.o.m. syd) ha **en** flagga och en gul reflex, respektive i **västsektorn** (från syd, genom väst, t.o.m. nord) två flaggor och två gula reflexer.*

***Flaggor** på vakare till samma fiskeredskap skall ha samma färg (valfri, dock ej vit).*

*En vakare som markerar mitten av ett redskap (**mellanvakare**) skall alltid ha en vit flagga och en gul reflex.*

*Vissa redskap kan vara utmärkta med enbart **fiskekula eller cylinder**.*

Ytstående redskap

*Vakare till ytstående redskap skall, utöver vad som sagts ovan, **alltid ha ett topp-tecken** i form av ett **klot**. Klotet kan vara en sfärisk radarreflektor.*

*Till havs och i den mån det behövs och är lämpligt inomskärs skall vakarna även vara försedda med **ljus**: Ett ljus i ostsektorn och två ljus i västsektorn. Ljusen skall ha karaktären **Fl Y 5s**, d.v.s. avge en gul (Y) blix (Fl) var femte sekund (5s). De två ljusen i västsektorn skall blinka samtidigt. Antalet ljus skall således överensstämma med antalet flagga/or och reflex/er på samma vakare.*

Fasta redskap

*Dessa redskap är också ytstående, men skall i stället för toppklot ha ett **gult kryss** på toppen av vakaren.*

Överseglingsbara redskap

Dessa redskap, om de är kortare än 300 m, kan utmärkas med endast fiskekulor men får utmärkas med vakare. Om en fiskare vill ha en sfärisk radarreflektor på en vakare till ett överseglingsbart redskap, så får reflektorn inte vara placerad på toppen av vakaren. I sådant fall skall reflektorn placeras under flaggan på en vakare i ostsektorn och under åtminstone den översta flaggan på en vakare i västsektorn.

I Östersjön behövs inte mellanvakare till överseglingsbara redskap.

Allmänt råd

Vad som ovan sagts är inte heltäckande, utan endast ett försök till en översiktlig kortfattad beskrivning av regelsystemet. Det finns undantag, varför varje sjöfarare bör läsa reglerna i sin helhet, för att vara på den säkra sidan. Det kan sägas, att om vakare i toppen är försedd med ett toppklot, kryss eller en sfärisk radarreflektor, SÅ VAR FÖRSIKTIG, eftersom det kan finnas något i ytan eller strax därunder.

Fiskeriverkets föreskrifter om utmärkning av fiskeredskap

(FIFS 1994:14 och 1994:28)

Med stöd av 15 § och 16 §§ fiskeriförordningen (1993:1097) föreskriver Fiskeriverket följande.

Tillämpningsområde

1 §

Dessa föreskrifter avser märkning och utmärkning av fiskeredskap och vattenbruksanläggningar inom Sveriges ekonomiska zon och territorialhav samt i inre vatten vid kusterna och i sjöarna Vänern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren.

Föreskrifternas gäller inte vid fiske från is.

Här menas fiske från fast is där inte någon sjötrafik förekommer. I drivis användes slätvakare enl 8 §, pkt 4.

Definitioner

2 §

I dessa föreskrifter avses med

1. *Östersjön*: det havsområde, innefattande Bottenhavet och Bottenviken, som västerut begränsas av räta linjer från Hansenöre Hoved till Gniben Odde, från Korshage till Spodsberg och från Gilbjerg Hoved till fyren Kullen.

2. *Öresund*: det havsområde som är en del av Östersjön och i norr begränsas av en linje från Gilbjerg Hoved till fyren Kullen och i söder av en linje från Falsterbo fyr till Stevns fyr

3. *inomskärs*: sjöarna Vänern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren samt kustvattenområdet ut till 300 meter utanför de baslinjer som avses i lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

4. *utomskärs*: det område utanför gränsen mot inomskärs liggande vattenområden som omfattas av territorialhavet enligt 3 § lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium samt av den där utanför liggande svenska ekonomiska zonen.

5. *ostsektorn*: halva kompasscirkeln från nord genom ost till och inkluderande syd.

6. *västsektorn*: halva kompasscirkeln från syd genom väst till och inkluderande nord.

7. *redskap*: enbart fiskeredskapet utan förankrings- och utmärkningsanordningar.

8. *redskaps längd*: längden på ett enstaka redskap eller hela längden på flera sammankopplade redskap.

9. *svajande redskap*: rörligt redskap som är förankrat endast i den ena änden.

10. *drivande redskap*: rörligt redskap som inte är förankrat.

11. *överseglingsbart redskap*: redskap som kan överseglas av fartyg med för området normalt djupgående.

12. *ytstående redskap*: redskap som inte kan överseglas.

13. *vakare*: stång, med eller utan flytkropp, för markering av ett fiskeredskaps läge.

14. *slätvakare*: vakare med ljusreflex, men utan ljus, flagga, radarreflektor eller toppklot, så utformad att drivis och drivande redskap kan passera över den.

15. *fiskekula*: en klotformad flytande markering som utmärker den förankrade änden på svajande redskap, enstaka tinor eller inomskärs utsatta överseglingsbara redskap som är kortare än 300 meter.

16. *cylinder*: en flytande markering som utmärker inomskärs utsatta överseglingsbara redskap som är kortare än 50 meter.

17. *toppklot*: toppmärke på vakare som markerar ytstående redskap.

18. *kryss*: toppmärke på vakare som markerar fast fiskeredskap.

19. *mörker*: tiden mellan solens nedgång och dess uppgång.

Skymning och gryning räknas i dessa föreskrifter inte som mörker om utmärkningen ändå ses på betryggande avstånd.

Märkning av fiskeredskap

3 §

Utestående fiskeredskap skall, genom markering på vakare, fiskekula eller cylinder, vara märkta med uppgifter om användare enligt följande.

1. *Vid yrkesmässigt fiske*: fiskefartygets distriktsbeteckning *eller* yrkesfiskelicensnummer *eller* särskilt registreringsnummer som kan tillhandahållas av länsstyrelsen.

2. *Vid fritidsfiske eller fiske med stöd av enskild rätt*: namn och adress *eller* namn och telefonnummer *eller* särskilt registreringsnummer som kan tillhandahållas av länsstyrelsen.

Vid fiske i sjön Vänern får märkning endast ske med särskilt registreringsnummer som tillhandahålls av Länsstyrelsen i Värmlands län.

Utöver märkning enligt första stycket 2 eller andra stycket skall den som bedriver fritidsfiske märka med stora bokstaven **F** och den som fiskar med stöd av enskild rätt med stora bokstäverna **ER**.

Utmärkning av fiskeredskap

Gemensamma bestämmelser

4 §

Ett rörligt redskap skall, om inte annat framgår av 5 §, vara utmärkt med en vakare i vardera änden.

En vakare i ostsektorn skall vara försedd med en flagga och en ljusreflex och en vakare i västsektorn med två flaggor och två ljusreflexer.

En vakare som markerar ett ytstående redskap skall vara försedd med ett toppklot.

Ett redskap skall mellan ändarna vara utmärkt med mellanvakare, utomskärs på minst varje nautisk mil och inomskärs på minst var sexhundra meter. Sådan vakare skall vara försedd med en flagga och en ljusreflex.

En vakare som markerar ett ytstående redskap utomskärs samt inomskärs där sjötrafik normalt förekommer skall vara försedd med radarreflektor. I Öresund får vakare dock inte förses med radarreflektor.

En vakare skall under mörker i följande två fall vara försedd med ljus som i antal motsvarar antalet flaggor.

1. Vid utmärkning av ytstående och överseglingbara redskap utanför tre natuska mil från baslinjen i Kattegatt och utanför fyra nautiska mil från baslinjen i Skagerrak.

2. Vid utmärkning av ytstående redskap utanför fyra nautiska mil från baslinjen i Östersjön.

Ljusutmärkning är tillåten även inom andra vattenområden än de i sjätte stycket 1 och 2 angivna om den inte innebär olägenheter för sjötrafiken.

Avståndet mellan vakare med ljus får inte överstiga två nautiska mil.

Ett redskap som sträcker sig över gränsen mellan inom- och utomskärsområdena skall utmärkas som om hela redskapet stod utomskärs.

Exempel på de vanligaste typerna av utmärkning finns i *bilagan* till dessa föreskrifter,

En *mellanvakare* skall ha en vit flagga och en gul reflex och i förekommande fall ljus. Ser man en mellanvakare måste man försöka se en ändvakare för att kunna avgöra redskapets sträckning. Även mellanvakare skall för ytstående redskap vara försett med ett toppklot eller en sfärisk radarreflektor på toppen.

5 §

Från bestämmelserna i 4 § får göras följande undantag.

1. Ett överseglingbart redskap som är utsatt inomskärs och som är kortare än 300 meter får i stället för med vakare vara utmärkt med en fiskekula i varje ände. Är redskapet kortare än 50 meter får det utmärkas med endast en fiskekula eller med en cylinder.

2. En enstaka tina, som inte är utsatt i länk, får i stället för med vakare vara utmärkt med en fiskekula.

3. Mellanvakare behöver inte användas för utmärkning av överseglingbara redskap i Östersjön.

4. Under tiden 1 september – 31 december får vid fiske i Öresund i stället för vakare användas slätvakare. Slätvakare får även användas i övriga vattenområden då drivis förekommer.

5. Om ett redskaps ena ände är fästad i land eller vid undervattensgrund som är grundare än 1 meter vid medelvattenstånd, behöver denna ände ej utmärkas med vakare om redskapet i övrigt är utmärkt med fiskekulor som medför att tveksamhet inte kan uppstå om redskapets läge och utbredning.

6. Drivande och svajande redskap får, om det på grund av ström- och vindförhållanden är svårt att avgöra i vilken riktning redskapet kommer att stå, i båda ändarna utmärkas med vakare som i ostsektorn. Om en ände av redskapet är fästad i ett fartyg behöver denna ände inte utmärkas.

7. Den förankrade änden på ett svajande redskap får utmärkas med en fiskekula om redskapet är kortare än 200 meter och är utsatt inom annat vattenområde än utanför baslinjen i Skagerrak och Kattegatt.

2. Med enstaka tina menas en tina som ligger på botten och är överseglingsbar.

4. Punkt 4 om slätvakare får inte förväxlas med § 1 om fiske från is.

7. Svajande redskap är det enda rörliga ytstående redskap som inte behöver ha vakare i bägge ändarna. Fiskekulan skall vara minst 30 cm i diameter (se 8 §) och vara försedd med reflexer. Ser man en sådan fiskekula skall det inom 200 m finnas en vakare som då anger stäckningen mellan fiskekulan och vakaren. Dessa fiskeredskap förekommer mest i Öresund och inomskärs på västkusten.

Särskilt om fasta fiskeredskap

6 §

Fasta fiskeredskap skall utmärkas enligt bestämmelserna i 4 och 5 §§ med följande avvikelser.

1. Varje vakare skall istället för med ett toppklot vara försedd med ett kryss.

2. För att inte hindra eller försvåra passage i trånga farvatten skall vakare utsättas så nära intill fiskeredskapet som möjligt

Även dessa vakare skall vara försedda med flagga/or, reflex/er samt i förekommande fall ljus som för övriga "ytstående redskap". Används sfärisk radarreflektor kan denna vara placerad ovanför eller under krysset eftersom båda topptecknen i princip anger ytstående redskap.

Allt fiske närmare än 100 m från fasta fiskeredskap/vattenbruksanläggning är förbjudet. Det är heller inte lämpligt att ankra i närheten av dessa.

Tekniska specifikationer

Vakare, fiskekula och cylinder

7 §

En vakare skall utomskärs ha en höjd av minst 2 meter och i övriga vatten minst 1,2 meter ovanför vattenytan.

En vakare som utmärker ett fast fiskeredskap skall alltid ha en höjd av minst 2 meter ovanför vattenytan.

En vakare får inte vara röd eller grön.

8 §

En fiskekula skall vara klotformad med en diameter av minst 15 centimeter. Om fiskekulan utmärker den förankrade änden på ett svajande redskap skall den ha en minsta diameter av 30 centimeter och vara försedd med ljusreflex. Färgen skall vara röd, orange, gul eller vit.

9 §

En cylinder skall vara minst 20 centimeter lång och minst 6 centimeter i diameter. Färgen skall vara röd, orange, gul eller vit.

Flagga

10 §

En flagga skall vara fyrkantig. För vakare med en höjd av minst 2 meter skall flaggans kortaste kant vara minst 40 centimeter. För övriga vakare skall flaggans kortaste kant vara minst 25 centimeter.

Avståndet mellan två flaggor på samma vakare skall vara minst 20 centimeter.

Avståndet mellan flaggan och vattenytan skall för vakare med en höjd av minst 2 meter vara minst 80 centimeter. För övriga vakare skall avståndet vara minst 50 cm.

Flaggor som markerar ändarna på samma redskap skall vara identiska men får inte vara vita.

Flaggan på en mellanvakare skall vara vit.

Toppklot och kryss

11 §

Ett toppklot skall vara försett med ljusreflex och ha en minsta diameter av 25 centimeter och kan utgöras av en klotformad radarreflektor. Klotet får inte vara rött eller grönt.

12 §

Ett kryss som markerar ett fast fiskeredskap skall vara gult och ha en minsta höjd och bredd av 40 centimeter. Stapelbredden skall vara minst 7 centimeter. Krysset skall vara försett med en ljusreflex i varje ytterände.

Ljus

13 §

Ljus skall ha karatären (Fl Y 5s) d.v.s. avge en gul (Y) blix (Fl) var femte sekund (5s)

Lystiden för varje blix skall vara 0,2 – 0,7 sekunder.

Ljuset skall vara synligt hela horisonten runt, vid klar sikt på ett avstånd av minst 2 nautiska mil, inomskärs minst 1 nautisk mil.

Avståndet mellan två ljus på samma vakare skall vara minst 0,5 meter och ljusen skall blinka samtidigt.

Avståndet mellan ljus och vattenyta skall, för vakare som är 2 meter eller högre, vara minst 1,5 meter. För övriga vakare skall avståndet vara minst 1 meter.

Det översta ljuset skall placeras ovanför den översta flaggan. Ljuset skall beträffande färg och ljusstyrka uppfylla de av International Association of Lighthouse Authorities (IALA) fastställda tekniska rekommendationerna.

Utrustningen skall vara typgodkänd av Sjöfartsverket.

Ansökan om typgodkännande av utrustning ställes till Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Radarreflektor och ljusreflex

14 §

En radarreflektor skall avge eko på ett avstånd av minst 2 nautiska mil och placeras så högt som möjligt på vakaren.

En klotformad radarreflektor på en vakare som utmärker ett överseglingsbart redskap skall placeras under den översta flaggan.

En ljusreflex skall vara gul och bestå av ett minst 6 centimeter brett band synligt hela horisonten runt. Avståndet mellan två ljusreflexer på en vakare skall vara minst två gånger bandets bredd. Ljusreflex(er) på vakare skall placeras ovanför översta flaggan.

Lina

15 §

En lina som används mellan vakare, fiskekula eller cylinder och redskap skall vara tillverkad av sjunkande material eller vara nedtyngd.

Utmärkning av vattenbruksanläggningar

16 §

En vattenbruksanläggning skall, när sjötrafiken så kräver, vid anläggningens yttre begränsningspunkter vara utmärkt med prickar (gula specialmärken) enligt gällande utmärkningssystem för sjötrafiken.

Länsstyrelsen får i särskilda fall efter samråd med Sjöfartsverket föreskriva att ett specialmärke som utmärker en vattenbruksanläggning skall vara utrustat med ett gult blinkande sken.

Dispens

17 §

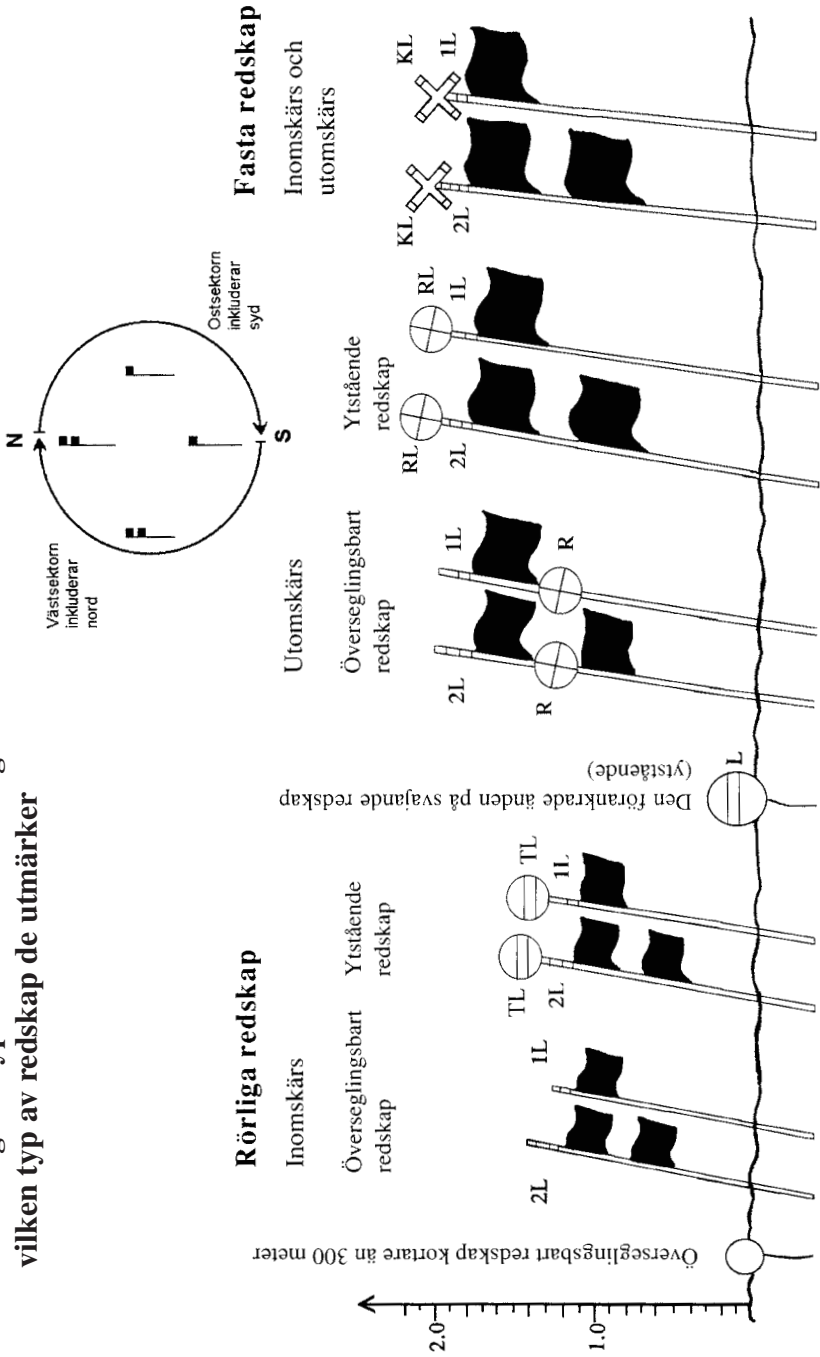
Om det finns särskilda skäl kan Fiskeriverket medge undantag från dessa föreskrifter.

Där sjötrafikförhållandena tillåter det kan undantag medges beträffande användandet av ljus eller radarreflektorer.

Om användning av t.ex. flytande farledsutmärkning eller vilseledande anordningar för sjötrafiken stadgas i SjöTF, 3 kap., 2 respektive 4 §§.

De vanligaste typerna av utmärkning och vilken typ av redskap de utmärker

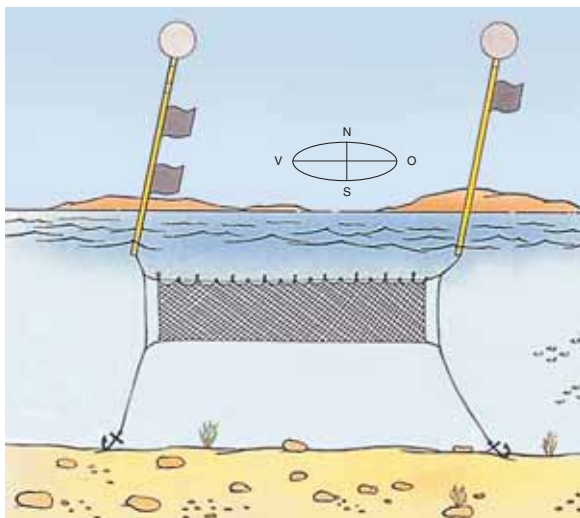
Bilaga till FIFS 1994:14.



Förkortningar: L = Gul ljusreflex; T = Toppklot (med ljusreflex) på ytstående redskap (Kan vara klotformad radarreflektor); R = Radarreflektor; RL = Radarreflektor med ljusreflex; KL = Kryss med ljusreflexer i ytterändarna.

YTSTÅENDE REDSKAP

(Exempel)



(D.v.s. redskapen kan skadas av eller utgöra en fara för sjötrafiken. Ett redskap är "ytstående" om det inte är överseglingsbart av de normalt mest djupgående fartygen i området).

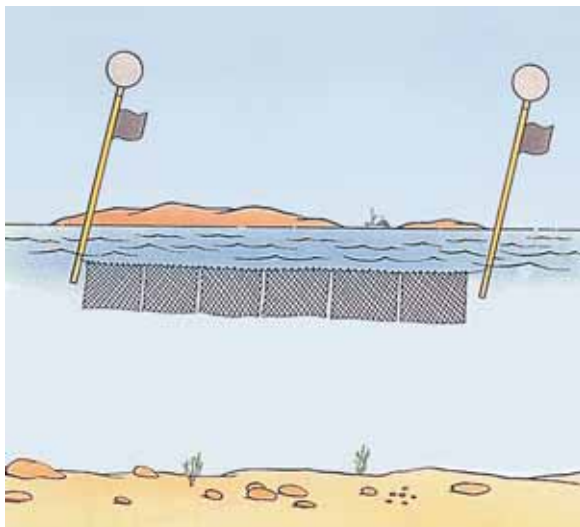
FÖRANKRAD (sköte)

Inomskärs, där sjötrafik normalt förekommer, samt *utomskärs* skall vakarna dessutom ha radarreflektor och i mörker ljus (gula blixtrar).

Dessutom skall det finnas mellanvakare (vit flagga):

Inomskärs på minst var 600 m

Utomskärs på minst varje nautisk mil.

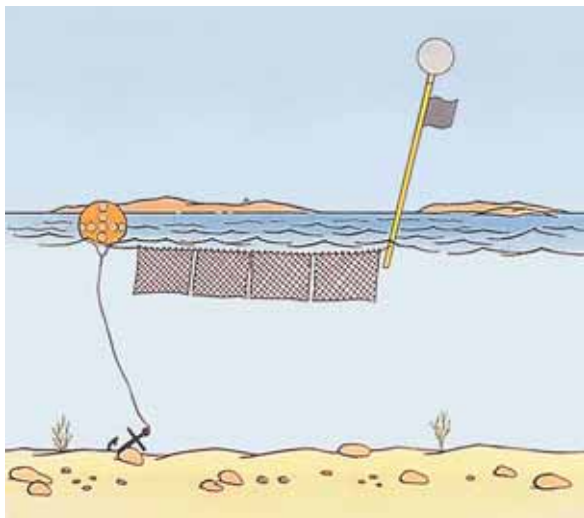


DRIVANDE (garn)

Obs: Ändvakarna är lika på drivande redskap, med en flagga som i ostsektorn.

Radarreflektor, ljus och mellanvakare enligt ovan.

YTSTÅENDE REDSKAP (fortsättning)

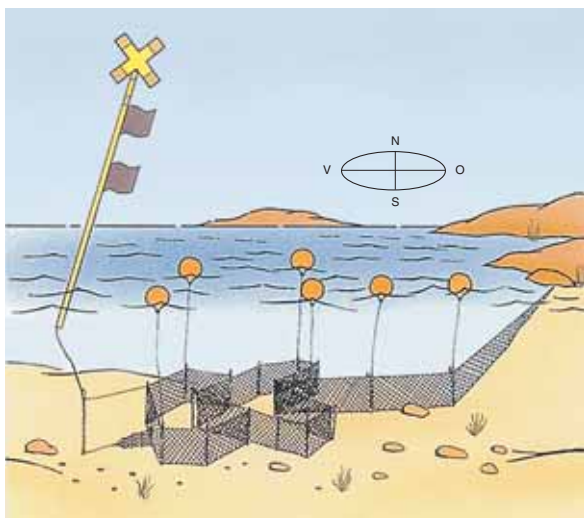


SVAJANDE (garn), kortare än 200 m.

Inomskärs, där sjötrafik normalt förekommer, samt *utomskärs* skall vakarna dessutom ha radarreflektor och i mörker ljus (gula blixtrar). I Öresund får dock radarreflektor ej användas.

FASTA REDSKAP

(Exempel)



FAST BOTTENSTÅENDE (garn)

Inomskärs, där sjötrafik normalt förekommer, samt *utomskärs* skall vakarna dessutom ha radarreflektor och i mörker ljus (gula blixtrar).

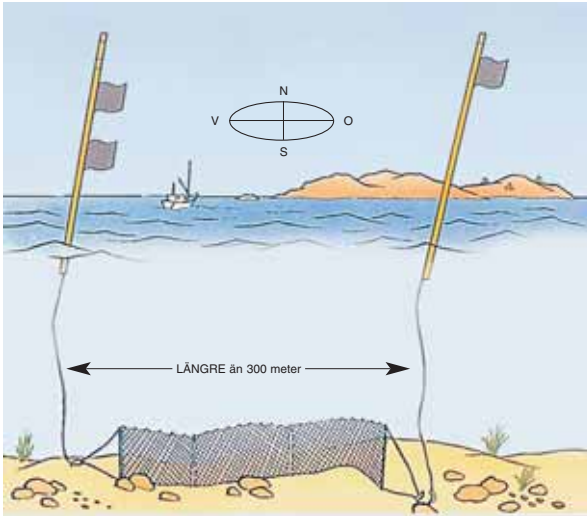
Dessutom skall det finnas mellanvakare (vit flagga):

Inomskärs på minst var 600 m
Utomskärs på minst varje nautisk mil.

Kulorna på bilden är vanligt förekommande flöten.

Allt fiske närmare än 100 m från fasta fiskredskap/vattenbruksanläggning är förbjudet. Det är heller inte lämpligt att ankra i närheten av dessa.

ÖVERSEGLINGSBARA REDSKAP (Exempel)

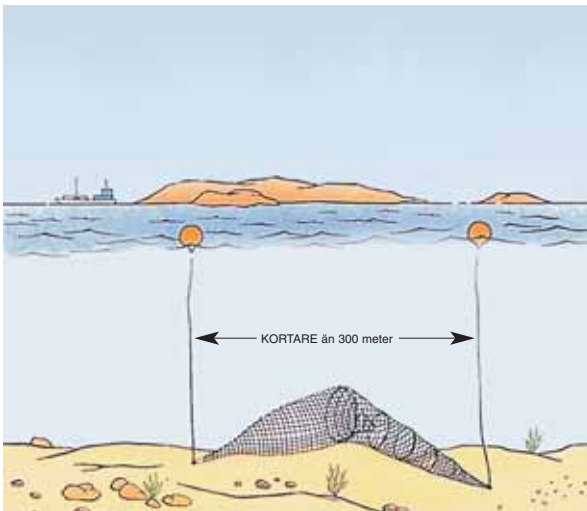


(D.v.s. i farvattnet förekommande sjötrafik kan beräknas flyta över utan skador på fartyget eller redskapet).

BOTTENSTÅENDE (garn) längre än 300 m.

Dessutom skall det finnas mellanvakare (vit flagga):
Inomskärs på minst var 600 m.
Utromskärs, på minst varje nautisk mil.

I Östersjön behövs ej mellanvakare.



BOTTENSTÅENDE (ryssja) kortare än 300 m.

Om redskapet är kortare än 50 m får det utmärkas med endast en (1) fiskekula eller cylinder.

Avdelning G. Om lanternor på fritidsbåtar

Sammanställning av gällande bestämmelser om lanternor på fritidsbåtar.

Allmänt

Bestämmelser om lanternor finns i 1972 års internationella sjövägsregler och i den svenska sjötrafikkungörelsen. Dessutom har Sjöfartsverket utfärdat tillämpningsföreskrifter till de internationella sjövägsreglernas bestämmelser om lanternors utformning. De allmänna bestämmelserna som gäller fritidsbåtar återges här nedan. Vidare lämnas en sammanställning i tabellform över vilka lanternor som skall föras.

Man är skyldig att föra tända lanternor under mörker, d.v.s från solnedgång till soluppgång (i svenskt inre vatten från skymning till gryning, se sjötrafikkungörelsen 2 kap 11 §) och om lanternor finns ombord även vid nedsatt sikt. Båt som används endast i dagsljus behöver inte vara utrustad med lanternor.

Segelbåt under 7 m längd som av praktiska skäl inte kan föra lanternor samt roddbåt **får** istället ha en elektrisk lampa eller tänd lykta med vitt ljus, som ska visas i så god tid att kollision kan undvikas.

Motorbåt under 12 m längd **får** istället för topp- och akterlanterna föra en vit runtlysande lanternan, samt **skall** föra sidolaternor. Dock gäller att motorbåt under 7 m längd, vars fart inte kan överstiga 7 knop, **får** föra endast en sådan vit runtlysande lanternan men skall, om det är praktiskt möjligt, föra även sidolaternor.

Båt som för eller visar endast ett ljus är enligt sjötrafikkungörelsen 2 kap 14 § skyldig att i svenskt inre vatten hålla väl ur vägen för annan sjötrafik.

Konstruktion

Lanternor på fritidsbåtar ska uppfylla de krav Sjöfartsverket eller EU-direktiv 96/98/EC ställer på deras konstruktion. Godkänd lanternan är märkt SK eller NK plus året för godkännande, t.ex. SK 79, NK 80. Certifikat skall medfölja vid köp. På fartyg under 20 m längd som kölsträckts före 1981-07-15 får befintlig lanternan användas, även om den saknar SK- eller NK-märkning men i övrigt överensstämmer med den godkända typen. För att undersöka om en icke typgodkänd lanternan uppfyller kraven kan provning och eventuellt godkännande ske vid Statens Provninganstalt, tel. 033-16 50 00. För sådan provning utgår avgift enligt taxa.

Ny Europa-standard är under utarbetande. Se www.si.se

För båtar under 12 m längd och som kölsträckts före 1981-07-15 har sjöfartsverket föreskrivit att om lanternorna inte uppfyller ovan nämnda krav, får i nationellt inre vatten användas lanternor som är försedda med glödlampa vars effekt är minst 10 watt. Lanternorna ska ha en ljusöppning med en höjd av minst 40 mm och en utvändig linsdiameter av minst 45 mm, vilket innebär en minsta

bredd mätt utmed yttersidan av den rundade linsen på 44 mm för sidolanternorna, 88 mm för toppplanterna och 53 mm för akterlanterna. Denna regel gäller även på danskt, finskt och norskt inre vatten.

Under gång i mörker utanför inre vatten och på internationellt vatten krävs de större, typgodkända lanternorna.

Observera att inre vatten som regel inte förekommer utanför kuster som saknar skärgård, t.ex. skånekusten.

Montering

Topplanterna ska vara monterad lodrätt över båtens långskepps centerlinje. Har båten mast är det självklart att montera toppplanternan på denna. Man bör sträva efter att montera toppplanternan så, att ljusskenet ej förorsakar bländning av föra-ren t.ex. genom att lysa på ett ljust rufftak framför förarplatsen. För att minska bländningsrisken kan man montera en platta under lanternan så att ej önskvärt ljus skärmas av.

Motorbåt under 12 meters längd får istället för toppljus och akterljus föra ett *runtlysande*, vitt ljus på toppljusets plats. Se Sjötrafikreglerna 2 kap 14 §.

På motorbåt under 12 m längd får enligt den nya sjövägsregeln 23c 3) toppljuset, eller den vita, runtlysande lanternan, vara monterad bredvid båtens långskepps centerlinje, om placering i centerlinjen inte är praktiskt möjlig. Detta förutsätter att sidoljusen förs i en sammansatt lanternan i centerlinjen eller så nära som möjligt i samma långskeppslinje som toppljuset, d.v.s. åt samma sida som toppljuset är förskjutet eller sett för ifrån mycket nära toppljuset på ömse sidor om centerlinjen. Det vanligaste torde vara att toppplanterna och sammansatt sidolanterna sitter på samma stång, som alltså får placeras bredvid centerlinjen. Det enda som är förbjudet är lanternor, som sitter långt ut på var sin sida i båten. Om toppljuset och den sammansatta sidolanternan inte sitter i samma långskeppslinje bör de vara väl åtskilda i båtens längdriktning, så att vinkeln mellan en linje genom lanternorna och en långskeppslinje genom en av lanternorna blir så liten som möjligt. Denna mycket fria lanternepacering, som länge har använts i USA, innebär att det kan förekomma motorbåtar som inte har sidoljus och toppljus i samma långskeppslinje, vilket försvårar möjligheterna att med ledning av ljusen avgöra deras kurs. Det är därför särskilt viktigt att noggrant följa bäringsförändringen till fartyg med endast ett toppljus för att utvärdera om risk för kollision föreligger och att eftersträva säkert passageavstånd. Av dessa skäl bör tillverkare och båtägare så långt det är praktiskt möjligt med hänsyn till bländningseffekter trots avskärmning för detta placera lanternor i centerlinjen eller i samma långskeppslinje.

Sidolanternor skall monteras så att de inte lyser över på fel sida. I förlig riktning får ljuset synas högst 3° utanför sektorsgränsen, d.v.s. långskeppslinjen. För att åstadkomma denna noggrannhet ska sidolanternor ha svartmålade skärmar in mot båten, med undantag av att fartyg med längd under 20 m inte behöver ha

skärmar om kraven ändå är uppfyllda, se sjövägsreglernas bilaga 1, §§ 5 och 9. Sidolanternor ska monteras så att deras lodlinje är vinkelräta mot horisontalplanet för att säkerställa erforderlig ljusstyrka i detta plan även när båten kränger.

På fartyg under 20 m längd får en sammansatt sidolanterna (röd + grön) användas istället för separata sidolanternor.

Akterlanterna ska vara monterad så nära aktern som det är praktiskt möjligt. På båt med utombordsmotor kan akterlanternan sällan monteras på akterspegeln eftersom den då skymms av motorn åt ena sidan, och av häckvågen rakt akteröver. I sådana fall bör akterlanternan monteras på en båge eller stake. Om denna är höj- och sänkbar ska kontrolleras att den i sitt övre läge endast kan låsas på ett sätt, så att rätt lysvinkel erhålles. Akterlanterna kan vara sammansatt med toppljus enligt ovan.

En *sammansatt mastlanterna* (röd+grön+vit) får föras på segelbåt under 20 m längd i stället för sido- och akterljus. Denna lanterna ska monteras på eller i närheten av masttoppen där den bäst syns. Observera att den inte får föras tänd samtidigt som topplanternan och kan därför inte användas vid gång för motor. På segelbåt med hjälpmotor måste av den anledningen även finnas lanternor som skall föras på motorbåt om man vill gå för motor i mörker eller nedsatt sikt.

Se tabell nästa sida

Sammanställning av gällande regler rörande lanternor¹

Båtens längd	Topplanterna	Sidolaternor	Akterlanterna
Motorbåt eller segelbåt som går för motor			
12-20 m	Synlig minst 3 nm. Minst 2,5 m över reling och minst 1 m över sammansatt sidolaternerna.	Synliga minst 2 nm. Får föras i sammansatt sidolaternerna.	Synlig minst 2 nm. Så nära aktern som möjligt.
Under 12 m	Synlig minst 2 nm. Minst 1 m över sidolaternerna. (Se anm. 2 och 3 nedan.)	Synliga minst 1 nm. I övrigt som ovan.	Som ovan (Se anm. 2 nedan)
Under 7 m och max. fart högst 7 knop	Som ovan eller ett runtlysande vitt ljus synligt minst 2 nm.	Som ovan men är ej obligatoriska tillsammans med det runtlysande vita ljuset.	Som ovan eller det runtlysande vita ljuset.
Segelbåt som seglar			
12-20 m	Ingen. (Alt. två runtlysande ljus lodrätt över varandra, rött över grönt, och synliga minst 2 nm., vilka ej får föras tillsammans med mastlanterna)	Synliga minst 2 nm. Får föras i sammansatt sidolaternerna. Sido- och akterljus får föras i en sammansatt mastlanterna på eller nära masttoppen.	Synlig minst 2 nm. Så nära aktern som möjligt eller i en sammansatt mastlanterna.
Under 12 m	Som ovan	Synliga minst 1 nm. I övrigt som ovan.	Som ovan
Under 7 m	Som ovan Om det inte är praktiskt möjligt att föra dessa lanternor får man visa en lanternerna eller en elektrisk lampa med vitt ljus i så god tid att kollision kan undvikas.	Som ovan	Som ovan
Roddbåt	Samma som föreskrivs för segelbåtar, eller visa en lanternerna eller en elektrisk lampa med vitt ljus i så god tid att kollision kan undvikas.		
Anmärkning	<p>1 Lanternor ska uppfylla de krav som är fastställda av Sjöfartsverket.</p> <p>2 Istället för separata topp- och akterlaternor får föras en vit runtlysande lanternerna.</p> <p>3 I svenskt inre vatten får topplanteran/vita rundlysande föras lägre, dock minst en halv meter över sidoljuset.</p>		

Avdelning H. Säkerhetsutrustning m.m.

Sjöfartsverkets rekommendationer till säkerhetsutrustning på fritidsbåtar:

Anpassning får göras till behovet för aktuell båttyp och farvatten.

Se även Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om navigationsutrustning i SJÖFS 2003:5 och om marin utrustning i SJÖFS 2003:2

	Inomskärs	Utomskärs	Anmärkning
Säkerhetsutrustning			
<i>Materiel</i>			
Brandsläckare ¹⁾	1	1	
Drivankare		1	
Ficklampa	1	1	
Förbandsartiklar	1	1	
Livboj med ljus	1	1	
Livflotte		1	
Livlina med säkerhetsbälte	1	2	
Nödsignal, röda handbloss	2	2	Högst 3 år gamla
Nödsignal, fallskärmsljus		2	Högst 3 år gamla
Räddningsväst (flytväst) ²⁾	1	1	En per person
Tändstickor	1	1	I vattentätt fodral
<i>Nautisk utrustning</i>			
Kikare	1	1	
Kompass	1	1	
Kommunikationsradio, VHF	(1)	1	
GPS		1	
Radarreflektor	(1)	1	
Rundradiomottagare	1	1	För väderrapporter
Signalhorn, visselpipa	1	1	
Sjökort, aktuella farvatten	1	1	Ej över 2 år gamla
Sjökortsbeteckningar, kort 1	1	1	
Sjötrafikföreskrifter	1	1	
Svensk fyrlista		1	
Svensk Lots		1	
Lanternor och signalfigurer enl			Se sjövägsreglerna och
gällande bestämmelser	1	1	avd. G.

Anm. 1. Båt med utombordsmotor med större effekt än 25 kW (35 hk), samt båt med fast inombordsmotor, plats för pentry eller med fast installerad värmeapparat eller med annan fast installation med öppen låga, bör vara utrustad med godkänd brandsläckare av typ AB eller ABE och lägst effektivitetsklass II med minst två kg släckmedel. Båt med längd över 10 m bör vara utrustad med två sådana handbrandsläckare.

Bränder i inbyggda motorer kan vara svåra att släcka. Ett fast installerat släcksystem med utlösningmöjlighet från styrplatsen kan avsevärt underlätta släckningen av en motorbrand.

2. Räddningsväst (flytväst) skall uppfylla Sjöfartsverkets eller konsumentverkets krav.

"Komihåg-lista" över andra viktiga utrustningsdetaljer:

Anpassning får göras till behovet för aktuell båttyp.

	Inomskärs	Utomskärs	Anmärkning
Övrig utrustning			
Ankare med lina/kätting	1	1	Stor båt 2
Förtöjningsgods, bogserlina	1	1	Flera linor
Kastända	1	1	
Båtshake	1	1	
Åror (paddel), par	1	1	
Pump (öskar), pyts	1	1	
Passare	(1)	1	
Transportörer, kurslinjal	(1)	1	
Lod	1	1	
Logg		1	
Klocka	(1)	1	Med sekundvisare
Reservbränsle	1	1	För motorbåt
Reservmateriel	1	1	För motor, rigg, segel
Rorkult i reserv	1	1	Särsk. för båt med ratt
Startbatteri reserv	(1)	1	För större motorbåt
Kniv	1	1	
Verktyg	1	1	
Dricksvatten, reservproviant	(1)	1	

Glöm inte laddade reservbatterier till ficklampa och ev bärbar kommunikationsutrustning (VHF, telefon) och rundradio.

Forsrättning

I Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om säkerheten vid forsrättning (SJÖFS 1997:18) är särskilt föreskrivet om krav på utbildning, utrustning m.m.

Avdelning I. Sjöräddning

Ändamål

Sjöräddningens uppgift är att rädda människoliv till sjöss. När de nödställda förts i säkerhet upphör sjöräddningen. Att bärga fartyg och båtar ingår däremot inte i sjöräddningens uppgifter. Ofta kan dock det bästa sättet att rädda människoliv vara att föra hela fartyget eller båten i säkerhet, och av allmänmänskliga orsaker försöker sjöräddningen när så kan ske att begränsa materiella skador.

Organisation

Enligt räddningstjänstlagen och räddningstjänstförordningen är Sjöfartsverket ansvarigt för sjöräddningstjänsten som har till uppgift att rädda människoliv och att utföra sjuktransporter från fartyg.

Alla statliga och kommunala myndigheter som har personal eller egendom lämpliga för sjöräddningsinsatser är enligt räddningstjänstlagen skyldiga att medverka på anmodan av en räddningsledare, om det inte medför allvarliga hinder i deras ordinarie verksamhet. Det finns även ett avtal mellan Sjöfartsverket och frivilligorganisationen Sjöräddningssällskapet.

Sjöräddningscentral (MRCC=Maritime Rescue Coordination Centre):

MRCC Göteborg

Sjöfartsverket driver i egen regi denna sjöräddningscentral som är samlokaliserad med

- flygräddningscentralen (för hela Sverige)
- ledningscentralen för Kustbevakningen – region Väst
- ledningscentralen för Marinkommando Väst.

Enligt sjölagens 6 kap. 6 § andra stycket (se sid. 101), är dessutom befälhavare på fartyg som uppmärksammar eller på annat sätt får kännedom om, att någon är i sjönöd skyldig att lämna all hjälp som är möjlig eller behövlig för att rädda nödställda, om detta kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. I detta avseende är sjölagen tillämplig på alla slag av fartyg; även fritidsbåtar.

Den svenska sjöräddningen samarbetar vid behov med angränsande länders sjöräddning enligt en internationell konvention och bilaterala avtal.

Alarmering

MRCC har passning dygnet runt på bland annat samtliga internationella nödradiofrekvenser för sjöfarten.

Sjöräddningscentralen alarmeras antingen per radio från fartyg eller per *telefon* (inom hela Sverige på larmnumret 112; begär därefter "Sjöräddning") från observatör i land och från andra i land som befarar att en sjöolycka inträffat.

VHF kanal 16, som är internationell nödkanal, passas av alla kustradiostationer och handelsfartyg till sjöss, liksom sjöräddningsenheter. Ett nödanrop vidarebefordras alltid till sjöräddningscentralen. Med VHF ombord har man en hög kommunikationssäkerhet och kan tala direkt med en stor mängd andra fartyg.

Sjöräddningscentralen har för alarmering och ledning förbindelse med angränsande länders sjöräddningscentraler via direkttelefon, telex, telefax och radio.

Arbetsätt

När sjöräddningscentral mottar en nödsignal på radio eller på annat sätt meddelas om en nödsituation eller en befarad sådan, bedöms situationen varefter behövliga sjöräddningsenheter larmas. Samtidigt meddelas övriga fartyg som på grund av sina lägen i förhållande till nödpositionen och beroende på nödsituationens karaktär kan vara lämpade att ingripa. Under pågående sjöräddningsinsats står deltagande enheter i ständig radioförbindelse med sjöräddningscentralen, som leder aktionen. Sjöräddningscentralen, som har den samlade bilden av hela insatsen, föreslår arbetsfördelning och åtgärder. Befälhavaren på respektive enhet avgör, med hänsyn till den egna säkerheten om den föreslagna åtgärden är möjlig att genomföra. Sjöräddningscentralen tar vid behov kontakt med berörda myndigheter i land för omhändertagande av räddade.

Förebyggande åtgärder

För att sjöräddningen skall kunna arbeta på ett effektivt sätt, är det önskvärt, att onödiga larm nedbringas till ett minimum. Sådana larm beror i de flesta fall på att en seglare eller motorbåtsförare antingen inte orienterat de hemmavarande anhöriga tillräckligt om sina planer eller själv glömt bort eller inte haft möjlighet att på utlovad tid ge sig till känna.

Du som ger dig ut i fritidsbåt:

- Lyssna på väderrapporterna.
- Meddela färdplan till dina anhöriga vid längre sjöturer, särskilt över öppet hav.
- Meddela dem som du tror kan bli oroliga eller underrätta sjöräddningscentralen om du blir väsentligt försenad eller om du ändrar dina färdplaner.
- Lyssna på rundradio då och då, särskilt på P 3 och de regionala programmen. Du kan vara efterlyst. Sjöräddningen undviker dock i görligaste mån personbeskrivningar utan efterlyser i stället båten.

- Se till att de hemmavarande kan ge ett bra signalement på din båt.
- Båt, jolle, livräddningsmateriel och annan lös utrustning bör vara märkt med båtens namn och hemort och/eller ägarens namn och adress. Meddela sjöräddningscentralen om du förlorar något av detta, vilket kan förhindra spaningar när larm kommer om upphittad materiel.
- Ring sjöräddningscentralen omedelbart om du fått kännedom om en olycka. Tala om egna åtgärder och möjligheter, samt försök stanna på platsen som kontaktman tills hjälp anländer.
- Ring sjöräddningscentralen och rådgör med dem om du saknar någon på sjön och är orolig. Ett larm till sjöräddningen medför inte automatiskt att efterspaningen sätts igång. Det sker först efter samråd med anmälaren.
- Använd alltid **112** som larmnummer. Ring *inte* till enskilda sjöräddningsorgan. På så sätt undviks dubbelarbete.
- Sänd *aldrig* upp röda raketer utom i fall av nöd. Om du sänt upp nödraketer och fått hjälp av någon annan än sjöräddningen, meddela då sjöräddningscentralen detta så snabbt du kan.
- Tala om för medpassagerarna vart färden går och visa dem var säkerhetsutrustningen är placerad och hur den används. Särskilt vad gäller:
 - brandsläckare
 - VHF eller mobiltelefon med fulladdat reservbatteri
 - räddningsväst, frälsarkrans och kastlina
 - eventuell livflotte

MER INFORMATION OM SJÖRÄDDNING FÅR DU AV

Sjöfartsverket sjöräddningstjänsten, 601 78 Norrköping, telefon 011-19 10 00
 Sjøräddningscentralen Göteborg, Box 5158, 426 05 Västra Frölunda,
 telefon 031-64 80 20.

Avdelning J. Utdrag ur sjölagen m.m.

Sjölagen (SFS 1994:1009)

1 kap. Om fartyg

Nationalitet

1 §

Ett fartyg skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svenska medborgare eller svenska juridiska personer.

Följande fartyg skall dock inte anses som svenska och inte vara berättigade att föra svensk flagg, om de är införda i ett offentligt fartygsregister i något annat land än Sverige inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet:

1. fartyg som ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i det registerförande landet, om fartygets drift leds och kontrolleras därifrån,
2. fartyg som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om fartyget
 - vanligen finns i det registerförande landet, och
 - till mer än hälften ägs av fysiska personer som vistas i det registerförande landet och som antingen är medborgare i det landet eller vistas där med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska gemenskaperna eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Lag (1997:266).

Identifiering

8 §

Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets skepps- eller båtdel, skall ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering skall såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning.

Sjövårdighet m.m.

9 §

Fartyg skall, när det hålles i drift, vara **sjövärdigt**, vari också innefattas att det är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras.

Om säkerheten på fartyg finnas särskilda bestämmelser.

Se sid 100.

6 kap. Om befälhavare

1 §

Befälhavare skall, innan resa påbörjas **se till att fartyget är sjövärdigt** enligt 1 kap. 9 §.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i behörigt skick efter vad som nu sagts.

Om fel eller brist i sjövärdigheten inte kan avhjälpas genast, skall befälhavaren omedelbart underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

2 §

Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med **gott sjömanskap**.

Han skall känna till de påbud och föreskrifter som gäller för de farvatten som fartyget skall trafikera och på de orter det skall anlöpa.

3 §

Om ett fartyg prejas av behörig civil eller militär myndighet, är befälhavaren skyldig att lyda prejningen. Om det efter prejning eller annars begärs av en behörig myndighet, är befälhavaren också skyldig att låta fartyget visiteras. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om prejning och visitering.

6 §

Om **fartyget råkar i sjönöd**, är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Han skall, om det är möjligt, se till att dagböcker och andra skeppshandlingar förs i säkerhet samt vidta åtgärder för bärgning av fartyg och gods. Så länge som det finns rimlig utsikt att fartyget kan räddas får befälhavaren inte överge det utan att hans liv är i allvarlig fara.

Anträffar befälhavaren någon i sjönöd, är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställde, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Om befälhavaren i annat fall får kännedom om att någon är i sjönöd eller om han får kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han under de förutsättningar som nyss angetts skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställde eller avvärja faran i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall.

Se även sjönödskungörelsen (SFS 1952:581).

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar

1 §

Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också

ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och inskränkning av en redares ansvar finns i 9, 10 och 13–15 kap.

Med redare avses också ägare av fritidsbåt.

8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning

4 §

Om ett fartyg har sammanstött med ett annat fartyg är det befälhavarens skyldighet att lämna det andra fartyget och de ombordvarande där all behövlig och möjlig hjälp för räddning ur den uppkomna faran, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Han skall också för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller den hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

20 kap. Straffbestämmelser

1 §

Om en befälhavare **försummar** att enligt 6 kap. 1 § första och andra styckena se till att **fartyget är sjövärdigt**, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare, som försummar att avhjälpa fel eller brist i sjövärdigheten enligt 1 kap. 9 §, om han ägt eller bort äga kännedom om felet eller bristen.

Om en redare underlåter att, trots att det är möjligt för honom, hindra fartyget att gå till sjöss när en förestående resa på grund av fel eller brist i sjövärdigheten kan bli förenad med allvarlig fara för de ombordvarande, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

2 §

Den som **brister i gott sjömanskap** till förekommande av sjöolycka döms, om inte oaktsamheten är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, skall dömas till fängelse i högst två år.

2 § är tillämplig på all slags sjöfart. Även den som för en fritidsbåt eller biträder vid förande av fritidsbåt kan ställas till ansvar enligt denna paragraf. Inte bara navigering och manövrering kommer i beaktande utan också t.ex. maskin- och radiotjänsten och lasthantering. Se också kommentar under SJÖTF, 1 kap. 5 §.

3 §

Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter

4 §

Den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för **sjöfylleri** till böter eller fängelse i högst sex månader.

5 §

Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för *grovt sjöfylleri* till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
4. framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

8 §

Om någon som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av en sjöolycka, genom att lämna olycksplatsen utan tvingande skäl eller på annat sätt, undandrar sig att vidta de åtgärder som skäligen kan krävas av honom eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, döms han, om gärningen inte är belagd med straff i 7 §, till böter eller fängelse i högst ett år.

En befälhavare på ett fartyg som är infört i ett fartygsregister får i stället för sitt namn och hemvist uppge fartygets namn och hemort.

14 §

Om flera har medverkat till gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff döms inte ut enligt denna lag om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Fartygssäkerhetslagen (SFS 1988:49)

2 kap. 1 §

Ett fartyg är **sjövärdigt** bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i erbjuder betryggande säkerhet mot sjöolyckor.

2 kap. 2 §

Ett **fartcertifikat** är ett bevis att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt.

2 kap. 3 §, 1:a st

Ett svenskt fartyg skall ha **fartcertifikat**, om det har en bruttodräktighet av minst 100 eller om det är ett passagerarfartyg.

3 kap. 1 §

Ett fartyg får inte vara så lastat eller barlastat att dess **stabilitet** eller bärighet äventyras eller att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande annars sätts i fara.

4 kap. 1 §, 1:a st

Med **passagerarfartyg** avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

5 kap. 4 §, 1:a st

Varje medlem av ett fartygs besättning skall ha så god **syn och hörsel** som hans uppgifter kräver.

Bestämmelsen är tillämplig på all slags sjöfart och gäller alltså även den eller de ansvariga på en fritidsbåt. Syn- och hörselförmågan skall vara sådan att arbetsuppgifterna kan fullgöras på ett tillförlitligt sätt. Till synförmågan räknas även förmåga att skilja mellan olika färger. Besättningen på dels alla handelsfartyg och dels fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha syn- och hörselförmåga enligt föreskrifter som sjöfartsverket utfärdar.

6 kap. 1 §, 1:a st

Vid fartygsarbete skall **arbetsmiljön** vara tillfredställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav, arbetets natur samt den sociala och tekniska utvecklingen i samhället.

10 kap. 18 §, 1:a st

Ett svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha en **tillsynsbok**.

11 kap. 1 §, 1:a st

Ett **fartygs resa får förbjudas** tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta

- att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
- att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
- att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
- att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,
- att det inte är bemannat på betryggande sätt för den avsedda resan,
- att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation eller att bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa.

Nyttjandeförbud utfärdas av sjöfartsinspektionen (fartygsinspektör).

Lagen om åtgärder mot vattenförorening (SFS 1980:424)

2 kap. 2 §

Inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dessa vattenområden får olja inte släppas ut från fartyg.

I fråga om andra vattenområden får regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från första stycket. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja.

4 § Om, till följd av olyckshändelse, från fartyg släpps ut skadliga ämnen, beträffande vilka gäller förbud mot utsläpp, skall utsläppet begränsas så långt det är möjligt.

Regler finns i Sjöfartsverket kungörelse om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. (SJÖFS: 1985:19)

Krav på fritidsbåtshamnar finns i Sjöfartsverkets föreskrifter om mottagning av avfall från fritidsbåtar. (SJÖFS 2001:13)

Anvisningar och kommentarer om detta finns på Sjöfartsverkets hemsida: www.sjofartsverket.se

Avdelning K. Kompetenskrav, fritidsfartyg

Regeringens kungörelse om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar (SFS 1970:344)

1 §

Fritidsbåt, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, får föras endast av den som avlagt skepparexamen enligt kungörelsen (1960:488) om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning, har examens- eller avgångsbetyg från kurs vid nautisk linje vid sjöbefälsskola i riket eller har annan utbildning som sjöfartsverket bestämmer.

Sjöfartsverket får i särskilt fall medge undantag från första stycket i den mån kravet på sjösäkerheten icke eftersättes.

2 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 1 § dömes till böter.

För övriga fritidsbåtar finns inga direkta kompetenskrav utfärdade. Det är dock fullt klart, att varje förare av en fritidsbåt är underkastad bestämmelserna i t.ex. sjölagens 1 kap. 9 § och 6 kap. 2 § där det bland annat föreskrivs, att varje fartyg - således även en fritidsbåt - skall vara bemannat på betryggande sätt och att den förare som brister i gott sjömanskap kan dömas till böter eller till och med fängelse.

Sjöfartsverkets kungörelse om godkännande av viss utbildning för förare av fritidsskepp; (SJÖFS 1985:11)

Sjöfartsverket föreskriver med stöd av kungörelse (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar att följande utbildning kan godtas för förare av fritidsskepp som avses i kungörelsen:

- a. Genomgången godkänt förhör enligt 13 § mom 1. b) förordningen(1936:315) angående befäl å svenska handelsfartyg m.m. (befälsförordningen).
- b. Före den 1 januari 1971 avlagt godkänt prov som "inomskärsskeppare" eller "utomskärsskeppare" i Navigationssällskapets regi.
- c. Vid marin utbildningsanstalt genomgången utbildning som motsvarar lägst skepparexamen. Sådan utbildning framgår av bilaga till denna kungörelse.¹⁾
- d. Avlagt godkänt prov för "kustskepparintyg" i Nämndens för båtlivsutbildning regi.
- e. Före den 1 oktober 1985 avlagt godkänt prov för "yachtskeppare III", teoretiska delen i Svenska Kryssarklubbens regi.

¹⁾ Anm. Bilagan är ej medtagen här. Som bekräftelse på genomgången sådan utbildning utfärdar marinen "nautiskt kompetensbevis".

Avdelning L. Kompetensintyg för fritidsbåtsförare

Allmänt

Nämnden för båtlivsutbildning, NFB, har det administrativa ansvaret för utbildning av fritidsbåtsfolk. I denna nämnd ingår Sjöfartsverket, Svenska Båtunionen, Svenska Seglarförbundet och Svenska Kryssarklubben. Adressen till NFB:s kansli är:

Nämnden för båtlivsutbildning NFB

Box 24015

104 50 Stockholm

Telefon: 08-663 79 93 Fax: 08-442 66 50

E-post: info@nfb.a.se

Hemsida: www.nfb.a.se

Kompetensintygen är Förarintyg för fritidsbåtar, Kustskepparintyg, Utsjöskepparintyg, Manöverintyg för högfartsbåtar, Kanalintyg, Radarintyg för fritidsbåtar, Båtmekanikerintyg och Seglarintyg 1, 2 och 3. Vidare administrerar NFB Begränsat Radiotelefonistcertifikat Sjöradiotrafik VHF (SRC) samt Radiocertifikat för MF/HF banden (LRC).

Kustskepparintyget medför behörighet att föra fritidsfartyg som avses i regeringens kungörelse (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar. Inte något av NFB:s intyg medför behörighet att utöva befäl på svenskt handelsfartyg.

Begränsat Radiotelefonistcertifikat Sjöradiotrafik VHF medför behörighet att använda VHF-radiosändare på svenskt fartyg som inte är skyldigt att vara utrustat med radiostation enligt 1972 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974).

Anmälan till prövning görs hos förhjärsförrättare för önskat intyg. Lista över av NFB auktoriserade förhjärsförrättare med adresser kan erhålls från NFB.

Avgifterna, vilka erlägges till förhjärsförrättaren, är 2001 följande.

<i>Förarintyg för fritidsbåtar</i>	<i>200:-</i>	<i>Båtmekanikerintyg</i>	<i>150:-</i>
<i>Kustskepparintyg</i>	<i>250:-</i>	<i>Seglarintyg för vart och ett</i>	<i>150:-</i>
<i>Utsjöskepparintyg</i>	<i>150:-</i>	<i>Sjöradiotrafik VHF (SRC)</i>	<i>200:-</i>
<i>Manöverintyg för högfartsbåtar</i>	<i>200:-</i>	<i>Sjöradiotrafik MF/HF (LRC)</i>	<i>300:-</i>
<i>Radarintyg för fritidsbåtar</i>	<i>200:-</i>	<i>Kanalintyg</i>	<i>100:-</i>
<i>Ny intygsbok</i>	<i>80:-</i>	<i>Påteckning i intygsbok</i>	<i>50:-</i>

Intygen meddelas i NFB:s intygsbok genom påteckning och införande av sigill som överlämnas efter genomgången prov av förhjärsförrättare.

Intygsbok kan utfärdas för äldre intyg efter hänvändelse till NFB:s kansli.

Kunskapsfordringarna för de enskilda intygen kan erhållas hos NFB:s kansli.

Allmänt om Förarintyg för fritidsbåt

Förarintyg för fritidsbåt är ett intyg om att innehavaren vid prövning visat sig ha teoretiska kunskaper om sjövägsregler, navigation, båtlivskunskap mm, för att föra fritidsbåt inomskärs och i skyddade vatten.

Prövningen ska bestå av ett skriftligt prov och vid behov ett muntligt förhör, vilka genomförs vid ett och samma tillfälle. Det skriftliga provet ska genomföras på högst en och en halv timma. Räknedosa får inte användas. Det muntliga förhöret ska ske i form av individuellt förhör med utgångspunkt från resultatet av det skriftliga provet. Vid prövningens slut ska förhjärsförrättaren meddela om prövningen godkänts eller ej. Sökanden ska under kalenderåret fylla lägst 12 år.

Kunskapsfordringarna i korthet:

De internationella sjövägsreglerna,

Kapitel A – Allmänt, tillämpningsföreskrifter – ansvar – definitioner.

Kapitel B – Styrnings- och seglingsregler.

Kapitel C – Principerna för gångljusen och dess placering – färger – motorbåt – segelbåt – kombinationer.

Kapitel D – Ljus och ljudsignaler – manöver – mist – nödsignaler.

Sjötrafikförordningen, ej förtöja vid sjömärke.

Sjölagen, kännedom om

- 1 Kap 9§ fartygs sjövärdighet – bemanning – utrustning mm
- 6 Kap 1§ befälhavarens ansvar för fartygets sjövärdighet
- 6 Kap 6§ befälhavarens ansvar och skyldighet vid sjönöd
- 8 Kap 4§ befälhavarens ansvar och skyldighet vid sammanstötning
- 20 Kap 2§ påföljd för brist i gott sjömanskap
- 20 Kap 3§ onödigt störande
- 20 Kap 4§ sjöfylleri
- 20 Kap 5§ grovt sjöfylleri

Publikationer, Svensk Kusthandbok – privat utgivna seglingsbeskrivningar – Sjötrafikföreskrifter mm – Underrättelser för båtsporten (Ufb).

Svenska sjökort, olika slag – Kort 1 – beteckningar och förkortningar av vikt för inomskärs navigering.

Utmärkning, systemet – sjömärken – sjövägmärken.

Kompasser, användning i båt – 360 graders systemet – lämplig placering med hänsyn till deviation – missvisning i hemmavatten.

Praktiskt sjökortsarbete, distanser – kurser och bäring – tid- och distansberäkning – lat - long systemet – positionsangivelse – avdrift.

Metoder för navigering, under dag i och utanför prickad led med hjälp av sjökort – i mörker – i belyst led – vid nedsatt sikt.

Sjöräddningsväsendet, hur alarmeras – information anhöriga – skyldighet att hjälpa.

Säkerhetsutrustning, Sjöfartsverkets rekommendationer (se sid 95) – förebyggande åtgärder mot brand – kännedom om den hjälp som instruktionsbok och felsökningsschema kan ge vid handhavande av motor och bränslen.

Sjömanskap, kännedom om vilka åtgärder och manövrar som kan vidtas vid "man överbord" och vid ombordtagning av nödställd – kännedom om åtgärder vid hårt väder och om metoder och principer för ankring, förtöjning och bogsering – färdighet att utföra dubbelt halvslag, råbandsknop, skotstek och pålsstek samt kunskap om hur de används – kännedom om roder- och propellerverkan – kännedom om båtars svallegenskaper.

Miljöskydd, kännedom om nödvändigheten att informera sig om miljölagar för färden – kännedom om 2 kap 2§ lagen (1980:424) mot vattenförorening från

fartyg – kännedom om 1 kap 1§ 2st och 6 kap 2§ och 5§ pkt 4 i Sjöfartsverkets kungörelse (1985:19) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg – kännedom om svenska bestämmelser för natur- och djurskyddsområden, allemansrätt och -skyldighet – kännedom om hantering av miljöfarliga material som kan förekomma i samband med fritidsbåtar.

Väder och vind, kännedom om den hjälp som kan fås av väderleksrapporter i massmedia, telefonsvarare och VHF – kännedom om den hjälp som kan fås från barometern – kännedom om vindriktningar vid låg- och högtryck, ovädersmoln – kännedom om sjöbris.

Sjukvård, kännedom om lämpligt innehåll i en förbandslåda – kännedom om ABC-åtgärderna (åtgärder vid andningsstopp, blödning och cirkulationssvikt) – kännedom om de första varningstecknen vid nedkylning (hypotermi) samt åtgärder – kännedom om åtgärder vid brännskador.

Båtpraktik

NFB rekommenderar att sökanden, för att få någon inblick i handhavandet av en fritidsbåt och av praktisk navigering inomskärs eller i annat farvatten nära land, deltar i en övning som beskrivs här nedan eller i en annan likvärdig övning.

Målet med övningen är att väcka deltagarnas intresse att uppöva sin färdighet i navigering och hantering av båt. Övningen ska samtidigt ge deltagarna så mycket att de får en uppfattning om hur de senare kan träna med den egna båten.

Med "likvärdig övning" avses annan övning som innehåller i stort sett samma moment. Viktigt är att varje deltagare utför de olika momenten. Moment nio kan utföras gemensamt. Övningen bör utföras i en fritidsbåt eller motsvarande (ej skepp).

Övningen består av följande moment:

1. Läs sjökort, utpeka objekt i naturen som markerats i sjökort och omvänt.
2. Styra efter kompass och i enslinje.
3. Utföra kurskontroll i enslinje.
4. Navigera i utprickat vatten.
5. Utföra lägesbestämning.
6. Utföra "man-överbord"-manöver genom bärgning av fender eller dylikt.
7. Utföra manövrar för att erfara effekten av roder- och propellerverkan.
8. Utföra losskastnings- och tilläggningsövning på lämpligt sätt.
9. Delta i förtöjning av båt med användning av spring.

Allmänt om Kustskepparintyg

Kustskepparintyg är ett intyg om att innehavaren vid prövning visat sig ha sådana teoretiska kunskaper om sjövägsregler, navigation, båtlivskunskap mm, som erfordras för att framföra ett fritidsfartyg i dagsljus, mörker och nedsatt sikt.

Sökanden ska under kalenderåret fylla minst femton år och för prövningen ha:

- innehaft Förarintyg i minst en månad,*
- praktisk erfarenhet av förande av fritidsbåt.*

Prövningen ska bestå av ett skriftligt prov och vid behov ett muntligt förhör, vilka genomförs vid ett och samma tillfälle. Det skriftliga provet ska genomföras på högst två timmar. Det muntliga förhöret ska ske i form av individuellt förhör med utgångspunkt från resultatet av det skriftliga provet. Vid prövningens slut ska förhörsförrättaren meddela om prövningen godkänts eller ej.

Kunskapsfordringarna i korthet:

De internationella sjövägsreglerna, kapitlen A, B, C och D liksom bilagorna 1–4.

Sjötrafikförordningen, kännedom om Kap 1 och 2 samt kunskap om Kap 3 5§.

Sjötrafikkungörelsen, kännedom om Kap 1 § 1 och 3 – Kap 2 § 3 ,4 ,6 ,7, 8, 9, 11, 12 och 18.

Sjölagen, kännedom om

- 1 Kap 1§ nationalitet
- 1 Kap 8§ igenkänningssignal, registrering
- 1 Kap 9§ fartygs sjövärdighet, bemanning, utrustning mm
- 6 Kap 1§ befälhavarens ansvar för fartygets sjövärdighet
- 6 Kap 2§ befälhavarens ansvar för gott sjömanskap
- 6 Kap 6§ befälhavarens ansvar och skyldighet vid sjönöd
- 7 Kap 1§ redaransvar
- 8 Kap 4§ befälhavarens ansvar och skyldighet vid sammanstötning
- 20 Kap 2§ påföljd för brist i gott sjömanskap
- 20 Kap 3§ onödigt störande
- 20 Kap 4§ sjöfylleri
- 20 Kap 5§ grovt sjöfylleri

Fartygssäkerhetslagen, kännedom om

- 2 Kap 1§ sjövärdighet
- 2 Kap 2§ fartcertifikat
- 2 Kap 3§ 1:a stycket, fartcertifikat
- 3 Kap 1§ stabilitet
- 4 Kap 1§ 1:a stycket, passagerarfartyg
- 5 Kap 4§ 1:stycket, krav på syn och hörsel
- 10 Kap 18§ 1:a stycket, tillsynsbok
- 11 Kap 1§ 1:a stycket, nyttjandeförbud

Sjömanslagen, att denna gäller för anställda.

Tullbestämmelser, bestämmelserna gäller för fritidsfartyg.

Skeppshandlingar, nödvändiga för utlandsresa.

Publikationer, Svensk Lots – Svensk Fyrlista – Ufs – Ufb – och motsvarande i andra länder.

Sjökort, uppbyggnad – tillförlitlighet – projektioner – olika typer – kataloger – Kort 1 – beteckningar och förkortningar av vikt – nationella avvikelser – kännedom om elektroniska sjökort samt skillnaden mellan scannade och vektoriserade.

Fyrar, olika slag – karaktärer – sektorer – beteckningar.

Utmärkning, systemet – sjömärken – sjövägmärken.

Kompasser, kännedom om olika kompassers funktion, egenskaper och vård.

Övriga nautiska hjälpmedel, lod – loggar – optiska pejlingsinstrument – radarns principer – radarreflektorer – satellitnavigeringens möjligheter och begränsningar – sammankoppla olika navigationsinstrument.

Radiokommunikation, VHF-systemets möjligheter och begränsningar – villkor för innehav – nödtrafik.

Praktiskt sjökortsarbete, kursättning och rättning – missvisning – deviation – avdrift – ström – fart-, tid- och distansberäkningar – ortlinjer av olika slag – bestickföring – deviationsbestämning i enslinje.

Metoder för navigering, inom- och utomskärsnavigering – i och utanför farled i dagsljus, mörker samt i nedsatt sikt.

Säkerhet, sjöräddningens organisation – alarmering – information anhöriga – säkerhetsutrustning – åtgärder för att förebygga brand – personlig säkerhetsutrustning – åtgärder vid åskväder – kännedom om den hjälp som instruktionsbok och felsökningsschema kan ge vid handhavande av motor och bränslen.

Sjukvård, förbandslåda – ABC-åtgärderna – nedkylning – brännskador – stukningar och benbrott.

Sjömanskap, "man överbord" – ombordtagning av nödställd – stoppdistanser – girkurvor – manöveregenskaper – åtgärder vid hårt väder – knopar – ankring – roder- och propellerverkan – ankomst- och avgångsmanövrar med vind och sjö – stabilitet – skyldighet att hjälpa – bogsering – kännedom om nödvändigheten av vaktfördelning vid gång under längre tid samt vikten av regelbunden kost – kännedom om olika framdrivningssystemens påverkan på manöveregenskaperna.

Miljöskydd, natur- och djurskyddsområden – allemansrätt och skyldighet – karantän – hantering av miljöfarliga material som kan förekomma i samband med fritidsbåt – kännedom om 2 kap 2§ lagen (1980:424) mot vattenförorening från fartyg – kännedom om 1 kap 1§ 2st och 6 kap 2§ och 5§ pkt 4 i Sjöfartsverkets kungörelse (1985:19) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Väder och vind, barometer – väderleksrapporter i massmedia, telefonsvarare och VHF samt deras tillförlitlighet – vindriktningen kring låg- och högtryck, ovädersmoln och frontpassager – land och sjöbris, olika vindskalor.

Mörkerpraktik för Kustskepparintyg

För att praktisera kustskepparkunskaperna rekommenderas följande praktik.

Viktigt är att varje deltagare utför de olika momenten. Moment 9 kan utföras gemensamt.

Bevis om deltagande i övningen tecknas i intygsboken av övningsledaren eller av förhållningsförrättaren.

Övningen består av följande moment:

1. Val av lämpliga sjökort.
2. Gång i fyrbelyst farled.
3. Identifiering av fyrar.
4. Utnyttjande av sektorgränserna (w/r och w/g).
5. Avståndsbestämning i mörker.
6. Utföra "man-överbord"-manöver genom bärgning av fender eller liknande som är försedd med lampa.
7. Användning av moderna navigeringshjälpmedel (lod, GPS, plotter, radar mm) samt visa på tillförlitlighet och brister.
8. Positionsbestämning under gång.
9. Förtöjning med användning av spring.

Övrigt

Utsjöskepparintyg är en fortsättning på kustskepparintyget. Här får du lära dig planera en långresa utmed kontinenterna. Tidvatten, utländska sjökort, tullbestämmelser, floder och kanaler är några av de ämnen som ingår.

Kanalintyg är idag ett krav om du ska färdas på de Europeiska inre vattenvägarna. Du får lära dig de speciella sjömärkena och signalfigurerna som gäller på kanalerna. Tillsammans med Förarintyget och båtpraktik ger dig Kanalintyget behörighet att färdas på de Europeiska vattenvägarna.

Radarintyg ska du ta om du har eller tänker skaffa dig en radar. Radarns principer, handhavande, tolkning av radarbild, metoder för radarnavigering och kollisionförhindrande åtgärder är några av de ämnen som ingår.

Båtmekanikerintyg. Cirka 40% av sjöräddningsuppdragen beror på motorfel. Med de kunskaper som båtmekanikerintyget ger klarar båtägaren av många av de problem som idag utlöser ett larm.

Manöverintyg behöver du som har en båt som gör över 25 knop. Här får du lära dig att köra båt med finesse. Trimplan och powertrim, körteknik i hög sjö, båtutrustning och personlig utrustning är några av de ämnen som ingår.

Seglarintyg 1 är för nybörjaren. Här får du lära dig grunderna i segling, vad saker och ting heter, sjömanskap och man-över-bord är något av det som ingår i denna utbildning. Efter godkänd utbildning förväntas du självständigt kunna hantera en mindre segelbåt inomskärs i skiftande väderförhållanden.

Seglarintyg 2 är en fortsättningskurs där du fördjupar dina kunskaper i segling och lär dig få lite fart på båten. Efter godkänd utbildning förväntas du självständigt kunna hantera en segelbåt inomskärs i skiftande väderförhållanden.

Seglarintyg 3 är för den som vill lära sig "nästan allt". Spinnaker, utomskärssegling, mörkersegling, riggtrimning är något av det som ingår i denna utbildning. Efter godkänd utbildning förväntas du självständigt kunna hantera en större ruffad segelbåt, inom- och utomskärs i skiftande väderförhållanden.

Begränsat radiotelefonistcertifikat för sjöradiotrafik i VHF-bandet (SRC). VHF-telefonen är båtägarens "livlina till land". För att få inneha en VHF fordras att du har ett VHF-certifikat. Certifikatet ger även innehavaren rätt att använda DSC-utrustning på VHF.

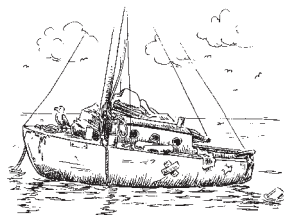
Begränsat radiotelefonistcertifikat för sjöradiotrafik i VHF-, MF- och HF-banden (LRC).

Du som planerar att segla på större vatten behöver en kortvågssändare för att få kontakt med omvärlden. För att få inneha en sådan måste du först avlägga ett MF-HF certifikat. Certifikatet ger dig även rätt att använda DSC-utrustning på dessa band.

De tio sjövettsreglerna

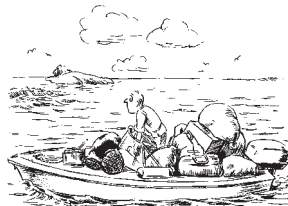
1.

Se till att båten är sjöduglig och att god ordning råder ombord!



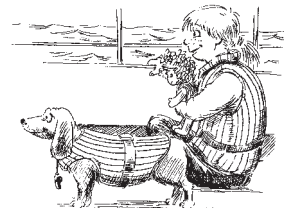
6.

Överlasta inte båten, och sitt i båten!



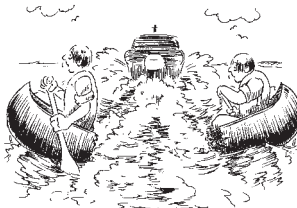
2.

Ha alltid nödvändig säkerhetsrustning med ombord! Kom ihåg: flytväst åt alla ombord. Och den ska vara på!



7.

Håll alltid god utkik! Var försiktig med farten!



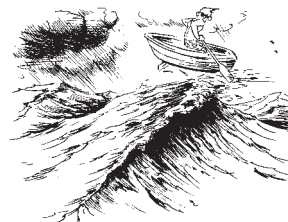
3.

Ge dig inte ut på större vatten än båten är lämpad för!



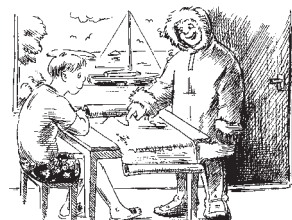
8.

Lyssna på väderleksutskikterna. Är de dåliga, stanna hemma – är du redan till sjöss, sök lä eller närmaste hamn!



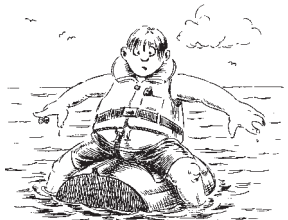
4.

Tala alltid om ditt färdmål och studera noga färdvägen. Om du ändrar färdmål, meddela hem!



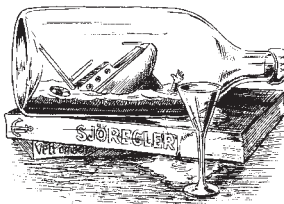
9.

Om båten kantrar men flyter, stanna kvar vid den! Du är säkrare där än om du simmar mot land.



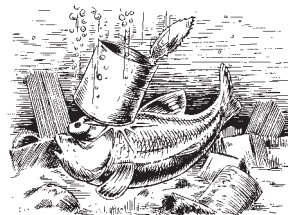
5.

Det är din plikt att känna till de regler som gäller på sjön. Alkohol och bätliv hör inte ihop.



10.

Skräpa inte ner, varken på land eller på sjön. Tag med skräpet hem eller lämna det vid en uppsamlingsplats.



SJÖFARTSVERKET
Sjösäkerhetsrådet

www.sjosakert.nu



Säkerhetskort vid dykning

Att tänka på före dykning:

Platsen:

- Var dyker vi? Vad heter platsen? Notera!
- Utse mötesplats för räddningstjänst
- Sjökort med? Dykförbud på platsen?
- Sjö- och djupförhållanden?
- Strömmar? Sikt och bottenförhållanden?
- Ev. båttrafik att ta hänsyn till?

Luften:

- Förväntade väderförhållanden?
- Vind? Sikt? Temperatur?

Utrustningen:

- Är dykaren utrustad så att han/hon syns tydligt i vattnet?
- Är allt i bästa skick?
- Funktionskontroller gjorda?
- Kontrollera reservfunktioner!

Människan:

- Har alla rätt utbildning för det planerade dyket?

Säkerhet:

- Tänk på att:
 - Alltid pardyka med mellanlina eller använda livlina
 - Oerfaren skall alltid dyka med erfaren
 - Sätt signalflagga ADAM som skärm väl synlig
 - Kommunikationen skall fungera – kontrollera!
 - Dyket skall vara planerat
 - Ytobservation skall finnas
 - Oxygen bör finnas till hands på land/båt
 - Meddela i förväg någon anhörig tid och plats för dykningen



Vid dyktillbud:

Alarmering:

Larma via 112 eller VHF

Vad har hänt? Är några försvunna?

Eventuella symptom?

När inträffade tillbudet/olyckan?

Var beredd att ange er position. Ange mötesplats för räddningspersonal

Var beredd att svara på ytterligare frågor

Ange hur man kan kontakta er

Var beredd svara på frågor från dykarläkare

Åtgärder:

Avbryt all dykverksamhet

Påbörja eventuell behandling:

- Hjärtlungräddning?
- Oxygen?

När räddningspersonal anländer:

Visa er position! Dykledare/dykkamrat skall om möjligt medfölja till sjukhus

Detta kort har utarbetats av Väst kustens Dyksäkerhetsgrupp i samarbete med Sjöfartsverket, Sjösäkerhetsrådet.



SJÖFARTSVERKET
Sjösäkerhetsrådet
011-19 10 00

Får kopieras

Register

Bokstäverna i registret hänvisar till denna publikations avdelningar och siffrorna till regel eller kapitel/paragraf inom respektive avdelning.

Allmän farled och allmän hamn	B 2/1,2
Ankarlanterna, se Lanterna	
Ankring, förbud mot	A 9, 10, B 2/-, D
Ansvarsbestämmelser	A 2, B 5/-, J
Arbetsljus	A 20
Armar, höjning och sänkning, nödsignal	A bil. 4
Behålla sin kurs och fart	A 17
Blossande sken	A 36, bil. 4
Blåljus	C 2/5-6
Bogserare, lanternor och signalfigurer	A 24
Bogserare, fartyg som bogseras, lanternor m.m.	A 24
Bojar, utmärkning	E
Brandsläckare	H
Bredd, definition	A 3
Båtmekanikerintyg	L
Båtpraktik	L
Båttävling, begränsning av	B 2/-
CE-märkning	sid 00
Cylinder, svart	A 28
Dykare, försiktig passage förbi	A 27, C 2/4
Dykarskärm	A 27, C 2/3
Dykning, säkerhetskort	sid 112
Ej hindra	A 8
Eldflammar, nödsignal	A bil. 4
Ekonomisk zon	B, C
Fart, sjövert och hänsyn i högfartsbåt	L
Fartbegränsning	B 2/-, D
Fart i tjocka	A 19
Fartyg, definition	A 3, B 1/1, C 1/1
Fartyg, ej manöverfärdigt, signaler	A 3, 18, 27, 35
Fartyg hämmat av sitt djupgående	A 3, 28
Fartyg med undervattensarbete, signaler	A 3, 18, 27, 35, C 2/7
Fartyg på grund, signaler	A 30, 35
Fartyg som bogserar eller puffar, se Bogserare	
Fartyg som bogseras eller puffas, se Bogsering	
Fartyg som minröjer, signaler	A 27, 35, C 4/6
Fartygs inbördes skyldigheter	A 18
Fartygsklocka	A 33, bil. 3
Fartygsljus, se Lanterna	
Fartygssäkerhetslagen	J
Fiske, sysselsatt med, definition	A 3
Fiskefartyg, lanternor, signaler	A 26, 35, bil. 2
Fiskeredskap, utmärkning	F

Flagga, dykar, se Dykarskärm	
Flagga, nationalitets-	B 4/2, C 4/1-3, J
Flytande sjömärken	B 3/-, E
Forsränning	H
Fritidsbåtsregister	J
Färja, lindriven, signaler för	C 2/18
Färja, signal vid viss backmanöver	C 2/2
Förarintyg,	L
Gonggong	A 33, 35, bil. 3
GPS-navigering	sid 54
Hamnar, sjötrafikbestämmelser	A 1, B 1/3, C 3/-
Hindersignal, mudderverk	A 27, C 2/2
Hänsynsparagraf	A 2, B 1/5
Höghastighetsfartyg	B 1/3
Höjd över skrovet, definition	A bil. 1
Inre vatten	B 1/2
Internationella sjövägsregler	A
Internationella sjövägsregler, tillämpning	A 1, B 1/2-4
I sikte, definition	A 3
Kabelfartyg, signaler	A 27, 35
Kanaler, sjötrafikbestämmelser	A 1, B 1/3
Kanalintyg	L
Klarsignal, mudderverk	A 27, C 2/7
Klocka, fartygs, se fartygsklocka	
Klot, svart	A 27, 30, bil. 1
Kollision, risk för	A 7
Kompetensintyg	L
Kompetenskrav	K
Kon, svart	A 26, bil. 1
Kon över tratt, svart, se romb	
Kontrollområde	C 4/2
Krigsförhållanden, bestämmelser för	B 4/-
Kustskepparintyg	K, L
Lanterna, akter-	A 21 - 29
Lanterna, ankar-	A 30, C 2/13
Lanterna, bogserare	A 24
Lanterna, fartyg som bogseras	A 24
Lanterna, fiskefartyg	A 26
Lanterner, fritidsbåtar (sammanställning)	G
Lanterna, förandet av	A 20, C 2/11
Lanterna, ej manöverfärdigt fartyg	A 27
Lanterner, höghastighetsfartyg	A bil 1/13
Lanterna, lotsfartyg	A 29
Lanterna, roddbåt	A 25
Lanterna, sammansatt mastlanterna	A 25
Lanterna, sammansatt sidolanterna	A bil. 1
Lanterna, segelfartyg	A 25
Lanterna, sido-	A 21 - 29
Lanterna, sjöflygplan	A 31

Lanterna, topp-	A 21 - 24, 26, 28, 29, C 2/14
Lanternor, viss befrielse i inre vatten	C 2/13-14
Ljdsignaler i sikte	A 34, bil. 3, C 2/10
Ljdsignaler i tjocka m.m.	A 35, bil. 3
Lotsfartyg, igenkänningsignal i tjocka	A 35
Lysvidder, lanternors	A 22
Längd, definition	A 3
Länsstyrelses befogenhet	B 2/-
Manöverintyg för högfartsbåtar	L
Maskindrivet fartyg, definition	A 3
Maskindrivet fartyg, lanternor, se Lanterna	
Maskindrivet fartyg, väjningsregler	A 13 - 19
Manöversignal, ljud och ljus	A 34
Manövreringsmöjligheter, hänsyn till	A 2
Mayday, nödsignal	A bil. 4
Minerat farvatten, färd genom	C 4/10
Minska farten, stoppa eller backa	A 8, 16
Minröjningsfartyg, signaler	A 27, 35, C 4/6
Mistsignal	A 35
Motorbåt på väg, lanternor	A 23
Mudderverk, signaler	A 27, C 2/7
Nationalitetsflagga	B 4/2, C 4/1-3, I
NC, nödsignal	A bil. 4
Nedsatt sikt, definition	A 3
Nedsatt sikt, fartygs uppträdande	A 19
Nycterhet	B 1/6, J
Nämnden för båtlivsutbildning	L
Närsituation	A 8, 19
Nödradiosändare	I
Nödsignal	A 37, bil. 4
Oljebehållare, signaler vid bogsering	A 24, C 2/16-17
Orangefärgad rök, nödsignal	A bil. 4
Prejning, prejningssignal	C 5/-
Prickar, utmärkning	E
Pråm, lanternor	A 24
Puffning	A 24
På väg, definition	A 3
Radar	A 5 - 8
Radarintyg för fritidsbåt	L
Radiopassning (VHF)	C 3/3
Raketer med röda stjärnor (rött sken), nödsignal	A bil. 4
Roddbåt, lanternorna	A 25, F
Romb, svart	A 24, bil. 1
Runtlysande lanternorna	A 21
Sammansatt sidolaternorna	A 21, bil. 1, F
Sammansatt mastlaternorna	A 25, F
Sammansatt topp- och akterlaternorna	A 23, F
Segelbåt, lanternor	A 25, F

Segelfartyg, definition	A 3
Segelfartyg, lanterna, se Lanterna	
Segelfartyg, väjningsregler	A 12, 13, 18
Segelfartyg med motor igång, signaler	A 25, C 2/12
Seglarintyg	L
Sidolanterna, se Lanterna	
Signalfigur, förandet av	A 20, C 2/12
Signalering med vissla	A 9, 34, 35, C 2/9-10
Signalljud, långt, kort, definition	A 32
Signaler under tjocka m.m.	A 35
Sikte, i sikte, definition	A 3
Sjöfartsverkets befogenhet	B 2/1
Sjöflygplan, definition	A 3
Sjölagen, utdrag	J
Sjömansbruk, vanligt	A 2, 8, B 2/5, J
Sjöolycka, förekommande av	B 1/4, J
Sjöräddning	I
Sjösäkerhetsrådet	Omslaget
Sjösäkerhetssynpunkt, föreskrift från	B 2/1
Sjöterritorium, Sveriges	B 1/2
Sjötrafikföreskrifter, Lysekil, Marstrand, Göteborg, Bråviken, Mälaren, Stockholm, Luleå m.m.	C 3/-, bil. 3-9
Sjötrafikförordning	B
Sjötrafikförordning, tillämpas	B 1/3
Sjövägmärken	B 2/5-6, D
Skepparexamen,	K, L
Skyddsområde	C 4/2
Skärm, dykar-	A 27, B 2/3
Skärmar för sidoljus	A bil. 1
Sjötrafikkungörelse	C
Sjövettsregler	sid 111
Släpliner	A 3
Smitning	J
Snabblixt	A 21, 23, C 2/6, 4/5
SOS, nödsignal	A bil. 4
Stoppsignal	C 5/4
Stäv emot stäv	A 14
Svenskt inre vatten	B 1/2
Sveriges sjöterritorium	B 1/2
Svävare, lanterna	A 23
Svävare, tillstånd	B 1/1
Synlig, definition	A 3
Sysselsatt med fiske, definition	A 3
Säker fart	A 6
Säkerhetsanordning för sjöfarten, tillstånd	B 3/2
Säkerhetsutrustning	H
Särskilda bestämmelser för hamnar m.m.	A 1, B 1/3, C 3/-
Särskilda föreskrifter för örlogsfartyg m.fl	A 1, C 4/5-8
Territorialhavet	B 1/2
Tillträdestillstånd för fartyg under krig m.m.	B 4/-
Timmerflotte, bogserare med, signaler	A 24
Timmerflotte, signaler	A 24, C 2/15-17
Topplanterna, se Lanterna	

Trafikinformationssystem	C 3
Trafiksepareringssystem	A 1, 10
Tratt, svart	A 25, bil. 1
Tratt över kon, svart	A 26, bil. 1
Trålare, signaler	A 26, bil. 2
Trång farled	A 9, 18, 34
Trångt farvatten, möte	A 9, B 2/8-9
Trångt farvatten, signal	A 9, 34, B 2/8-9
Tveksamhetssignal	A 34
Undervattensbåt, lanternor	C 4/5
Undervattensbåt, försiktighet i närheten av	C 4/5
Undvika att gå för om	A 15
Upphinnande fartyg	A 9, 13
Uppmärksamhetssignal	A 34, 36
Utkik	A 5
Utmärkning, farleds-	E
Utmärkning, fiske-	F
Underrättelser för sjöfarande (Ufs)	B 2/4
Vakare	F
Vattenskidåkning, begränsning av	B 2/-
Vattenskoter, tillstånd	B 1/1
VHF-certifikat	L
Visitering	C 5/-
Vissla	A 32, bil. 3
Väg, på väg, definition	A 3
Väja för fiskare	A 18
Väjningsregler, maskindrivna fartyg	A 13 - 18
Väjningsregler, segelfartyg	A 12, 13, 18
WGS-84	sid 54
Åtgärd för undvikande av kollision	A 8
Örlogsfartyg, vapeninsats m.m., signaler	C 4/7
Örlogsfartyg, i formering	C 4/4
Örlogsfartyg, minsvepning, se Minröjningsfartyg	
Örlogsfartyg, övar med undervattensbåtar	C 4/8

HUVUDKONTORET (HK)

Besöksadress:
Östra Promenaden 7

Postadress:
601 78 Norrköping

Telefon. 011-19 10 00

Telefax: 011-10 19 49

E-post: hk@sjofartsverket.se

Hemsida: www.sjofartsverket.se



SJÖTRAFIKOMRÅDEN (TO)

Bottenvikens TO	Strömörv 9 Telefax: 0920-25 53 90	974 37 Luleå	Tel: 0920-25 83 90 E-post: tobv@sjofartsverket.se
Bottenhavets TO	Bönan Telefax: 026-991 75	805 95 Gävle	Tel: 026-64 71 50 E-post: tobh@sjofartsverket.se
Stockholm-Mälarens TO	Box 27808 Telefax: 666 66 90	115 93 Stockholm	Tel: 08-666 66 00 E-post: tost@sjofartsverket.se
Ostkustens TO	Box 73 Telefax: 0155-320 21	613 22 Oxelösund	Tel: 0155-351 29 E-post: toos@sjofartsverket.se
Syd kustens TO	Box 855 Telefax: 040-30 18 68	201 80 Malmö	Tel: 040-97 83 15 E-post: tosk@sjofartsverket.se
Väst kustens TO	Sydatlanten Telefax: 031-64 77 10	418 34 Göteborg	Tel: 031-64 77 00 E-post: tovk@sjofartsverket.se
Vänerns TO	Box 949 Telefax: 0520-42 85 59	461 29 Trollhättan	Tel: 0520-47 22 00 E-post: tovn@sjofartsverket.se

INSPEKTIONSOMRÅDEN (IO)

Stockholms IO	Box 27808 Telefax: 08-662 46 34	115 93 Stockholm	Tel: 08-666 66 00 E-post: ios@sjofartsverket.se
Malmö IO	Jörgen Kocksgatan 9 Telefax: 040-23 16 91	211 20 Malmö	Tel: 040-747 80 E-post: iom@sjofartsverket.se
Göteborgs IO	Röda Sten Telefax: 031-42 27 13	414 51 Göteborg	Tel: 031-704 68 00 E-post: iog@sjofartsverket.se

ROTTERDAMS SJÖFARTSINSPEKTIONSKONTOR (IK)

Svenska Sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen, Vasteland 38L, NL-3011 BM Rotterdam, Nederländerna. Telefon: 0031-10-433 06 99. Telefax: 0031-10-654 23 72 07.

SJÖRÄDDNINGSCENTRAL

MRCC Göteborg	Box 5158 Telefax: 031-775 39 27	426 05 V Frölunda	Tel: 031-64 80 20 E-post: mrcg@amrcc.sjofartsverket.se
---------------	------------------------------------	-------------------	---

Morsetecken

Alfabetet

A . -	I ..	Q - - - -	Y - - - -
B -	J . - - - -	R . - .	Z - - . . .
C - - . . .	K - - -	S . . .	
D - - .	L . - . . .	T -	
E .	M - -	U . . -	
F . - . . .	N - .	V . . . -	(Å . - - . -)
G - - .	O - - - -	W . - -	(Ä . - . -)
H	P . - - .	X - - . -	(Ö - - - .)

Siffror

Tecken

1 . - - - -	6 -	Slut	. - . . .
2 . - - - -	7 - - . . .	Vänta	. - . . .
3 . - . - -	8 - - - . .	Punkt,	. - . - . -
4 . - . . -	9 - - - - .	komma	
5	0 - - - - -		

Bokstaveringsstabeller

Bokstäver

Bokstav	Ord att användas vid bokstavering	Ungefärligt uttal ¹⁾	Bokstav	Ord att användas vid bokstavering	Ungefärligt uttal ¹⁾
A	Alfa	<u>AL</u> FA	N	November . .	NO <u>VEM</u> BÖ
B	Bravo . . .	<u>BRA</u> VÅ	O	Oscar	<u>ÅSS</u> KAR
C	Charlie . .	<u>TJAR</u> LI	P	Papa	PA <u>PA</u>
D	Delta	<u>DEL</u> TA	Q	Quebec . . .	KE <u>BECK</u>
E	Echo	<u>ECK</u> KÅ	R	Romeo	<u>RÅ</u> MEÅ
F	Foxtrot . .	<u>FÅX</u> TRÅTT	S	Sierra	SI <u>ÅR</u> RA
G	Golf	<u>GÅLF</u>	T	Tango	<u>TANG</u> GÅ
H	Hotel	HO <u>TELL</u>	U	Uniform... .	<u>JO</u> NI FORM
I	India	<u>IN</u> DIA	V	Victor	<u>VIK</u> TOR
J	Juliett . . .	<u>DJO</u> LI <u>ETT</u>	W	Wiskey	<u>OISS</u> KI
K	Kilo	<u>KI</u> LO	X	X-ray	<u>EKS</u> REJ
L	Lima	<u>LI</u> MA	Y	Yankee	<u>JAN</u> KI
M	Mike	MAJK	Z	Zulu	<u>SO</u> LO

1) Betoningen lägges på det understrukna.

Siffror och skiljetecken

Sifфра eller skiljetecken	Ord att användas vid bokstavering ²⁾	Ungefärligt uttal ¹⁾
0	NADAZERO	NA-DA-SE-RO
1	UNAONE	U-NA-OAN
2	BISSOTWO	BIS-SÅ-TO
3	TERRATHREE	TE-RA-TRI
4	KARTEFOUR	KAR-TE-FÅR
5	PANTAFIVE	PAN-TA-FAJV
6	SOXISIX	SÅKSI-SIKS
7	SETTESEVEN	SET-TE-SE-VEN
8	OKTOEIGHT	ÅK-TO-EJT
9	NOVENINE	NÅ-VE-NAJN
Decimalkomma	DECIMAL	DE-SI-MAL
Punkt	STOP	STOPP

¹⁾ Varje stavelse skall betonas lika mycket.

²⁾ Den andra delen av varje ord är det ord, som används i flygets trafikservice.

Enställiga signaler

- A Jag har dykare nere. Håll väl undan och gå med sakta fart.
- B* Jag lastar eller lossar eller transporterar farligt gods.
- C* Ja (jakande eller "Föregående signalgrupp skall tydhas i jakande form").
- D* Håll undan för mig. Jag manövrerar med svårighet.
- E* Jag ändrar min kurs styrbord hän.
- F Jag är havererad. Sätt er i förbindelse med mig.
- G* Jag begär lots.
När den ges av fiskefartyg, som fiskar i omedelbar närhet av varandra på fiskeplatsen, betyder den: "Jag tar hem redskapen".
- H* Jag har lots ombord.
- I* Jag ändrar min kurs babord hän.
- J Håll väl undan från mig. Jag har brand ombord och för farlig last eller läcker farlig last.
- K Jag önskar upprätta förbindelse med er.
- L Stoppa farten ögonblickligen.
- M Mitt fartyg har stoppat och gör ingen fart genom vattnet.
- N Nej (nekande eller "Föregående signalgrupp skall tydhas i nekande form"). Denna signal får endast avgivas optiskt eller med ljud. Vid tal- eller radioöverföring skall signalen vara "NO".
- O Man överbord.
- P **I hamn:** Alla personer måste bege sig ombord, enär fartyget skall avgå.
Till sjöss: Får också användas som ljudsignal i betydelsen: "Jag begär lots".
Till sjöss: Får användas av fiskefartyg i betydelse: "Mina redskap har fastnat i något hinder".
- Q Mitt fartyg är fritt från smitta, och jag begär rätt till fri samfärdsel med land.
- S* Min propeller arbetar för back.
- T* Håll undan för mig. Jag håller på med partråkning.
- U Ni stävar mot fara.
- V Jag begär hjälp.
- W Jag begär läkarhjälp.
- X Upphör med det ni håller på med (eller har för avsikt att göra), och ge akt på mina signaler.
- Y Jag draggat.
- Z* Jag begär en bogserbåt.
När den används av fiskefartyg, som fiskar i omedelbar närhet av varandra på fiskeplatsen, betyder den: "Jag lägger ut redskapen".

Anm:

1. När de med * betecknade signalerna avgavs med ljud, får de endast användas i enlighet med bestämmelserna i de internationella sjövägsreglerna, reglerna 34 och 35 samt av fiskefartyg som fiskar i omedelbar närhet.
2. Signalerna "K" och "S" har särskild betydelse som landningssignaler för mindre båtar med nödställda besättningar eller personer. (1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, kapitel V, regel 16).

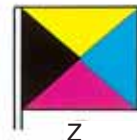
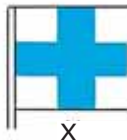
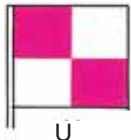
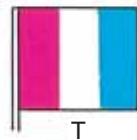
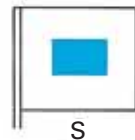
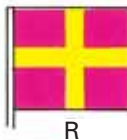
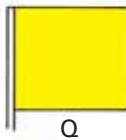
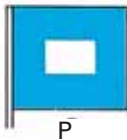
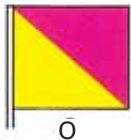
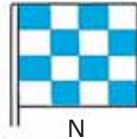
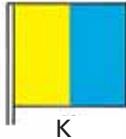
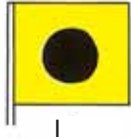
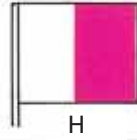
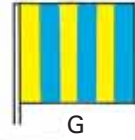
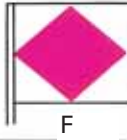
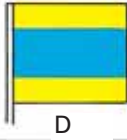
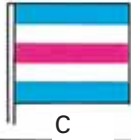
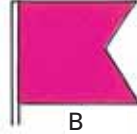
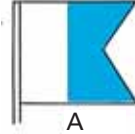
Flaggning över topp

Vid högtidliga tillfällen hissas samtliga signalflaggor från för till akter via masttopparna. Detta kallas "flaggning över topp" eller "stor flaggning". Inbördes ordning förifrån räknat skall då vara: A, B, C, 1, D, E, F, 2, G, H, I, 3, J, K, L, 4, M, N osv.

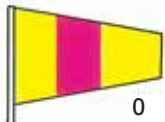
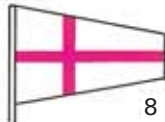
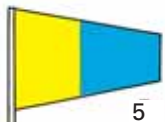
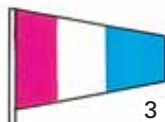
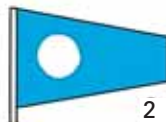
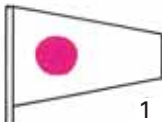
Internationella signalflaggor



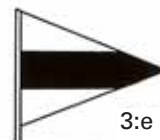
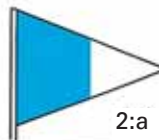
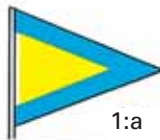
BOOKSTAVS-
FLAGGOR



SIFFERVIMPLAR



LIKHETSSTANDERTAR



Not. Beträffande signalflaggornas mått har Sjöfartsverket tidigare rekommenderat följande relationstal med utgångspunkt från bokstavssflaggornas höjd = 1,0

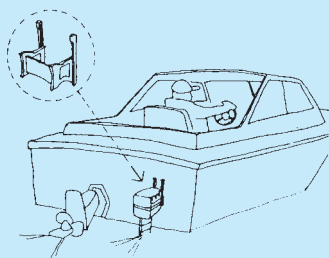
Flaggor		Vimplar			Likhetsstandertar	
H	L	H	h	L	H	L
1,0	1,2	0,8	0,25	2,6	1,2	1,6

Anm. 1. Inskärningens djup i klaven flagga (Signalflagga A): 1/3 av L

2. Sladdens längd = 1/2 av flaggans höjd

3. Fastställda normer för signalflaggornas och de däri ingående färgfältens storlek liksom färgnormer saknas.

SÄKERHETSÅD:



Lär känna din motor

För en motorbåt är naturligtvis motorn mycket väsentlig för säkerheten. Motorhaverier är den direkta orsaken till hela 40% av alla sjöräddningssatsar som gäller fritidsbåtar.

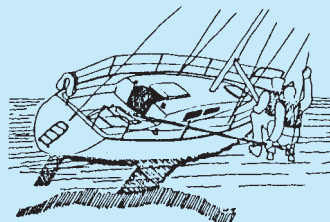
För att undvika onödiga haverier bör du lära dig motorns skötsel och handhavande – för detta har du särskilda handböcker från din motortillverkare. Slarva inte med att följa anvisningarna, vinterkonserveringen måste göras korrekt och årligt byte av olja samt olje- och bränslefilter är en självklarhet. Det är också viktigt att regelbundet kontrollera bränsleslangar och anslutningar, ventilation av motorrummet, eventuellt läckage kring bränslepump och filter.

Kontrollera regelbundet bränsletanken där skräp och avlagringar samlas på botten och som i grov sjö kommer i rörelse och riskerar att sätta igen ledningar och filter.

Kylningen

Utan kylning går motorn inte långt. Kylvattenpumpens impeller bör du kontrollera varje år och byta till en ny vartannat år. Kom ihåg att ha en impeller i reserv, den skadas lätt och slits av smutsigt vatten.

Och du; kom ihåg verktygen, utan dem är du hjälplös även inför ett enkelt motorproblem.



På grund!

Varje sommar tvingas sjöräddningen till över 400 insatser på grund av grund-stötningar och felnavigeringar. En felnavigering kan i bästa fall sluta med en duns i kölen men den kan också sluta illa med stora materiella och personliga skador.

Utbilda dig!

Att veta var man är, vart man ska och hur man tar sig dit på ett säkert sätt är elementärt och ett **MÅSTE** när man färdas på sjön. Många fritidsbåtförare överskattar sin förmåga att navigera och tar onödiga risker. Att vistas på sjön, kanske i en stor, dyr och snabb båt utan tillräckliga kunskaper i navigation är direkt oansvarigt. Vi är inte enligt lag skyldiga att ha formell kompetens (så länge båten inte är längre än 12 meter) men vi är enligt lag skyldiga att följa sjötrafik-föreskrifterna och det kräver ju kunskap.

Att ha kunskap, rätt utrustning, färska sjökort, devierad kompass och bestick är naturligtvis en förutsättning för säker framfart.

Kurser.

Över hela landet arrangerar studie-förbunden, enligt Nämnden för båtlivsutbildning, NFBs fodringar, kurser som ger dig förutsättningar att färdas säkert på sjön och slippa bli en del av sjöräddningens statistik.



SJÖFARTSVERKET
Sjösäkerhetsrådet

www.sjosakert.nu