

BETÆNKNING

ANGÅENDE

DANMARKS TILTRÆDEN AF DE INTERNATIONALE SØVEJSREGLER 1948 M.V.

AFGIVET AF

DET AF MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI
OG SØFART DEN 24. SEPTEMBER 1949
NEDSATTE UDVALG

J. H. SCHULTZ A/S
UNIVERSITETS-BOGTRYKKERI
KØBENHAVN
1953

Det administrative bibliotek

Slotsholmsgade 12
1216 København K
Tlf (01) 12 25 17

Handelsministeriet nedsatte den 24. september 1949 et udvalg med den opgave at overveje og til handelsministeriet at gøre indstilling om

- a. hvorvidt Danmark bør tiltræde det på den internationale sø-sikkerhedskonference, London 1948, vedtagne udkast til reviderede internationale søvejsregler;
- b. dersom spørgsmålet under a) besvares bekræftende: hvilken nærmere ordlyd der bør gives den danske gengivelse af de nye søvejsreglers tekst;
- c. de ændringer i de gældende bestemmelser om sejlads i indre dansk farvand, jfr. søvejsreglernes art. 30 (regel 30), som måtte findes påkrævede eller ønskelige;
- d. udkast til administrative forskrifter om udkigtstjenesten i skibe, jfr. søvejsreglernes art. 29 (regel 29).

Udvalget fik følgende sammensætning:

Kontorchef *H. Juul*, handelsministeriet, formand.

Ekspeditionssekretær *A. O. Bache*, handelsministeriet.

Navigationsdirektor *H. A. Guldhammer*.

Kommandør *E. J. C. Qvistgaard*, marineministeriet.

Orlogskaptajn *J. Maegaard*, marineministeriet.

Kaptajn *Th. Petersen*, dansk dampskibsrederiforening.

Kaptajn *J. Kastrup Olsen*, den almindelige danske skibsførerforening.

Forretningsfører *H. Christiansen*, dansk styrmandsforening.

Fiskeskipper *Laurits Thygesen*, udpeget af fiskeriministeriet.

Udvalgets sekretær var sekretær i handelsministeriet, statsautoriseret translator *H. Robdrwp*.

I stedet for kommandør *Qvistgaard* indtrådte kommandørkaptajn *A. Linde* i oktober 1949 som medlem af udvalget.

Udvalget har holdt 42 møder og har i spørgsmålet vedrørende sejladsregler for indre dansk farvand tilkaldt lodsdirektør *H. G. Ørsted*.

Til grund for udvalgets arbejde med de på sø-sikkerhedskonferencen vedtagne reviderede internationale søvejsregler lagdes en af statsautoriseret translator *A. Guldberg Jensen* og sekretæren i forbindelse med ekspeditionssekretær *A. Bache* udarbejdet foreløbig oversættelse.

Til brug for udvalget forelå endvidere et af den britiske regering udarbejdet „Explanatory Memorandum“ (bilag 1), indeholdende en redegørelse for de væsentlige ændringer eller nydannelser i søvejsreglerne, og desuden i manuskript den norske oversættelse af de reviderede søvejsregler: „Kegler til forebygning av sammenstøt på sjøen“.

Arbejds-
materiale.

A. De internationale søvejsregler.

Historisk
oversigt.

Efter at man i slutningen af det 18. århundrede var begyndt at interessere sig for bestemmelser om lanterneføring i skibe og regler for styring til undgåelse af sammenstød, opstillede Trinity House i England i 1840 almindelige regler til forebyggelse af sammenstød på søen.

Disse regler fik for Englands vedkommende retskraft i 1846, og de første tilsvarende regler blev af den danske regering udstedt i 1844.

De første egentlige søvejsregler blev sat i kraft i England den 9. januar 1863 og herhjemme ved en bekendtgørelse fra indenrigsministeriet den 23. september 1863. Den 21. juni 1867 stadfæstedes en lov angående forholdsregler for at undgå påsejling og ansvar for deres tilsidesættelse. I medfør af denne lov udfærdigedes dels kgl. anordning af 9. august 1867 angående forholdsregler til iagttagelse af førere af damp- og sejlskibe for at undgå påsejling, dels kgl. anordning af 19. marts 1869 angående en nærmere forklaring af styringsreglerne i nævnte anordning af 9. august 1867. I 1879 vedtoges i England reviderede regler, der her i landet blev gennemført ved kgl. anordninger af 28. april 1880, 29. november 1881 og 18. februar 1887.

I 1889 drøftedes på en konference i Washington spørgsmålet om at gennemføre virkelige internationale søvejsregler, og de da vedtagne regler blev sat i kraft i Danmark ved kgl. anordning af 22. januar 1897. Bortset fra enkelte mindre ændringer i tidens løb, således senest i 1906 vedrørende art. 9 om fiskefartøjer, er de i 1889 vedtagne regler fortsat i kraft.

På den i London i 1929 afholdte internationale sø-sikkerhedskonference, på hvilken Danmark i den her behandlede forbindelse var repræsenteret ved nu afdøde navigationsdirektør, kommandør V. Lorck, foretoges en revision af søvejsregierne, og et udkast til søvejsregler optoges som bilag II til den på konferencen vedtagne konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen. Med henblik på tilvejebringelse af enighed om at gennemføre de reviderede regler opfordrede konferencen samtidig den engelske regering til at forelægge dette udkast for de regeringer, der havde tiltrådt de internationale søvejsregler, jfr. konventionens art. 40. Det lykkedes imidlertid ikke at opnå sådan enighed, og reglerne trådte derfor aldrig i kraft.

I 1948 afholdtes påny en international sø-sikkerhedskonference i London, hvor man ligeledes vedtog ændrede søvejsregler, hvis engelske og franske tekster — med enkelte rettelser, hvorom der efter konferencens afslutning er modtaget underretning, indføjet på vedkommende steder — er optaget som bilag 2 til nærværende betænkning. Reglerne var nu udskilt som et selvstændigt internationalt instrument sideordnet med sikkerhedskonventionen, alene sammenkædet med denne gennem den ved konferencens afslutning undertegnede slutprotokol. Samtidig opfordrede konferencen den britiske regering til at cirkulere udkastet til ændrede søvejsregler til de øvrige regeringer, som havde tiltrådt de gældende søvejsregler, for at opnå deres tilslutning. Det bestemtes, at den britiske regering med mindst et års varsel skulle fastsætte en dato for reglernes ikrafttræden, når den efter den britiske regerings skøn fornødne tiltrædelse var konstateret. Med erfaringen fra 1929-reglernes skæbne in mente vedtoges det nemlig udtrykkeligt, at der til de nye reglers ikraftsættelse ikke

burde udkræves absolut enstemmig, men blot at en betydelig majoritet (a substantial unanimity) tiltrådte disse.

På sø-sikkerhedskonferencen i 1948 blev der fra amerikansk side stillet en række vidtgående ændringsforslag bl. a. omfattende de såkaldte „hensigtssignaler“, men de amerikanske forslag vandt ikke tilslutning, ligesom der iøvrigt på konferencen var stemning for ikke at foreslå fundamentale eller principielle ændringer i søvejsreglerne.

På konferencen gjordes de danske synspunkter vedrørende søvejsreglernes revision gældende af daværende marineattaché i London, ovennævnte kommandør Qvistgaard samt udvalgets medlemmer Bache og Kastrup Olsen.

I udvalget opnåedes hurtigt enstemighed om, at den danske regering under hensyn til bl.a. den danske delegations stilling på 1948-konferencen burde tiltræde de reviderede søvejsregler, jfr. kommissoriets punkt a., og gjorde i skrivelse af 2. november 1949 særskilt indstilling til handelsministeriet herom. Fra ministeriet er senere modtaget underretning om, at den danske regerings tiltrædelse er meddelt den britiske regering.

Udvalgets
overvejelser og
konklusioner.
Alm. bemærk-
ninger.

I overensstemmelse med kommissoriets punkt b. har udvalget derefter gennemgået den fornævnte foreløbige oversættelse og på grundlag heraf udarbejdet den i bilag 2 optagne danske gengivelse af reglernes tekst.

Som foran nævnt indeholder de reviderede regler ikke større ændringer, medens der på forskellige punkter er foretaget visse tilføjelser. Således omfatter reglerne nu søluftfartøjer på vandet, der, bortset fra de særlige forskrifter, som alene gælder for dem, skal anses som faldende ind under de for skibe gældende bestemmelser.

Med hensyn til søvej sreglernes systematik kan nævnes, at reglerne nu er inddeelt i 4 afsnit nemlig: A. Indledende bestemmelser og definitioner, B. Skibsslys og signalfigurer, C. Regler for styring og sejlads og D. Forskellige bestemmelser. Betegnelsen artikel er ændret til regel, men iøvrigt er rækkefølgen og nummeringen overført uændret til de reviderede regler. Alle definitioner er samlet i regel 1 og alle tågesignaler i regel 15. Desuden er der foretaget nogle rent sproglige ændringer, der tilsigter enten at bringe udtrykkene i overensstemmelse med nutidig sprogbrug eller at tydeliggøre dem.

Med hensyn til ovennævnte systematik er udvalget dog af den opfattelse, at det ville være hensigtsmæssigt, om der — uanset at dette ikke er tilfældet i den originale engelske tekst — i den danske gengivelse før reglerne 15 og 16 vedrørende tågesignaler og tågefart kunne indføjes en særskilt overskrift for tydeligt at udskille disse vigtige regler, subsidiært, at der til udkastets overskrift til afsnit B. Skibsslys og signalfigurer, gøres en tilføjelse, der henleder opmærksomheden på, at afsnittet også omfatter tågesignaler m. v.

Til de enkelte regler skal følgende bemærkes:

Som nævnt omfatter de reviderede søvejsregler søluftfartøjer på vandet; men der er ved reglernes affattelse taget hensyn til, at søluftfartøjer på vandet af særlig konstruktion muligt ikke vil kunne opfylde reglerne om føring af skibsslys og signalfigurer fuldt ud, og nærværende regel indeholder derfor en bestemmelse om, at reglerne i sådanne tilfælde skal følges så nøje, som omstændighederne tillader.

Regel 1.

Stykke b. er en udvidelse af en del af den tidligere art. 1 og indeholder et

forbud mod at vise eller føre lys, der kan forveksles med de foreskrevne skibsllys, svække deres synlighed, udviske deres særlige karakter eller gøre det vanskeligt at holde behørig udkig.

I stykke c. er alle definitioner optaget. Med hensyn til punkt 1 skal bemærkes, at da der i dansk lovsprog sondres mellem skibe og fartøjer, idet det sidstnævnte udtryk nærmest må siges at betegne nydende materiel under 20 tons, har man oversat ordet „vessel“, der på engelsk har en generel betydning, ved: „skib“ („fartøj“).

Med hensyn til punkt 8 har statens luftfartstilsyn oplyst, at det nuværende luftdygtighedsbevis vil blive erstattet af et andet bevis, der ikke vil komme til at indeholde detaljeret oplysning om luftfartøjers mål, idet sådanne oplysninger vil blive overført til en såkaldt flyvehåndbog, og at luftdygtighedsbeviser ikke er internationale, hvorfor det vil kunne tænkes, at nogle landes beviser ikke indeholder oplysninger om længde og spændvidde.

Udvalget har af sproglige hensyn foretaget følgende afvigelser fra den engelske tekst:

I stykke c, 2. er „a flying boat“ oversat ved „enhver flyvebåd“, og i stykke c, 7. er „deemed to be“ oversat ved „er“, jfr. også den franske tekst.

Regel 2. Reglen indeholder for skibe over 45,75 m (150 feet) i længde påbud om 2 toplys, af hvilke det agterste ikke hidtil har været obligatorisk. Reglen bestemmer endvidere, at den lodrette afstand mellem de 2 toplys som hidtil skal være mindst 4,57 m (15 feet), medens den vandrette afstand mellem lysene skal være mindst 3 gange den lodrette afstand. Løvrigt er reglen uforandret.

Med hensyn til oversættelsen skal bemærkes, at ordet „amidships“ i den engelske tekst (stykke b, 1.), der betyder: i den midterste del af skibet, i lighed med den norske oversættelse, er oversat ved „i diametralplanet“, hvilket må anses for forsvarligt, da „amidships“ i daglig tale forstås som „i diametralplanet“.

Regel 3. Reglen tager hensyn til den i flere lande, navnlig i U. S. A., anvendte bugseringsteknik, hvorved bugserfartøjet i visse tilfælde skubber i stedet for at trække. Bortset fra, at det påbydes det slæbende skib at vise enten det i regel 10 omhandlede agterlys eller et lys agten for skorstenen eller den agterste mast, er reglen uforandret.

Under gennemgangen af regel 3, b. har udvalget overvejet oversættelsen af ordet „show“. Udvalget havde allerede på sit første møde drøftet, hvorvidt man under hensyn til, at ordene „show“ og „carry“ især i regel 9, e. 1., henholdsvis 2, måtte siges at være synonyme, behøvede at være bundet af den engelske tekst og ordret oversætte „show“ med „vise“ og „carry“ med „føre“, hvoraf det første udtryk har hensyn alene til lysgivningen, medens det sidste tillige hentyder til lysgiverens anbringelse om bord.

I anledning af den indenfor udvalget herskende usikkerhed med hensyn til oversættelsen af de nævnte gloser rettede formanden underhånden henvendelse til det britiske Ministry of Transport, hvilken henvendelse medførte, at den britiske regering i en udsendt rettelsesliste henledte opmærksomheden på, at ordet „show“ i regel 9, e. 1. skal rettes til „carry“ første gang det forekommer i nævnte punkt 1. De andre steder, hvor ordene forekommer i reglerne, er det tydeligt, at forskel er tilsigtet, således f. eks. i regel 9. vedrørende fiskefartøjer under fiskeri. Udvalget har herefter ment at burde oversætte de nævnte ord direkte.

Her er foreskrevet lys og signalfigurer bl. a. for skibe, der er i færd med at udlægge eller optage et telegraf kabel, og disse lys og signalfigurer skal ligeledes føres af skibe, der udlægger eller optager sømærker, eller som er beskæftiget med opmåling eller undervandsarbejde af en sådan art, at de ikke kan gå af vejen for skibe, der nærmer sig. Reglen indeholder iøvrigt ikke væsentlige ændringer i forhold til art. 4., dog at ordene „på grund af et eller andet uheld" er udgået. Regel 4.

Da den engelske tekst i stykke c. in fine „and the middle one diamond in shape and white" vedrørende den mellemste signalfigur i dagsignalet for skibe, der er i færd med at udlægge eller optage undersøiske kabler eller beskæftiget med andet særligt arbejde, er uændret, har man ved oversættelsen benyttet den tidligere danske oversættelse, der må antages at tydeliggøre signalfigurens udseende.

Med hensyn til stykke d., hvis engelske tekst er uforandret fra art. 4, stykke c, opstod der indenfor udvalget tvivl om, hvorvidt den tidligere oversættelse af ordene „shall not" til „skal ikke" var rigtig, idet „skal ikke" efter dansk sprogbrug har fakultativ betydning og altså kan forstås som „må gerne". Nøjagtig det samme spørgsmål opstod i forbindelse med regel 9, d., første stykke. Udvalgets formand forelagde spørgsmålet for vedkommende kontorchef i Ministry of Transport, der i det som bilag 3 i uddrag optrykte svar bl. a. oplyste, at ordene „shall" og „shall not" på engelsk betyder nøjagtig det samme som „must" og „must not". I overensstemmelse hermed er „shall not" oversat med „må ikke" i nærværende regel og regel 9, d.

Udover de lys, der altid har været foreskrevet for sejlskibe, der er let, og for slæbte skibe foreskrives det, at sådanne skibe skal føre agterlys. Såfremt der er mere end eet skib i et slæb, skal dog kun det agterste føre agterlys. Stykke b. fastsætter lanterneføring for skibe, der skubbes frem. Regel 5.

Da udvalget ønskede oplyst, hvorvidt de i stykke b. foreskrevne skærme er almindelige skærme, således som fastsat i regel 2, a. 6., eller om skærmene udgør en del af lanternens konstruktion, samt om der med de flyttelige lys menes de egentlige sidelanterner eller ekstra lanterner til brug i hårdt vejr, har nautisk prøvekommissionen udtalt, at der med flyttelige lys utvivlsomt menes de egentlige sidelanterner, og at der såvidt prøvekommissionen bekendt ikke findes sidelanterner med påmonterede udvendige skærme. Regel 6.

Reglen indeholder den ændring, at synsvidden af det for maskindrevne skibe under 40 tons foreskrevne toplys forøges fra 2 til 3 sømil, og at den i stykke c. omhandlede sammensatte lanterne såvidt muligt skal være fast anbragt. Regel 7.

Reglens opbygning er uændret, men synsvidden af lods-sejlfartøjers toplys fastsættes til 3 sømil, og synsvidden af det for maskindrevne lods-fartøjer foreskrevne røde toplys forøges fra 2 til 3 sømil. Mellemmummene mellem blussene nedsættes fra 15 til 10 minutter, og maskindrevne lods-fartøjer må i stedet for at anvende blus glimte med et klart, hvidt lys, der skal være synligt hele horisonten rundt. Det eller de i regel 11 foreskrevne ankerlys skal føres af alle lods-fartøjer til ankers. Regel 8.

Reglens indhold er rent kvantitativt formindsket med ca. en fjerdedel, hvilket er opnået ved at udelade, forenkle og sammentrække en del af stoffet. Således er reglerne om åbne både, om fiskefartøjer i Middelhavet og i japanske farvande samt det særlige stykke om fartøjer, der fisker med østersskrabere, ophævet, Regel 9.

medens omvendt reglerne om linefiskere, der fisker med drivende liner, er udskilt i et særskilt stykke. De øvrige regler om linefiskere samt bestemmelser om drivnetfiskere er nu samlet under eet. Forskrifterne vedrørende tågesignaler er flyttet til regel 15.

Stykke a. fastsætter i modsætning til art. 9 koncist, at fiskefartøjer, der er beskæftiget med fiskeri, kun må vise de i reglen foreskrevne lys og signalfigurer. *Det* vil herefter være udelukket uden positiv ændring af søvejsreglerne at fastsætte særlige regler for nye former for fiskeri, jfr. nedenfor om fiskeri med flyde-trawl.

I stykke b. er den engelske tekst „trolling (towing) lines“ oversat ved „liner på slæb“, og dertil er føjet „(såsom dørge)“ som en for danske læsere særlig praktisk eksemplifikation af denne fisketeknik.

I stykkerne c. og d. er samlet bestemmelserne vedrørende line- og drivnetfiskere. Heraf angår c. fartøjer, hvis redskaber strækker sig højst 153 m (500 feet) ud i søen*), og d. fartøjer, hvis redskaber strækker sig over 153 m (500 feet) ud i søen*).

De i stykke d. omhandlede fartøjer skal vise 3 hvide lys i en trekant synlig hele horisonten rundt, og når de gør fart gennem vandet, tillige sidelysene. Endvidere er der som dagsignal foruden den allerede nu kendte kurv indført en sort kegle med spidsen opad. Begge kategorier af fartøjer skal, når de ligger til ankers med deres redskaber ude, vise kurven i retning fra ankerkuglen henimod redskabet, medens kurven efter art. 9. k. skal vises til den side, hvor passagen er fri. Det for dansk fiskeri så vigtige snurrevådsfiskeri vil være omfattet af stykke d.

I stykke e. er optaget en ændret definition af ordet trawling, idet udtrykket nu er defineret som slæbning af et eller andet redskab på *eller i nærheden af* havbunden.

Bortset fra reglen om, at maskindrevne trawlere skal vise et agterlys, er der ikke sket ændringer i bestemmelserne vedrørende trawleres lys og signalføring.

Udvalget har dels for at danne en naturlig overgang mellem indledningen til stykke e. og punkterne 1, 2 og 3 og dels af sproglige hensyn fundet det hensigtsmæssigt, at der, uanset den engelske tekst, i slutningen af indledningen indføjes ordene „skal føre eller vise nedenstående lys og signalfigurer“.

Angående oversættelsen af „carry“ modsat „show“ henvises til det ovenfor til regel 3 bemærkede.

Vedrørende den nye fiskerimetode med *flydetrawlet*, set i forhold til de nye søvejsregler, bemærkes, at den fornævnte udvidede definition af trawling i stykke e. efter det for udvalget oplyste udtrykkelig er motiveret ved flydetrawlet, om hvilket der just på konferencens tid var begyndt at komme oplysninger frem hjemmefra. Det må herefter slås fast, at fartøjer, der fisker med flydetrawl, i henseende til lys og signalfigurer skal behandles som trawlfiskende fartøjer. Det andet for den nuværende form for flydetrawlfiskeri karakteristiske moment, at trawlet betjenes af 2 samfiskende fartøjer, var derimod ikke på samme måde oplyst for den danske delegation til sikkerhedskonferencen, og da fiskerierhvervet

*) „Into the seaway“ er i bilaget som hidtil oversat ved „ud i søen“, uanset at den franske paralleltekst har ordene „dans le sens du sillage“. Skønt ordet „seaway“ kan betyde kølvand („wake“), kan det dog næppe antages, at ordet her skal forstås i denne snævre betydning.

ikke var selvstændigt repræsenteret på konferencen, blev spørgsmålet om eventuel særlig signalføring til angivelse af parvis fiskende skibe med den dertil knyttede nedsatte manøvreevne ikke rejst på konferencen. Dette spørgsmål, der efter konferencens slutning i nogen tid havde verseret for handelsministeriet, blev af dette henvist til behandling i udvalget, der under drøftelserne herom, hvori deltog særlige indbudte med specialviden om nævnte fisketeknik, kun kunne konstatere, at det efter ordlyden af stykke a. — som ovenfor anført — ikke efter de nye reglers ikrafttræden ville være muligt at fastsætte egentlige forskrifter om sådan særlig signalføring. Efter det oplyste havde der heller ikke været stemning for at løse spørgsmålet på regional basis ved aftaler mellem de i Kattegat og Nordsøfiskeriet interesserede lande, idet det fra engelsk side blev henstillet at udskyde spørgsmålet, indtil de reviderede søvejsregler var vedtaget, da for meget røre om reglerne, forinden dette var sket, kunne tænkes at virke hemmende på opnåelsen af den for de nye reglers vedtagelse fornødne tilslutning.

Udvalget enedes herefter om en henstilling om, at skibe, der fisker med flyde-trawl, ud over trawllysene i påkommende fald anvender et særligt opmærksomhedssignal overfor andre skibe i overensstemmelse med art. (regel) 12, og at en meddelelse herom blev optaget i „Efterretninger for søfarende“. Dette er senere sket, og pågældende meddelelse er optrykt her som bilag 4 og vil også blive indtaget i fiskeriårbogen.

Ved stykke g. er indført et særligt signal for skibe, der ligger til ankers og fisker.

I stykke h. har udvalget foretaget en mindre redaktionel ændring i forhold til den engelske tekst, idet der for at gøre de i stykket omhandlede henvisninger klarere er tilføjet „3“ efter „e“ og det engelske ord „signal“ er gengivet ved „anker-kugle“.

Reglen gør det i art. 10 omhandlede agterlys obligatorisk.

Regel 10.

Denne regel fastsætter synsviddens for ankerlyset i skibe under 45,75 m (150 feet) i længde til mindst 2 sømil og i skibe over denne længde til mindst 3 sømil. Ved stykke c. indføres dagsignal for ankerliggere, og stykkerne d. og e. fastsætter henholdsvis for kabelskibe m. v. og for grundstødte skibe, at nævnte skibe, foruden lys og signalfigurer som foreskrevet i selve regel 11, skal føre de i regel 4, c. og 4, a. foreskrevne lys og signalfigurer.

Regel 11.

Med hensyn til stykke b. skal bemærkes, at udvalget har fundet det hensigtsmæssigt at tydeliggøre den engelske tekst, der vedrørende indretningen af det forreste ankerlys blot henviser til det i stykke a. omhandlede lys. Udvalget finder det ikke tilstrækkelig fyldestgørende at oversætte denne henvisning „one such light“ ved „et sådant lys“, dels fordi de lys, der henvises til, står under stykke a., og dels fordi det dér omhandlede lys kun skal være synligt i en afstand af mindst 2 sømil, medens lysene i stykke b. skal være synlige i en afstand af mindst 3 sømil. Da det fremgår af sammenhængen, at det blot er ordene „føre et hvidt lys i en lanterne, der er således indrettet, at den viser et klart, ensartet og ubrudt lys“, der skal overføres på lysene i stykke b. og ikke forskriften om synligheden, har man ment at burde afvige fra den engelske tekst og gentage bestemmelserne vedrørende indretningen i stykke b.

Reglens indhold i forhold til den tilsvarende artikel er en udvidelse, idet man som opmærksomhedssignal — foruden som hidtil et blus — kan benytte et

Regel 12.

hvilketsomhelst fyldestgørende lydssignal, som ikke i de øvrige regler er tillagt en særlig betydning.

Regel 13. I stykke a. har udvalget diskuteret, hvilken dansk gengivelse der bør gives ordene „the Government of any nation“. Efter indgående overvejelser er man enedes om, at den bedste gengivelse vil være „nogen regering“.

I stykke b. gives der vedrørende krigsskibe eller andre militære skibe eller søluftfartøjer på vandet af særlig konstruktion eller bestemt til særligt formål regeringen hjemmel til om nødvendigt at fravige søvejsreglernes bestemmelser ved at fastsætte særlige forskrifter med hensyn til skibsslys eller signalfigurer.

Regel 14. Keglen er en modernisering af art. 14 vedrørende dagsignal for et skib, der er under sejl, men tillige fremdrives med maskineri, hvorved dets karakter som maskindrevet skib i reglernes forstand manifesteres.

Regel 15. I forhold til art. 15's opbygning er reglens bestemmelser arrangeret i mere logisk rækkefølge, idet reglens stykke a. indeholder forskrifter for skibes udstyr med tågesignalapparater, stykke b. regler for, hvilke apparater der skal anvendes af maskindrevne skibe, sejlskibe eller slæbte skibe, medens endelig stykke c. giver detaljerede bestemmelser for tågesignalernes afgivelse.

I art. 15 er det engelske ord „efficient“, der forekommer i forbindelse med påbudet om, at et skib skal være forsynet med fløjte og tågehorn, oversat ved „kraftig“. Da udvalget kom til den opfattelse, at denne oversættelse mere henledte tanken på det pågældende apparats udførelse og ikke, som hensigten er, på selve lydgivningen, har man her valgt at oversætte ordet med „kraftigt lydende“.

Ved stykke b, 3. tillades det slæbte skibe at afgive tågesignal med fløjten.

Til oversættelsen til stykke c, 1. skal bemærkes, at man i den danske tekst har medtaget ordene „der er let“, som i den engelske tekst er underforstået, således at den engelske tekst, der lyder: „a power-driven vessel making way through the water. . . .“, er gengivet ved „et maskindrevet skib, der er let, og som gør fart gennem vandet“.

Ved stykke c, 4. indføres et særligt tågesignal for ankerliggere, hvis længde er over 106,75 m (350 feet), hvorhos en ny bestemmelse, der iøvrigt er indkommet i reglerne på dansk initiativ, hjemler enhver ankerligger ret til foruden de sædvanlige tågesignaler at give 3 på hinanden følgende toner, 1 kort, 1 lang og 1 kort tone. hvilket signal skal betragtes som et eksempel på anvendelsen af regel 12.

Det særlige tågesignal, der nu foreskrives i art. 15, e. for skibe, der ikke er under kommando m. v., og som skal afgives med mellemrum af højst 2 minutter, skal ifølge regel 15, c. 5. gives med mellemrum af højst 1 minut. Reglen omfatter også skibe, der er i færd med at udlægge og optage sømærker, men bortset fra udeladelsen af et komma i den engelske tekst efter ordet „command“ er ordlyden uforandret fra 1897-reglerne. For at tydeliggøre kommaet's betydning vil det være nødvendigt at anføre 1897-reglernes engelske og danske tekst, der her gives i uddrag:

„ and a vessel under way which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command, or unable to manoeuvre as required by these rules shall“.

„ og et skib, der er let, men som på grund af, at det ikke er under kommando, er ude af stand til at gå af vejen for et skib, der nærmer sig, eller som er ude af stand til at manøvrere således, som det fordres i disse regler, skal“.

Som det vil ses af ovenstående, er den danske gengivelse af de nugældende reglers engelske tekst udtryk for, at det særlige tågesignal skal gives *del af* et skib, der er *ude af stand til at gå af vejen*, fordi det ikke er under kommando, *del s* af et skib, der er ude af stand til at *manøvrere* således som foreskrevet, uanset om det kan gå af vejen for et skib, der nærmer sig, d. v. s. tågesignalet skal gives, når der foreligger een af to forskellige situationer.

Da udvalget under gennemgangen af 1948-reglens engelske tekst blev opmærksom på, at kommaet var faldet bort, opstod der tvivl om, hvorvidt reglen fremdeles skulle forstås på samme måde, idet udeladelsen af kommaet, hvis tilsigtet, kunne medføre, at et skib *kun* ville være berettiget til at give de 3 toner, *såfremt det var ude af stand til at gå af vejen*, enten fordi det ikke var under kommando, eller fordi det var ude af stand til at manøvrere som foreskrevet i søvejsreglerne.

Under henvisning til at de reviderede søvejsregler var blevet forelagt sikkerhedskonferencen af den engelske delegation, rettede formanden underhånden henvendelse til Ministry of Transport om spørgsmålet og modtog det i uddrag som bilag 5 optrykte svar, hvoraf bl. a. fremgår, at formålet med reglen er, og altid har været, at foreskrive, hvad et skib skal gøre, såfremt det ikke kan gå af vejen, og at kommaet var udeladt for at gøre reglens mening tydeligere.

Ved stykkerne 6 og 7 foreskrives særlige tågesignaler for henholdsvis slæbte og grundstødte skibe.

Ifølge stykke 8 falder søluftfartøjer på vandet ind under de for fartøjer under 20 tons og robåde gældende regler.

Ved stykke 9 gives der skibe på 20 tons eller derover, der er i færd med at fiske, valget mellem at afgive 1 tone efterfulgt af ringen med klokken eller en sammenhængende række skiftevis høje og dybe toner.

I denne regel, der iøvrigt er uforandret, er indsat en bestemmelse om, at forskriften om moderat fart under tåge også skal iagttages af søluftfartøjer „when taxi-ing on the water”. **Regel 16.**

Udvalget var i sine overvejelser vedrørende oversættelsen af det nævnte verbum, der endnu ikke har fundet sin endelige danske form, foreløbig standset ved ordet „taxe”, men indhentede derefter fra redaktøren for Den Danske Ordbog, cand. mag. J. Glahder, den som bilag 6 optrykte erklæring af 31. august 1950. Som det fremgår heraf, blev det af sproglige hensyn bestemt frarådet at bruge ordene „taxie” eller „taxe”, der var udanske, medens det med støtte i bl. a. den militære terminologi og svenske og tyske udtryk foresloges at benytte ordet „køre”.

Medlem af udvalget, kommandørkaptajn Linde, forelagde spørgsmålet for chefen for søværnets flyvevæsen, der ifølge det som bilag 7 optrykte notat kunne tilslutte sig det af Den Danske Ordbog udtalte, idet udtrykket „kører på vandet” anvendtes i tjenestereglementer og således var det tjenstligt anerkendte udtryk. Chefen for flyvevæsenet tog afstand fra udtrykkene „sejler” og „bevæger sig”, der også havde været drøftet af udvalget.

Udvalget har derefter ment at burde oversætte „every vessel, or seaplane when taxi-ing on the water” ved „ethvert skib eller ethvert søluftfartøj, der kører på vandet”, og i en fodnote at tilføje følgende forklaring: „Et søluftfartøj kører på vandet, når det bevæger sig på vandoverfladen bortset fra selve starten og landingen.”

Udvalget drøftede endvidere spørgsmålet om, hvorvidt ordet „position“ i den engelske tekst i stykke b. kunne gengives således, at man fik ordets virkelige betydning frem, idet der var enighed om, at hverken ordet „plads“, det danske „position“, eller noget andet dansk enkeltord kunne anses som tilstrækkelig dækkende det engelske „position“, der dels måtte anses som betydende relativ plads, og dels sagde noget om et skibs situation, d. v. s. dets kurs og måske også dets fart.

Efter at have indhentet en udtalelse fra Ministry of Transport også om dette spørgsmål, jfr. bilag 5, og efter at have overvejet spørgsmålet har udvalget dog fundet at kunne bibeholde den hidtidige gengivelse, der har gammel hævd.

Endvidere kan bemærkes, at regel 16 -- på samme måde som regel 15, c. og regel 9 sidste stykke — har beskrevet den meteorologiske tilstand noget udførligere: „Under tåge, tykning, snefald, svære regnbyger eller under alle andre forhold, der på lignende måde nedsa)tter sigtbarheden“, hvilket dog kun er en stadfæstelse af, hvorledes disse ord altid har været forstået, bl. a. ved analogislutning.

Regler for
styring og
sejlads.

I reglerne om styring og sejlads (reglerne 17 fi) beskrives de situationer, der afføder vige- eller anden manøvrepligt for det ene af mødende skib, nu som før derved, at skibene nærmer sig hinanden på en nærmere beskrevet måde, hvori indgår ordene „so as to involve risk of collision“. Udvalget er herved naturligt blevet ledet ind på overvejelser om, hvorvidt den i 1897-redaktionen anvendte gengivelse „således at der kan opstå fare for sammenstød“, fortsat er den korrekte, eller om et endnu mere dækkende udtryk måtte kunne findes.

Det er i litteraturen herom*) blevet anført, at denne gengivelse synes at rykke tidspunktet for handlepligtens indtræden frem til et urimeligt tidligt tidspunkt forud for den virkelige eller beregnede kollision, et synspunkt, der kan finde sit udtryk ved, at oversættelsen burde være „således at der opstår (eller er) fare for sammenstød“ eller „således at der kan opstå sammenstød“, medens ifølge denne opfattelse den officielle oversættelse ved sin kombination af disse to vendinger har regnet med en noget for hypotetisk sammenstøds mulighed.

Til nærmere vurdering af, hvad der ligger i den nævnte engelske vending, har udvalget ladet sig forelægge oplysninger dels af rent sproglig art, dels med hensyn til, hvorledes retspraksis — navnlig angelsaksiske domstole — har forstået ordene.

Ifølge forklaringen på ordet „involve“s oprindelse og dets forståelse i de forskellige afskygninger synes det at fremgå, at oversættelsen i det foreliggende tilfælde nærmest må blive „indebære“, „indbefatte“, „inkludere“, „rumme“, „have til følge“ eller „medføre“.

Ved ordet „risk“ sammenlignet med „danger“ og forskellige andre synonyme udtryk synes der nærmest at være tænkt på ordets forsikringsmæssige farve eller på den faremulighed, der rummes i en af den handlende person selv vilkårligt hidført situation, og forklaringen giver således ikke direkte noget fingerpeg med hensyn til forståelsen af „risk“ i den forbindelse, hvori det nævnes i søvejsreglerne.

Reglerne har andre steder et andet sprogligt udtryk for, hvad der skulle synes at være nogenlunde det samme: muligheden for fare eller sammenstød; se således

1. regel 15, c. 4. in fine: „give warning of. . . the *possibility* of collision. . . .“.
2. regel 16 in fine: „until *danger of* collision is over“ og
3. regel 27 in fine „immediate danger“.

*) Se således Blom og Xickelsens kommentar til søvejsreglerne, udgave 1937, side 40.

Medens det i regel 27 er klart, at „danger" måtte benyttes, hvor der er tale om den uomtvistelige, overhængende og næsten objektiverede fare, er det samme ikke så umiddelbart indlysende ved de to andre tilfælde. Som en mulig forklaring kan anføres, at reglerne har villet forbeholde udtrykket „risk of collision" for styrings- og sejladstilfældene for at vise, at den handlende (navigerende) person i kraft af selve navigationen hidfører og — som modstykke hertil — hersker over årsager, der som ovenfor nævnt rammer faremomenter, medens i reglerne 15 og 16 faremomentet (tågen) er kommet „udefra".

„Ordbog over det danske sprog" forklarer ordet „fare" som en mulighed eller sandsynlighed for, at noget ondt eller ubehageligt vil indtræde. Ordet „risiko" synes ikke efter forklaringen af dette ord at indebære noget med hensyn til et ondes eventuelle indtræden, men blot at der er mulighed eller fare for skade, tab eller lignende, hvorhos der iøvrigt opereres med ordets forsikringsmæssige betydning.

Engelske domstole, bl. a. overhuset som sidste instans, har ifølge oplysningerne i Marsden's „Collisions at Sea", 9. udgave, side 293—95 og 298 i adskillige tilfælde antaget, at ordene „so as to involve risk of collision" ikke refererer til en eksisterende „risk of collision", men til et tidspunkt, der ligger forud for det tidspunkt, på hvilket „risk of collision" er opstået, og hvor det er, eller burde være, åbenbart, at der vil opstå „risk of collision", såfremt der ikke gøres noget for at forhindre det.

Amerikansk domstolspraksis har ifølge de sammesteds givne referater ønsket hertil at føje den reservation, at der består fuld handlefrihed, når skibene endnu er så langt fra hinanden, at forsigtighedsforanstaltninger ikke er blevet nødvendige for at undgå sammenstød. Noget lignende har nordisk praksis udtalt sig for, jfr. Rud. Nilssons og A. O. Bache's kommentarer til søvejsreglerne henholdsvis side 82—84 og side 83—85.

Under hensyn til, at det gennem de 50 år, hvor søvejsreglernes danske gengivelse på dette punkt har haft den fornævnte ordlyd „således at der kan opstå fare for sammenstød", har været muligt herpå at bygge en praksis, som søfarten, assurandørerne m. fl. nu har indstillet sig på, synes det mindre påkrævet, ja måske endog uheldigt, at afvige herfra, selv om en mere dækkende dansk gengivelse måtte kunne findes; og udvalget er derfor blevet stående ved den gamle oversættelse. Man henviser i denne forbindelse til, at der i de heromhandlede indledende bemærkninger — forøvrigt på dansk initiativ — nu er indsat en anbefaling til de søfarende om at foretage de påbudte manøvrer i god tid, en udtalelse, der i nogen grad afbøder de fortolkningsvanskeligheder, som den nævnte passus ifølge det foranstående kunne give anledning til.

Reglen indeholder 2 stykker a. og b.

Regel 20.

Stykke a. har samme ordlyd som art. 20, dog er ordene „bortset fra hvad der følger af reglerne 24 og 26" indskudt for at gøre reglens mening klarere. Ifølge stykke b. skal søluftfartøjer under omstændigheder, hvor der er fare for sammenstød, overholde søvejsreglerne, men de skal iøvrigt i almindelighed holde godt klar af alle skibe og undgå at være til hinder for deres sejlads.

Anmærkningen til art. 21 om det ikke-vigepligtige skibs forhold under kollisionsfare er indlemmet i reglen, som iøvrigt har samme indhold som art. 21 med anmærkning, dog at man har opgivet formuleringen i den tidligere „anmærkning":

Regel 21.

„som følge af tykt vejr eller andre årsager", der havde mistet enhver positiv mening og derfor er erstattet med „af en eller anden årsag".

Regel 24. Ved oversættelsen af denne regel, hvis engelske tekst, bortset fra enkelte redaktionelle ændringer, er uændret, har udvalget for at tydeliggøre reglen på dansk erstattet ordene „det indhentede skib" med „det skib, der indhentes".

Regel 25. Ved oversættelsen af stykke a. er der foretaget nogle enkelte, rent redaktionelle ændringer.

Ved stykke b. indføres pligt for et maskindrevet skib til at manøvrere med forsigtighed og afgive advarselssignal, når det nærmer sig en krumning i et løb, hvor et modgående maskindrevet skib ikke vil kunne ses. Dette signal skal besvares af ethvert maskindrevet skib, der inden for hørevidde måtte nærme sig krumningen fra modsat side.

Sidste punktum er på dansk formuleret således, at det der omtalte signal fra den anden side af pynten kan være såvel svarsignalet som et selvstændigt signal i medfør af 2. stykkes indledningsbestemmelse. Da det vel kan tænkes, at man om bord på det ene skib af særlige årsager har undladt at give signalet i stykke b., bør formuleringen som sket dække begge muligheder, selvom den franske tekst ikke gør det.

Regel 26. Medens de nugældende internationale søvejsregler ikke giver fiskende skibe eller fartøjer nogen almindelig særstilling i spørgsmål om vigepligt, indføres der ved regel 26 en generel vigepligt overfor sådanne skibe.

Regel 27. Reglen har, bortset fra indskuddet „herunder de pågældende skibes eller søluftfartøjers begrænsede manøremuligheder", samme ordlyd som art. 27. Den tilsvarende engelske tekst „including the limitations of the craft involved" nævner ikke udtrykkelig søluftfartøjer; men udvalget har med støtte i den autentiske franske tekst, der her har „des navires et hydravions" samt under hensyn til, at det engelske ord „craft" også må anses som omfattende søluftfartøjer, ment det ubetænkeligt at oversætte som sket.

Udvalget er iøvrigt under gennemgangen af reglen blevet opmærksom på, at oversættelsen af den engelske tekst til art. 27 „due regard shall be had to all dangers of navigation and collision" ved „skal der tages behørigt hensyn til alle de med navigeringen og med sammenstød forbundne farer", er mindre god, idet ordene „de med navigeringen og med sammenstød forbundne farer" i virkeligheden ikke giver nogen mening. Udvalget er herefter enedes om at erstatte den sidst citerede tekst med „alle farer ved navigeringen og for sammenstød", hvorved der er opnået en mere logisk udtryksform og overensstemmelse med den norske tekst.

Regel 28. Reglen indeholder den ændring i forhold til art. 28, at 3 korte toner betyder „min maskine går bak". Endvidere er ved et nyt stykke b. indført et signal („shake-up signal"), der består af mindst 5 korte toner med fløjten afgivet hurtigt efter hinanden. Signalet kan afgives af det ikke-vigepligtige skib for at henlede det vigepligtige skibs opmærksomhed på dets forpligtelser i henhold til søvejsreglerne. Signalet er optaget i reglerne, fordi mange søulykker skyldes, at det ikke-vigepligtige skib har stolet på, at det vigepligtige skib foretog de rigtige manøvrer for at undgå kollision, og ikke har haft andre midler til at indvirke på begivenhedernes udvikling, end hvad art. 12 hjemlede.

Reglens stykke c. hjemler en regering ret til at fastsætte særlige fløjtesignaler for krigsskibe eller for skibe under konvoj-sejlad.

Den engelske tekst er uændret.

Regel 29.

Udvalget er af den opfattelse, at den hidtil anvendte oversættelse af ordene „to carry lights or signals“ ved „at føre lanterner eller give signaler“, ikke er fuldtud dækkende, idet ordet „signals“ må antages også at omfatte lydsignaler, da reglen i modsat fald ikke vil være tilstrækkelig udtømmende. Under hensyn hertil har udvalget erstattet verbet „give“ med verbet „anvende“, hvilket også er i overensstemmelse med den norske oversættelse af reglen.

Reglen er uændret bortset fra, at der er indføjet en nævnelse af områder, forbeholdt søluftfartøjer. Regel 30.

Ved denne regel udvides gruppen af nødsignaler med et nyt nødsignal, raketfaldskærmsblusset, der viser et rødt lys. Regel 31.

Endvidere henleder reglen i en anmærkning opmærksomheden på det særlige radioalarmsignal, der sætter skibes autoalarmapparater i virksomhed.

Reglen er ny, for så vidt angår søvejsreglernes område, og indeholder den på den internationale søsikkerhedskonference i 1929 vedtagne såkaldte direkte kommando. Regel 32.

Under henvisning til foranstående henstiller udvalget,

at den i bilag 2 optagne danske gengivelse af de nye søvejsreglers tekst til sin tid ved reglernes ikraftsættelse udfærdiges som en i medfør af lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse udstedt kgl. anordning, eventuelt med den af udvalget på betænkningens side 5 foreslåede tilføjelse.

B. Særlige regler for sejlads i indre dansk farvand.

Som forudsat i de internationale søvejsreglers art. (regel) 30 vil besejlingen af havne og indre farvande — som naturligt er — kunne reguleres nationalt med hensyntagen til den overvejende betydning og indflydelse, som de lokale og særegne forhold må tillægges. **Indledning.**

Her i landet er dette senest sket ved den i henhold til loven om forholdsregler til skibsfartens betryggelse udfærdigede kgl. anordning af 8. juli 1926, der, for så vidt angår „indre farvande — herunder gravede sejløb, åer og indsøer —“, har bemyndiget ministeren for handel, industri og søfart til at give sådanne, eventuelt fra de internationale søvejsregler afvigende besejlingsregler. Denne bemyndigelse er benyttet til at udfærdige dels bekendtgørelse nr. 222 af 29. juli 1927 med visse mindre ændringer af 26. januar 1934, dels en række enkeltbekendtgørelser vedrørende bestemte danske havne, sejløb m. v.

Som det er kommet til udtryk i selve anordningen, foreligger der i denne forbindelse et særligt ressortfordelingsspørgsmål, idet der ved lov nr. 7 af 30. januar 1875 er tillagt indenrigsministeriet som det ministerium, hvorunder havnene hørte, altså nu ministeriet for offentlige arbejder, beføjelse til at udstede reglementariske bestemmelser for benyttelsen af havne m. m. Disse havnereglementer, om hvis normale eller typiske indhold henvises til det ved nævnte ministeriums cirkulærer af 19. november 1931 og 29. september 1938 affattede „standardreglement for overholdelse af orden m. v. i (ved) danske havne (broer)“, går dog i alt væsentligt ud på at fastsætte regler af ordens- og politimæssig, herunder brandpolitimæssig art, medens positive besejlings- og vige-regler eller andre forskrifter af nautisk art er ret sjældne, når bortses fra, at **Specielt med hensyn til havne og havnemd-**

de fleste, navnlig de nyere, havnereglementer i overensstemmelse med den i bilaget til ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 19. november 1931 givne anvisning indeholder en bestemmelse om, at de særlige regler for sejlads i indre dansk farvand er gældende for sejlads inden for havnens område. Man henleder dog opmærksomheden på den vigtige bestemmelse i Københavns havnereglements § 7, 1. stk., hvorefter mindre fartøjer, der styrer over løbene, har vigepligt overfor skibe, der sejler i løbenes længderetning.

Udvalget har ikke fundet tilstrækkelig anledning til at gøre indstilling om affattelsen af en kgl. anordning til afløsning af fornævnte anordning af 8. juli 1926, bl. a. fordi denne anordning væsentligst har det formål at danne det fornødne administrative „mellemlid" mellem loven og selve sejladsreglerne. I det omfang, anordningen fra 1926 berører det ressortmæssige, finder udvalget dog anledning til at udtale, at det ville være ønskeligt, om linierne for en sådan ressortfordeling ved en kommende anordning bliver trukket noget klarere op, end det er sket i anordningen fra 1926. Herom kan bemærkes:

Afgrænsningen synes at burde ske såvel efter reglernes *gyldighedsområde*: farvande, der kan reguleres gennem havnereglementer, modsat andre indre farvande, som efter reglernes *karakter*: besejlingsforskrifter ctr. ordensforskrifter.

For så vidt angår *de egentlige havneområder*, var der oprindelig ikke noget ressortproblem, idet såvel søfartens forhold i almindelighed som de specielle havneanligger i 1875 henhørte under indenrigsministeriet, hvilket som bekendt ikke længere er tilfældet, uden at forandringen dog har fået udtryk i lovgrundlaget, der er den formelt uændrede lov fra 1875. Anordningen fra 1926 udtaler intet herom. Det ville efter udvalgets opfattelse være ønskeligt, om der i den nu foreliggende forbindelse kunne tilvejebringes klarhed om, hvorvidt sejladsregler fortsat kan anses som omfattet af 1875-lovens udtryk: „Reglementer til overholdelse af orden og *forebyggelse af fare* (ved benyttelsen af havne. . . .)“ og derfor for havnes vedkommende kan udfærdiges reglementarisk af ministeriet for offentlige arbejder, eller om tilvejebringelsen først af § 219 i søloven af 1. april 1892*) og dens afløser: § 6, 1. stk. i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse af 29. marts 1920 og nu § 5, 1. stk. i lov nr. 118 af 28. marts 1951 og dernæst udskillelsen i 1908 af søfartssagerne til et særskilt ministerium kan anses at have hidført ændringer i så henseende.

Hvad dernæst angår de *vandområder*, der i det enkelte tilfælde naturligt *lienhorer under havnens område i videre forstand*, i første række havneindløbene, er et ressortproblem fundet at foreligge, for så vidt som anordningen af 1926 herom udtaler, at „sejladsregler, der angår. *havneindløb*, udfærdiges efter samråd med ministeren for offentlige arbejder“, medens „bestemmelser om orden i havneindløbene bliver som hidtil at udfærdige af ministeren for offentlige arbejder gennem havnereglementerne“.

Disse udtalelser er klare, for så vidt angår deres sondring mellem sejladsregler og ordensforskrifter. Derimod kan de efterlade tvivl, for så vidt som ordet „havneindløb“ ikke synes taget i helt samme betydning begge de gange det forekommer. At ordensbestemmelser vedrørende havneindløbene udfærdiges af ministeriet for

*) Paragraffen, der var den første i kapitlet „Om skade ved sammenstød“, var sålydende: „Hvad der på skib skal iagttages til undgåelse af sammenstød, bestemmes ved regler, som gives af kongen“.

offentlige arbejder i form af havnereglementer, er vel kun rigtigt, når vedkommende løb udtrykkelig er inddraget under havnens område; men omvendt udfærdiges sejladsregler vedrørende et sådant inddraget løb direkte af nævnte ministerium og ikke af søfartens ministerium efter samråd med ministeriet for offentlige arbejder. I praksis er disse bestemmelser blevet gennemført på den måde, at der, for så vidt angår afgrænsningen af udtrykkene havneområder og gravede render, mellem de interesserede ministerier består den aftale, at kun ganske korte løb til en havn kan inddrages i havnens søområde, således at sejladsen i løbet bliver reguleret ved selve havnereglementet, medens alle længere løb skal anses som ikke hørende til havnens søområde. Ved „ganske korte løb“ skal forstås sådanne løb, i hvilke et skib selv i den yderste ende af sejlløbet er på præjehold af havnen; men da dette efter omstændighederne kan være en variabel størrelse, har afstanden måttet udtrykkes mere eksakt, hvorfor man er enedes om afstanden 100 m som den største længde for disse løb.

Udvalget, i hvilket ingen repræsentant for ministeriet for offentlige arbejder har haft sæde, har drøftet de herhenhørende formelle og reelle spørgsmål og finder anledning til at bemærke, at den således refererede administrative fordeling af opgøverne bør ændres, senest når en revision af 1875-loven bliver aktuel. Udvalget har dog allerede nu ønsket at give udtryk for, at i hvert fald nedennævnte forudsætninger bør opfyldes til sikring af fuld hensyntagen til skibsfartens interesser:

1) Havnens område med eventuelt tilhørende indløb bør altid indledningsvis være nøjagtigt angivet i vedkommende havnereglement, for at skibsfartens mænd kan vide, hvor langt de eventuelle særlige reglers område i det enkelte tilfælde går.

2) Dersom der i et havnereglement ønskes optaget egentlige sejladsregler, d. v. s. særlige regler med hensyn til fart, vigepligt, lys- og lydsignaler og andre forsigtighedsregler for skibe under fart inden for havnens område, bør disse samles i et afsnit med særlig herhenhørende overskrift, ligesom det vil være hensigtsmæssigt, at der hertil knyttes en bemærkning om, hvorvidt de internationale søvejsregler og/eller de særlige regler for sejlads i indre dansk farvand iøvrigt kommer til anvendelse.

3) De under 1) og 2) omhandlede bestemmelser bør fastsættes i samråd med ministeriet for handel, industri og søfart. Udvalget forudsætter herved, at endvidere forsvarsministeriet som hidtil bliver inddraget i overvejelserne, når de påtænkte bestemmelser berører militære interesser eller de under forsvarsministeriet henhørende civile farvandsinstitutioner. Ved sådanne interministerielle drøftelser vil der i hvert enkelt tilfælde bl. a. blive anledning til, for så vidt pkt. 1 (fastsættelse af havnens område) angår, at tage stilling til, om den nævnte aftale om havneindløbets inddragelse under havnens område er blevet, henholdsvis egner sig til at blive, bragt i anvendelse.

4) Sondringen mellem ordensforskrifter og sejladsregler må opretholdes i det enkelte tilfælde.

Udvalgets overvejelser og konklusioner.

Udvalget har i overensstemmelse med kommissoriets pkt. c. gennemgået de gældende bestemmelser om sejlads i indre dansk farvand (handelsministeriets bekendtgørelse nr. 222 af 29. juli 1927) og har på grundlag heraf udarbejdet det som bilag 8 optagne udkast til bekendtgørelse angående særlige regler for sejlads i indre dansk farvand.

Almindelige
bemærkninger.

Udvalget har under gennemgangen foretaget de ændringer og tilføjelser, som de reviderede søvejsregler har givet anledning til. Udvalget har endvidere i overensstemmelse med de indhøstede erfaringer anset det for påkrævet at foreslå enkelte tilføjelser og ændringer, ligesom man under udarbejdelsen af reglerne har haft en modernisering og tydeliggørelse for øje.

Til fornævnte bekendtgørelses enkelte paragraffer skal følgende bemærkes:

- § 1. I paragraffen, der definerer indre dansk farvand, foreslår udvalget ordet „territoriant" indføjjet foran „farvand" for at tilvejebringe overensstemmelse med ordvalget i kgl. anordning af 25. juli 1951 om fremmede krigsskibes og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold. Herefter har udvalget ikke fundet anledning til at bibeholde den i den nuværende bekendtgørelse som en fodnote til paragraffen foretagne henvisning til vedkommende militære bestemmelser. Udvalget har iøvrigt ikke stillet forslag til ændringer, idet der var enighed om, at der ikke ud fra navigatoriske hensyn fandtes at være behov for at udvide eller indskrænke de her omhandlede områder.

Med hensyn til færøske og grønlandske farvande henvises til bemærkningerne nedenfor side 22.

- (Forslagets § 2). Til de nugældende sejladsregler for indre dansk farvand er der føjet en anmærkning, hvorefter ministeriet for offentlige arbejder, for så vidt angår havne — herunder det udenfor havnemolerne som red inddragne, afmærkede vandområde — træffer nærmere bestemmelse om, i hvilken udstrækning nævnte sejladsregler vil finde anvendelse.

Under henvisning til de foranstående bemærkninger om det ministerielle ressortforhold har udvalget fundet det uheldigt at bibeholde anmærkningen i dens ovenfor gengivne ret absolutte form, der kan synes at ville gøre endeligt op med nævnte kompetencespørgsmål.

Udvalget foreslår herefter, at anmærkningen udgår, og at der i stedet for som stk. 2 til § 2 indsættes en bestemmelse om, at der for sejlads indenfor havneområder kan være fastsat særlige regler.

- (Forslagets § 3). Udvalgets opmærksomhed blev henledt på, at de lokale sejladsregler for Themsens, „Thames Bye Laws" indeholder en bestemmelse om, at pramme og lignende materiel, der slæbes langs siden, skal føre et hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt, på den side af prammen, der vender bort fra slæbebåden. Da denne bugseringsmetode er almindelig anvendt i danske farvande, især i havneområder, drøftede man betimeligheden af at optage en lignende bestemmelse i de danske regler, og i bekræftende fald om det burde foreskrives, at lyset skulle være synligt hele horisonten rundt, eller om der under hensyn til, at en sådan bestemmelse ikke altid kunne opfyldes, fordi slæbebådenes opstående i visse tilfælde ville bevirke, at lyset ikke kunne ses, burde stilles krav om afskærmning af lyset.

Da en eventuel forskrift om afskærmning imidlertid vil betyde et forøget krav, der vanskeligt vil kunne opfyldes, og da en almindelig flagermuslampe vil være fyldestgørende, såfremt man indfører bestemmelserne fra „Thames Bye Laws", var der indenfor udvalget enighed om at optage den for Themsens gældende regel.

De nye bestemmelser i regel 5. b. i de reviderede søvejsregler om sidelys for skibe, der skubbes frem, gav anledning til drøftelse af spørgsmålet om, hvor-

vidt og i hvilket omfang der burde tages hensyn **til** denne bugseringsteknik ved udformningen af § 3. b., og hvorvidt man burde indrømme materiel, der skubbes frem af et bugserfartøj, en særstilling. Udvalget har af praktiske og formelle grunde ikke ment, at en sådan særstilling burde indrømmes.

Paragraffen kan udgå, efter at den i denne indeholdte bestemmelse er optaget **§4.** som regel 14 i de internationale søvejsregler.

Med udgangspunkt bl. a. i erfaringerne fra den ved højesterets dom af 12. februar 1952 (gengivet i ugeskrift for retsvæsen 1948 side 1310, ifr. 1951 side 307) påkendte sag vedrørende storebæltsfærge „NYBORG“s påsejling af gravemaskinen „NEPTUNUS“ har udvalget ment, at det bør tydeliggøres, at paragraffens bestemmelser om signaler og lanterneføring træder i stedet for søvejsreglernes bestemmelse om lanterneføring for skibe, der ligger til ankers, jfr. bekendtgørelsens § 2, hvilket har fundet udtryk ved det indsatte 2. stykke. **§ 5.** (Forslagets § 4).

Udvalget har haft opmærksomheden henledt på det hensigtsmæssige i at skabe ensartede regler vedrørende signaler for uddybningsmaskiner i farvandene indenfor Skagen. Det er udvalget bekendt, at de tyske regler, bortset fra et enkelt punkt (fremskudt spærresignal), ikke afviger væsentligt fra de danske regler. Svenske uddybningsmaskiner fører, henholdsvis viser, samme lys og signalfigurer som danske, og signalerne har samme betydning, og udvalget er derfor enig i at beholde de gældende regler på dette punkt.

For at undgå usikkerhed med hensyn til udseendet af den signalfigur, der ifølge de gældende regler skal vises fra den side, på hvilken det er forbudt at passere uddybningsmaskinen, foreslår udvalget dog figurens form kendetegnet på samme måde som den midterste signalfigur i dagsignalet for kabelskibe, (regel 4. c. i de reviderede søvejsregler).

Med hensyn til tågesignaler bemærkes:

Ved en i 1913 afsluttet overenskomst mellem Sverige og Danmark angående bestemmelser om afmærkning af vrage og vragssignaler i Sundet er bl. a. fastsat tågesignaler for vragfyrskibe, hvilke signaler ikke afviger fra uddybningsmaskiners tågesignaler. De svenske uddybningsmaskiner afgiver tågesignaler efter kompasafmærkningssystemet, hvilket er i overensstemmelse med vragfyrskibes signaler, og det har derfor ingen betydning, om en svensk uddybningsmaskine forveksles med et vragfyrskib. En dansk uddybningsmaskine afgiver derimod tågesignal efter sideafmærkningssystemet, og for at undgå forveksling med et vragfyrskib, en forveksling der i visse tilfælde vil kunne medføre påsejling af vrage, har udvalget fundet det nødvendigt, at der fastsættes andre tågesignaler for uddybningsmaskiner. Udvalget foreslår herefter, at enkeltslagene og dobbeltslagene indledes med det almindelige tågesignal (hurtig klokkeringning) for ankerligere, og at der for at undgå forveksling med det i regel 15. c. 7. i de reviderede søvejsregler påbudte tågesignal for grundstødte skibe gives mindst 6 enkeltslag, henholdsvis dobbeltslag, efter ringningen.

Bestemmelsen i stk. c. vedrørende den almindelige skibsfarts pligter overfor uddybningsmaskiner, der har dykker ude, foreslås udskilt i en ny paragraf, § 5, således at pligten til at udvise forsigtighed ved passage udvides til at gælde overfor alle skibe (fartøjer), der arbejder med dykker. I paragraffen er endvidere medtaget en mere omfattende beskrivelse af dykkerflagets dimensioner, udseende og anbringelse. (Forslagets § 5).

§ 6. Under gennemgangen af bestemmelserne om indretningen og anbringelsen af det for store skibe foreskrevne røde lys oplystes det overfor udvalget, at den senere tilkomne forskrift om, at lyset mindst skal have samme synlighedssektor som det hvide toplys, var givet af hensyn til at tilvejebringe mulighed for at montere en fast installation i nybygninger. Nævnte forskrift er nu indarbejdet i udkastet, der er formuleret således, at det udtrykkelig angives, at et rødt lys, der er synligt hele horisonten rundt, vil kunne anvendes.

Bestemmelsen i stk. c. om, at dybgående skibe i sigte af andet skib eller i usigtbart vejr såvel ved dag som ved nat kan afgive advarselssignalet —••••, gav anledning til indgående diskussion om hensigtsmæssigheden af dette signal under tågesejlads, efter at det ved regel 15. c. 5. i de reviderede søvejsregler nu vil blive uomtvisteligt, at skibe, der ikke kan gå af vejen, fordi de er ude af stand til at manøvrere som foreskrevet i søvejsreglerne, skal afgive tågesignalet—

Om den nærmere anvendelse i praksis af det gældende advarselssignal har lodsdirektøren overfor udvalget oplyst, at signalet—••• afgives såvel om dagen som om natten under sejlads i Københavns havn, henholdsvis i forbindelse med signalflaget D og det røde lys, og at signalet ligeledes anvendes i tåge under sejlads gennem Drogden, når tågesignal høres fra andet skib.

Hertil er dog at bemærke, at netop vedrørende disse to farvande findes der speciel hjemmel til anvendelse af signalet—•••, nemlig henholdsvis i Københavns havnereglement af 4. juli 1928 § 7 (de 3 sidste stykker) og i kgl. anordning nr. 249 af 12. august 1930 § 6. Om signalets anvendelse andetsteds i danske farvande foreligger en oplysning, der går ud på, at førerne af D. F. D. S.'s rutebåde på Aalborg ikke benytter signalet ved passage af løbet over Hals Barre.

Udvalget er enig om, at de heromhandlede dybgående skibe i snævre farvande er omfattet af fornævnte regel 15. c. 5., og at der næppe kan anføres anden grund for vedblivende at have et specielt dansk signal i medfør af regel 30 for skibe i den nævnte situation end den rent faktiske henvisning til, at man hidtil har haft signalet—•••; men da dettes anvendelse i praksis som nævnt ikke har været ensartet, vil det være det mest hensigtsmæssige at gå over til det internationale signal som en enhedsløsning. Dertil kommer, at medens der ikke synes at være noget problem med hensyn til afgivelse af vigesignaler i form af lydsignaler i sigtbart vejr, vil der, såfremt man efter de reviderede søvejsreglers ikrafttræden lod den nugældende bestemmelse blive stående, kunne være tvivl om, hvorvidt dette signal eller søvejsreglernes signal skulle gives under sejlads i tåge.

Udvalget foreslår derfor, at ordene „usigtbart vejr" udgår, og at signalet —•••• erstattes med det internationale —•. For at tydeliggøre signalets internationale karakter og for at tilkendegive dets samhörighed med det i j)aragraffens stk. a. omhandlede flagsignal (jfr. den internationale signalbogs etbogstavssignaler) foreslås endvidere ordene „bogstavet D" indføjlet efter beskrivelsen af signalet. Under hensyn til, at signalet også er foreskrevet som tågesignal for skibe, der ikke kan gå af vejen, fordi de er ude af stand til at manøvrere som foreskrevet, har man ment det hensigtsmæssigt i en fodnote at henvise til tågesignalet i regel 15. c. 5. samt tillige til regel 15. c. 6. vedrørende tågesignal for slæbte skibe.

§§ 7 og 8. Paragrafferne 7 og 8 i de nugældende regler foreslås samlet i een paragraf, da de heri omhandlede bestemmelser alle angår passage i snævre løb. (Forslagets§7).

Hovedreglen i § 7 a. om, at det indgående skib skal vente, er fraveget i en række tilfælde, men udvalget har ikke ment, at undtagelserne, der er begrundet i lokale forhold, og som pålægger dels det udgående skib, dels det skib, der har strømmen imod, at vente, berettigede til at ændre den gamle regel. Løvrigt er forholdet det, at reglerne for sejlads i indre dansk farvand gælder for alle danske havne, og at en havn ikke på egen hånd vil kunne ændre disse.

Henvisningen i § 8, 2. stk. til søvejsreglernes manøvresignal er ikke medtaget i udkastet til de nye regler, da en sådan henvisning må anses for uheldig, når signalet som her er at betragte som et hensigtssignal. For yderligere at tydeliggøre dette er der endvidere foretaget enkelte mindre ændringer i teksten.

Udvalget har ment, at der under afsnittet „opankring“ bør indsættes et nyt stykke om uddybningsmaskiners pligter, idet de særlige regler om signalføring for uddybningsmaskiner, hvorved maskinen eksempelvis kan spærre for passagen på begge sider, ikke bør efterlade det forkerte indtryk, at maskinen derved uden videre er fritaget for ethvert yderligere ansvar over for den frie skibsfart. Man har derfor indføjet nærmere bestemmelser om uddybningsmaskiners pligt til ikke uden bydende nødvendighed at genere passagen for andre skibe.

§ 10.
(Forslagets § 9).

Da den rent civilretlige bestemmelse i § 11, 2. stk., der fastslår, at et grundstødt skib er ansvarligt for den skade, skruen kan anrette under nottagningen, efter udvalgets mening ikke stemmer med bekendtgørelsens øvrige opbygning og offentligretlige karakter, foreslår udvalget stykket affattet således, at det blot pålægges skibsfarten at undlade at benytte skruen således, at der derved anrettes skade, idet det følger af dansk rets almindelige regler, at et skadevoldende skib i alle tilfælde vil kunne gøres civilretligt ansvarligt.

§ 11.
(Forslagets § 10).

Bestemmelsen i stykke b. om, at skibe kun under særlige omstændigheder må passere, når deres dybgående overstiger den officielt bekendtgjorte dybde, foreslås udeladt, da den ikke har nogen praktisk betydning.

§ 12.
(Forslagets § 11).

Paragraflen foreslås udeladt under hensyn til, at det i anordning af 18. maj 1925 angående reglement for besejlingen af Flensborg Fjord, Lister og Højer Dyb omhandlede faste agterlys ikke kan forventes at blive opretholdt, efter at de nye søvejsregler har indført agterlys som obligatorisk i alle skibe.

§ 13.

Under hensyn til, at de i § 3 givne lempelser også bør gives udenlandske skibe, idet der ikke vil kunne anføres nogen rimelig begrundelse for, at sådanne skibe ikke i den heromhandlede forbindelse skulle kunne besejle indre danske farvande på lige fod med danske skibe, foreslår udvalget paragraflen affattet således, at samtlige bestemmelser i bekendtgørelsen finder anvendelse på ikke her i riget hjemmehørende skibe.

§ 14.
(Forslagets § 12).

Udvalget skal sluttelig pege på, at revisionen af de her omhandlede regler gør det nødvendigt at foretage en gennemgang af anordning angående reglement for besejlingen af det uddybede løb gennem Drogden af 12. august 1930 med ændring af 27. januar 1934 og anordning af 18. maj 1925 angående reglement for besejlingen af Flensborg Fjord, Lister og Højer Dyb. Ligeledes vil det antagelig være nødvendigt, at de havnereglementer, der — som reglementet af 1928 for Københavns havn, jfr. dens §§ 6—7 — selvstændig har optaget regler, der svarer til reglerne for sejlads i indre dansk farvand, rettes op ved ikrafttræden af de ovenfor foreslåede reviderede regler, så at formel overensstemmelse i så henseende bibeholdes.

Hvad angår de således foreslåede reglers anvendelse på Færøerne, vil udvalget finde det naturligt, at reglerne ikke finder anvendelse for besejling af færøske farvande på grund af disse farvandes særlige karakter.

Med hensyn til Grønland, er det overfor udvalget oplyst, at loven om forholdsregler til skibsfartens betryggelse principielt må anses også at gælde for grønlandske farvande, og at handelsministeriet i skrivelse af 28. marts 1951 til grønlandsdepartementet har erklæret sig enig i, at bestemmelsen i den nye lov af s. d. om forholdsregler til skibsfartens betryggelse § 5, stk. 3, bør forstås således, at der, forinden forskrifter som dér omhandlet udfærdiges for grønlandske farvande, tillige vil være at indhente en udtalelse fra statsministeriets grønlandsdepartement.

Under henvisning til foranstående skal udvalget henstille,
at der samtidig med ikrafttrædelsen af de nye internationale søvejsregler udfærdiges en ny bekendtgørelse angående særlige regler for sejlads i indre danske farvande i overensstemmelse med fornævnte som bilag 8 optagneudkast til en sådan bekendtgørelse.

Udvalget er under sit arbejde blevet opmærksomt på, at det ved den som nr. 21 i sikkerhedskonventionen 1948 optagne rekommendation om ensartet farvandsafmærkning henstilles at søge tilvejebragt fællesregler for afmærkningen. Da det må antages, at den vesttyske forbundsrepublik før eller senere vil tiltræde sikkerhedskonventionen, *henstiller udvalget til handelsministeriet, hvorvidt man måtte finde anledning til at søge optaget forhandling med Sverige og Tyskland om sådanne regionale fællesregler.*

C. Udkigs tjeneste i skibe.

(Jfr. søvejsreglernes art. (regel) 29).

De internationale søvejsregler indeholder intet direkte påbud om etablering af udkigstjeneste, idet art. 29, der er den eneste bestemmelse, hvori udkigstjeneste er nævnt, og som har bestået uændret siden de første egentlige søvejsregler blev sat i kraft i England i 1863 kun indirekte eller forudsætningsvis nævner pligten til at etablere udkig. Art. 29 er således ikke nogen egentlig retsregel, og den engelske tekst til de reviderede søvejsregler af 1948 er uændret, jfr. herved bemærkningerne til regel 29 ovenfor side 15.

Ved § 1 i bekendtgørelse nr. 394 af 23. september 1942 angående lægeundersøgelse af skibsmandskab er det foreskrevet, at ingen må påmønstres dansk skib i dansk havn med sådan tjeneste for øje, som indbefatter udkigstjeneste, medmindre den pågældende har bestået synsprøven som foreskrevet i henhold til søneringsloven, men herudover forefindes der ikke inden for dansk lovgivning særlige regler for udkigstjeneste i skibe. Bekendtgørelse nr. 401 af 18. november 1939 angående ekstraordinære regler om skibes bemanning påbød udkig ved særlig udkigsmand dag og nat i damp- og motorskibe over 500 BRT., men denne bekendtgørelse er ophævet efter krigens afslutning.

Udvalget har undersøgt forholdene i De forenede Stater, England, Holland, Norge og Sverige, og idet iøvrigt henvises til det som bilag 9 optrykte materiale, skal bemærkes:

De forenede Stater har bestemmelser, hvorefter der i søgående skibe skal holdes udkig døgnet rundt, og om natten skal denne tjeneste varetages af en person, der befinder sig forude.

England har ingen bestemte regler bortset fra visse lokale bestemmelser om udkigstjeneste.

Holland har bestemmelser om, at der i skibe over 400 BRT skal holdes udkig ved særlig udkigsmænd, uden at der iøvrigt er givet særlige regler for udkigstjenestens organisation.

Norge havde i den norske sjödyktighetslov af 1903 særlige regler om afholdelse af udkig, herunder udkigsmændens placering, men da denne regel føltes for snæver, blev den i 1935 ophævet og erstattet af en bestemmelse om, at føreren til enhver tid har ansvaret for, at der holdes behørig udkig.

Sverige har en bestemmelse om, at skibsføreren skal sørge for, at der holdes behørig udkig, samt en til den danske regel om udkigsmændens fysiske kvalifikationer svarende bestemmelse.

Igennem en meget lang årrække har skandinaviske søretter ved domsafsigelser i erstatningssager taget stilling til spørgsmålet om „behørig udkig“, og der kan af disse domme udledes visse ledende synspunkter for, hvad der skal forstås ved dette udtryk. Der kan derfor, for så vidt det civilretlige ansvar angår, nu siges at bestå ret faste og bindende regler om udkig, tilvejebragt gennem domstolspraksis. Derimod savnes der, hvad det offentligretlige ansvar angår, den udtrykkelige forskrift, der er det fornødne formelle grundlag for at gøre ansvar gældende.

Udvalget har derfor overvejet, hvorvidt det ville være hensigtsmæssigt at indføre særlige bestemmelser om udkigstjeneste i danske skibe og må som resultat af disse overvejelser finde det hensigtsmæssigt, at der udfærdiges en positiv bestemmelse om, at der skal holdes behørig udkig om bord i skibene; men en sådan bestemmelse bør — som i Norge — være således formet, at det helt overlades til føreren at organisere tjenesten på den efter forholdene mest hensigtsmæssige måde.

I overensstemmelse hermed foreslår udvalget,

at det i medfør af § 5, 1. stk., i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse af 28. marts 1951 ved kgl. anordning fastsættes, at skibsføreren har ansvaret for, at der til enhver tid holdes behørig udkig.

København, den 30. januar 1952.

Anders Bache.

H. J. Christiansen.

Guldhammer.

H. Juul.
Formand.

Linde.

J. **Maegaard.**

J. Kastrup Olsen.

Th. Petersen.

Laur. Thygesen.

H. Robdrup,
sekretær.

Annex II
The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948:
Explanatory Memorandum.

Introduction.

The following notes are intended to draw attention to and explain the reasons for the principal changes in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea which were agreed upon by the delegates of the Governments represented at the International Conference on Safety of Life at Sea held in London in 1948, and which that Conference recommended should be circulated to the other countries concerned for their acceptance. In these notes reference is not made to all the alterations agreed upon by the Conference, for many of them are mere changes of wording, intended to make the regulations clearer. Reference is, however, made to the alterations which are of a substantial character.

General.

The following modifications are of general application throughout the regulations: —

- (i) The revised regulations will be applicable to seaplanes on the water, which, subject to the special provisions applicable to them only, are to be regarded in all other respects as subject to the rules and procedures applicable to vessels (see Rules 1, 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18—29, 30, and 31).
- (ii) Some re-arrangement of the substance of the regulations has been made. For example, all definitions have been brought into Rule 1. The numbering of the regulations has not, however, been changed (i. e. Rule 9 is still the fishing vessel article, Rule 16 still refers to speed of vessels in fog, etc., and so forth).
- (iii) Reference is made to "Rules" instead of "Articles" throughout.
- (iv) In order to accord with present-day practice references to degrees have been added wherever the Rules refer to points of the compass.

Rule 1.

1. As indicated above, the revised rules will apply to seaplanes on the water. Accordingly in this rule reference to seaplanes will be found in paragraph (a), where provision is also made for seaplanes of special construction which are not able to comply fully with the prescriptions in regard to the carriage of lights and shapes. References to seaplanes will also be found in paragraph (c), (i), (ii), (v), (viii).

2. Rule 1 (b) is an expansion of part of the former Article 1 and has been extended in its scope to include the prohibition of the carriage of any lights which might impair the visibility or distinctive character of the prescribed lights, or would interfere with the keeping of a proper look-out.

3. A new definition of "vessel" has been added and the phrase "steam vessel" has been replaced here and throughout the Rules by "power-driven vessel".

4. A definition of "height above the hull" has been added (see Rules 2, 3, and 11).
5. To avoid unnecessary repetition throughout the Rules, "whistle" has been defined as meaning "whistle or siren", and "tons" as meaning "gross tons".

Rule 2.

The former Article 2 has been re-drafted so as to make the second masthead light mandatory for alle vessels of 150 ft. or more in length. Vessels of less than 150 ft. and vessels engaged in towing will not be required to carry a second masthead light, but may do so. Rule 2 (a) (iii) makes more precise the positioning of the two masthead lights inasmuch as it specifies that they shall be placed in a line with *and over* the keel. The height of one light above the other (15 ft.) remains the same, but the horizontal distance between the lights will have to be at least three times the vertical distance. In all circumstances the light or lights will have to be so placed as to be clear of an above all other lights and superstructures. The provision in regard to seaplane lights (Rule 2 (b)) should be noted.

Rule 3.

This Rule is unchanged except that the towing vessel will have also to show either the stern light specified in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by; such a light, however, must not be visible forward of the beam. The carriage of the second masthead light prescribed in Rule 2 (a) (ii) will be optional.

The application of the Rule to seaplanes (Rule 3 (c)) should be noted.

Rule 4.

No important changes have been introduced into this Rule, but the provisions of Rule 4 (c) should be noted, where the exhibition of working lights and signals for vessels engaged in certain types of surface or underwater work will under the revised Regulations be extended to cover, in addition to the submarine cable of the old Article 4, "Navigation marks and surveying and underwater operations". The application of the Rule to seaplanes (Rule 4 (b)) should be noted.

Rule 5.

Sailing vessels under way and any vessel or seaplane being towed will be required to carry stern lights as specified in Rule 10; a proviso will allow vessels towed, except the last vessel of the tow, to carry in lieu of a stern light a small white light as specified in Rule 3 (b). The second part of the new Rule makes special provision for the lighting of vessels being pushed ahead.

Rule 6.

The only change in this Rule is one of drafting; the opening words have been altered so as to bring them into conformity with the corresponding provisions in Rule 10 (b).

Rule 7.

The range of visibility of the masthead light on power driven vessels of less than 40 tons will be increased from two to three miles. Vessels of less than 20 tons under oars or sails will have to carry where it can best be seen a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, and the intention of the provision is that this lantern should, where possible, be fixed.

Rule 8.

The range of visibility of the masthead light of sailing pilot vessels is prescribed as three miles, and that of the red light for power-driven pilot vessels will be increased from two to three miles. The interval between the exhibition of flare-up lights will be reduced from 15 minutes to 10 minutes, and in the case of power-driven pilot vessels a bright intermittent all round white light may be used in place of a flare. Anchor lights will have to be exhibited by all pilot vessels when at anchor.

Rule 9.

The former Article 9 has been considerably condensed and certain of its provisions have been altered. The following changes should be noted:—

- (1) The range of lights for fishing vessels, except where otherwise stated, will be two miles. For fishing vessels at anchor the range of lights is to be increased from one to two miles for vessels under 150 ft. in length and from one to three miles for vessels of 150 ft. in length and upwards.
- (2) Vessels engaged in line fishing or fishing with drift nets are provided for in two classes, i. e.
 - (i) Vessels engaged in line fishing or drift net fishing whose nets or lines extend less than 500 ft. into the seaway will have to show one all round white light, and on the approach of another vessel a second white light in the direction of the fishing gear; by day a basket will be exhibited.
 - (ii) Vessels engaged in line fishing or drift net fishing whose lines or nets extend for more than 500 ft. into the seaway will have to exhibit three white lights in a vertical triangle; by day they will exhibit a basket in the forepart of the vessel, and in addition a black conical shape apex upwards where it can best be seen.
- (3) Both classes of vessel, when at anchor in daytime with gear extended, will have to exhibit the basket *in the direction in which the gear is extended*.
- (4) Apart from the provision requiring power-driven trawlers to exhibit a stern light, the provisions in regard to lights and shapes for trawlers remain unaltered. A special provision has been introduced to cover the case of fishing vessels which become fast by their gear to a rock or other obstructions. If a vessel when fishing becomes fast by her gear to a rock or other obstruction she will in daytime have to haul down the basket required by sections (c), (d), or (e) of this Rule and show the signal specified in Rule 11 (c). By night she will show the light or lights specified in Rule 11 (a) or (b). In fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, whether by day or by night, she will sound the signal prescribed by Rule 15 (c) (v), which signal will also be used, on the near approach of another vessel, in good visibility.
- (5) Fog signals for fishing vessels are to be transferred to Rule 15.

Rule 10.

The new Rule will make mandatory the showing of a stern light for vessels and seaplanes, and its range of visibility will have to be increased from one to two miles.

Rule 11.

The ranges of visibility of lights for vessels at anchor are to be increased (a) for vessels of under 150 ft. from one to two miles (b) for vessels of 150 ft. and upwards from one to three miles. The provision prescribing a daytime anchor signal (Rule 11 (c)) should

be noted. Provision is made for the carriage of "not under command" lights or shapes for vessels engaged in laying or picking up a submarine cable or navigation mark or a vessel engaged in surveying or underwater operations when at anchor (Rule 11 (d)), and for vessels aground (Rule 11 (e)), in addition to the lights and shapes prescribed in Rule 11 itself. The application of the Rule to seaplanes (Rule 11 (f) (g) and (h)) should be noted.

Rule 12.

The substance of this Rule remains unaltered, but its scope is extended to cover seaplanes on the water; the reference to "any signal authorised elsewhere under these Rules" is inserted in order to preclude a vessel or seaplane wishing to attract attention to herself from giving in such circumstances the special signal now introduced into Rule 28 (see Rule 28 (b)).

Rule 13.

Rule 13 (b) will give to Governments certain discretionary powers in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes in so far as naval or military vessels or waterborne seaplanes of special construction or purpose are concerned.

Rule 14.

The original Article 14 will become obsolete, and its place will be taken by a new Rule designed to meet the need for a signal denoting that a vessel under sail when also under power must, under the provisions of Rule 1 (c) (iv), obey the Rules for a power-driven vessel.

Rule 15.

Attention is drawn to the following points:—

1. The paragraphs in this Rule have been re-arranged in a more logical order; the definition of "prolonged blast" has been transferred to Rule 1. Vessels towed will be permitted to give the signals prescribed by this Rule on the *whistle or fog horn*. Here and elsewhere in the Rules (see Rules 9 (h) and 16 (a)) the description of conditions of restricted visibility has been expanded (see Rule 15 (c)).
2. A new provision will authorise vessels when at anchor in fog to give, in addition to the usual bell signals, a sound signal of three blasts, — one short, one prolonged, one short — so as to give an approaching vessel more definite warning of position and indicate the possibility of collision. This is to be regarded as a special instance of the application of the provisions of Rule 12.
3. For vessels engaged in laying or picking up a submarine cable or navigation mark or vessels under way which are unable to get out of the way of an approaching vessel through not being under command or unable to manoeuvre as prescribed by the Rules, the interval between special fog signals is to be reduced from two minutes to one minute (Rule 15 (c) (v)).
4. Special sound signals for use in fog are prescribed for vessels towed and vessels aground (Rule 15 (c) (vi) and (vii)). Seaplanes on the water as well as small vessels will not be compelled to make the prescribed fog signals, but if they do not they will have to make some other efficient sound signal at intervals of not more than one minute (Rule 15 (c) (viii)).
5. The fog signal for fishing vessels, which was originally included in Article 9, has now been transferred to take its place with the other fog signals in Rule 15. Special atten-

tion is drawn to the provision which will enable a fishing vessel to use, in lieu of a blast followed by the ringing of the bell, a special signal consisting of a series of several alternate notes of higher and lower pitch; this two-note signal can easily be arranged by the installation of an additional whistle and lanyard.

Rule 16.

No change has been made in the provisions of this Rule, except that its scope has been extended to cover seaplanes taxi-ing on the water.

Steering and Sailing Rules. Attention is drawn to paragraph 3 of the Preliminary Observations, which warns mariners of the relative lack of manoeuvrability of seaplanes in the act of landing or taking off.

Rule 17.

Unchanged.

Rule 18.

The substance and wording of this Rule remain unchanged; it should be noted that, in order to avoid frequent references in the Rules to seaplanes on the water, a sub-paragraph has been introduced (sub-paragraph (b)), the effect of which is to apply Rules 18 to 29 both inclusive, except Rule 20 (b), to seaplanes on the water.

Rule 19.

Unchanged.

Rule 20.

The addition of the words "except as provided in Rules 24 and 26" should be noted. These words are inserted in order to make the intention of the Rule clearer.

Under the provisions of sub-paragraph (b) a seaplane on the water will have to keep well clear of all vessels and must avoid impeding their navigation. Where, however, risk of collision exists a seaplane will be required to comply with the Rules.

Rule 21.

The only change introduced into this Rule is that the second sentence, which originally constituted a note to the RuJe, has been incorporated in the Rule itself.

Rule 22.

Unchanged.

Rule 23.

Unchanged.

Rule 24.

Unchanged.

Rule 25.

Attention is drawn to sub-paragraph (b) of this Rule, which provides for a new signal to be given by a power-driven vessel nearing a bend in a channel where a power-driven vessel approaching from the other direction cannot be seen. A vessel in these circumstances will be required to signal by one prolonged blast on her whistle when she arrives within half a mile of the bend, and this signal will have to be answered by any approaching power-driven vessel which, though out of sight, is within hearing round the bend.

Rule 26.

The former Article 26 provided that sailing vessels under way should keep out of the way of sailing vessels or boats fishing with nets, lines, or trawls, The new Rule provides, as will be seen, that *all* vessels not engaged in fishing will when under way have to keep out of the way of all vessels engaged in fishing.

Rule 27.

Unchanged.

Rule 28.

The definition of short blast has been transferred to Rule 1. The substance of the old Article 28 has been retained, but an important new provision has been introduced (sub-paragraph (b)). This provides for a signal consisting of at least five short and rapid blasts on the whistle or siren, which may be given by a power-driven vessel which is required under the Rules to keep course and speed if, when she is in sight of another vessel, she is in doubt whether that other vessel is taking sufficient action to avert collision. This signal has been introduced to give the "stand-on" vessel the opportunity of calling the attention of the "give-way" vessel to its obligations under the Collision Regulations; numerous casualties have been due to reliance by the "stand-on" vessel on correct avoiding action being taken by the "give-way" vessel, and subsequent failure by the "give-way" vessel to take the necessary action.

Rule 29.

Unchanged.

Rule 30.

The exemption authorised under the existing Regulations in respect of Rules made by local authorities relative to the navigation of any harbour, river or inland water has been extended to cover any Rules applicable to a reserved seaplane area.

Rule 31.

This Rule sets out the distress signals which a vessel or seaplane on the water requiring assistance from other vessels or the shore may make. Attention is drawn to the note in regard to the radio signal which actuates the autoalarms of other vessels. The list of signals has been re-arranged, and the use of a rocket parachute flare showing a red light will be authorised.

Rule 32.

This Rule embodies the provisions of Article 41 of the International Convention for the Safety of Life at Sea which was signed in London on May 31st, 1929, in view of its relevance to the Steering and Sailing Rules.

**REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA**

**PART A.—PRELIMINARY AND
DEFINITIONS**

Rule 1.

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

(b) The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the prescribed lights or impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

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

- (i) the word »vessel« includes every description of water craft, other than a seaplane on the water, used or capable of being used as a means of transportation on water;
- (ii) the word »seaplane« includes a flying boat and any other aircraft designed to manoeuvre on the water;
- (iii) the term »power-driven vessel« means any vessel propelled by machinery;

**REGLES POUR PREVENIR LES
ABORDAGES EN MER**

**PARTIE A.—PRELIMINAIRES
ET DEFINITIONS**

Regle 1.

(a) Les présentes regies devront être suivies par tous les navires et hydravions, dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer, sauf exceptions prévues à la Regle 30. Lorsque, en raison de leur construction speciale, les hydravions ne peuvent pas se conformer intégralement aux dispositions des Regies relatives aux feux et aux marques, ils doivent observer ces dernières dispositions d'aussi pres que les circonstances le permettent.

(b) Les prescriptions des Regies concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant eet Intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu que ceux ne pouvant être confondus avec les feux prescrits ou gêner leur visibilité ou leur caractère distinctif et n'empêchant pas d'assurer une veille extérieure satisfaisante.

(c) Dans les Regies suivantes, sauf autres dispositions contraires résultant du contexte:

- (i) le mot »navire« designe tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion améri, utilise ou susceptible d'être utilise comme moyen de transport sur l'eau;
- (ii) le mot »hydravion« designe un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau;
- (iii) l'expression »navire à propulsion mécanique« designe tout navire mû par une machine;

SØVEJS-REGLER

A. INDLEDENDE BESTEMMELSER OG DEFINITIONER

Regel 1.

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

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

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

- c. I de efterfølgende regler skal — medmindre andet følger af sammenhængen — nedenstående ord og udtryk forstås som følger:
 1. „Skib“ („fartøj“) omfatter enhver form for flydende materiel — bortset fra søluftfartøjer på vandet — der anvendes eller kan anvendes som transportmiddel på vandet.

 2. „Søluftfartøj“ omfatter enhver flyvebåd og ethvert andet luftfartøj, der er indrettet til at manøvrere på vandet.

 3. „Maskindrevet skib“ betyder ethvert skib, der fremdrives ved maskineri.

- | | |
|---|--|
| <p>(iv) every power-driven vessel which is under sail and not under power is to be considered a sailing vessel, and every vessel under power, whether under sail or not, is to be considered a power-driven vessel;</p> <p>(v) a vessel or seaplane on the water is »under way« when she is not at anchor, or made fast to the shore, or aground;</p> <p>(vi) the term »height above the hull« means height above the uppermost continuous deck;</p> <p>(vii) the length and breadth of a vessel shall be deemed to be the length and breadth appearing in her certificate of registry;</p> <p>(viii) the length and span of a seaplane shall be its maximum length and span as shown in its certificate of airworthiness, or as determined by measurement in the absence of such certificate;</p> <p>(ix) the word »visible«, when applied to lights, means visible on a dark night with a clear atmosphere;</p> <p>(x) the term »short blast« means a blast of about one second's duration;</p> <p>(xi) the term »prolonged blast« means a blast of from four to six seconds' duration;</p> <p>(xii) the word »whistle« means whistle or siren;</p> <p>(xiii) the word »tons« means gross tons.</p> | <p>(iv) tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine, doit être considéré comme un navire à voile et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique;</p> <p>(v) un navire ou un hydravion amerri »est en route« lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué;</p> <p>v₁ l'expression »hauteur au-dessus du plat-bord« désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé;</p> <p>(vii) la longueur et la largeur d'un navire sont celles données par son certificat d'immatriculation;</p> <p>vm la longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être les longueur et envergure maxima données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement;</p> <p>(ix) le mot »visible,« lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure;</p> <p>(x) l'expression »son bref« désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde;</p> <p>(xi) l'expression »son prolongé« désigne un son d'une durée de 4 à 6 secondes;</p> <p>(xii) le mot »sifflet« signifie sifflet ou sirène;</p> <p>(xiii) le mot »tonneau« signifie »tonneau de jauge brute«.</p> |
|---|--|

PART B.—LIGHTS AND SHAPES

Rule 2.

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

- (i) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast then in the forepart of the vessel, a bright white light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon

PARTIE B.—FEUX ET MARQUES

Regle 2.

(a) Un navire à propulsion mécanique, en route, doit porter:

- (i) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant de ce navire, un feu blanc brillant, dispose de manière à projeter une lumière ininter-

4. Ethvert maskindrevet skib, der er under sejl og ikke fremdrives ved maskinkraft, skal betragtes som et sejlskib; og ethvert skib, der fremdrives ved maskinkraft, hvad enten det er under sejl eller ikke, skal betragtes som et maskindrevet skib.

5. Et skib eller et søluftfartøj på vandet er „let“, når det ikke ligger til ankers, er fastgjort til land eller er på grund.

6. „Højde over skroget“ betyder højden over øverste gennemgående dæk.

7. Et skibs „længde“ og „bredde“ er den i dets nationalitets- og registreringscertifikat angivne længde og bredde.

8. Et søluftfartøjs „længde“ og „spændvidde“ er den maksimumlængde og -spændvidde, som fremgår af dets luftdygtighedsbevis, eller som i mangel af sådant bevis er bestemt ved opmåling.

9. „Synlig“ anvendt på skibsllys betyder synlig i en mørk nat med klar luft.

10. „Kort tone“ betyder en tone af ca. 1 sekunds varighed.

11. „Lang tone“ betyder en tone af fra 4 til 6 sekunders varighed.

12. „Fløjte“ betyder fløjte eller sirene.

13. „Tons“ betyder register-tons brutto.

B. SKIBSLYS OG SIGNALFIGURER

Regel 2.

- a. Et maskindrevet skib, der er let, skal føre:
 1. På eller ret foran for fokkemasten eller, hvis det er et skib uden fokkemast, da i den forreste del af skibet, et klart, hvidt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 20 kompasstreger

- of 20 points of the compass (225 degrees), so fixed as to show the light 10 points (112½ degrees) on each side of the vessel, that is, from right ahead to 2 points (22½ degrees) abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.
- (ii) Either forward of or abaft the white light mentioned in sub-section (i) a second white light similar in construction and character to that light. Vessels of less than 150 feet in length, and vessels engaged in towing, shall not be required to carry this second white light but may do so.
- (iii) These two white lights shall be so placed in a line with and over the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the lower light shall be forward of the upper one. The horizontal distance between the two white lights shall be at least three times the vertical distance. The lower of these two white lights or, if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 40 feet. In all circumstances the light or lights, as the case may be, shall be so placed as to be clear of and above all other lights and obstructing superstructures.
- (iv) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass (112½ degrees), so fixed as to show the light from right ahead to 2 points (22½ degrees) abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- rompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumbs du compas (225°), soit 10 quarts ou rumbs de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à deux quarts (22·5°) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles;
- (ii) Soit à l'avant ou à l'arrière du feu blanc prévu au paragraphe (i), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires d'une longueur inférieure à 45 m. 75 (ou 150 pieds) ainsi que pour les navires remorquant; mais ils peuvent le porter;
- (iii) Ces deux feux blancs devront être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4 m. 57 (ou 15 pieds) et dans une position telle que le feu inférieur se trouve sur l'avant du feu supérieur. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins égale à trois fois la distance verticale. Le plus bas de ces feux blancs ou le cas échéant le feu unique, doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord, qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10 (ou 20 pieds) et si la largeur du navire dépasse 6 m. 10 (ou 20 pieds), à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12 m. 20 (ou 40 pieds). En toute circonstance, les feux ou le feu selon le cas, doivent être éloignés et placés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité;
- (iv) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas (112·5°), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22·5°) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

(225°), og således anbragt, at lyset vises 10 streger ($112\frac{1}{2}^\circ$) på hver side af skibet, nemlig fra ret forud til 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) agten for tværs på hver side, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 5 sømil;

2. enten foran eller agten for det i punkt 1 omhandlede hvide lys et andet hvidt lys af samme indretning og beskaffenhed. Skibe under 45,75 m (150 feet) i længde samt skibe, der slæber, er ikke forpligtet til at føre dette andet hvide lys, men de kan gøre det.

3. Disse to hvide lys skal anbringes i skibets diametralplan således, at det ene er mindst 4,57 m (15 feet) højere end det andet, og således, at det nederste lys er foran for det øverste. Den vandrette afstand mellem de to hvide lys skal være mindst tre gange den lodrette afstand. Det nederste af disse to hvide lys, eller hvis der kun føres eet hvidt lys, da dette, skal anbringes i en højde over skroget af mindst 6,10 m (20 feet), og hvis skibets bredde overstiger 6,10 m (20 feet), da i en højde over skroget, der ikke er mindre end skibets bredde, dog således at lyset ikke behøver at være anbragt i større højde over skroget end 12,20 m (40 feet). Lyset, henholdsvis lysene, skal i alle tilfælde anbringes klar af og oven over alle andre lys og overbygninger, der vil kunne hindre synligheden;

4. på styrbords side et grønt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 10 kompasstreger ($112\frac{1}{2}^\circ$), og således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) agten for tværs om styrbord, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil;

- (v) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass ($112\frac{1}{2}$ degrees), so fixed as to show the light from right ahead to 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (vi) The said green and red sidelights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bows.
- (b) A seaplane under way on the water shall carry:—
- (i) In the forepart amidships where it can best be seen a bright white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 220 degrees of the compass, so fixed as to show the light 110 degrees on each side of the seaplane, namely, from right ahead to 20 degrees abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.
- (ii) On the right or starboard wing tip a green light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (iii) On the left or port wing tip a red light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (v) A babord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumb du compas ($112\cdot5^\circ$), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts ($22\cdot5^\circ$) sur l'arrière du travers à babord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;
- (vi) Les dits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avancant au moins de 0 m. 91 (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de babord devant pour le feu vert.
- (b) Un hydravion faisant route sur l'eau doit porter:
- (i) A l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc brillant disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220° du compas, soit 110° de chaque côté de l'hydravion; c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers de chaque bord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 3 milles.
- (ii) Sur l'extrémité de l'aile droite ou aile tribord un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.
- (iii) Sur l'extrémité de l'aile gauche ou aile babord un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à babord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

5. på bagbords side et rødt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 10 kompasstreger ($112\frac{1}{2}^{\circ}$), og således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 2 streger ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) agten for tværs om bagbord, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil.

 6. De nævnte grønne og røde sidelys skal ind mod skibet være forsynet med skærme, der rækker mindst 0,91 m (3 feet) frem foran lysene, således at disse ikke kan ses over boven fra den modsatte side.
- b. Et solufftartøj på vandet, der er let, skal føre:
1. I diametralplanet i den forreste del af fartøjet, hvor det bedst kan ses, et klart, hvidt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 220° , og således anbragt, at lyset vises 110° på hver side af fartøjet, nemlig fra ret forud til 20° agten for tværs på hver side, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 3 sømil;

 2. på styrbords (højre) vingspids et grønt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 110° , og således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 20° agten for tværs om styrbord, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil;

 3. på bagbords (venstre) vingspids et rødt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 110° , og således anbragt, at lyset vises fra ret forud til 20° agten for tværs om bagbord, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil,

Rule 3.

(a) A power-driven vessel when towing or pushing another vessel or seaplane shall, in addition to her sidelights, carry two bright white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing more than one vessel shall carry an additional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel or seaplane towed, exceeds 600 feet. Each of these lights shall be of the same construction and character and one of them shall be carried in the same position as the white light mentioned in Rule 2 (a) (i), except the additional light, which shall be carried at a height of not less than 14 feet above the hull. In a vessel with a single mast, such lights may be carried on the mast.

(b) The towing vessel shall also show either the stern light specified in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam. The carriage of the white light specified in Rule 2 (a) (ii) is optional.

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

Rule 4.

(a) A vessel which is not under command shall carry, where they can best be seen, and, if a power-driven vessel, in lieu of the lights required by Rule 2 (a) (i) and

Règle 3.

(a) Tout navire à propulsion mécanique remorquant ou poussant un autre navire ou hydravion doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement l'un au-dessus de l'autre à 1 m · 83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et, lorsqu'il remorque plus d'un navire, il doit porter un feu blanc brillant additionnel à 1 m · 83 (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous des deux feux précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire ou hydravion remorqué dépasse 183 mètres (ou 600 pieds). Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques et être placé dans la même position que le feu blanc mentionné à la Règle (a) (i), à l'exception du feu additionnel qui devra se trouver à une hauteur d'au moins 4 m · 27 (ou 14 pieds) au-dessus du plat-bord. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

(b) Le navire remorquant doit aussi montrer soit le feu de poupe désigné à la Règle 10, soit au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur. Le port du feu blanc spécifié à la Règle (a) (ii) est facultatif.

(c) Un hydravion amerri, lorsqu'il remorque un ou plusieurs hydravions ou navires, doit porter les feux prescrits à la Règle 2 (b), alinéas (i), (ii) et (iii); il doit en outre porter un second feu blanc de même construction et caractéristiques que le feu blanc mentionné à la Règle 2 (b), alinéa (i). Ce second feu doit être situé sur une même ligne verticale que le premier feu, au moins à une distance de 1 m · 83 (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous de ce dernier.

Règle 4.

(a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit, pendant la nuit, porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à propulsion mécanique, au

Regel 3.

- a. Et maskindrevet skib, der slæber eller skubber et andet skib eller et søluftfartøj, skal foruden sidelysene føre 2 klare, hvide lys, det ene lodret over det andet og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden. Når det slæber mere end eet skib, og afstanden fra agterenden af det slæbende skib til agterenden af det agterste slæbte skib eller søluftfartøj overstiger 183 m (600 feet), skal det føre et tredje klart, hvidt lys 1,83 m (6 feet) over eller under de andre lys. Hvert af disse lys skal være af samme indretning og beskaffenhed som det i regel 2, a. 1. nævnte hvide lys, og et af dem skal føres på samme sted som dette; dog skal det tredje lys føres i en højde af mindst 4,27 m (14 feet) over skroget. I skibe med kun een mast kan disse lys føres på denne.

- b. Det slæbende skib skal endvidere vise enten det i regel 10 omhandlede agterlys eller i stedet for dette lys agten for skorstenen eller den agterste mast et lille, hvidt lys, som det eller de slæbte skibe kan styre efter; dette lys må dog ikke kunne ses foran for tværs. Slæbende skibe er ikke forpligtet til at føre det i regel 2, a. 2. omhandlede hvide lys, men kan føre det.

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

Regel 4.

- a. Et skib, der ikke er under kommando, skal på det sted, hvor de bedst kan ses, og hvis det er et maskindrevet skib, da i stedet for de i regel 2, a. 1. og

(ii), two red lights in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes each not less than 2 feet in diameter.

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

(c) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations when from the nature of her work she is unable to get out of the way of approaching vessels, shall carry, in lieu of the lights specified in Rule 2 (a) (i) and (ii), three lights in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes each not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

lieu des feux presents à la Règle 2 (a) (i) et (ii), deux feux rouges disposés verticalement à une distance Tun de l'autre d'au moins 1 m • 83 (ou 6 pieds). Ils devront être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, ce même navire devra porter sur une ligne verticale et à 1 m • 83 (ou 6 pieds) au moins de distance Fun de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noires de 0 m • 61 (ou 2 pieds) au moins de diamètre chacun.

(b) Un hydravion amerri qui n'est pas maître de sa manoeuvre peut porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 0 m • 92 (ou 3 pieds). Ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. Pendant le jour, l'hydravion peut porter sur une ligne verticale et à 0 m • 92 (ou 3 pieds) au moins de distance Fun de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques de 0 m • 61 (ou 2 pieds) de diamètre minimum.

(c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-marins, et qui, en raison même de ces travaux ne peut s'écarter de la route des navires qui s'approchent, doit porter, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 (a) (i) et (ii), trois feux placés sur une ligne verticale à 1 m • 83 (ou 6 pieds) au moins Fun de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur doivent être rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront des caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il doit porter sur une même ligne verticale, à 1 m, 83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0 m, 61 (ou 2 pieds) au moins de diamètre, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme bi-conique et de couleur blanche.

2. påbudte lys, føre 2 røde lys, det ene lodret over det andet, mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden og af en sådan beskaffenhed, at de er synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. Om dagen skal et sådant skib på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 2 sorte kugler eller signalfigurer, hver mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, den ene lodret over den anden og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden.
- b. Et søluftfartøj på vandet kan, når det ikke er under kommando, på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 2 røde lys, det ene lodret over det andet, mindst 0,92 m (3 feet) fra hinanden og af en sådan beskaffenhed, at de er synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. Om dagen kan et sådant fartøj på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 2 sorte kugler eller signalfigurer, hver mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, den ene lodret over den anden og mindst 0,92 m (3 feet) fra hinanden.
- c. Et skib, der er i færd med at udlægge eller optage et undersøisk kabel eller et sømærke, og et skib, der er beskæftiget med opmåling eller undervandsarbejde af en sådan art, at det ikke kan gå af vejen for skibe, der nærmer sig, skal i stedet for de i regel 2, a. 1. og 2. omhandlede lys føre 3 lys, det ene lodret over det andet og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden. Det øverste og det nederste af disse lys skal være rødt og det mellemste hvidt, og de skal være af en sådan beskaffenhed, at de er synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil. Om dagen skal et sådant skib på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 3 signalfigurer, hver mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, den ene lodret over den anden, og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden; den øverste og den nederste skal være kugleformet og rød, den mellemste skal vise form af en ligesidet firkant ophængt ved spidsen (diamant), og være hvid.

(d) The vessels and seaplanes referred to in this Rule, when not making way through the water, shall not carry the coloured sidelights, but when making way they shall carry them.

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

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

Rule 5.

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

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

Rule 6.

(a) In small vessels, when it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause to fix the green and red sidelights, these lights shall be kept at hand lighted and ready for immediate use, and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in

(d) Les navires et les hydravions mentionnés à la présente Règle, lorsqu'ils ne sont pas d'erre ne doivent pas porter les feux de côté, mais ils doivent porter ces feux lorsqu'ils sont d'erre.

(e) Les feux et marques de jour prescrits par la présente Règle doivent être considérés par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, en conséquence, s'écarter de leur route.

(f) Ces derniers signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Ces derniers sont mentionnés à la Règle 31.

Règle 5.

(a) Tout navire à voiles en route et tout navire ou hydravion remorqué, doivent porter les feux respectivement prescrits par la Règle 2 pour un navire à propulsion mécanique ou un hydravion en route, à l'exception des feux blancs mentionnés dans la dite Règle qu'ils ne doivent jamais porter. Ils doivent aussi porter les feux arrière indiqués à la Règle 10, étant entendu que les navires remorqués, à l'exception du dernier navire remorqué, peuvent porter au lieu de ce feu arrière, un petit feu blanc ainsi qu'il est indiqué à la Règle 3 (b).

(b) Un navire poussé en avant par un remorqueur doit porter à l'extrémité avant, un feu vert à tribord et un feu rouge à bâbord, présentant les mêmes caractéristiques que les feux décrits à la Règle 2 (a) (iv) et (v), et être muni d'écrans tels que ceux prescrits par la Règle 2 (a) (vi); étant entendu que si des navires, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire.

Règle 6.

(a) A bord des petits navires, lorsqu'il est impossible, du fait du mauvais temps ou pour une autre cause valable, de mettre à poste fixe, les feux vert et rouge, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés immédiatement. A l'approche d'un autre navire ou si Fon

- d. De i denne regel omhandlede skibe og søluftfartøjer må ikke føre de farvede sidelys, når de ikke gør fart gennem vandet; men de skal føre dem, når de gør fart.
- e. De lys og signalfigurer, der skal vises i henhold til denne regel, skal af andre skibe og søluftfartøjer betragtes som signaler for, at det skib eller søluftfartøj, der viser dem, ikke er under kommando og derfor ikke kan gå af vejen.
- f. Disse signaler er ikke signaler for skibe, der er i nød og forlanger hjælp. Sådanne signaler omhandles i regel 31.

Regel 5.

- a. Et sejlskib, der er let, og ethvert skib eller søluftfartøj, der slæbes, skal føre de i regel 2 foreskrevne lys for henholdsvis et maskindrevet skib eller et søluftfartøj, der er let, med undtagelse af de deri omhandlede hvide lys, som de aldrig må føre. De skal desuden føre agterlys som i regel 10 angivet; dog kan skibe, der slæbes, bortset fra det agterste, i stedet for dette agterlys føre et lille, hvidt lys som omhandlet i regel 3, b.
- b. Et skib, der skubbes frem, skal forude føre et grønt lys på styrbords side og et rødt lys på bagbords side. Disse lys skal være af samme indretning og beskaffenhed som de i regel 2, a. 4. og 5. omhandlede lys og skal være afskærmet som foreskrevet i regel 2, a. 6.; dog skal flere skibe, der skubbes frem i en gruppe, kun føre lys. som om de var eet skib.

Regel 6.

- a. Når det i små skibe på grund af hårdt vejr eller af anden gyldig grund ikke er muligt at have de grønne og røde sidelys fast anbragt, skal disse lys være ved hånden, tændt og klar til øjeblikkelig brug. Ved nærmelse af eller til andre skibe skal disse lys vises på deres respektive sider i så god tid, at sam-

sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft the beam on their respective sides.

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

Rule 7.

Power-driven vessels of less than 40 tons, vessels under oars or sails of less than 20 tons, and rowing boats, when under way shall not be required to carry the lights mentioned in Rule 2, but if they do not carry them they shall be provided with the following lights:—

(a) Power-driven vessels of less than 40 tons, except as provided in section (b), shall carry:—

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

s'approche d'un autre navire, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse être aperçu de babord, ni le feu rouge de tribord et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au-delà de 2 quarts ($22 \cdot 5^\circ$) sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

(6) Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement, et doivent être munis d'écrans convenables.

Regle 7.

Les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux, ainsi que les embarcations à rame, lorsqu'ils sont en route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à la Regle 2; mais, s'il s'en ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants:

(a) Sous réserve des dispositions du paragraphe (b), les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux doivent porter:

- (i) Sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, et à 2 m • 75 (ou 9 pieds) au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à la Regle 2 (a) (i) et d'une intensité suffisante pour être visible à une distance d'au moins 3 milles;
- (ii) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à la Regle 2 (a) (iv) et (v) et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combine pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 2 quarts ($22^\circ 5'$) sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0 m, 91 (ou 3 pieds) au-dessous du feu blanc.

menstød kan forebygges; lysene skal vises på en sådan måde, at de bedst kan ses, og således, at det grønne lys ikke kan ses om bagbord og det røde lys ikke om styrbord, samt så vidt muligt således, at de ikke ses mere end 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) agten for tværs på deres respektive sider.

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

Regel 7.

Maskindrevne skibe under 40 tons, fartøjer under 20 tons under roning eller sejl samt robåde er, når de er let, ikke forpligtet til at føre de i regel 2 omhandlede lys; men hvis de ikke fører dem, skal de være forsynet med nedenævnte lys:

- a. Maskindrevne skibe under 40 tons skal med undtagelse af, hvad der følger af stykke b., føre:
1. I den forreste del af skibet, hvor det bedst kan ses, og i en højde over lønningen af mindst 2,75 m (9 feet), et klart, hvidt lys, indrettet og anbragt som foreskrevet i regel 2, a. 1. samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 3 sømil;
 2. enten grønne og røde sidelys, indrettet og anbragt som foreskrevet i regel 2, a. 4. og 5. og af en sådan beskaffenhed, at de er synlige i en afstand af mindst 1 sømil, eller en sammensat lanterne, der viser et grønt lys og et rødt lys fra ret forud til 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) agten for tværs på deres respektive sider. Denne lanterne skal føres mindst 0,91 m (3 feet) under det hvide lys.

(b) Small power-driven boats, such as are carried by seagoing vessels, may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale, but it shall be carried above the sidelights or the combined lantern mentioned in sub-section (a) (ii).

(c) Vessels of less than 20 tons, under oars or sails, except as provided in section (d), shall, if they do not carry the sidelights, carry where it can best be seen a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, and so fixed that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side. Where it is not possible to fix this light, it shall be kept ready for immediate use and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.

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

(e) The vessels and boats referred to in this Rule shall not be required to carry the lights or shapes prescribed in Rules 4 (a) and 11 (e).

Rule 8.

(a) (i) Sailing pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty and not at anchor, shall not show the lights prescribed for other vessels, but shall carry a white light at the mast-head visible all round the horizon at distance of at least 3 miles, and shall also exhibit a flare-up light or flare-up lights at short intervals, which shall never exceed 10 minutes.

(b) Les petites embarcations à propulsion mécanique, comme celles que portent les navires de mer peuvent placer le feu blanc à moins de 2 m. 75 (ou 9 pieds) au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus des feux de côté ou du fanal combine mentionné au paragraphe (a) (ii).

(c) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (d), les navires de moins de 20 tonneaux, à l'aviron ou à la voile, s'ils ne portent pas les feux de côté, doivent porter, à l'endroit le plus apparent, un fanal montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre, de caractéristiques suffisantes pour être visibles à une distance d'au moins 1 mille et placé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de babord ni le feu rouge de tribord. Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal, il doit être maintenu allumé, sous la main, et montré assez à temps pour prévenir une collision, et de telle façon que le feu vert ne puisse être vu de babord ni le feu rouge de tribord.

(d) Les petites embarcations à rame, lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir sous la main une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, prêts à être montrés à temps pour prévenir une collision.

(e) Les navires et embarcations mentionnés dans la présente Règle ne sont pas obligés de porter les feux ou marques prescrits par les Règles 4 (a) et 11 (e).

Règle 8.

(a) (i) Les bateaux-pilotes à voiles, quand ils sont à leur station, en service de pilotage, et lorsqu'ils ne sont pas mouillés, ne doivent pas montrer les feux exigés des autres navires, mais doivent porter en tête de mât, un feu blanc visible tout autour de l'horizon à une distance de 3 milles au moins; et montrer un ou plusieurs feux provisoires intermittents («flare-up lights») à de courts intervalles ne dépassant jamais **10 minutes**.

- b. Små maskindrevne fartøjer af den art, som findes i søgående skibe, kan føre det hvide lys i en mindre højde end 2,75 m (9 feet) over lønningen; men det skal føres højere end de i stykke a. 2. nævnte sidelys eller den der nævnte sammensatte lanterne.

- c. Fartøjer under 20 tons under roning eller sejl med undtagelse af sådanne, som omhandles i stykke d., skal, hvis de ikke fører sidelysene, føre en lanterne, der viser et grønt lys på den ene side og et rødt lys på den anden, på det sted, hvor det bedst kan ses, og af en sådan beskaffenhed, at den er synlig i en afstand af mindst 1 sømil, samt således anbragt, at det grønne lys ikke kan ses om bagbord og det røde ikke om styrbord. Hvor det ikke er muligt at have dette lys fast anbragt, skal det holdes klar til øjeblikkelig brug og vises i så god tid, at sammenstød kan forebygges, og således, at det grønne lys ikke kan ses om bagbord og det røde ikke om styrbord.

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

- e. De i denne regel omhandlede skibe, fartøjer og både er ikke forpligtet til at føre de i reglerne 4, a. og 11, e. foreskrevne lys og signalfigurer.

Regel 8.

- a. 1. Lods-sejlfartøjer, der på deres station er i lodstjeneste og ikke ligger til ankers, må ikke vise de for andre skibe foreskrevne lys, men skal på mastetoppen føre et hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 3 sømil, og skal desuden med korte mellemrum, der aldrig må overstige 10 minutter, vise et eller flere blus;

- (ii) On the near approach of or to other vessels they shall have their sidelights lighted ready for use and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading, but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the starboard side.
- (iii) A sailing pilot-vessel of such a class as to be obliged to go alongside of a vessel to put a pilot on board may show the white light instead of carrying it at the masthead and may, instead of the sidelights above mentioned, have at hand ready for use a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other to be used as prescribed above.

(b) A power-driven pilot-vessel when engaged on her station on pilotage duty and not at anchor shall, in addition to the lights and flares required for sailing pilot-vessels, carry at a distance of 8 feet below her white masthead light a red light visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles, and also the sidelights required to be carried by vessels when under way. A bright intermittent all round white light may be used in place of a flare.

(c) All pilot-vessels, when engaged on their stations on pilotage duty and at anchor shall carry the lights and show the flares prescribed in sections (a) and (b), except that the sidelights shall not be shown. They shall also carry the anchor light or lights prescribed in Kule 11.

(d) All pilot-vessels, whether at anchor or not at anchor, shall, when not engaged on their stations on pilotage duty, carry the same lights as other vessels of their class and tonnage.

Rule 9.

(a) Fishing vessels when not fishing shall show the lights or shapes prescribed for

- (ii) S'ils approchent d'un autre navire, ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à être employés, et les démasquer et remasquer à de courts intervalles pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit pas paraître de babord, ni le feu rouge de tribord.
- (iii) Un bateau-pilote à voile, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de côté indiqués ci-dessus, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'un verre rouge d'un côté et vert de l'autre, pour l'employer comme il est dit plus haut.

(b) Un bateau-pilote à propulsion mécanique doit, lorsqu'il est à sa station, en service de pilotage, mais non au mouillage, porter, en plus des feux et des feux provisoires intermittents («flare-up lights») exigés pour les bateaux-pilotes à voiles, à 2 m. 40 (ou 8 pieds) au-dessous du feu blanc de tête de mât, un feu rouge visible tout autour de l'horizon et à une distance d'au moins 3 milles, ainsi que les feux de côté exigés pour les navires en route. Un feu intermittent blanc et brillant, visible sur tout l'horizon peut remplacer les «flare-up lights.»

(c) Tous les bateaux-pilotes en service à leurs stations de pilotage et lorsqu'ils sont mouillés, doivent porter les feux et montrer les «flare-up lights» ci-dessus prescrits aux paragraphes (a) et (b), à l'exception des feux de côté qu'ils ne doivent pas montrer. Ils doivent porter également les feux de mouillage ou feux prévus à la Règle 11 (i).

(d) Tous les bateaux-pilotes, qu'ils soient ou non au mouillage, doivent, lorsqu'ils ne sont pas à leurs stations en service de pilotage, porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur catégorie et de leur tonnage.

Regle 9.

(a) Les bateaux de pêche, lorsqu'ils ne sont pas en train de pêcher, doivent montrer

2. ved klos nærmelse af eller til andre skibe skal de have deres sidelys tændt og klar til brug og med korte mellemrum glimte med dem eller vise dem for at tilkendegive den retning, i hvilken de stævner; men det grønne lys må ikke vises om bagbord og det røde ikke om styrbord.

3. Et lods-sejlfartøj af en sådan art, at det er nødt til at gå langs siden af et skib for at sætte lods om bord, kan vise det hvide lys i stedet for at føre det på mastetoppen og kan i stedet for ovennævnte sidelys have ved hånden klar til brug en lanterne med grønt glas på den ene side og rødt glas på den anden til brug som ovenfor foreskrevet.

- b. Et maskindrevet lodsartøj, der på sin station er i lodstjeneste og ikke ligger til ankers, skal, foruden de for lods-sejlfartøjer foreskrevne lys og blus, i en afstand af 2,40 m (8 feet) under det hvide toplys føre et rødt lys, der er synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 3 sømil, samt endvidere de sidelys, der er foreskrevet for skibe, der er let. I stedet for at vise et blus kan der glimtes med et klart, hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt.

- c. Alle lodsartøj er, der på deres station er i lodstjeneste og ligger til ankers, skal føre de lys og vise de blus, der er foreskrevet i stykkerne a. og b., med undtagelse af sidelysene. De skal desuden føre det eller de i regel 11 foreskrevne ankerlys.

- d. Alle lodsartøj er, hvad enten de ligger til ankers eller ikke, skal, når de ikke er i lodstjeneste på deres stationer, føre de samme lys som andre skibe af tilsvarende art og tonnage.

Regel 9.

- a. Fiskefartøjer, der ikke er i færd med at fiske, skal vise de lys eller signal-

similar vessels of their tonnage. When fishing they shall show only the lights or shapes prescribed by this Rule, which lights or shapes, except as otherwise provided, shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(b) Vessels fishing with trolling (towing) lines, shall show only the lights prescribed for a power-driven or sailing vessel under way as may be appropriate.

(c) Vessels fishing with nets or lines, except trolling (towing) lines, extending from the vessel not more than 500 feet horizontally into the seaway shall show, where it can best be seen, one all round white light and in addition, on approaching or being approached by another vessel, shall show a second white light at least 6 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 10 feet away from it (6 feet in small open boats) in the direction in which the outlying gear is attached. By day such vessels shall indicate their occupation by displaying a basket where it can best be seen; and if they have their gear out while at anchor, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal in the direction from the anchor ball towards the net or gear.

(d) Vessels fishing with nets or lines, except trolling (towing) lines, extending from the vessel more than 500 feet horizontally into the seaway shall show, where they can best be seen, three white lights at least 3 feet apart in a vertical triangle visible all round the horizon. When making way through the water, such vessels shall show the proper coloured sidelights but when not making way they shall not show them. By

les feux ou marques presents pour les navires semblables de leur tonnage. Lorsqu'ils sont en train de pêcher ils ne doivent montrer que les feux ou marques prescrits par la presente regle et qui, sauf dispositions contraires, doivent être visibles au moins à une distance de 2 milles.

(b) Les navires pêchant avec des lignes trainantes (pêche à la cuiller) ne doivent montrer que les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique ou à voiles en route, suivant le cas.

(c) Les navires pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes trainantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance inférieure à 153 m. (ou 500 pieds) du navire dans le sens du sillage, doivent montrer, à l'endroit ou il peut être le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon, et en outre, lorsqu'ils s'approchent d'un autre navire ou qu'un autre navire s'approche d'eux, ils doivent montrer un second feu blanc situé à au moins 1 m. 83 (ou 6 pieds) au-dessous du premier feu et à une distance horizontale d'au moins 3 m. 05 (ou 10 pieds) (1 m. 83 ou 6 pieds pour les petits bateaux découverts) en dehors de ce feu et dans la direction ou l'appareil qui s'étend au dehors est amarré à bord. De jour, ces bâtiments doivent indiquer qu'ils sont en operation en montrant un panier à l'endroit le plus visible. S'ils ont leurs appareils dehors pendant qu'ils sont au mouillage, ils doivent, à l'approche d'autres navires, montrer le même panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

(d) Les bâtiments pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes trainantes (pêche à la cuiller) s'étendant horizontalement à une distance supérieure à 153 m. (ou 500 pieds) à partir du navire, dans le sens du sillage doivent montrer, aux endroits ou ils peuvent être les plus apparents, trois feux blancs situés à 3 pieds les uns des autres, formant un triangle vertical et visible sur tout l'horizon. Lorsqu'ils ont de Terre ces bâtiments doivent montrer les feux de coté à leur bord respectif, mais ils ne doivent pas montrer ces feux lorsqu'ils

figurer, der er foreskrevet for lignende fartøjer af tilsvarende tonnage. Når de er beskæftiget med fiskeri, må de kun vise de i denne regel foreskrevne lys eller signalfigurer, som skal være synlige i en afstand af mindst 2 sømil, medmindre andet er bestemt.

- b. Fartøjer, der fisker med liner på slæb (såsom dørg), skal alene vise de lys, der er foreskrevet henholdsvis for et maskindrevet skib eller et sejlskib, der er let.

- c. Fartøjer, der fisker med garn eller liner — bortset fra liner på slæb — der strækker sig højst 153 m (500 feet) i vandret retning fra fartøjet ud i søen, skal på det sted, hvor det bedst kan ses, vise eet hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt; desuden skal de ved nærmelse af eller til et andet skib vise endnu et hvidt lys mindst 1,83 m (6 feet) under det førstnævnte lys og i en vandret afstand fra dette af mindst 3,05 m (10 feet) — for små åbne bådes vedkommende dog kun 1,83 m (6 feet) — i den retning, i hvilken det udliggende redskab er fastgjort.

Om dagen skal sådanne fartøjer tilkendegive deres beskæftigelse ved at vise en kurv på det sted, hvor den bedst kan ses, og såfremt de ligger til ankers med deres redskaber ude, skal de, når andre skibe nærmer sig, vise det samme signal i retning fra ankerkuglen henimod garnet eller redskabet.

- d. Fartøjer, der fisker med garn eller liner — bortset fra liner på slæb — der strækker sig over 153 m (500 feet) i vandret retning fra fartøjet ud i søen, skal på det sted, hvor de bedst kan ses, vise 3 hvide lys, mindst 0,92 m (3 feet) fra hinanden i en lodret trekant, synlig hele horisonten rundt. Når sådanne fartøjer gør fart gennem vandet, skal de vise de foreskrevne farvede sidelys; men når de ikke gør fart, må de ikke vise dem.

day they shall show a basket in the forepart of the vessel as near the stem as possible not less than 10 feet above the rail; and, in addition, where it can best be seen, one black conical shape, apex upwards. If they have their gear out while at anchor they shall, on the approach of other vessels, show the basket in the direction from the anchor ball towards the net or gear.

(e) Vessels when engaged in trawling, by which is meant the dragging of a dredge net or other apparatus along or near the bottom of the sea, and not at anchor:—

- (i) If power-driven vessels, shall carry in the same position as the white light mentioned in Rule 2 (a) (i) a tri-coloured lantern, so constructed and fixed as to show a white light from right ahead to 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) on each bow, and a green light and a red light over an arc of the horizon from 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) on each bow to 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft the beam on the starboard and port sides, respectively; and not less than 6 nor more than 12 feet below the tri-coloured lantern a white light in a lantern, so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light all round the horizon. They shall also show the stern light specified in Rule 10 (a).
- (ii) If sailing vessels, shall carry a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light all round the horizon, and shall also, on the approach of or to other vessels show, where it can best be seen, a white flare-up light in sufficient time to prevent collision.
- (iii) By day, each of the foregoing vessels shall show, where it can best be seen, a basket.

(/) In addition to the lights which they are by this Rule required to show vessels fishing may, if necessary in order to attract attention of approaching vessels, show a

non't pas d'erre. De jour, ils doivent montrer un panier à l'a vant du navire, aussi pres que possible de l'étrave et à 3 m • 05 (ou 10 pieds) au moins au-dessus du plat-bord. En outre, ils doivent montrer à l'endroit ou il est le plus apparent, un cone noir pointe en haut. Au mouillage, lorsqu'ils ont leurs appareils immergés, ils doivent à l'approche d'autres navires, montrer un panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

(e) Les bateaux occupés à chaluter, c'est-à-dire traînant un appareil sur le fond ou pres du fond, doivent, lorsqu'ils ne sont pas au mouillage:

- (i) s'ils sont à propulsion mécanique, porter, dans la meme position que le feu blanc mentionné dans la Regle 2 (a) (b), un fanal tricolore dispose de manière à montrer un feu blanc depuis l'avant jusqu'à deux quarts de chaque bord ($22^{\circ} 5$), et un feu vert par trib ord ainsi qu'un feu rouge par babord, visibles l'un et l'autre à partir de deux quarts ($22^{\circ} 5$) depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers. Ils doivent porter de plus à 1 • 83 m. (ou 6 pieds) au moms et à 3 m • 65 (ou 12 pieds) au plus, au-dessous du fanal tricolore, un feu blanc, montrant une lumière claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi porter et montrer le feu de poupe défini à la Regle 10 (a);
- (ii) s'ils sont à voiles, porter un fanal dispose de manière à montrer une lumière blanche, claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer à l'endroit ou il sera le mieux visible, un feu blanc (»flare-up light«) assez à temps pour éviter un abordage;
- (iii) de jour, chacun des navires mentionnés ci-dessus doit montrer un panier à l'endroit le plus apparent.

(/) Outre les feux qu'ils sont tenus de montrer aux termes de la presente Regle les bateaux de pêche doivent montrer, en cas de nécessité, un »flare-up light« pour attirer

Om dagen skal de vise en kurv i den forreste del af fartøj et så nær stævnen som muligt, mindst 3,05 m (10 feet) over lønningen, og desuden på det sted, hvor den bedst kan ses, en sort kegle med spidsen opad. Når de ligger til ankers med deres redskaber ude, skal de, når andre skibe nærmer sig, vise kurven i retning fra ankerkuglen henimod garnet eller redskabet.

- e. Skibe eller fartøjer, der er beskæftiget med trawlfiskeri, hvorved forstås slæbning af et eller andet redskab på eller i nærheden af havbunden, og som ikke ligger til ankers, skal føre eller vise nedennævnte lys og signalfigurer:
 1. Såfremt de er maskindrevne, skal de, på samme plads som det i regel 2, a. 1. omhandlede hvide lys, føre en trefarvet lanterne, således indrettet og anbragt, at den viser et hvidt lys fra ret forud til 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) på hver side, og et grønt lys og et rødt lys over en bue af horisonten fra 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) fra ret forud til 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) agten for tværs henholdsvis om styrbord og bagbord, samt mindst 1,83 m (6 feet) og højst 3,65 m (12 feet) under den trefarvede lanterne et hvidt lys i en lanterne, således indrettet, at den viser et klart, ensartet og ubrudt lys hele horisonten rundt. Desuden skal de vise det i regel 10, a. omhandlede agterlys;
 2. såfremt de er sejlfartøjer, skal de føre et hvidt lys i en lanterne, således indrettet, at den viser et klart, ensartet og ubrudt lys hele horisonten rundt; ved nærmelse af eller til andre skibe skal de desuden på det sted, hvor det bedst kan ses, vise et hvidt blus i så god tid, at sammenstød kan forebygges.
 3. Om dagen skal ovennævnte skibe eller fartøjer vise en kurv på det sted, hvor den bedst kan ses.
- f. Om nødvendigt for at henlede opmærksomheden på sig, når andre skibe nærmer sig, kan skibe eller fartøjer, der er i færd med at fiske, vise et blus,

flare-up light. They may also use working lights.

(g) Every vessel fishing, when at anchor, shall show the lights or shape specified in Rule 11 (a), (b) or (c); and shall, on the approach of another vessel or vessels, show an additional white light at least 6 feet below the forward anchor light and at a horizontal distance of at least 10 feet away from it in the direction of the outlying gear.

(h) If a vessel when fishing becomes fast by her gear to a rock or other obstruction she shall in daytime haul down the basket required by sections (c), (d) or (e) and show the signal specified in Rule 11 (c). By night she shall show the light or lights specified in Rule 11 (a) or (b). In fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, whether by day or by night, she shall sound the signal prescribed by Rule 15 (c) (v), which signal shall also be used, on the near approach of another vessel, in good visibility.

Note. — For fog signals for fishing vessels, see Rule 15 (c) (ix).

Rule 10.

(a) A vessel when under way shall carry at her stern a white light, so constructed that it shall show an unbroken light over an arc of the horizon of 12 points of the compass (135 degrees), so fixed as to show the light 6 points (67½ degrees) from right aft on each side of the vessel, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles. Such light shall be carried as nearly as practicable on the same level as the sidelights.

Note. — For vessels engaged in towing or being towed, see Rules 3 (b) and 5.

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

l'attention des navires qui s'approchent. Ils peuvent aussi utiliser les feux de travail («working lights»).

(g) Tout bateau en pêche, lorsqu'il est au mouillage, doit montrer les feux ou marques prescrits par la Règle 11 (a) (b) ou (c); il doit également, à l'approche de tout autre navire, montrer un feu blanc supplémentaire à 1 m • 83 (ou 6 pieds) au moins au-dessous du feu de mouillage de l'avant et à une distance horizontale de 3 m • 05 (ou 10 pieds) au moins dans la direction de l'appareil immergé.

(h) Si un bateau de pêche est accroché par ses engins, sur une roche ou tout autre obstacle, il doit, de jour, amener le panier prévu aux paragraphes (c), (d) et (e) et montrer le signal prescrit par la Règle 11 (c). De nuit, il doit montrer le ou les feux prescrits par la Règle 11 (a) ou (b). Par brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou toutes autres conditions réduisant la visibilité de la même manière, il doit, de nuit comme de jour, faire entendre le signal prescrit par la Règle 15 (c) (v); signal qu'il devra également faire par temps clair à l'approche d'un autre navire.

Note. — Pour les signaux de brume concernant les bateaux de pêche, voir la Règle 15 (c) (ix).

Règle 10.

(a) Un navire en route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé, et muni d'écrans de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 12 rums ou quarts du compas (135°), soit six quarts (67½°) de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins 2 milles et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de coté.

Note. — Pour les navires remorquant ou remorqués, voir Règles 3 (b) et 5.

(b) A bord des petits bâtiments, lorsqu'il n'est pas possible, à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison suffisante, de maintenir ce feu en place, on devra avoir sous la main et prête à servir, une lampe

foruden de lys, de i henhold til denne regel er forpligtet til at vise. De kan endvidere anvende arbejdslys.

- g. Ethvert skib eller fartøj, der ligger til ankers og fisker, skal vise de lys eller den signalfigur, der omhandles i regel 11, a., b. eller c; når et eller flere skibe nærmer sig, skal det vise endnu et hvidt lys mindst 1,83 m (6 feet) under det forreste ankerlys og i en vandret afstand fra dette lys af mindst 3,05 m (10 feet) i retning af det udliggende redskab.
- h. Hvis et skib under fiskeri med sit redskab får hold i en klippe eller anden forhindring, skal det om dagen nedhale den i stykke c, d. og e. 3. foreskrevne kurv og vise den i regel 11, c. omhandlede ankerkugle. Om natten skal det vise det eller de i regel 11, a. eller b. omhandlede ankerlys.

Under tåge, tykning, snefald, svære regnbyger eller under alle andre forhold, der på lignende måde nedsætter sigtbarheden, skal et sådant skib, hvad enten det er dag eller nat, give det i regel 15, c. 5. foreskrevne lydsignal. Dette signal skal også anvendes i sigtbart vejr ved klos nærmelse af et andet skib.

Anm.: *Angående tågesignaler for fiskeskibe og -fartøjer, se iøvrigt regel 15, c. 9.*

Regel 10.

- a. Et skib, der er let, skal på agterenden føre et hvidt lys, således indrettet, at det viser et ubrudt lys over en bue af horisonten på 12 kompasstreger (135°), og således anbragt, at lyset vises 6 streger ($67\frac{1}{2}^\circ$) på hver side af skibet regnet fra ret agter, samt af en sådan beskaffenhed, at det er synligt i en afstand af mindst 2 sømil. Dette lys skal føres så nær som muligt i samme højde som sidelysene.

Anm.: *Angående skibe, der slæber eller slæbes, se reglerne 3, b. og 5.*

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

of an overtaking vessel, be shown in sufficient time to prevent collision.

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

Rule 11.

(a) A vessel under 150 feet in length, when at anchor, shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

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

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

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

électrique ou un fanal allumé qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

(c) Un hydravion améri et en route doit porter sur sa queue un feu blanc établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 140°, placé de teile façon qu'il puisse être visible sur 70° de chaque bord et à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Regle 11.

(a) Un navire de moins de 45,75 m. (ou 150 pieds) de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc dispose de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et ininterrompue et visible d'une distance d'au moins 2 milles.

(6) Un navire de 45,75 m. (ou 150 pieds) de longueur, ou plus, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du platbord de 6,10 m. au moins (ou 20 pieds) un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent, et, à l'arrière ou pres de l'arrière, un second feu semblable qui doit être à une hauteur teile qu'il ne se trouve pas à moins de 4,57 m. (ou 15 pieds) au-dessous du feu avant. Ces deux feux doivent être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3 milles.

(c) Du lever au coucher du soleil, tous les bâtiments au mouillage doivent porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, une boule noire de 0,61 m. (2 pieds) de diamètre au moins.

(d) Tout navire posant ou relevant un câble sous-marin, une bouée, ou effectuant des opérations hydrographiques ou autres opérations sous-marines, lorsqu'il est mouillé, doit porter les feux et marques prescrits par la Règle 4 (c) en plus de ceux qui sont prescrits suivant le cas par les autres alinéas précédents de la présente Règle.

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

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

Regel 11.

- a. Et skib under 45,75 m (150 feet) i længde skal, når det ligger til ankers, i den forreste del af skibet på det sted, hvor det bedst kan ses, føre et hvidt lys i en lanterne, således indrettet, at den viser et klart, ensartet og ubrudt lys, synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil.

- b. Et skib på 45,75 m (150 feet) eller derover i længde skal, når det ligger til ankers, i den forreste del af skibet og i en højde over skroget af mindst 6,10 m (20 feet) føre et hvidt lys, og på eller nær ved agterenden, mindst 4,57 m (15 feet) lavere end det forreste, endnu et sådant lys. Hvert af disse lys skal føres i en lanterne, således indrettet, at den viser et klart, ensartet og ubrudt lys, synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 3 sømil.

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

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

(e) A vessel aground shall carry by night the light or lights prescribed in sections (a) or (6) and the two red lights prescribed in Rule 4 (a). By day she shall carry, where they can best be seen, three black balls, each not less than 2 feet in diameter, placed in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart.

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

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

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

(e) Tout navire échoué doit porter, de nuit, le ou les feux prescrits aux paragraphes (a) ou (b), ainsi que les deux feux rouges prescrits à la Règle 4 (a). De jour, il doit porter à l'endroit le plus apparent, trois boules noires de 0,61 m. (ou 2 pieds) de diamètre au moins chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale et distantes l'une de l'autre de 1,83 m. (ou 6 pieds) au moins.

(f) Un hydravion amerri et au mouillage, d'une longueur inférieure à 45,75 m. (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 2 milles.

(g) Un hydravion amerri et au mouillage, d'une longueur égale ou supérieure à 45,75 m. (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière, tous deux visibles de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 3 milles. En outre, si l'hydravion a plus de 45,75 m. (ou 150 pieds) d'envergure, il doit porter un feu blanc de chaque côté pour indiquer l'envergure maxima, ces feux étant visibles dans la mesure du possible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 1 mille.

(h) Un hydravion échoué doit porter un feu de mouillage ou les feux prévus aux paragraphes (f) et (g); en outre, il portera deux feux rouges placés sur une même ligne verticale, distants l'un de l'autre d'au moins 0,91 m. (3 pieds) placés de manière à être visibles de tout l'horizon.

Rule 12.

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

Règle 12.

Tout navire ou hydravion amerri peut pour appeler l'attention et si nécessaire, montrer en plus des feux prescrits par les présentes Règles, un »flare-up light« ou faire usage de tout signal détonant ou de tout autre signal sonore efficace ne pouvant être confondu avec aucun autre signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

- e. Et skib på grund skal om natten føre lys som foreskrevet i stykke a. eller b. samt de i regel 4, a. foreskrevne 2 røde lys. Om dagen skal det på det sted, hvor de bedst kan ses, føre 3 sorte kugler, hver mindst 0,61 m (2 feet) i diameter, den ene lodret over den anden og mindst 1,83 m (6 feet) fra hinanden.

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

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

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

Regel 12.

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

Rule 13.

(a) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for ships of war, for vessels sailing under convoy, or for seaplanes on the water; or with the exhibition of recognition signals adopted by shipowners, which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

(6) Whenever the Government concerned shall have determined that a naval or other military vessel or waterborne seaplane of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, without interfering with the military function of the vessel or seaplane, such vessel or seaplane shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel or seaplane.

Rule 14.

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

Rule 15.

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

Regie 13.

(a) Rien, dans les présentes Regies ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de positions ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, des navires naviguant en convois, ou des hydravions amerris; non plus que l'emploi de signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs Gouvernements respectifs dûment enregistrés et publiés.

(b) Toutes les fois que le Gouvernement interesse considère qu'un navire de la marine de guerre ou tout autre navire militarise, ou qu'un hydravion amerri de construction speciale ou affecté à des buts spéciaux ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'un quelconque des présentes Regies en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, sans gêner les fonctions militaires du navire ou de l'hydravion, ce navire ou eet hydravion doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques jugés par son Gouvernement susceptibles, dans ces cas, de permettre d'appliquer ces regies d'aussi pres que possible.

Regle 14.

Tout navire faisant route à la voile et en même temps au moyen d'une machine, doit porter, de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un cône noir d'au moins 0,61 m. (ou 2 pieds) de diamètre à la base, la pointe en haut.

Regle 15.

(a) Tout navire à propulsion mécanique doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen pouvant la remplacer, et placé de teile sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle. Il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement, ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants. Tout navire

Regel 13.

- a. Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen af særlige regler, der fastsættes af nogen regering med hensyn til yderligere positionslys og signallys for krigsskibe, for skibe, der sejler i konvoj, eller for søluftfartøjer på vandet, eller for visning af kendingssignaler, valgt af skibsredere og anerkendt af deres respektive regeringer samt behørigt registreret og offentliggjort.

- b. Såfremt en regering måtte finde, at et krigsskib eller andet militært skib eller et søluftfartøj på vandet af særlig konstruktion eller bestemt til særligt formål ikke fuldtud kan opfylde disse reglers forskrifter med hensyn til skibslysenes eller signalfigureernes antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor, uden at der gribes ind i skibets eller søluftfartøjets militære anvendelse, skal sådant skib eller søluftfartøj opfylde sådanne andre forskrifter med hensyn til skibslysenes eller signalfigureernes antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor, som vedkommende regering måtte finde at være den for sådant skib eller søluftfartøj nærmest mulige opfyldelse af disse regler.

Regel 14.

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

Regel 15.

- a. Et maskindrevet skib skal være forsynet med en kraftigt lydende fløjte, der giver lyd ved damp eller noget, der erstatter damp, og således anbragt, at lyden ikke afbrydes af nogen forhindring om bord. Det skal desuden være forsynet med et kraftigt lydende tågehorn, hvis lyd frembringes ad mekanisk vej,

ing vessel of 20 tons or upwards shall be provided with a similar fog-horn and bell.

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

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

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

- (i) A power-driven vessel making way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes a prolonged blast.
- (ii) A power-driven vessel under way, but stopped and making no way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.
- (iii) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession.
- (iv) A vessel when at anchor shall at intervals of not more than 1 minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and in addition there shall be sounded in the after

J à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche comme défini plus haut.

(b) Pour les na vires en route, tous les signaux presents dans le present regle doivent être émis:

- (i) au moyen du sifflet à bord des navires à propulsion mécanique;
- (ii) au moyen du cornet de brume à bord des navires à voiles;
- (iii) au moyen du sifflet ou du cornet de brume à bord des navires remorqués.

(c) Tant de jour que de nuit, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, les signaux prescrits par la presente regle seront employes comme suit:

- (i) tout navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolonge à des intervalles de 2 minutes au plus;
- (ii) tout navire à propulsion mécanique en route, mais stoppe et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, deux sons prolonges séparés par un intervalle d'une seconde environ;
- (iii) tout navire à voiles en route doit faire entendre, à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il est babord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers;
- (iv) tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur des navires d'une longueur supérieure à 106,75 m. (ou 350 pieds), on devra sonner la cloche sur la partie avant

samt med en stærkt lydende klokke. Et sejlskib på 20 tons eller derover skal være forsynet med lignende tågehorn og klokke.

- b. Alle i denne regel foreskrevne signaler for skibe, der er let, skal gives:
1. Af maskindrevne skibe med fløjten;
 2. af sejlskibe med tågehornet;
 3. af slæbte skibe med fløjten eller tågehornet.
- c. Under tåge, tykning, snefald, svære regnbyger eller under alle andre forhold, der på lignende måde nedsætter sigtbarheden, skal, hvad enten det er dag eller nat, de i denne regel foreskrevne signaler gives på følgende måde:
1. Et maskindrevet skib, der er let og gør fart gennem vandet, skal med mellemrum af højst 2 minutter give 1 lang tone.
 2. Et maskindrevet skib, der er let, men ligger stoppet uden at gøre fart gennem vandet, skal med mellemrum af højst 2 minutter give 2 lange toner med ca. 1 sekunds mellemtid.
 3. Et sejlskib, der er let, skal med mellemrum af højst 1 minut give følgende signal:
Når det har vinden styrbord ind, tværs eller foran for tværs, 1 tone;
når det har vinden bagbord ind, tværs eller foran for tværs, 2 på hinanden følgende toner;
når det har vinden agten for tværs, 3 på hinanden følgende toner.
 4. Et skib, der ligger til ankers, skal med mellemrum af højst 1 minut ringe hurtigt med klokken i ca. 5 sekunder. I skibe, hvis længde er over 106,75 m (350 feet), skal der ringes med klokken i den forreste del af skibet, og desuden skal der i den agterste del af skibet med mellemrum af højst 1 minut

part of the vessel, at intervals of not more than 1 minute for about 5 seconds, a gong or other instrument, the tone and sounding of which cannot be confused with that of the bell. Every vessel at anchor may in addition, in accordance with Rule 12, sound three blasts in succession, namely, one short, one prolonged, and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

- (v) A vessel when towing, a vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, and a vessel under way which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command or unable to manoeuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in subsections (i), (ii) and (iii) sound, at intervals of not more than 1 minute, three blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by two short blasts.
- (vi) A vessel towed, or, if more than one vessel is towed, only the last vessel of the tow, if manned, shall, at intervals of not more than 1 minute, sound four blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (vii) A vessel aground shall give the signal prescribed in sub-section (iv) and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after each such signal.
- (viii) A vessel of less than 20 tons, a rowing boat, or a seaplane on the water, shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but if she does not, she shall make some other efficient sound

du navire et, de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche. Tout navire au mouillage peut en outre, conformément à la Règle 12, faire entendre trois sons consécutifs, à savoir, un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche;

tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire en route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manoeuvre ou est incapable de manoeuvrer comme l'exige le présent Règlement, doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (i), (ii) et (iii), faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, trois sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de deux sons brefs;

- (vi) un navire remorque ou, s'il en est remorque plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, quatre sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné par le navire remorqueur;
- (vii) tout navire échoué doit émettre le signal prescrit à l'alinéa (iv) et, de plus, devra faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après chaque signal;
- vm les navires de moins de 20 tonnes, les embarcations à avirons et les hydravions amerris, ne sont pas astreints à émettre les signaux mentionnés ci-dessus; mais s'ils ne le font

gives lyd i ca. 5 sekunder med en gong-gong eller et andet instrument, hvis tone og klang ikke kan forveksles med klokkens.

Enhver ankerligger kan desuden i overensstemmelse med regel 12 give 3 på hinanden følgende toner, nemlig 1 kort, 1 lang og 1 kort tone, for at varsko et sig nærmende skib om sin plads og om muligheden for sammenstød.

Et skib, der slæber, et skib, der er i færd med at udlægge eller optage et undersøisk kabel eller et sømærke, og et skib, som er let, og som er ude af stand til at gå af vejen for et skib, der nærmer sig, fordi det ikke er under kommando eller er ude af stand til at manøvrere således som påbudt i disse regler, skal i stedet for de i punkterne 1., 2. og 3. foreskrevne signaler med mellemrum af højst 1 minut give 3 på hinanden følgende toner, nemlig 1 lang tone efterfulgt af 2 korte toner.

6. Et skib, der slæbes, eller såfremt der slæbes mere end eet skib, da kun det agterste af disse, skal — hvis det er bemanded — med mellemrum af højst 1 minut give 4 på hinanden følgende toner, nemlig 1 lang tone efterfulgt af 3 korte toner. Dette signal skal så vidt muligt gives umiddelbart efter det af det slæbende skib afgivne signal.

7. Et skib på grund skal give det i punkt 4 foreskrevne signal, og umiddelbart før og efter dette skal det desuden give 3 adskilte og tydelige slag på klokken.

8. Et fartøj under 20 tons, en robåd eller et søluftfartøj på vandet er ikke forpligtet til at give de ovenfor nævnte signaler, men hvis de ikke gør det, skal de med mellemrum af højst 1 minut give et andet fyldestgørende lydssignal.

signal at intervals of not more than 1 minute.

- (ix) A vessel when fishing, if of 20 tons or upwards, shall at intervals of not more than 1 minute, sound a blast, such blast to be followed by ringing the bell; or she may sound, in lieu of these signals, a blast consisting of a series of several alternate notes of higher and lower pitch.

Rule 16.

Speed to be moderate in fog, &c.

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

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

PART C.—STEERING AND SAILING RULES

Preliminary.

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

2. *Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully*

pas, ils doivent émettre tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas 1 minute;

- (ix) tout bâtiment de pêche en train de pêcher, d'un tonnage brut égal ou supérieur à 20 tonnes, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, un son, suivi d'un tintement de cloche. Ce navire peut également faire entendre, à la place de ces signaux, un son consistant en une série de plusieurs notes alternativement aiguës et graves.

Règle 16.

La vitesse doit être modérée par temps de brume, etc.

(a) Tout navire ou hydravion hydroplanant se trouvant dans une zone de brume, brouillard, bruine, neige, ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

(b) Tout navire à propulsion mécanique entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

PARTIE C—REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

Preliminaires.

1. *Toute manœuvre décidée en application ou par suite de l'interprétation des présentes Règles doit être exécutée franchement, largement à temps et comme doit le faire un bon marin.*

2. *Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par*

9. Et skib på 20 tons eller derover, der er i færd med at fiske, skal med mellemrum af højst 1 minut give 1 tone efterfulgt af ringen med klokken. I stedet for dette sammensatte signal kan det give en sammenhængende række skiftevis høje og dybe toner.

Regel 16.

Under tåge o.s.v. skal farten vare moderat.

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

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

C. EEGLEE FOR STYRING OG SEJLADS

Indledende bemærkninger.

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

2. Fare for sammenstød kan, når omstændighederne tillader det, konstateres

watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

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

Rule 17.

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

- (a) A vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled.
- (b) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled on the starboard tack.
- (c) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other.
- (d) When both are running free, with the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward.
- (e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

Rule 18.

(a) When two power-driven vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other. This Rule only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two vessels which must, if both

l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

3. *Les marins doivent tenir compte du fait qu'un hydravion qui amerrit ou décolle ou qui manoeuvre dans des conditions atmosphériques défavorables peut se trouver dans l'impossibilité de modifier au dernier moment la manoeuvre qu'il a envisagée.*

Regle 17.

Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir:

- (a) Tout navire courant large doit s'écarter de la route du navire qui est au plus pres;
- (b) Tout navire qui court au plus pres bâbord amures doit s'écarter de la route du navire qui est au plus pres tribord amures;
- (c) Lorsque deux navires courent large avec le vent de bords opposés celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
- (d) Lorsque deux navires courent large avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
- (e) Tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire.

Regle 18.

(a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre.

Cette Règle ne s'applique qu'au cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre; elle ne s'applique pas à deux

ved omhyggeligt at iagttage kompaspejlingen af et skib, der nærmer sig. Dersom pejlingen ikke kendeligt forandrer sig, bør sådan fare anses for at være til stede.

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

Regel 17.

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

- a. Et skib, der sejler rumskøds, skal gå af vejen for et skib, der ligger bidevind;
- b. et skib, der ligger bide vind med vinden bagbord ind, skal gå af vejen for et skib, der ligger bidevind med vinden styrbord ind;
- c. når begge skibe sejler rumskøds med vinden ind på modsatte sider, skal det skib, der har vinden bagbord ind, gå af vejen for det andet;
- d. når begge skibe sejler rumskøds med vinden ind på samme side, skal det skib, der er til luvart, gå af vejen for det, der er i læ;
- e. et skib, der sejler med vinden agter ind, skal gå af vejen for det andet skib.

Regel 18.

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

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

keep on their respective courses, pass clear of each other. The only cases to which it does apply are when each of two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line, with her own; and by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the sidelights of the other. It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or, by night, to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other or where a red light without a green light or a green light without a red light is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

(b) For the purposes of this Rule and Rules 19 to 29 inclusive, except Rule 20 (6), a seaplane on the water shall be deemed to be a vessel, and the expression »power-driven vessel« shall be construed accordingly.

Rule 19.

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

Rule 20.

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as

navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croisent sûrement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cette Règle sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap l'un sur l'autre, ou presque l'un sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mats de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre, et tout à fait ou à très peu près dans le même alignement que les siens; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas, pendant le jour, au cas où un navire en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni, pendant la nuit, au cas où chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, ou chaque bâtiment présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

(b) Pour l'application de la présente Règle ainsi que des Règles 19 à 29 inclusivement (à l'exception de la Règle 20 (b)), tout hydravion amerri doit être considéré comme un navire et l'expression »navire à propulsion mécanique« doit être interprétée en conséquence.

Règle 19.

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le navire qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Règle 20.

(a) Lorsque deux navires, l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le

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

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

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

Reglen finder således ikke anvendelse:

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

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

- b. Ved anvendelsen af denne regel og reglerne 19 til 29 inclusive, dog med undtagelse af regel 20. b., skal et søluftfartøj på vandet anses som et skib, og udtrykket „maskindrevet skib“ skal fortolkes i overensstemmelse hermed.

Regel 19.

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

Regel 20.

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

provided in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

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

Rule 21.

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

Rule 22.

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

Rule 23.

Every power-driven vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

Rule 24.

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

(b) Every vessel coming up with another vessel from any direction more than 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft her beam, *i.e.* in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would

navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles sauf exceptions prévues aux Regies 24 et 26.

(b) Un hydravion amerri doit, autant que possible, se tenir à l'écart de tout navire et éviter de gêner sa navigation. Toutefois, lorsqu'il y a danger de collision, eet hydravion doit se conformer aux présentes Regies.

Règle 21.

Lorsque d'après les présentes Regies, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse. Quand, pour une cause quelconque, ce dernier navire se trouve tellement pres de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par la seule manoeuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire telle manoeuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter la collision (voir les Regies 27 et 29).

Regle 22.

Tout navire qui est tenu d'après les présentes Regies de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Regle 23.

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu d'après les présentes Regies de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire.

Regle 24.

(a) Quelles que soient les prescriptions des présentes Regies tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

(b) Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts ($22 \cdot 5^\circ$) sur l'arrière da travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qu

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

Regel 21.

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

Regel 22.

Ethvert skib, der ifølge disse regler er forpligtet til at gå af vejen for et andet skib, skal, dersom omstændighederne i det givne tilfælde tillader det, undgå at gå foran om det andet skib.

Regel 23.

Ethvert maskindrevet skib, der ifølge disse regler er forpligtet til at gå af vejen for et andet skib, skal, når det nærmer sig dette, om nødvendigt mindske sin fart, stoppe eller bakke.

Regel 24.

- a. Uanset hvad der indeholdes i disse regler, skal ethvert skib, der indhenter et andet, gå af vejen for det skib, der indhentes.
- b. Ethvert skib, der vinder ind på et andet skib fra en retning, der er mere end 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) agten for tværs af samme, d.v.s. i en sådan stilling i forhold til det skib, det indhenter, at det om natten ville være ude af stand til at se

be unable to see either of that vessel's sidelights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

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

Rule 25.

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

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

Rule 26.

All vessels not engaged in fishing shall, when under way, keep out of the way of any vessels fishing with nets or lines or trawls. This Rule shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing a fair-

est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes Regies, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

(c) Si le navire qui en rattrape un autre ne peut pas reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Regle 25.

(a) Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans les passes étroites doit quand la prescription est d'une execution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique s'approche d'un coude dans une passe étroite ou il ne peut voir un autre navire à propulsion mécanique s'approchant en sens inverse, le premier navire doit, au moment ou il arrive à la distance d'un demi-mille du coude, faire entendre un son prolongé de son sifnet. Tout navire à propulsion mécanique entendant ce signal de l'autre coté du coude, doit répondre par un signal analogue. Qu'il ait ou non entendu un signal en réponse au sien, le premier navire doit passer ce coude avec precaution et en conservant une bonne veille.

Règle 26.

Tout navire en route qui n'est pas en train de pêcher doit s'écarter de la route des navires pêchant avec de filets, des lignes ou des ehaluts. La presente Regle ne donne pas aux beteaux en pêche le droit d'obstruer un

noget af dette skibs sidelys, skal betragtes som et indhentende skib, og ingen påfølgende forandring i retningen mellem de to skibe skal gøre det indliende skib til et skib, hvis kurs skærer et andet skibs kurs i disse reglers forstand, eller fritage det fra dets forpligtelse til at holde sig klar af det skib, der indhentes, førend dette er helt passeret og klaret.

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

Regel 25.

- a. I et snævert løb skal ethvert maskindrevet skib, der sejler i løbets retning, holde sig i den side af sejllobet eller midtløbet, der ligger på skibets stvbords side, såfremt dette er muligt og kan ske uden fare.
- b. Når et maskindrevet skib nærmer sig en krumning i et løb, hvor et modgående maskindrevet skib ikke vil kunne ses, skal det, når det er kommet i en afstand af en halv sømil fra krumningen, give 1 lang tone med fløjten, hvilket skal besvares med et tilsvarende signal af ethvert maskindrevet skib, der indenfor hørevidde måtte nærme sig krumningen fra modsat side. Hvad enten der høres signal fra et skib, der nærmer sig fra modsat side, eller ej, skal en sådan krumning passeres med agtpågivenhed og forsigtighed.

Regel 26.

Alle skibe og fartøjer, der er let og ikke er i færd med at fiske, skal gå af vejen for ethvert skib eller fartøj, der fisker med garn, liner eller trawl. Denne regel skal ikke berettige noget skib eller fartøj, der er i færd med at fiske, til at hindre sejladsen i et farvand eller sejllob, der befærdes af andre skibe end fiskefartøjer.

way used by vessels other than fishing vessels.

Rule 27.

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

PART D.—MISCELLANEOUS

Rule 28.

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

One short blast to mean »I am altering my course to starboard.«

Two short blasts to mean »I am altering my course to port.«

Three short blasts to mean »My engines are going astern.«

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

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules

chenal fréquenté par des navires autres que des bateaux de pêche.

Regle 27.

En appliquant et en interprétant les présentes Regies, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Regies ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

PARTIE D.— DIVERS

Regle 28.

(a) Lorsque des navires sont en vue Tun de l'autre, un navire à propulsion mécanique en route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes Regies indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet:

Un son bref pour dire: »Je viens sur tribord.«

Deux sons brefs pour dire: »Je viens sur babord.«

Trois sons brefs pour dire: »Mes machines sont en arrière.«

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique qui, conformément aux présentes Regies, doit conserver sa route et maintenir sa vitesse, est en vue d'un autre navire et ne se sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures nécessaires pour éviter l'abordage il peut exprimer son doute en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal ne doit pas dispenser un navire des obligations qui lui incombent conformément aux Regies 27 et 29 ou à toute autre Regle, ni de l'obligation de signaler toute manoeuvre effectuée conformément aux présentes Regies, en faisant entendre les signaux sonores appropriés, prescrits par la présente Regle.

(c) L'application des présentes Regies ne devra en aucune façon gêner celle des

Regel 27.

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

D. FORSKELLIGE BESTEMMELSER

Regel 28.

- a. Når skibe er i sigte af hinanden, skal et maskindrevet skib, der er let, når det foretager en manøvre, som disse regler hjemler eller påbyder, tilkendegive denne manøvre ved følgende signaler med fløjten, nemlig:

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

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

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

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

- c. Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen af særlige regler, der

made by the Government of any nation with respect to the use of additional whistle signals between ships of war or vessels sailing under convoy.

Rule 29.

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

Rule 30.

Reservations of Rules for Harbours and Inland Navigation.

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

Rule 31.

Distress Signals.

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

- (a) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.
- (b) A continuous sounding with any fog-signal apparatus.
- (c) Rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals.
- (d) A signal made by radiotelegraphy or by

regies speciales établies par le Gouvernement de toute nation concernant l'emploi de signaux supplémentaires par coups de sifflet entre navires de guerre ou navires faisant partie d'un convoi.

Règle 29.

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Regies ne doit exonérer un navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Regle 30.

Reserve relative aux Regies de Navigation dans les Ports et à l'Intérieur des Terres.

Rien dans les présentes Regies ne doit entra ver l'application des regies speciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque, y compris les plans d'eau reserves aux hydravions.

Règle 31.

Signaux de détresse.

Lorsqu'un navire ou un hydravion amerri est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants ensemble ou séparément, à savoir:

- (a) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.
- (b) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
- (c) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles.
- (d) Un signal émis par radiotélégraphie ou

er givet af nogen regering med hensyn til brugen af yderligere fløjtesignaler mellem krigsskibe eller skibe, der sejler i konvoj.

Beget 29.

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

Regel 30.

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

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

Regel 31.

Nødsignaler.

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

- a. Kanonskud eller andre knaldsignaler affyret med mellemrum af ca. 1 minut;
- b. uafbrudt brug af et tågesignalapparat;
- c. raketter eller bomber, der udkaster røde stjerner, og som affyres een ad gangen med korte mellemrum;
- d. et signal, der udsendes radiotelegrafisk eller afgives på enhver anden måde,

any other signalling method consisting of the group _____ in the Morse Code.

- (e) A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word »Mayday.«
- (f) The International Code Signal of distress indicated by N.C.
- (g) A signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball.
- (h) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, &c.).
- (i) A rocket parachute flare showing a red light.

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

Note. — A radio signal has been provided for use by vessels in distress for the purpose of actuating the auto-alarms of other vessels and thus securing attention to distress calls or messages. The signal consists of a series of twelve dashes, sent in 1 minute, the duration of each dash being 4 seconds, and the duration of the interval between two consecutive dashes 1 second.

Eule 32.

All orders to helmsmen shall be given in the following sense: right rudder or starboard to mean »put the vessel's rudder to starboard«; left rudder or port to mean »put the vessel's rudder to port.«

par tout autre Systeme de signalisation, se composant du groupe ••• _____ du code Morse.

- (e) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot: »Mayday.«
- (f) Le signal de détresse: N.C. du Code international.
- (g) Un signal de grande distance consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en-dessous, une boule ou objet analogue.
- (h) Flamme sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.
- (i) Une fusée à parachute produisant un feu rouge.

Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer qu'un navire ou un hydravion est en détresse, ainsi que l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec l'un des signaux ci-dessus.

Note. — Un signal radio a été prévu a l'usage des navires en détresse, pour déclencher l'auto-alarme des autres navires et attirer ainsi l'attention sur les appels ou les messages de détresse. Ce signal se compose d'une série de douze traits d'une durée d'une minute: la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs étant d'une seconde.

Règle 32.

Tous les ordres à l'homme de barre doivent être entendus de la manière suivante:

»La barre à droite ou à Tribord,« signifie: mettre le safran du gouvernail du navire à tribord.

»La barre à gauche ou à Babord,« signifie: mettre le safran du gouvernail du navire à bâbord.

bestående af gruppen—————efter morsesystemet;

- e. et signal, der udsendes radiotelefonisk ved udtalelse af ordet „Mayday“;
- f. nødsignalet: N. C. efter den internationale signalbog;
- g. et signal, der består af et firkantet flag med en kugle eller noget, der ligner en kugle, over eller under flaget;
- h. flammer om bord i skibet (såsom fra en brændende tjæretønde, olietønde eller lignende);
- i. et raket-faldskærmsblus, som viser et rødt lys.

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

A n m.: Til brug for skibe i nød er fastsat et radiosignal med henblik på at sætte andre skibes autoalar apparater i virksomhed og således påkalde opmærksomhed overfor nødkalden eller nødmeldinger. Signalet består af en gruppe på 12 streger, der udsendes i løbet af 1 minut, idet varigheden af hver streg er 4 sekunder og mellemrummet mellem to på hinanden følgende streger 1 sekund.

Regel 32.

Alle ordrer til rorsmanden skal have følgende betydning:

„Højre ror" eller „styrbord" betyder: Drej rorbladet til styrbord;

„venstre ror" eller „bagbord" betyder: Drej rorbladet til bagbord.

Afskrift.

MINISTRY OF TRANSPORT

3rd. November 1950.

Dear Mr. Juul,

On the first of the points you make, viz. the use of the word "shall" in Rule 4 (d) and Rule 9 (d) I am in no doubt at all. The clear intention of these two rules is to prohibit the carriage by vessels and seaplanes of coloured sidelights when they are not making way through the water and to require them when they are making way through the water. "Shall" and "shall not" have in English the effect of a positive and a negative commandment respectively, and the meaning is precisely the same as if the words "must" and "must not" had been used

With kind regards,

Denis O'Neill

Efterretninger for Søfarende, 8. marts 1951, nr. 10.

XI. Bekendtgørelser m. m.

609. *Danmark. Meddelelse fra ministeriet for handel, industri og søfart vedrørende lanterneføring m. v. for 'parvis fishende skibe.*

DETAILLER. I flere år har fiskeskibe anvendt bundgående sildetrawl spilet mellem to fartøjer, men i den senere tid er tillige et stigende antal fiskeskibe blevet udstyret med det såkaldte Larsen-trawl eller flydetrawl, der er karakteriseret ved, at redskabet slæbes mellem to skibe, hvis indbyrdes afstand under fiskeriet er mellem c. 75 m og 150 m, samt ved at det — i modsætning til det almindeligt kendte trawl, der slæbes langs bunden — kan indstilles til at slæbes i en bestemt dybde under havoverfladen. Denne dybde vil som regel være mindst 10 m. Forandring i redskabets position i vandet opnås ved at hive eller stikke på slæbevirene, og skibenes manøvreer er gennem det fælles redskab nedsat.

Af danske fiskere drives fiskeri med flydetrawl for tiden særligt i den N.-lige del af Kattegat og i Skagerrak samt i Nordsøen, og parvis fiskende skibe vil således kunne forventes antruffet i disse farvande.

Redskabet anvendes udelukkende til trawling af fisk i stimer — hovedsageligt sild — og fiskeriet finder derfor fortrinsvis sted i sildesæsonen, d. v. s. i månederne september — februar, begge måneder incl. Parvis fiskende skibe vil dog også kunne forventes antruffet uden for nævnte sæson i de fornævnte farvande.

Fiskeskibe, der fisker med sildetrawl, spilet mellem to fartøjer, samt fiskeskibe, der fisker med flydetrawl, fører om natten de i art. 9. d. i de internationale søvejsregler for skibe, der er beskæftiget med trawlfiskeri, foreskrevne lys, og viser om dagen det i art. 9. k. foreskrevne dagsignal.

Når et andet skib nærmer sig, således at der kan opstå fare for redskabets eller slæbewireernes oversejling, vil de parvis fiskende skibe eventuelt anvende de ombordværende arbejdslys, i almindelighed projektører, som opmærksomhedssignal, jfr. herved sø vej sreglernes art. 12, på en sådan måde, at det andet skibs opmærksomhed henledes på skibenes indbyrdes bundethed og på faren ved at forsøge at passere imellem dobbelt-trawlerne. Projektørerne vil efter omstændighederne blive benyttet på en sådan måde, at lyskeglerne krydser hinanden foran for og mellem skibene. De vil også kunne benyttes ved at vifte et sig nærmende skib bort fra de to fartøjers kurs.

Det bemærkes, at de retlige følger af ovennævnte praksis — navnlig med hensyn til ansvaret -- indtil nu ikke vides at have været underkastet domstolens prøvelse.

(Ministeriet for handel, industri og søfart, 16. februar 1951).

Afskrift.

MINISTRY OF TRANSPORT

*16th May, 1950.**Dear Mr. Juul,*

I am now in a position to reply to your letter of March 31st, in which you ask for our views on the interpretation of certain provisions of the Collision Regulations as revised by the Safety Conference of 1948.

You are correct in your assumption that we do try to restrict the use of commas so as to give them useful work to do, and we followed this principle as far as we could in the draft revised Collision Regulations which we placed before the Safety Conference in 1948. I feel that perhaps you have approached the interpretation of Regulation 15 (c) (v) from the wrong angle. The primary purpose of the Regulation is to deal with a vessel "unable to get out of the way of an approaching vessel", not with a vessel which for some reason or other is unable to manoeuvre as prescribed by the rules. With the comma retained in this rule, the rule could be taken to mean that a ship must sound the three blasts in either of two alternative situations, viz. (1) when she cannot get out of the way of an approaching ship through being not under command, (2) when she is unable to manoeuvre as required by the rules. *irrespective of whether she can or cannot get out of the way of an approaching ship.*

This interpretation is clearly not the correct one, as the object of the rule is, and always has been, to prescribe what shall be done by a ship which cannot get out of the way of an approaching ship for either or both of the following reasons:—

- (a) through being not under command,
- (b) through being unable to manoeuvre as required by the rules.

I hope that this rather lengthy explanation will serve to make it clear why we thought the omission of a comma in this rule served to make the meaning of the rule clearer.

As regards the word "position" in paragraph (b) of Rule 16, we interpret this as meaning exactly what it normally does, viz. the geographical location in relation to the other ship.

Yours sincerely,

Denis O'Neill.

Afskrift.

DEN DANSKE ORDBOG

31. august 1950.

Til handelsministeriet.

I anledning af ministeriets forespørgsel om *taxie* eller *taxe* skal vi meddele følgende:

I vore samlinger har vi **kun** et eksempel på *taxie*, nemlig fra Kaj Bom. Slang. (1948) 127: Man *taxierud* til start, når maskinen køres frem til startstedet; å propos „kører“: de militære flyvebåde "sejler" ikke, men kører på vandet.

Vi vil bestemt fraråde *taxie* eller *taxe* som et udansk ord (ordet stammer fra engelsk og er dannet til eng. *taxi*, *taxadrosche*) — stavemaden er også ganske udansk. Hvis man forkorter til *taxe*, er der slet ingen tilknytning for ordet i dansk.

Såvidt vi kan se, bruger svenskerne *rulla* eller *markköra* og tyskerne *rollen*. (Foltmann. Flyveordbogen. 1945). Vil foreslå at bruge ordet *køre*.

P. O. V.

Deres ærbødige

sign. **Jørgen Glahder.**

Notat

fra kommandør kaptajn A. Linde vedrørende regel 16 „Every vessel or seaplane when taxi-ing on the water“.

Jeg har forelagt spørgsmålet for chefen for søværnets flyvevæsen, der kan tilslutte sig det af den danske ordbog udtalte.

Han udtaler, at søluftfartøjer *kører på vandet*, og at dette udtryk også anvendes i tjenestereglementer, og således er det tjenstligt anerkendte udtryk. Han tager helt afstand fra udtrykkene „sejler“ og „bevæger sig“. Han udtaler videre, at man undertiden anvender udtrykket „manøvrerer“, men tænker da fortrinsvis på de tilfælde, hvor et luftfartøj under bevægelse fra et sted på søen til et andet foretager hyppige drej.

Han oplyser videre, at de bevægelser, som foretages af et søluftfartøj, når det skal fra søen op i luften eller fra luften ned på søen, udtrykkes ved, at luftfartøjet „starter“ og „lander“.

Jeg skal herefter foreslå, at udvalget går ind for at korrigere oversættelsen i regel 16 derhen, at man i stedet for „taxer“ skriver „kører“, og at man for at præcisere, at der kun tænkes på de manøvrer, der ikke hører med til start og landing, fortsat bibeholder fodnoten, idet man dog i denne erstatter „taxer,“ med „kører“.

- a. 1. Fra den side, på hvilken uddybningsmaskinen kan passeres:
Om dagen: En rød ballon.
Om natten: Et hvidt lys lodret under et rødt lys i en indbyrdes afstand af mindst 1,5 m.
2. Fra den side, på hvilken det er forbudt at passere uddybningsmaskinen:
Om dagen: En sort signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant med diagonaler af mindst 0,60 m, ophængt ved spidsen (diamant).
Om natten: Et grønt lys lodret under et rødt lys i en indbyrdes afstand af mindst $1\frac{1}{2}$ m.
3. Såvel signalet for passage som for forbud mod passage kan efter omstændighederne føres på begge sider af uddybningsmaskinen, jfr. dog § 9.
- b. I tåge eller usigtbart vejr afgives signal som foreskrevet for et skib, der ligger til ankers, efterfulgt af:
 1. En række enkeltslag på skibsklokken (mindst 6), når skibe for indgående*) skal tage den på deres styrbords side og for udgående på deres bagbords side.
 2. En række dobbeltslag på skibsklokken (mindst 6), når skibe for indgående skal tage den på deres bagbords side og for udgående på deres styrbords side.

Dykkersignal.

§ 5.

Et skib (fartøj), der har dykker ude, skal på det sted, hvor det bedst kan ses, føre et flag, der skal have dimensionerne 1 X 1 m. Flaget skal være halvt rødt og halvt blå, delt efter diagonalen fra det øverste hjørne ved standerliget, og således at den underste trekant er blå, den øverste rød. Skibet skal i så tilfælde passeres med særlig agtpågivenhed, og af maskindrevne skibe såvidt muligt med stoppet maskine.

Vigesignaler.

- a. Et skib, som på grund af sit dybgående eller sin længde er nødsaget til at holde sig i den dybere del af et snævert farvand eller løb, kan tilkendegive dette ved i god tid, og forinden snævringen nås, at vise:
 - Om dagen: Det internationale signalflag D hejst på fokkemasten.
 - Om natten: Et rødt lys, der er synligt i en afstand af mindst 2 sømil, og som enten er synligt hele horisonten rundt, eller — hvis afskærmning anvendes — er synligt over en ubrudt bue af horisonten på mindst 20 kompasstreger (225°), nemlig fra ret forud til mindst 2 streger ($22\frac{1}{2}^\circ$) agten for tværs på hver side. Dette lys skal i *maskindrevne skibe* anbringes på fokkemasten mindst 2 m lodret over det hvide toplys, og i *sejlskibe* og *slæbte skibe* i diametralplanet på eller foran for fokkemasten i en højde over skroget af mindst 4 m.

Under slæbning vises de nævnte signaler af det slæbte skib.

*) Et skib er for indgående, når det har de røde sømærker om styrbord.

Såvel om dagen som om natten kan et sådant skib desuden som opmærksomhedssignal benytte et lydsignal bestående af 1 lang tone efterfulgt af 2 korte toner (bogstavet D) med fløjte, sirene eller tågehorn*).

- b. Det er forbudt andre skibe og fartøjer i snævre løb at vise og afgive signaler i den under a. angivne betydning.
- c. Andre skibe og fartøjer skal give plads for et skib, som viser de under a. angivne signaler.

Det sidstnævnte skib bør dog, såvidt omstændighederne tillader det, holde sig i den side af løbet, der er på dets styrbords side, (jfr. regel 25, a. i de internationale søvejsregler).

To eller flere skibe, som samtidig viser de under a. nævnte signaler, bør undgå at møde eller indhente hinanden på særligt snævre steder eller ved stærke krumninger i løbet.

§ 7.

Passage i
snævre løb.

- a. Ved et løb, der er så snævert, at to modgående skibe — enten de viser de i § 6 a. nævnte signaler eller ej — ikke uden fare kan passere hinanden, skal det skib vente, der er for indgående.

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

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

Skulle forholdene undtagelsesvis gøre det nødvendigt for et indhentende maskindrevet skib at passere på styrbords side, må denne hensigt i tide angives ved fløjtesignalet 1 kort tone (jeg drejer til styrbord).

§ 8.

Sejlfartøjer i
snævre løb.

Sejlskibe og sejlbåde, som sejler rumt, skal i snævert farvand eller løb såvidt muligt holde sig til den side af farvandets eller løbets midte, som de har på styrbords side, når de sejler i farvandets eller løbets retning.

§ 9.

Opankring
m. v. i snævre
løb.

Uden bydende nødvendighed er det forbudt at ankre op i et snævert løb og navnlig at ankre i de fyr- eller båkelinier eller vinkelfyrs vinkler, der leder gennem løbet.

Skulle skibe af omstændighederne tvinges til at ankre her, skal de ligge således, at de såvidt muligt ikke hindrer passagen for andre skibe, og skal — om fornødent ved varp -- hales så langt ind til kanten af løbet som muligt.

Udlagte uddybningsmaskiner må i snævre løb ikke uden bydende nødvendighed hindre passagen for andre skibe. For så vidt de af hensyn til uddybningsarbejdet, under forhaling, ved trosseføring og lignende, må spærre passagen gennem løbet, bør spærringen indskrænkes til det kortest mulige tidsrum og i det hele iværksættes under fornøden hensyntagen til den frie sikksfart. Når arbejdet indstilles for et ikke ganske kortvarigt tidsrum, skal maskinen hales så langt ind til kanten af løbet som muligt.

*) Med hensyn til tågesignaler henvises til de internationale søvejsreglers regel 15. c. 5. og 6.

Grundstødte
skibe i eller
ved snævre
løb.

§ 10.

Skibe, der er grundstødt i eller ved et snævert løb, så at de spærrer eller hindrer sejladsen, skal drage omsorg for hurtigst muligt at komme af grunden. Varp, der føres over løbet, skal slækkes for passerende skibe.

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

Særlige regler
for uddybede
løb.

§ 11.

I uddybede løb og gravede render, der kunstigt vedligeholdes, gælder desuden følgende særlige bestemmelser:

- a. Et maskindrevet skib skal under fornøden hensyntagen til sikker navigering afpasse farten således, at løbet og dets sider ikke beskadiges.
Hvor særlige forhold gør sig gældende, kan ved reglement for vedkommende løb være fastsat en maksimumsfart.
- b. Optagning af sten og sand eller udkastning af last, ballast, aske eller lignende, samt udpumpning eller udskylning af olie og olierester er forbudt.
- c. Det er forbudt at anvende fiskeredskaber i løbet eller dets umiddelbare nærhed på en sådan måde, at det er til hinder for sejladsen, samt her at benytte fiskeredskaber, som kan rive op i bunden, så at sten og sand flyttes.

§ 12.

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

§ 13.

Overtrædelser af foranstående regler medfører strafansvar i overensstemmelse med de derom indeholdte regler i lov nr. 118 af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse.

Denne bekendtgørelse træder i kraft den

Forskellige landes bestemmelser om udkikstjeneste.

- Title 46. Shipping. De forenede Stater.
- Part 62. Special operating Requirements.
- § 62. 25. Lookouts, fire patrolmen and additional watches when necessary.
- a. Lookouts. Every vessel navigating the ocean shall have a lookout at all times at or near the bow during the nighttime.
- Merchant Shipping Act, 1894. England.
- Sect. 220. If a master, seaman, or apprentice belonging to a British ship, by wilful breach of duty or by neglect of duty or by reason of drunkenness.
- a
 - b. refuses or omits to do any lawful act proper and requisite to be done by him for preserving the ship from immediate loss, destruction, or serious damage, or for preserving any person belonging to or on board the ship from immediate danger to life or limb, he shall in respect of each offence be guilty of misdemeanor.
- Vedkommende embedsmand i den hollandske søfartsadministration har oplyst følgende: Holland.
- „On board of sea-going ships the crew shall be sufficient to have on deck on each wath, besides the captain or the officer in charge, at least available:
- a. If the gross tonnage is less than 400 tons, *one person*;
 - b. If the gross tonnage is between 400 and 700 tons, *one helmsman and one look-out*;
 - c. If the gross tonnage is more than 700 tons, *one helmsman, one look-out and one spare person*”.
- Sjödyktighetsloven af 9. juni 1903. Norge.
- § 82. sidste stk.*). Skibsføreren har ansvaret for, at der til enhver tid holdes behørig utkik.
- Sjölagen af 12. juni 1891. Sverige.
- § 32**). Befälhavaren åligger att tillse: att behörig utkik hållles; att icke såsom utkiksman eller såsom rorsman nyttjas annan än den, som enligt läkares intygg ej över fyra år gammalt, ägor normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsselförmåga;

*) Som affattet ved tillægslov af 21. juni 1935,

***) Som affattet ved lov af 1. juni 1917,

Det administrative bibliotek

Slotsholmsgade 12
1216 København K
Tlf. (01)122517