

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd  
om sjövägsregler  
(konsoliderad elektronisk utgåva)**

Ändringar införda t.o.m. TSFS 2021:102.

*Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.*



## Innehåll

<b>Tillämpningsområde.....</b>	<b>1</b>
<b>De internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.....</b>	<b>1</b>
<b>Tillägg till och undantag från de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.....</b>	<b>1</b>
<b>Ömsesidighet.....</b>	<b>1</b>
<b>Undantag.....</b>	<b>2</b>
<b>Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....</b>	<b>2</b>
<b>Bilaga 1. De internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.....</b>	<b>5</b>
<b>Del A – Allmänt.....</b>	<b>5</b>
Regel 1 – Tillämpning.....	5
Regel 2 – Ansvar.....	5
Regel 3 – Allmänna definitioner.....	6
<b>Del B – Styrnings- och seglingsregler.....</b>	<b>9</b>
<b>Sektion I – Fartygs uppträdande under alla siktförhållanden.....</b>	<b>9</b>
Regel 4 – Tillämpning.....	9
Regel 5 – Utkik.....	9
Regel 6 – Säker fart.....	9
Regel 7 – Risk för kollision.....	10
Regel 8 – Åtgärder för att undvika kollision.....	10
Regel 9 – Trånga farleder.....	11
Regel 10 – Trafiksepareringssystem.....	12
<b>Sektion II – Fartygs uppträdande när de är i sikte av varandra.....</b>	<b>13</b>
Regel 11 – Tillämpning.....	13
Regel 12 – Segelfartyg.....	13
Regel 13 – Upphinnande.....	13
Regel 14 – Stäv mot stäv.....	14
Regel 15 – Skärande kurser.....	14
Regel 16 – Fartyg som ska hålla undan.....	14
Regel 17 – Fartyg som ska hålla kurs och fart.....	14
Regel 18 – Fartygs inbördes skyldigheter.....	15
<b>Sektion III – Fartygs uppträdande vid nedsatt sikt.....</b>	<b>16</b>
Regel 19 – Fartygs uppträdande vid nedsatt sikt.....	16
<b>Del C – Fartygsljus och signalfigurer.....</b>	<b>17</b>
Regel 20 – Tillämpning.....	17

Regel 21 – Definitioner.....	17
Regel 22 – Fartygsljusens lysvidd .....	18
Regel 23 – Maskindrivna fartyg på väg .....	19
Regel 24 – Bogsering och påskjutning.....	19
Regel 25 – Segelfartyg på väg och fartyg under rodd.....	21
Regel 26 – Fiskefartyg .....	21
Regel 27 – Ej manöverfärdiga fartyg och fartyg med begränsad manöverförmåga .....	22
Regel 28 – Fartyg hämmade av sitt djupgående .....	24
Regel 29 – Lotsfartyg .....	24
Regel 30 – Fartyg till ankars och fartyg på grund.....	24
Regel 31 – Sjöflygplan .....	25
<b>Del D – Ljud- och ljussignaler .....</b>	<b>27</b>
Regel 32 – Definitioner.....	27
Regel 33 – Ljudsignalutrustning.....	27
Regel 34 – Manöver- och varningssignaler .....	27
Regel 35 – Ljudsignaler vid nedsatt sikt.....	28
Regel 36 – Signaler för att påkalla uppmärksamhet .....	30
Regel 37 – Nödsignaler.....	30
<b>DEL E – Undantag .....</b>	<b>31</b>
Regel 38 – Undantag.....	31
<b>ANNEX 1 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.....</b>	<b>33</b>
<b>Fartygsljus och signalfigurer – placering och tekniska specifikationer .....</b>	<b>33</b>
1 – Definition.....	33
2 – Fartygsljusens placering och inbördes avstånd i lodrät riktning .....	33
3 – Fartygsljusens placering och inbördes avstånd i vågrät riktning.....	34
4 – Specifikationer om placeringen av riktningvisande fartygsljus för fiskefartyg, mudderverk och fartyg som är sysselsatta med undervattensarbete .....	35
5 – Skärmar för sidoljus.....	35
6 – Signalfigurer .....	35
7 – Färgspecifikationer för fartygsljus .....	36
8 – Fartygsljusens ljusstyrka .....	37
9 – Vågräta sektorer .....	37
10 – Lodräta sektorer .....	38
11 – Ljusstyrkan hos fartygsljus som inte är elektriska .....	38
12 – Manöverljus .....	38
13 – Höghastighetsfartyg .....	38

14 – Godkännande .....	39
<b>ANNEX 2 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.....</b>	<b>41</b>
<b>Ytterligare signaler för fiskefartyg som fiskar i närheten av varandra .....</b>	<b>41</b>
1 – Allmänt .....	41
2 – Signaler för trålare .....	41
3 – Signaler för snörpvadsfiskare.....	41
<b>ANNEX 3 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.....</b>	<b>43</b>
<b>Tekniska specifikationer för ljudsignalanordningar .....</b>	<b>43</b>
1 – Visslor.....	43
2 – Fartygsklocka eller gonggong .....	45
3 – Godkännande .....	45
<b>ANNEX 4 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.....</b>	<b>47</b>
<b>Nödsignaler .....</b>	<b>47</b>
<b>Bilaga 2. Tillägg till och undantag från de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss .....</b>	<b>49</b>
Definitioner.....	49
Backning av fartyg inom ett hamnområde eller på en redd .....	50
Dykning och undervattensarbete m.m. ....	50
Isbrytning.....	51
Fartyg under brådslande tjänsteövning .....	51
Trafiksepareringssystemen i Bornholmsgattet samt söder om Öland och Gotland.....	52
Ytterligare bestämmelser för fartyg på svenskt inre vatten.....	52
Örlogsfartyg.....	55
Fartyg i närheten av örlogsfartyg .....	55



## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägsregler;

**TSFS 2009:44**

Konsoliderad elektronisk  
utgåva

beslutade den 13 maj 2009. Ändringar införda t.o.m TSFS 2021:102.

*Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.*

**SJÖFART**

### Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter gäller för sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon och för trafik med svenska fartyg utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon, om annat inte särskilt anges.

### De internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss

2 § Av 1 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300) framgår att Transportstyrelsen ska publicera de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss i svensk översättning i Transportstyrelsens författningssamling. Översättningen av de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss finns i bilaga 1 till dessa föreskrifter.

### Tillägg till och undantag från de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss

3 § Tillägg till och undantag från de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss framgår av bilaga 2.

### Ömsesidighet

4 § Tekniska krav i dessa föreskrifter gäller inte för ett fartyg eller dess utrustning om fartyget eller utrustningen

1. har lagligen tillverkats eller har satts på marknaden i en annan medlemsstat inom EU eller i Turkiet, eller
2. har lagligen tillverkats i ett EFTA-land som har undertecknat EES-avtalet.

Om fartyg eller utrustningar enligt första stycket inte uppnår en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som garanteras genom dessa föreskrifter, ska tekniska krav i dessa föreskrifter gälla.

## Undantag

5 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter om det finns särskilda skäl. Detta gäller under förutsättning att undantaget inte strider mot internationella överenskommelser eller gemenskrävtlig lagstiftning.

Undantag från bestämmelserna i bilaga 1 kräver, utöver vad som sägs i första stycket, att förutsättningarna enligt regel 1 e i bilaga 1 är uppfyllda. (TSFS 2021:102)

### *Allmänna råd*

*Vägledning för när medlemsstater kan bevilja undantag enligt bilaga 1 regel 1 e finns i IMO-cirkulär MSC/Circ.1144<sup>1</sup>. (TSFS 2021:102)*

## Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

*TSFS 2009:44*

1. Denna författning träder i kraft den 1 juli 2009.
2. Avsnitt 1 l och m i annex 4 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss träder i kraft den 1 december 2009. De äldre bestämmelserna i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1989:15) med de internationella sjövägsreglerna m.m. ska i dessa delar gälla fram till detta datum.
3. Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens beslut, som gäller då denna författning träder i kraft, gäller även efter ikraftträdandet av denna författning. Sådana beslut ska anses ha meddelats av Transportstyrelsen och gäller till dess Transportstyrelsen meddelar ett nytt beslut eller giltighetstiden för beslutet går ut.
4. Om det i en föreskrift som har beslutats av Sjöfartsverket hänvisas till Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1989:15) med de internationella sjövägsreglerna m.m. ska denna hänvisning istället avse dessa föreskrifter.
5. Ett fartyg (eller en kategori av fartyg) som uppfyller bestämmelserna i 1960 års internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss och som kölsträcktes eller befann sig i motsvarande byggnadsstadium före den 15 juli 1977 får, vid tillämpningen av regel 38 i bilaga 1, undantas från skyldigheten att följa bestämmelserna i bilaga 1 enligt följande:
  - a) Fartygsljus som har en lysvidd enligt regel 22 i bilaga 1 ska installeras senast den 15 juli 1981.
  - b) Fartygsljus som följer de färgspecifikationer som föreskrivs i avsnitt 7 i annex 1 i bilaga 1 ska installeras senast den 15 juli 1981.
  - c) Fartygsljus behöver inte flyttas på grund av att man har gått över från brittiska till metriska enheter och i och med det har avrundat mått.
  - d) För toppljus enligt avsnitt 3 a i annex 1 i bilaga 1 gäller följande:

<sup>1</sup> MSC/Circ.1144, Additional guidance for the uniform application of rule 1(e) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended.



– Toppljus på fartyg med en längd under 150 meter behöver inte flyttas för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 3 a i annex 1 i bilaga 1.

– Toppljus på fartyg med en längd av 150 meter eller mer ska flyttas för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 3 a i annex 1 i bilaga 1 senast den 15 juli 1986.

e) Toppljus ska flyttas för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 2 i annex 1 i bilaga 1 senast den 15 juli 1986.

f) Sidoljus ska flyttas för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 2 g och 3 b i annex 1 i bilaga 1 senast den 15 juli 1986.

g) Bestämmelserna om ljudsignalanordningar i annex 3 i bilaga 1 ska vara uppfyllda senast den 15 juli 1986.

h) Runtlysande ljus behöver inte flyttas för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 9 b i annex 1 i bilaga 1.(*TSFS 2010:76*)

*TSFS 2010:76*

Denna författning träder i kraft den 1 juni 2010.

*TSFS 2021:102*

Denna författning träder i kraft den 15 december 2021.



## **Bilaga 1.**

### **De internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss**

#### **Del A – Allmänt**

##### **Regel 1 – Tillämpning**

- a. Dessa regler gäller alla fartyg på öppna havet samt i vatten som är förbundna med öppna havet och som är farbara för sjögående fartyg.
- b. Ingenting i dessa regler ska hindra tillämpningen av särskilda regler som har beslutats av vederbörande myndighet om redder, hamnar, floder, sjöar eller andra inre vatten som är förbundna med öppna havet och som är farbara för sjögående fartyg. Sådana särskilda regler ska överensstämma med dessa regler i största möjliga mån.
- c. Ingenting i dessa regler ska hindra tillämpningen av särskilda regler som har beslutats av stater om ytterligare positions- eller signalljus, signalfigurer och visselsignaler för örlogsfartyg och fartyg i konvoj. Detsamma gäller för ytterligare positions- eller signalljus och signalfigurer för fiskefartyg sysselsatta med fiske i flotta. Sådana ytterligare positions- eller signalljus, signalfigurer och visselsignaler ska i största möjliga mån inte kunna förväxlas med fartygsljus, signalfigurer eller signaler enligt dessa regler.
- d. Trafiksepareringssystem kan antas av den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i syfte att efterleva dessa regler.
- e. Om ett fartygs flaggstat bedömer att ett fartyg som har särskild konstruktion eller är avsett för ett särskilt ändamål, inte helt kan uppfylla denna bilagas krav om fartygsljusens eller signalfigurernas antal, placering, lysvidd eller lysvinkel, liksom om ljudsignalanordningarnas placering och egenskaper ska flaggstaten besluta om andra villkor för det aktuella fartyget. Dessa andra villkor ska vara sådana att de, med avseende på det aktuella fartyget, i största möjliga utsträckning överensstämmer med kraven i denna bilaga. (TSFS 2021:102)

##### **Regel 2 – Ansvar**

- a. Ingenting i dessa regler fritar ett fartyg, eller fartygets ägare, redare, befälhavare eller besättning, från ansvar för följderna av att ha underlåtit att följa dessa regler. Reglerna fritar inte heller ett fartyg, eller fartygets ägare, redare, befälhavare eller besättning, från ansvar för följderna av att ha underlåtit att vidta de försiktighetsåtgärder som anses ingå i gott sjömanskap eller som kan komma att krävas vid rådande omständigheter.
- b. När dessa regler tolkas eller tillämpas ska tillbörlig hänsyn tas till alla navigationsfaror och kollisionsrisker samt till alla särskilda omständigheter, inbegripet begränsningar hos berörda fartyg, som

kan kräva att man avviker från dessa regler för att undgå överhängande fara.

### **Regel 3 – Allmänna definitioner**

I dessa regler ska nedanstående ord och uttryck ha följande innebörd, om inte annat följer av sammanhanget.

- a.** *fartyg* farkost som används till eller kan användas till transport på vatten

Fartyg inbegriper farkost som inte är deplacerande, WIG-farkost och sjöflygplan.
- b.** *maskindrivet fartyg* fartyg med maskinell framdrivning
- c.** *segelfartyg* fartyg under segel under förutsättning att eventuellt installerat framdrivningsmaskineri inte används
- d.** *fartyg sysselsatt med fiske* fartyg som fiskar med nät, linor, trål eller annan fiskeutrustning som begränsar fartygets manöverförmåga

Fartyg som fiskar med släplinor eller annan fiskeutrustning som inte begränsar manöverförmågan avses inte.
- e.** *sjöflygplan* luftfarkost som är konstruerad för att kunna manövrera på vatten
- f.** *ej manöverfärdigt fartyg* fartyg som till följd av någon särskild omständighet inte kan manövrera enligt dessa regler och därför inte kan hålla undan för andra fartyg

- g.** *fartyg med begränsad manöverförmåga* fartyg som till följd av sin verksamhet har begränsad förmåga att manövrera enligt dessa regler och därför inte kan hålla undan för andra fartyg
- Fartyg med begränsad manöverförmåga omfattar åtminstone följande:
- 1) fartyg som är sysselsatta med att lägga ut, reparera eller ta upp sjömärke, undervattenskabel eller rörledning,
  - 2) fartyg som är sysselsatta med muddring, sjömätning eller undervattensarbete,
  - 3) fartyg som är sysselsatta med att komplettera förråd eller flytta över personal, proviant eller last när det är på väg,
  - 4) fartyg som är sysselsatta med start eller ombordtagning av flygplan,
  - 5) fartyg som är sysselsatta med minröjning, och
  - 6) fartyg som är sysselsatta med sådan bogsering att både fartyget som bogserar och bogsersläpet har starkt begränsade möjligheter att avvika från sin kurs.
- h.** *fartyg hämmat av sitt djupgående* maskindrivet fartyg vars djupgående i förhållande till tillgängligt djup och tillgänglig bredd i det navigerbara vattnet starkt begränsar fartygets möjlighet att avvika från sin kurs
- i.** *på väg* fartyg som inte ligger till ankars, inte är förtöjt vid land eller inte står på grund
- j.** *längd och bredd* fartygets längd överallt och fartygets största bredd
- k.** *fartyg i sikte av varandra* fartyg i en sådan situation att det ena kan siktas visuellt från det andra
- l.** *nedsatt sikt* situationer då sikten begränsas av dimma, dis, snöfall, hårt regn, sandstorm eller liknande anledning
- m.** *WIG-farkost* farkost med flera driftsätt som i sitt huvudsakliga driftsätt flyger nära ytan genom att utnyttja yteffektens påverkan



## **Del B – Styrnings- och seglingsregler**

### **Sektion I – Fartygs uppträdande under alla siktförhållanden**

#### **Regel 4 – Tillämpning**

Regel 4–10 gäller under alla siktförhållanden.

#### **Regel 5 – Utkik**

På fartyg ska man ständigt hålla noggrann utkik med syn, hörsel och alla andra tillgängliga och under rådande omständigheter och förhållanden användbara medel så att man kan göra en fullständig bedömning av situationen och risken för kollision.

#### **Regel 6 – Säker fart**

Ett fartyg ska alltid framföras med säker fart. Farten ska anpassas så att fartyget kan vidta lämpliga och effektiva åtgärder för att undvika kollision. Farten ska även anpassas så att fartyget kan stoppa inom ett avstånd som är lämpligt utifrån rådande omständigheter och förhållanden.

Vid bedömning av vad som ska anses vara säker fart ska man ta hänsyn till bland annat följande faktorer:

- a. På alla fartyg ska man beakta
  - 1) rådande siktförhållanden,
  - 2) trafiktätheten, inbegripet anhopningar av fiskefartyg eller andra fartyg,
  - 3) fartygets manöverförmåga, särskilt avseende stoppsträcka och girförmåga under rådande förhållanden,
  - 4) under mörker: förekomsten av bakgrundsljus, exempelvis ljus från land eller reflexer från egna ljus,
  - 5) rådande vind-, sjö- och strömförhållanden samt närheten till navigationsrisker,
  - 6) djupgåendet i förhållande till tillgängligt vattendjup.
- b. På fartyg med funktionsduglig radar ska man utöver faktorerna i a beakta
  - 1) radarutrustningens egenskaper, prestanda och begränsningar,
  - 2) de begränsningar som följer med den avståndsskala som används,
  - 3) hur radarns förmåga att upptäcka påverkas av rådande sjöförhållanden, väder och andra störningskällor
  - 4) möjligheten att små fartyg, is och andra flytande föremål inte upptäcks med radar på tillräckligt avstånd,
  - 5) antal, läge och förflyttning hos fartyg som upptäcks med radar,
  - 6) den exaktare bestämningen av sikten som kan möjliggöras när radar används för att fastställa avståndet till fartyg eller andra föremål i närheten.

**Regel 7 – Risk för kollision**

- a. På fartyg ska man använda alla tillgängliga och under rådande omständigheter och förhållanden användbara medel för att bedöma om det finns risk för kollision. Vid minsta osäkerhet ska sådan risk anses finnas.
- b. Om det finns funktionsduglig radarutrustning installerad ombord ska den användas på rätt sätt. I det ingår dels avsökning på stort avstånd så att man tidigt blir varskodd om risk för kollision, dels radarplottning eller likvärdig systematisk observation av upptäckta föremål.
- c. Antaganden får inte grundas på otillräcklig information, i synnerhet inte på otillräcklig radarinformation.
- d. Vid bedömning av eventuell risk för kollision ska man beakta bland annat följande:
  - 1) Om kompassbäringen till ett fartyg som närmar sig inte förändras märkbart ska det anses finnas risk för kollision.
  - 2) Även när bäringen förändras märkbart ska det kunna anses finnas risk för kollision, i synnerhet när man närmar sig ett mycket stort fartyg eller bogersläp eller när man närmar sig ett fartyg på litet avstånd.

**Regel 8 – Åtgärder för att undvika kollision**

- a. Åtgärder för att undvika kollision ska vidtas i enlighet med regel 4–19 och ska, om rådande omständigheter så medger, utföras tydligt, i god tid och med vederbörligt iakttagande av gott sjömanskap.
- b. Ändringar av kurs eller fart för att undvika kollision ska, om rådande omständigheter så medger, vara så stora att de lätt kan uppfattas av andra fartyg, visuellt eller med radar. En serie små ändringar av kurs eller fart bör undvikas.
- c. Om det finns tillräckligt med fritt vatten kan en kursändring vara den mest effektiva åtgärden för att undvika en närsituation, förutsatt att kursändringen görs i god tid, är kraftig och inte leder till en annan närsituation.
- d. En åtgärd som vidtas för att undvika kollision med ett annat fartyg ska vara sådan att den leder till passage på säkert avstånd. Verkningsarna av åtgärden ska kontrolleras noggrant tills det andra fartyget är helt förbi och klart.
- e. Om det är nödvändigt för att undvika kollision eller för att få mer tid för att bedöma situationen, ska ett fartyg minska farten eller helt upphäva farten genom att man stoppar framdrivningsmedlen eller slår back.



- f. 1) Ett fartyg som enligt dessa regler är skyldigt att inte hindra ett annat fartygs passage eller säkra passage ska, när rådande omständigheter så kräver, i god tid vidta åtgärd så att det andra fartyget får tillräckligt med fritt vatten för säker passage.
- 2) Ett fartyg som är skyldigt att inte hindra ett annat fartygs passage eller säkra passage fritas inte från denna skyldighet om det närmar sig det andra fartyget så att det innebär risk för kollision. Det förra fartyget ska, när det vidtar åtgärd, ta hänsyn till eventuell föreskriven åtgärd i regel 4–19.
- 3) Ett fartyg vars passage inte ska hindras av ett annat fartyg är ändå skyldigt att följa regel 4–19 när de båda fartygen närmar sig varandra så att det innebär risk för kollision.

### **Regel 9 – Trånga farleder**

- a. Ett fartyg som framförs i en trång farled eller ett trångt farvatten ska hålla sig så nära farledens eller farvattnets yttre begränsning på fartygets styrbordssida som säkerheten och framkomligheten medger.
- b. Fartyg med en längd under 20 meter och segelfartyg får inte hindra ett annat fartygs passage om det fartyget endast kan framföras säkert i en trång farled eller ett trångt farvatten.
- c. Fartyg sysselsatta med fiske får inte hindra ett annat fartygs passage om det fartyget framförs i en trång farled eller ett trångt farvatten.
- d. Ett fartyg får inte korsa en trång farled eller ett trångt farvatten om detta hindrar ett annat fartygs passage om det senare fartyget kan framföras säkert endast i sådan farled eller sådant farvatten. Det senare fartyget får använda den ljudsignal som föreskrivs i regel 34 d om det råder osäkerhet om det korsande fartygets avsikter.
- e. 1) I en trång farled eller ett trångt farvatten där det upphinnande fartyget kan köra om endast om det upphunna fartyget vidtar åtgärder för att medge säker omkörning, ska det upphinnande fartyget visa sin avsikt genom att avge lämplig signal enligt regel 34 c 1. Det upphunna fartyget ska, om det samtycker till omkörningen, avge lämplig signal enligt regel 34 c 2 och vidta åtgärder för att medge säker passage. Om det råder osäkerhet får det upphunna fartyget avge signaler enligt regel 34 d.
- 2) Denna regel fritar inte det upphinnande fartyget från dess skyldighet enligt regel 13.
- f. Ett fartyg som närmar sig en krök eller ett område i en trång farled eller ett trångt farvatten, där andra fartyg kan vara skymda av mellanliggande hinder, ska framföras med särskild vaksamhet och försiktighet och ska avge lämplig signal enligt regel 34 e.

- g.** Fartyg ska, om rådande omständigheter så medger, undvika att ankra i en trång farled.

### **Regel 10 – Trafiksepareringssystem**

- a.** Denna regel gäller för trafiksepareringssystem antagna av den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och fritar inte något fartyg från dess skyldighet enligt någon annan regel.
- b.** Ett fartyg som använder sig av ett trafiksepareringssystem ska
  - 1) framföras i det avsedda trafikstråket och följa den trafikriktning som anges för stråket,
  - 2) så långt praktiskt möjligt hålla väl fritt från en separeringslinje eller separeringszon,
  - 3) normalt gå in i eller gå ut ur ett trafikstråk vid stråkets ändpunkt. Om ett fartyg ändå går in eller går ut vid någon av stråkets sidor ska detta göras med så liten vinkel som praktiskt möjligt i förhållande till den trafikriktning som anges för stråket.
- c.** Ett fartyg ska så långt praktiskt möjligt undvika att korsas ett trafikstråk. Om fartyget ändå måste göra detta ska stråket korsas så att fartyget stävar så nära vinkelrätt som praktiskt möjligt i förhållande till den trafikriktning som anges för stråket.
- d.**
  - 1) Ett fartyg får inte använda en kusttrafikzon om det kan använda avsett trafikstråk i angränsande trafiksepareringssystem utan att eftersätta säkerheten. Fartyg med en längd under 20 meter, segelfartyg och fartyg sysselsatta med fiske får dock använda kusttrafikzonen.
  - 2) Oavsett vad som anges i 1 får ett fartyg använda en kusttrafikzon när det är på resa till eller från en hamn, offshoreanläggning, lotsstation eller någon annan plats som är belägen i kusttrafikzonen. Ett fartyg får även använda en kusttrafikzon för att undgå överhängande fara.
- e.** Fartyg får inte gå in i en separeringszon eller korsas en separeringslinje. Detta gäller dock inte ett fartyg som korsar, går in i eller går ut ur ett stråk eller ett fartyg som går in i separeringszonen eller korsar separeringslinjen för att
  - 1) i nödfall undgå överhängande fara, eller
  - 2) vara sysselsatt med fiske inom en separeringszon.
- f.** Fartyg som framförs i områden nära ett trafiksepareringssystemets ändpunkter ska framföras med särskild försiktighet.
- g.** Fartyg ska så långt praktiskt möjligt undvika att ankra i ett trafiksepareringssystem eller i områden nära trafiksepareringssystemets ändpunkter.

- h. Fartyg som inte använder ett trafiksepareringssystem ska hålla sig ifrån det med så bred marginal som är praktiskt möjligt.
- i. Ett fartyg sysselsatt med fiske får inte hindra ett annat fartygs passage om det senare följer ett trafikstråk.
- j. Fartyg med en längd under 20 meter och segelfartyg får inte hindra ett maskindrivet fartygs säkra passage om det maskindrivna fartyget följer ett trafikstråk.
- k. Ett fartyg med begränsad manöverförmåga som är sysselsatt med underhåll som avser navigationssäkerheten i ett trafiksepareringssystem undantas från att följa denna regel i den utsträckning detta är nödvändigt för att utföra arbetet.
- l. Ett fartyg med begränsad manöverförmåga, som är sysselsatt med att lägga ut, reparera eller ta upp undervattenskabel i ett trafiksepareringssystem, undantas från att följa denna regel i den utsträckning detta är nödvändigt för att utföra arbetet.

## **Sektion II – Fartygs uppträdande när de är i sikte av varandra**

### **Regel 11 – Tillämpning**

Reglerna i regel 11–18 gäller fartyg i sikte av varandra.

### **Regel 12 – Segelfartyg**

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

### **Regel 13 – Upphinnande**

- a. Oavsett vad som anges regel 4–18 ska ett upphinnande fartyg hålla undan för ett upphunnet fartyg.

- b. Ett fartyg ska anses vara upphinnande när det närmar sig ett annat fartyg i en riktning som överstiger 22,5 grader akter om tvärs. Med andra ord anses ett fartyg vara upphinnande när det befinner sig i ett sådant läge i förhållande till det upphunna fartyget att det under mörker skulle vara möjligt att se endast det upphunna fartygets akterljus och inget av dess sidoljus.
- c. Om det råder minsta osäkerhet om huruvida ett fartyg är upphinnande, ska man på fartyget anta att det är upphinnande och handla därefter.
- d. En senare förändring i bäringen mellan de båda fartygen kan inte göra det upphinnande fartyget till ett skärande fartyg enligt dessa regler. En senare förändring i bäringen kan heller inte frita det upphinnande fartyget från skyldigheten att hålla väl fritt från det upphunna fartyget till dess att det upphinnande fartyget är helt förbi och klart.

#### **Regel 14 – Stäv mot stäv**

- a. När två maskindrivna fartyg möts på kontrakurs eller nära kontrakurs så att det innebär risk för kollision, ska båda fartygen ändra sin kurs åt styrbord så att de passerar varandra babord mot babord.
- b. En sådan situation ska anses föreligga när man på ett fartyg ser det andra fartyget rätt förut eller nära rätt förut och om man på det första fartyget
  - under mörker ser det andra fartygets toppljus överens eller nära överens, eller
  - under mörker ser det andra fartygets båda sidoljus, eller
  - vid dager iakttar motsvarande bild av det andra fartyget.
- c. Om det råder minsta osäkerhet om huruvida en sådan situation föreligger, ska man på fartyget anta att så är fallet och handla därefter.

#### **Regel 15 – Skärande kurser**

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

#### **Regel 16 – Fartyg som ska hålla undan**

Ett fartyg som är skyldigt att hålla undan för ett annat fartyg ska, så långt möjligt, i god tid vidta kraftig åtgärd för att hålla väl undan.

#### **Regel 17 – Fartyg som ska hålla kurs och fart**

- a. 1) När det ena av två fartyg är skyldigt att hålla undan, ska det andra hålla sin kurs och fart.

- 2) Det senare fartyget får dock vidta åtgärder för att undvika kollision genom egen manöver så snart det står klart att det fartyg som är skyldigt att hålla undan inte vidtar lämpliga åtgärder i enlighet med dessa regler.
- b. När det fartyg som ska hålla kurs och fart av någon anledning kommer så nära att kollision inte kan undvikas enbart genom att det fartyg som ska hålla undan vidtar åtgärder, ska det fartyg som ska hålla kurs och fart vidta de åtgärder som säkrast leder till att en kollision kan undvikas.
- c. Ett maskindrivet fartyg som vid möte på skärande kurser vidtar åtgärder enligt a 2 för att undvika kollision med ett annat maskindrivet fartyg ska, om rådande omständigheter så medger, inte ändra kurs åt babord för ett fartyg som befinner sig på det första fartygets babordssida.
- d. Denna regel fritar inte det fartyg som ska hålla undan från den skyldigheten.

### Regel 18 – Fartygs inbördes skyldigheter

Om inte annat föreskrivs i regel 9, 10 och 13 gäller följande:

- a. Ett maskindrivet fartyg på väg ska hålla undan för
  - 1) ej manöverfärdiga fartyg,
  - 2) fartyg med begränsad manöverförmåga,
  - 3) fartyg sysselsatta med fiske,
  - 4) segelfartyg.
- b. Ett segelfartyg på väg ska hålla undan för
  - 1) ej manöverfärdiga fartyg,
  - 2) fartyg med begränsad manöverförmåga,
  - 3) fartyg sysselsatta med fiske.
- c. Ett fartyg sysselsatt med fiske som är på väg ska, så långt möjligt, hålla undan för
  - 1) ej manöverfärdiga fartyg,
  - 2) fartyg med begränsad manöverförmåga.
- d.
  - 1) Alla fartyg, bortsett från ej manöverfärdiga fartyg och fartyg med begränsad manöverförmåga ska, om rådande omständigheter så medger, undvika att hindra säker passage för fartyg hämmade av sitt djupgående, som visar de signaler som föreskrivs i regel 28.
  - 2) Ett fartyg som är hämmat av sitt djupgående ska framföras med särskild försiktighet och med hänsyn till sitt speciella tillstånd.
- e. Ett sjöflygplan på vattnet ska, i allmänhet, hålla väl undan för alla fartyg och undvika att hindra fartygens framförande. Om omständigheterna

innebär att det finns risk för kollision ska sjöflygplan dock följa regel 4–19.

- f. 1) En WIG-farkost ska, när den lyfter, landar och flyger nära ytan, hålla väl undan för alla andra fartyg och undvika att hindra deras framförande.
- 2) En WIG-farkost som framförs på vattenytan ska följa de bestämmelser som gäller för maskindrivna fartyg i regel 4–11 och 13–19.

### **Sektion III – Fartygs uppträdande vid nedsatt sikt**

#### **Regel 19 – Fartygs uppträdande vid nedsatt sikt**

- a. Denna regel gäller fartyg som inte är i sikte av varandra när de framförs i eller nära ett område med nedsatt sikt.
- b. Fartyg ska framföras med säker fart utifrån rådande omständigheter och förhållanden vid nedsatt sikt. På ett maskindrivet fartyg ska maskineriet vara redo för omedelbar manöver.
- c. Fartyg ska ta vederbörlig hänsyn till omständigheter och förhållanden vid nedsatt sikt när regel 4–10 tillämpas.
- d. På ett fartyg där man med enbart radar upptäcker ett annat fartygs närvaro ska man fastställa om en närsituation är på väg att uppstå och om det finns risk för kollision. Om så är fallet, ska fartyget i god tid göra undanmanöver. Om undanmanövern innebär en kursändring, ska följande undvikas så långt möjligt:
  - 1) kursändring åt babord om det andra fartyget befinner sig för om tvärs, dock inte vid upphunnet fartyg,
  - 2) kursändring i riktning mot ett fartyg som befinner sig tvärs eller akter om tvärs.
- e. Bortsett från de fall då det har fastställts att det inte finns risk för kollision ska ett fartyg där man hör ett annat fartygs mistsignal från något håll för om tvärs eller som inte kan undvika en närsituation med ett annat fartyg för om tvärs minska farten till minsta möjliga med vilken fartyget kan hålla sin kurs. Fartyget ska om nödvändigt helt upphäva farten. Fartyget ska i vilket fall framföras med yttersta försiktighet tills faran för kollision är över.

## **Del C – Fartygsljus och signalfigurer**

### **Regel 20 – Tillämpning**

- a. Regel 20–31 ska följas under alla väderförhållanden.
- b. Reglerna om fartygsljus gäller från solnedgång till soluppgång. Under denna tid får fartyget inte visa andra ljus
  - som kan förväxlas med de fartygsljus som föreskrivs i dessa regler,
  - som försvagar fartygsljusens lysvidd eller särprägel, eller
  - som hindrar noggrann utkik.
- c. De fartygsljus som föreskrivs i dessa regler ska, i den mån de finns ombord, även visas från soluppgång till solnedgång vid nedsatt sikt. De får visas vid övriga omständigheter om det anses nödvändigt.
- d. Reglerna om signalfigurer ska följas vid dager.
- e. De fartygsljus och signalfigurer som föreskrivs i dessa regler ska uppfylla bestämmelserna i annex 1 till dessa regler.

### **Regel 21 – Definitioner**

- a. *toppljus* vitt ljus placerat lodrätt över fartygets långskepps centerlinje som visar ett oavbrutet sken i en cirkelbåge i horisontalplanet av 225 grader och som är placerat så att skenet visas från rätt förut till 22,5 grader akter om tvärs på vardera sidan av fartyget
- b. *sidoljus* grönt ljus på fartygets styrbordssida och rött ljus på fartygets babordssida som vardera visar ett oavbrutet sken i en cirkelbåge i horisontalplanet av 112,5 grader och som är placerade så att skenet visas från rätt förut till 22,5 grader akter om tvärs på vardera sidan av fartyget  
  
På fartyg med en längd under 20 meter får sidoljusen sättas ihop i en sammansatt lanterna placerad över fartygets långskepps centerlinje.
- c. *akterljus* vitt ljus placerat så nära aktern som praktiskt möjligt som visar ett oavbrutet sken i en cirkelbåge i horisontalplanet av 135 grader och som är placerat så att skenet visas från rätt akter ut till 67,5 grader på vardera sidan av fartyget
- d. *bogserljus* gult ljus placerat så nära aktern som praktiskt möjligt som visar ett oavbrutet sken i en cirkelbåge i horisontalplanet av 135 grader och som är placerat så att skenet visas från rätt akter ut till 67,5 grader på vardera sidan av fartyget

- e. *runtlysande ljus* ljus som visar ett oavbrutet sken i en cirkelbåge i horisontalplanet av 360 grader
- f. *blixtljus* ljus som med regelbundna mellanrum avger 120 eller fler blixtar i minuten

**Regel 22 – Fartygsljusens lysvidd**

De fartygsljus som föreskrivs i dessa regler ska ha ljusstyrka enligt avsnitt 8 i annex 1 till dessa regler för att kunna ha följande minsta lysvidd:

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

toppljus	6 nautiska mil
sidoljus	3 nautiska mil
akterljus	3 nautiska mil
bogserljus	3 nautiska mil
vitt, rött, grönt eller gult runtlysande ljus	3 nautiska mil

- b. På fartyg med en längd av 12 meter eller mer men under 50 meter:  
toppljus på fartyg med en längd av 20 meter 5 nautiska mil  
eller mer

toppljus på fartyg med längd under 20 meter	3 nautiska mil
sidoljus	2 nautiska mil
akterljus	2 nautiska mil
bogserljus	2 nautiska mil
vitt, rött, grönt eller gult runtlysande ljus	2 nautiska mil

- c. På fartyg med en längd under 12 meter:

toppljus	2 nautiska mil
sidoljus	1 nautiska mil
akterljus	2 nautiska mil
bogserljus	2 nautiska mil
vitt, rött, grönt eller gult runtlysande ljus	2 nautiska mil

- d. På svårupptäckta, delvis nedsänkta fartyg eller föremål som bogseras:

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



### **Regel 23 – Maskindrivna fartyg på väg**

- a. Ett maskindrivet fartyg på väg ska visa
  - 1) ett förligt toppljus,
  - 2) ett andra toppljus akter om och högre än det förliga toppljuset; ett fartyg med en längd under 50 meter är inte skyldigt att visa detta andra toppljus men får göra det,
  - 3) sidoljus,
  - 4) akterljus.
- b. En svävare i icke-deplacerande driftssätt ska visa en gul, runtlysande snabblixt utöver de fartygsljus som föreskrivs i a.
- c. En WIG-farkost ska visa ett rött, högintensivt, runtlysande blyxtljus när den lyfter, landar och flyger nära ytan utöver de fartygsljus som föreskrivs i a.
- d.
  - 1) Ett maskindrivet fartyg med en längd under 12 meter får visa ett vitt, runtlysande ljus och sidoljus i stället för de fartygsljus som föreskrivs i a.
  - 2) Ett maskindrivet fartyg med en längd under 7 meter vars maximifart inte överstiger 7 knop får visa ett vitt, runtlysande ljus i stället för de fartygsljus som föreskrivs i a och ska, om praktiskt möjligt, även visa sidoljus.
  - 3) Toppljuset eller det vita, runtlysande ljuset på ett maskindrivet fartyg med en längd under 12 meter får placeras vid sidan av fartygets långskepps centerlinje om det inte är praktiskt möjligt att placera det över centerlinjen. Detta gäller under förutsättning att sidoljusen sätts ihop i en sammansatt lanterna som ska vara placerad över fartygets långskepps centerlinje eller så nära samma långskeppslinje som toppljuset eller det runtlysande, vita ljuset som praktiskt möjligt. (TSFS 2010:76)

### **Regel 24 – Bogsering och påskjutning**

- a. Ett maskindrivet fartyg som bogserar ska visa följande fartygsljus:
  - 1) i stället för det fartygsljus som föreskrivs i regel 23 a 1 eller 2: två toppljus placerade lodrätt ovanför varandra eller, om bogsersläpets längd mätt från det bogserande fartygets akter till släpets slut överstiger 200 meter, tre toppljus placerade lodrätt ovanför varandra,
  - 2) sidoljus,
  - 3) akterljus,
  - 4) bogserljus placerat lodrätt ovanför akterljuset,
  - 5) om bogsersläpets längd överstiger 200 meter: en signalfigur som ger bilden av en romb placerad där den syns bäst.
- b. När ett påskjutande fartyg och ett fartyg som blir påskjutet är fast förbundna med varandra till en sammansatt enhet, ska de anses vara

- ett maskindrivet fartyg och visa de fartygsljus som föreskrivs i regel 23.
- c.** Ett maskindrivet fartyg som skjuter på eller bogserar längs sidan ska, utom då det rör sig om en sammansatt enhet, visa följande fartygsljus:
- 1) i stället för det fartygsljus som föreskrivs i regel 23 a 1 eller 2: två toppljus placerade lodrätt ovanför varandra,
  - 2) sidoljus,
  - 3) akterljus.
- d.** Ett maskindrivet fartyg som omfattas av a eller c ska även följa regel 23 a 2.
- e.** Fartyg eller föremål som bogseras, utom de som anges i g, ska visa följande fartygsljus:
- 1) sidoljus,
  - 2) akterljus,
  - 3) om bogsersläpets längd överstiger 200 meter: en signalfigur som ger bilden av en romb placerad där den bäst syns.
- f.** När flera fartyg som bogseras längs sidan eller skjuts på i grupp ska visa fartygsljus som ett enda fartyg gäller följande:
- 1) Ett fartyg som skjuts på som inte tillhör en sammansatt enhet ska visa sidoljus i den främre delen.
  - 2) Ett fartyg som bogseras längs sidan ska visa akterljus samt i den främre delen sidoljus.
- g.** Ett svårupptäckt, delvis nedsänkt fartyg eller föremål som bogseras eller en kombination av sådana fartyg eller föremål som bogseras ska visa följande fartygsljus:
- 1) om bredden understiger 25 meter: ett vitt, runtlysende ljus i eller nära den främre änden och ett vitt, runtlysende ljus i eller nära den aktra änden, med undantag av oljebehållare, som inte behöver visa något fartygsljus i eller nära den främre änden,
  - 2) om bredden är 25 meter eller mer: ytterligare två vita, runtlysende ljus på eller nära breddens ytterkanter,
  - 3) om längden överstiger 100 meter: ytterligare vita, runtlysende ljus mellan de fartygsljus som föreskrivs i 1 och 2 så att avståndet mellan fartygsljusen inte överstiger 100 meter,
  - 4) en signalfigur som ger bilden av en romb på eller nära den aktersta ytterkanten på det sista fartyget eller föremålet som bogseras, och om bogsersläpets längd överstiger 200 meter, ytterligare en signalfigur som ger bilden av en romb placerad där den syns bäst och så långt förut som praktiskt möjligt.
- h.** Om det av någon giltig anledning inte är praktiskt möjligt för ett bogserat fartyg eller föremål att visa de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i e eller g, ska alla rimliga åtgärder vidtas för att belysa

det bogserade fartyget eller föremålet eller åtminstone indikera att fartyget eller föremålet är där.

- i. Om det av någon giltig anledning inte är praktiskt möjligt för ett fartyg som normalt inte är sysselsatt med bogsering att visa de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i a eller c, är inte fartyget skyldigt att visa sådana fartygsljus i de fall fartyget är sysselsatt med att bogsera ett annat fartyg i nöd eller på annat sätt är i behov av hjälp. Alla rimliga åtgärder enligt regel 36 ska vidtas för att indikera förbindelsen mellan det bogserande fartyget och det fartyg som bogseras, särskilt genom att belysa bogserlinan.

### **Regel 25 – Segelfartyg på väg och fartyg under rodd**

- a. Ett segelfartyg på väg ska visa
  - 1) sidoljus,
  - 2) akterljus.
- b. På ett segelfartyg med en längd under 20 meter får de fartygsljus som föreskrivs i a sättas ihop i en sammansatt lanterna placerad i eller nära masttoppen, placerad där den syns bäst.
- c. Ett segelfartyg på väg får, utöver de fartygsljus som föreskrivs i a, visa två runtlysende ljus placerade lodrätt ovanför varandra i eller nära masttoppen och placerade där de syns bäst. Det övre ljuset ska vara rött och det nedre grönt. Dessa fartygsljus får inte visas tillsammans med den sammansatta lanterna som medges i b.
- d. 1) Ett segelfartyg med en längd under 7 meter ska, om praktiskt möjligt, visa de fartygsljus som föreskrivs i a eller b. Om så inte är fallet ska segelfartyget ha till hands en elektrisk lampa eller en tänd lanterna som visar ett vitt ljus. Detta ska visas i så god tid att kollision kan undvikas.  
2) Ett fartyg under rodd får visa de fartygsljus som föreskrivs för segelfartyg i denna regel. Om fartyget inte gör det ska fartyget under rodd ha till hands en elektrisk lampa eller en tänd lanterna som visar ett vitt ljus. Detta ska visas i så god tid att kollision kan undvikas.
- e. Ett fartyg som är under segel och maskinell framdrivning samtidigt ska visa en kon med nedåtvänd spets placerad i den främre delen av fartyget där den syns bäst.

### **Regel 26 – Fiskefartyg**

- a. Ett fartyg sysselsatt med fiske ska, oavsett om det är på väg eller ligger till ankars, visa endast sådana fartygsljus och signalfigurer som föreskrivs i denna regel.

- b.** Ett fartyg sysselsatt med trålfiske, med vilket avses att nät eller annat fiskeredskap släpas genom vattnet, ska visa
  - 1) två runtlyssande ljus placerade lodrätt ovanför varandra, det övre ljuset grönt och det nedre vitt, eller en signalfigur bestående av två koner placerade lodrätt ovanför varandra, spets mot spets,
  - 2) ett toppljus akter om och högre än det gröna, runtlyssande ljuset; fartyg med en längd under 50 meter är inte skyldiga att visa ett sådant fartygsljus men får göra det,
  - 3) när fartyget gör fart genom vattnet: sidoljus och akterljus utöver övriga fartygsljus som föreskrivs i b.
  
- c.** Ett fartyg sysselsatt med annat fiske än trålfiske ska visa
  - 1) två runtlyssande ljus placerade lodrätt ovanför varandra, det övre ljuset rött och det nedre vitt, eller en signalfigur bestående av två koner placerade lodrätt ovanför varandra, spets mot spets,
  - 2) när det finns fiskeredskap som sträcker sig mer än 150 meter vågrätt ut från fartyget: ett vitt, runtlyssande ljus eller en kon med spetsen uppåt, placerad i riktning mot redskapet,
  - 3) när fartyget gör fart genom vattnet: sidoljus och akterljus utöver övriga fartygsljus som föreskrivs i c.
  
- d.** De ytterligare signaler som beskrivs i annex 2 till dessa regler ska visas av fartyg sysselsatta med fiske i närheten av andra fartyg sysselsatta med fiske.
  
- e.** Ett fartyg som inte är sysselsatt med fiske ska inte visa de fartygsljus och signalfigurer som föreskrivs i denna regel, utan endast de fartygsljus och signalfigurer som föreskrivs för fartyget utifrån dess längd.

**Regel 27 – Ej manöverfärdiga fartyg och fartyg med begränsad manöverförmåga**

- a.** Ett ej manöverfärdigt fartyg ska visa
  - 1) två röda, runtlyssande ljus placerade lodrätt ovanför varandra där de syns bäst,
  - 2) två klot eller liknande signalfigurer placerade lodrätt ovanför varandra där de syns bäst,
  - 3) när fartyget gör fart genom vattnet: sidoljus och akterljus utöver övriga fartygsljus som föreskrivs i a.
  
- b.** Fartyg med begränsad manöverförmåga, utom fartyg som är sysselsatt med minröjning, ska visa
  - 1) tre runtlyssande ljus placerade lodrätt ovanför varandra där de syns bäst, där det översta och det nedersta är rött och det mellersta vitt,
  - 2) tre signalfigurer placerade lodrätt ovanför varandra där de syns bäst, där den översta och den nedersta är ett klot och den mellersta är en signalfigur som ger bilden av en romb,

- 3) när fartyget gör fart genom vattnet: toppljus, sidoljus och akterljus utöver de fartygsljus som föreskrivs i 1,
  - 4) när fartyget ligger till ankars: de fartygsljus eller den signalfigur som föreskrivs i regel 30, utöver de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i 1 och 2.
- c. Ett maskindrivet fartyg som är sysselsatt med sådan bogsering att både fartyget som bogserar och bogserläpet har starkt begränsade möjligheter att avvika från sin kurs ska visa de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i b 1 och b 2, utöver de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i 24 a.
- d. Ett fartyg som är sysselsatt med muddring eller undervattensarbete och som har begränsad manöverförmåga ska visa de fartygsljus och signalfigurer som föreskrivs i b 1, b 2 och b 3. När det finns trafik hinder ska ett sådant fartyg dessutom visa
- 1) två röda, runtlyssande ljus eller två klot placerade lodrätt ovanför varandra för att indikera den sida som trafik hindret finns på,
  - 2) två gröna, runtlyssande ljus eller signalfigurer som ger bilden av två romber placerade lodrätt ovanför varandra för att indikera den sida som ett annat fartyg kan passera på,
  - 3) när fartyget ligger till ankars: de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i d i stället för de fartygsljus eller den signalfigur som föreskrivs i regel 30.
- e. Om storleken på ett fartyg varifrån dykning sker gör att det inte är praktiskt möjligt att visa alla fartygsljus och signalfigurer som föreskrivs i d, ska följande visas:
- 1) tre runtlyssande ljus placerade lodrätt ovanför varandra där de syns bäst, där det översta och det nedersta är rött och det mellersta vitt,
  - 2) den internationella signalflaggan A som en skärm med minst 1 meters höjd; skärmen ska vara synlig runt hela horisonten.
- f. Ett fartyg som är sysselsatt med minröjning ska visa tre gröna, runtlyssande ljus eller tre klot utöver de fartygsljus som föreskrivs för maskindrivna fartyg i regel 23 eller utöver de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs för fartyg som ligger till ankars i regel 30. Ett av ljusen eller kloten ska visas nära förmastens topp och de andra två ska visas på vardera nocken av den förliga rån. Dessa fartygsljus eller signalfigurer indikerar att det är farligt för andra fartyg att komma närmare än 1 000 meter.
- g. Fartyg med en längd under 12 meter, utom fartyg varifrån dykning sker, är inte skyldiga att visa de fartygsljus och signalfigurer som föreskrivs i denna regel.
- h. De signaler som föreskrivs i denna regel är inte signaler för fartyg i nöd och i behov av hjälp. Sådana signaler anges i annex 4 till dessa regler.

### **Regel 28 – Fartyg hämmade av sitt djupgående**

Ett fartyg hämmat av sitt djupgående får utöver de fartygsljus som föreskrivs för maskindrivna fartyg i regel 23 visa tre röda, runtlysande ljus placerade lodrätt ovanför varandra där de syns bäst eller en cylinder där den syns bäst.

### **Regel 29 – Lotsfartyg**

- a. Ett lotsfartyg som är i lotsningstjänst ska visa
  - 1) i eller nära masttoppen: två runtlysande ljus placerade lodrätt ovanför varandra, det övre vitt och det nedre rött,
  - 2) när fartyget är på väg: sidoljus och akterljus, utöver de fartygsljus som föreskrivs i 1,
  - 3) när fartyget ligger till ankars: de fartygsljus eller den signalfigur som föreskrivs i regel 30 för fartyg som ligger till ankars, utöver de fartygsljus som föreskrivs i 1.
- b. Ett lotsfartyg som inte är i lotsningstjänst ska visa de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs för liknande fartyg av samma längd.

### **Regel 30 – Fartyg till ankars och fartyg på grund**

- a. Ett fartyg till ankars ska visa, placerade där de syns bäst,
  - 1) i den främre delen av fartyget: ett vitt, runtlysande ljus eller ett klot,
  - 2) i eller nära aktern: ett vitt, runtlysande ljus lägre än det fartygsljus som föreskrivs i 1.
- b. Ett fartyg med en längd under 50 meter får visa ett vitt, runtlysande ljus, placerat där det syns bäst, i stället för de fartygsljus som föreskrivs i a.
- c. Ett fartyg till ankars får även använda tillgängliga arbetsljus eller motsvarande för att belysa däcken. Ett fartyg med en längd av 100 meter eller mer ska även använda tillgängliga arbetsljus eller motsvarande för att belysa däcken.
- d. Ett fartyg på grund ska visa de fartygsljus som föreskrivs i a eller b och dessutom, placerade där de syns bäst,
  - 1) två röda, runtlysande ljus placerade lodrätt ovanför varandra,
  - 2) tre klot placerade lodrätt ovanför varandra.
- e. Ett fartyg med en längd under 7 meter som ligger till ankars på en plats som inte ligger i eller nära trånga farleder, farvatten eller ankarplatser eller på en plats där fartyg normalt inte framförs är inte skyldigt att visa de fartygsljus eller den signalfigur som föreskrivs i a och b.
- f. Ett fartyg med en längd under 12 meter som står på grund är inte skyldigt att visa de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i d 1 och d 2.

**Regel 31 – Sjöflygplan**

Om det inte är praktiskt möjligt för ett sjöflygplan eller en WIG-farkost att visa fartygsljus och signalfigurer med de egenskaper eller den placering som föreskrivs i regel 20–30 ska sjöflygplanet eller WIG-farkosten visa fartygsljus och signalfigurer som är så lika de föreskrivna som möjligt med avseende på egenskaper och placering.





## Del D – Ljud- och ljussignaler

### Regel 32 – Definitioner

- a. *vissla* ljudsignalanordning som kan avge föreskrivna signalljud och som följer specifikationerna i annex 3 till dessa regler
- b. *kort signalljud* signalljud av ca 1 sekunds varaktighet
- c. *långt signalljud* signalljud av 4 till 6 sekunders varaktighet

### Regel 33 – Ljudsignalutrustning

- a. Ett fartyg med en längd av 12 meter eller mer ska ha en vissla. Ett fartyg med en längd av 20 meter eller mer ska ha en vissla och en fartygsklocka. Ett fartyg med en längd av 100 meter eller mer ska ha en vissla, en fartygsklocka och en gonggong vars ton och klang inte kan förväxlas med fartygsklockans. Visslan, fartygsklockan och gonggongen ska följa specifikationerna i annex 3 till dessa regler. Fartygsklockan eller gonggongen eller båda får ersättas med annan utrustning som har samma respektive ljudegenskaper, förutsatt att föreskrivna signaler alltid kan avges manuellt.
- b. Ett fartyg med en längd under 12 meter är inte skyldigt att ha de ljudsignalanordningar som föreskrivs i a, men om det inte har sådan anordning ska fartyget ha någon annan anordning som kan avge en ändamålsenlig ljudsignal.

### Regel 34 – Manöver- och varningssignaler

- a. När fartyg är i sikte av varandra, ska ett maskindrivet fartyg på väg som gör en manöver som är tillåten eller föreskriven enligt dessa regler, indikera manövern genom följande signaler med visslan:
  - ett kort signalljud för att säga ”jag ändrar min kurs åt styrbord”
  - två korta signalljud för att säga ”jag ändrar min kurs åt babord”
  - tre korta signalljud för att säga ”min propeller arbetar för back”.
- b. Alla fartyg får komplettera de visselsignaler som föreskrivs i a med ljussignaler, som upprepas på lämpligt sätt under det att manövern görs:
  - 1) dessa ljussignaler ska ha följande betydelse:
    - en blink för att säga ”jag ändrar min kurs åt styrbord”,
    - två blinkar för att säga ”jag ändrar min kurs åt babord”,
    - tre blinkar för att säga ”min propeller arbetar för back”,
  - 2) varaktigheten av varje blink ska vara ca 1 sekund, intervallet mellan blinkarna ska vara ca 1 sekund och intervallet mellan två på varandra följande signaler ska inte vara mindre än 10 sekunder,

- 3) det ljus som används för denna signal ska, om sådant är installerat, vara ett vitt, runtlysande ljus och ha en lysvidd av minst 5 nautiska mil, och det ska uppfylla bestämmelserna i annex 1 till dessa regler.
- c. När fartyg är i sikte av varandra i en trång farled eller i ett trångt farvatten ska
    - 1) det upphinnande fartyget visa sin avsikt i enlighet med regel 9 e 1 genom följande signaler med visslan:
      - två långa signalljud och ett kort signalljud, i nämnd ordning, för att säga ”jag avser att köra om dig på din styrbordssida”,
      - två långa signalljud och två korta signalljud, i nämnd ordning, för att säga ”jag avser att köra om dig på din babordssida”,
    - 2) det upphunna fartyget, om det handlar i enlighet med regel 9 e 1, visa sitt samtycke genom följande signal med visslan:
      - ett långt, ett kort, ett långt och ett kort signalljud, i nämnd ordning.
  - d. När fartyg i sikte av varandra närmar sig varandra och det ena fartyget av någon orsak inte förstår det andra fartygets avsikter eller handlingar eller om det råder osäkerhet om huruvida det andra fartyget vidtar tillräckliga åtgärder för att undvika kollision, ska det första fartyget omedelbart indikera sin osäkerhet genom att i hastig följd avge minst fem korta signalljud med visslan. Denna signal får kompletteras med en ljussignal med minst fem korta blinkar i hastig följd.
  - e. Ett fartyg som närmar sig en krök eller ett område i en trång farled eller ett trångt farvatten där andra fartyg kan vara skymda av mellanliggande hinder ska avge ett långt signalljud. Denna signal ska besvaras med ett långt signalljud av varje fartyg som närmar sig som kan vara inom hörhåll bakom kröken eller det mellanliggande hindret.
  - f. Om visslor på ett fartyg är installerade med större mellanrum än 100 meter, ska endast en vissla användas för att avge manöver- och varningssignaler.

### **Regel 35 – Ljudsignaler vid nedsatt sikt**

I eller nära ett område med nedsatt sikt ska de signaler som föreskrivs i denna regel avges, såväl vid dager som under mörker, enligt följande:

- a. Ett maskindrivet fartyg som gör fart genom vattnet ska med högst 2 minuters intervall avge en ljudsignal bestående av ett långt signalljud.
- b. Ett maskindrivet fartyg på väg som har stoppat och som inte gör fart genom vattnet ska med högst 2 minuters intervall avge en ljudsignal bestående av två långa signalljud i följd med ca två sekunders mellanrum.

- c. Ej manöverfärdiga fartyg, fartyg med begränsad manöverförmåga, fartyg hämmade av sitt djupgående, segelfartyg, fartyg sysselsatta med fiske och fartyg som är sysselsatta med att bogsera eller skjuta på ett annat fartyg ska med högst 2 minuters intervall avge en ljudsignal bestående av tre signalljud i följd, nämligen ett långt följt av två korta, i stället för de signaler som föreskrivs i a eller b.
- d. Fartyg sysselsatta med fiske till ankars och fartyg med begränsad manöverförmåga som utför sitt arbete till ankars ska avge den signal som föreskrivs i c i stället för de signaler som föreskrivs i g.
- e. Ett fartyg som bogseras ska, om det är bemannat, med högst 2 minuters intervall avge en ljudsignal bestående av fyra signalljud i följd, nämligen ett långt följt av tre korta. Om fler än ett fartyg bogseras ska det sista fartyget i bogserläpet avge signalen. Om praktiskt möjligt ska denna signal avges omedelbart efter det bogserande fartygets signal.
- f. När ett påskjutande fartyg och ett fartyg som blir påskjutet är fast förbundna med varandra till en sammansatt enhet, ska de anses vara ett maskindrivet fartyg och avge de signaler som föreskrivs i a eller b.
- g. På ett fartyg till ankars ska man med högst 1 minuts intervall ringa hastigt i fartygsklockan i ca 5 sekunder. På ett fartyg med en längd av 100 meter eller mer ska man ringa i fartygsklockan i den främre delen av fartyget, och omedelbart därefter ska fartyget avge en ljudsignal bestående av hastiga slag på gonggongen i ca 5 sekunder i den aktra delen av fartyget. Ett fartyg till ankars får dessutom avge en ljudsignal bestående av tre signalljud i följd, nämligen ett kort, ett långt och ett kort, för att varsko fartyg som närmar sig om ankarliggarens läge och risken för kollision.
- h. Ett fartyg på grund ska avge den klocksignal och om så behövs den gonggongsignal som föreskrivs i g. På fartyget ska man dessutom slå tre åtskilda och tydliga slag på fartygsklockan omedelbart före och efter klocksignalen. Ett fartyg på grund får dessutom avge lämplig visselsignal.
- i. Ett fartyg med en längd av 12 meter eller mer men under 20 meter är inte skyldigt att avge de klocksignaler som föreskrivs i g och h. Om fartyget inte avger dessa signaler ska det avge någon annan ändamålsenlig ljudsignal med högst 2 minuters intervall.
- j. Ett fartyg med en längd under 12 meter är inte skyldigt att avge de signaler som anges i a–i. Om fartyget inte avger dessa signaler ska det avge någon annan ändamålsenlig ljudsignal med högst 2 minuters intervall.

- k. Ett lotsfartyg som är i lotsningstjänst får, utöver de signaler som föreskrivs i a, b eller g, avge en signal som identifierar fartyget som ett lotsfartyg bestående av fyra korta signalljud.

**Regel 36 – Signaler för att påkalla uppmärksamhet**

Om det är nödvändigt att påkalla ett annat fartygs uppmärksamhet får ett fartyg avge ljud- eller ljussignaler som inte kan förväxlas med signaler enligt dessa regler. Fartyget får även rikta sitt strålkastarljus mot en fara på ett sådant sätt att det inte stör andra fartyg. Ljus som används för att påkalla ett annat fartygs uppmärksamhet får inte vara förväxlingsbart med något navigationshjälpmedel. Högintensivt blinkande eller roterande ljus, t.ex. stroboskopljus, ska undvikas.

**Regel 37 – Nödsignaler**

När ett fartyg är i nöd och är i behov av hjälp ska det använda eller visa de signaler som beskrivs i annex 4 till dessa regler.

## **DEL E – Undantag**

### **Regel 38 – Undantag**

Ett fartyg (eller en kategori av fartyg) som uppfyller bestämmelserna i 1960 års internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss och som kölsträcktes eller befann sig i motsvarande byggnadsstadium före dessa reglers ikraftträdande får undantas från skyldigheten att följa dessa regler enligt följande:

- a. Installerandet av fartygsljus som har en lysvidd enligt regel 22 får anstå fram till fyra år efter dessa reglers ikraftträdande.
- b. Installerandet av fartygsljus som följer de färgspecifikationer som föreskrivs i avsnitt 7 i annex 1 till dessa regler får anstå fram till fyra år efter dessa reglers ikraftträdande.
- c. Flyttning av fartygsljus på grund av att man har gått över från brittiska till metriska enheter och i och med det har avrundat mått får anstå utan tidsgräns.
- d. 1) Flyttning av toppljus på fartyg med en längd under 150 meter för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 3 a i annex 1 till dessa regler får anstå utan tidsgräns.  
2) Flyttning av toppljus på fartyg med en längd av 150 meter eller mer för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 3 a i annex 1 till dessa regler får anstå fram till nio år efter dessa reglers ikraftträdande.
- e. Flyttning av toppljus för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 2 i annex 1 till dessa regler får anstå fram till nio år efter dessa reglers ikraftträdande.
- f. Flyttning av sidoljus för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 2 g och 3 b i annex 1 till dessa regler får anstå fram till nio år efter dessa reglers ikraftträdande.
- g. Uppfyllelse av bestämmelserna om ljudsignalanordningar i annex 3 till dessa regler får anstå fram till nio år efter dessa reglers ikraftträdande.
- h. Flyttning av runtljysande ljus för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 9 b i annex 1 till dessa regler får anstå utan tidsgräns. (*TSFS 2010:76*)



## **ANNEX 1 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss**

### **Fartygsljus och signalfigurer – placering och tekniska specifikationer**

#### **1 – Definition**

*höjd över skrovet*            höjden över det översta genomgående däckets mätt från en punkt lodrätt under ljusets placering

#### **2 – Fartygsljusens placering och inbördes avstånd i lodrät riktning**

- a. På ett maskindrivet fartyg med en längd av 20 meter eller mer ska toppljusen placeras enligt följande:
  - 1) Det förliga toppljusets eller, i förekommande fall, det enda toppljusets höjd över skrovet ska vara minst 6 meter. Om fartygets bredd överstiger 6 meter ska toppljusets höjd över skrovet motsvara minst fartygets bredd. Toppljusets höjd över skrovet behöver dock inte överstiga 12 meter.
  - 2) Det aktra toppljuset ska vara placerat minst 4,5 meter högre än det förliga toppljuset.
- b. Det lodräta avståndet mellan toppljusen på ett maskindrivet fartyg ska vara sådant att det aktra toppljuset under alla normala trimförhållanden syns ovanför och åtskilt från det förliga toppljuset på ett avstånd av 1 000 meter från förstäven sett från vattenytan.
- c. På ett maskindrivet fartyg med en längd av 12 meter men under 20 meter ska toppljusets höjd över relingen vara minst 2,5 meter.
- d. På ett maskindrivet fartyg med längd under 12 meter får det översta fartygsljusets höjd över relingen understiga 2,5 meter. Om fartyget visar toppljus, sidoljus och akterljus samtidigt eller om fartyget visar det runtlysende ljus som föreskrivs i regel 23 d 1 och sidoljus samtidigt, ska toppljuset eller det runtlysende ljuset vara placerat minst 1 meter högre än sidoljusen.
- e. Ett av de två eller tre toppljus som föreskrivs för ett maskindrivet fartyg som är sysselsatt med att bogsära eller skjuta på ett annat fartyg ska vara placerat intill antingen det förliga toppljuset eller det aktra toppljuset. Om ljusen är placerade på aktermasten ska det nedersta aktra toppljuset vara placerat minst 4,5 meter lodrätt ovanför det förliga toppljuset.
- f. 1) Det eller de toppljus som föreskrivs i regel 23 a ska vara placerade så att de är ovanför andra ljus och avskärmande föremål och inte skymms av dessa med undantag av vad som beskrivs i 2.

- 2) Då det inte är praktiskt möjligt att placera de runtlysande ljus som föreskrivs i regel 27 b 1 eller regel 28 under toppljusen får de runtlysande ljusen placeras ovanför det eller de aktra toppljusen eller i lodled mellan det eller de förliga toppljusen och de eller de aktra toppljusen. Det senare fallet gäller under förutsättning att bestämmelserna i avsnitt 3 c i detta annex uppfylls.
- g.** På ett maskindrivet fartyg ska sidoljusens höjd över skrovet inte överstiga tre fjärdedelar av det förliga toppljusets höjd över skrovet. Sidoljusen får inte placeras så lågt att de skyms av däcksljusen.
- h.** Om sidoljusen på ett maskindrivet fartyg med en längd under 20 meter visas med en sammansatt lanternan ska lanternan placeras minst 1 meter lägre än toppljuset.
- i.** När dessa regler föreskriver att två eller tre fartygsljus ska vara placerade lodrätt ovanför varandra, ska deras inbördes avstånd vara följande:
- 1) På ett fartyg med en längd av 20 meter eller mer ska det inbördes avståndet mellan fartygsljusen vara minst 2 meter. Det nedersta fartygsljusets höjd över skrovet ska inte understiga 4 meter, utom då fartyget är skyldigt att visa bogserljus.
  - 2) På ett fartyg med en längd under 20 meter ska det inbördes avståndet mellan fartygsljusen vara minst 1 meter. Det nedersta fartygsljusets höjd över relingen ska inte understiga 2 meter, utom då fartyget är skyldigt att visa bogserljus.
  - 3) När tre fartygsljus visas ska deras inbördes avstånd vara lika.
- j.** Det nedersta av de två runtlysande ljus som föreskrivs för fartyg sysselsatta med fiske ska placeras på en höjd över sidoljusen som är minst två gånger avståndet mellan de två fartygsljus som är placerade lodrätt ovanför varandra.
- k.** När två ankarljus visas, ska det förliga ankarljus som föreskrivs i regel 30 a 1 placeras minst 4,5 meter ovanför det aktra ankarljuset. På ett fartyg med en längd av 50 meter eller mer ska det förliga ankarljusets höjd över skrovet vara minst 6 meter.

### **3 – Fartygsljusens placering och inbördes avstånd i vågrät riktning**

- a.** När två toppljus föreskrivs för ett maskindrivet fartyg ska det vågräta avståndet mellan fartygsljusen vara minst halva fartygets längd. Avstånden behöver dock inte överstiga 100 meter. Det förliga toppljuset får inte placeras längre från förstäven än en fjärdedel av fartygets längd.
- b.** På ett maskindrivet fartyg med en längd av 20 meter eller mer får sidoljusen inte placeras för om de förliga toppljusen. Sidoljusen ska placeras på eller nära fartygets sidor.



- c. När de fartygsljus som föreskrivs i regel 27 b 1 eller regel 28 visas lodrätt mellan det eller de förliga toppljusen och det eller de aktra toppljusen, ska dessa runtlysande ljus placeras på ett vågrätt avstånd av minst 2 meter från fartygets längskepps centerlinje tvärskepps.
- d. När endast ett toppljus föreskrivs för ett maskindrivet fartyg, ska detta ljus visas för om midskepps (dvs. för om fartygets halva längd). Fartyg med en längd under 20 meter behöver inte visa detta ljus för om midskepps utan ska visa det så långt förut som praktiskt möjligt.

#### **4 – Specifikationer om placeringen av riktningvisande fartygsljus för fiskefartyg, mudderverk och fartyg som är sysselsatta med undervattensarbete**

- a. Det fartygsljus som indikerar riktningen av fiskeredskap som sträcker sig ut från ett fartyg sysselsatt med fiske på det sätt som föreskrivs i regel 26 c 2 ska placeras så att det vågräta avståndet från det röda, runtlysande ljuset och det vita runtlysande ljuset är minst 2 meter och högst 6 meter. Detta fartygsljus får inte placeras vare sig högre än det vita, runtlysande ljus som föreskrivs i 26 c 1 eller lägre än sidoljusen.
- b. Ett fartyg som är sysselsatt med muddring eller undervattensarbete som på det sätt som föreskrivs i regel 27 d 1 och 2 indikerar den sida som trafikhindret finns på och/eller den sida som ett annat fartyg kan passera på ska placera fartygsljus och signalfigurer på så stort vågrätt avstånd som praktiskt möjligt från de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i 27 b 1 och 2. Fartygsljusen och signalfiguerna får dock under inga omständigheter placeras mindre än 2 meter från de fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i 27 b 1 och 2. Det översta fartygsljuset respektive den översta signalfiguren får under inga omständigheter placeras högre än det nedersta av de tre fartygsljus eller signalfigurer som föreskrivs i 27 b 1 och 2.

#### **5 – Skärmar för sidoljus**

Vid sidoljusen på fartyg med en längd av 20 meter eller mer ska det monteras skärmar in mot fartyget. Skärmarna ska vara målade i matt, svart färg och uppfylla bestämmelserna i avsnitt 9 i detta annex. Vid sidoljusen på fartyg med en längd under 20 meter ska det monteras matta, svarta skärmar in mot fartyget om det är nödvändigt för att uppfylla bestämmelserna i avsnitt 9 i detta annex. Skärmar behöver inte monteras om den sammansatta lanternan har en enkel lodrät glödtråd och en mycket smal avgränsning mellan det gröna och det röda fältet.

#### **6 – Signalfigurer**

- a. Signalfigurer ska vara svarta och ha följande storlek:
  - 1) Ett klot ska ha en diameter av minst 0,6 meter.

- 2) En kon ska ha en basdiameter av minst 0,6 meter. Höjden ska vara lika stor som basdiameteren.
- 3) En cylinder ska ha en diameter av minst 0,6 meter. Höjden ska vara två gånger diametern.
- 4) En romb ska utgöras av två koner enligt 2 med baserna vända mot varandra.

**b.** Det lodräta avståndet mellan signalfigurer ska vara minst 1,5 meter.

**c.** På fartyg med en längd under 20 meter får man använda mindre signalfigurer som står i proportion till fartygets storlek. Avståndet mellan signalfigurerna får minskas på motsvarande sätt.

### 7 – Färgspecifikationer för fartygsljus

Kromaticiteten hos samtliga fartygsljus ska ligga inom gränserna för det område i ett xy-kromaticitetsdiagram som har specificerats för varje färg av Internationella belysningskommissionen (CIE).

Gränserna för varje färgs område bestäms av nedanstående hörnkoordinater.

#### 1) Vitt

<b>x</b>	<b>0,525</b>	<b>0,525</b>	<b>0,452</b>	<b>0,310</b>	<b>0,310</b>	<b>0,443</b>
<b>y</b>	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

#### 2) Grönt

<b>x</b>	<b>0,028</b>	<b>0,009</b>	<b>0,300</b>	<b>0,203</b>
<b>y</b>	0,385	0,723	0,511	0,356

#### 3) Rött

<b>x</b>	<b>0,680</b>	<b>0,660</b>	<b>0,735</b>	<b>0,721</b>
<b>y</b>	0,320	0,320	0,265	0,259

#### 4) Gult

<b>x</b>	<b>0,612</b>	<b>0,618</b>	<b>0,575</b>	<b>0,575</b>
<b>y</b>	0,382	0,382	0,425	0,406

## 8 – Fartygsljusens ljusstyrka

- a. Fartygsljusens minsta ljusstyrka ska beräknas med följande formel:

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

där  $I$  är ljusstyrkan i candela under drift,

$T$  är tröskelvärde  $2 \times 10^{-7}$  lux,

$D$  är fartygsljusets siktbarhetsgräns (lysvidd) i nautiska mil,

$K$  är atmosfärens transmissionsfaktor.

För föreskrivna fartygsljus ska värdet av  $K$  vara 0,8 vilket motsvarar en meteorologisk sikt av ca 13 nautiska mil.

- b. I tabellen nedan återges värden som har beräknats med formeln:

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

Not: Fartygsljusens maximala ljusstyrka bör begränsas för att undvika onödig bländning. Detta får inte uppnås genom steglös reglering av ljusstyrkan.

## 9 – Vågräta sektorer

- a. 1) Sidoljus ska vara installerade på fartyget på så sätt att de visar lägsta föreskrivna ljusstyrka i förlig riktning. Ljusstyrkan ska avta så att den har upphört helt vid 1–3 grader utanför de föreskrivna sektorerna.
- 2) Akterljus och toppljus samt sidoljus vid 22,5 grader akter om tvärs ska hålla lägsta föreskrivna ljusstyrka i en cirkelbåge i horisontalplanet ända fram till 5 grader innanför gränserna för de sektorer som föreskrivs i regel 21. Från och med 5 grader innanför de föreskrivna sektorerna får ljusstyrkan avta med 50 procent fram till de föreskrivna gränserna. Ljusstyrkan ska avta stadigt så att den har upphört helt vid högst 5 grader utanför de föreskrivna sektorerna.
- b. 1) Runtlysende ljus ska placeras så att en sektorvinkel av maximalt 6 grader skymms av master, toppstänger eller byggnadsdelar. De ankarljus som föreskrivs i regel 30 behöver dock inte placeras på en höjd över skrovet som överstiger en praktiskt möjlig höjd.

- 2) Om det inte är praktiskt möjligt att uppfylla bestämmelserna i b 1 genom att visa endast ett runtlysande ljus, ska två runtlysande ljus användas. De två ljusen ska placeras eller avskärmade på så sätt att de framstår, så långt praktiskt möjligt, som ett enda fartygsljus på ett avstånd av en nautisk mil.

#### **10 – Lodräta sektorer**

- a. Elektriska fartygsljus, utom fartygsljus på segelfartyg på väg, ska vara installerade på så sätt att de lodräta sektorerna uppfyller följande:
  - 1) minst lägsta föreskrivna ljusstyrka ska hållas i hela sektorn från 5 grader ovanför till 5 grader under horisontalplanet.
  - 2) minst 60 procent av lägsta föreskrivna ljusstyrka ska hållas från 7,5 grader ovanför till 7,5 grader under horisontalplanet.
- b. På segelfartyg på väg ska elektriska fartygsljus vara installerade på så sätt att de lodräta sektorerna uppfyller följande:
  - 1) minst lägsta föreskrivna ljusstyrka ska hållas i hela sektorn från 5 grader ovanför till 5 grader under horisontalplanet
  - 2) minst 50 procent av lägsta föreskrivna ljusstyrka ska hållas från 25 grader ovanför till 25 grader under horisontalplanet.
- c. För fartygsljus som inte är elektriska ska dessa specifikationer följas så långt som möjligt.

#### **11 – Ljusstyrkan hos fartygsljus som inte är elektriska**

Fartygsljus som inte är elektriska ska så långt praktiskt möjligt hålla de lägsta ljusstyrkor som specificeras i tabellen i avsnitt 8 i detta annex.

#### **12 – Manöverljus**

Oavsett bestämmelserna i avsnitt 2 f i detta annex ska det manöverljus som beskrivs i regel 34 b placeras i samma långskepps lodräta plan som toppljuset eller toppljusen. Om praktiskt möjligt ska manöverljuset placeras minst 2 meter högre än det förliga toppljuset. Manöverljuset ska dock visas minst 2 meter högre än eller lägre än det aktra toppljuset. På ett fartyg som visar endast ett toppljus ska manöverljuset, om sådant finns installerat, visas där det syns bäst och minst 2 meter högre än eller lägre än toppljuset.

#### **13 – Höghastighetsfartyg**

- a. På ett höghastighetsfartyg får toppljuset placeras på en höjd som understiger den höjd som föreskrivs i avsnitt 2 a 1 i detta annex om höjden står i förhållande till fartygets bredd och om basvinkeln i den likbenta triangel som bildas av sidoljusen och toppljuset inte understiger 27 grader sett rätt förifrån.

- b. På ett höghastighetsfartyg med en längd av 50 meter eller mer får det föreskrivna lodräta avståndet mellan förmastljuset och stormastljuset om 4,5 meter enligt avsnitt 2 a 2 i detta annex anpassas under förutsättning att avståndet inte understiger det värde som bestäms genom följande formel:

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

- där  $y$  är stormastljusets höjd över förmastljuset i meter,  
 $a$  är förmastljusets höjd över vattenytan under drift i meter,  
 $\Psi$  är fartygets trim under drift i grader,  
 $C$  är det vågräta avståndet mellan toppljusen i meter.

#### 14 – Godkännande

Fartygsljusens och signalfigurernas konstruktion och fartygsljusens installation ombord på fartyget ska uppfylla de krav som ställs av vederbörande myndighet i fartygets flaggstat.



## **ANNEX 2 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss**

### **Ytterligare signaler för fiskefartyg som fiskar i närheten av varandra**

#### **1 – Allmänt**

De fartygsljus som nämns i detta annex ska, om de visas i enlighet med regel 26 d, vara placerade där de syns bäst. De ska placeras minst 0,9 meter från varandra och lägre än de fartygsljus som föreskrivs i regel 26 b 1 och c 1. Fartygsljusen ska vara synliga runt hela horisonten på ett avstånd av minst en nautisk mil. Fartygsljusen ska dock vara synliga på ett mindre avstånd än de fartygsljus som föreskrivs för fiskefartyg i dessa regler.

#### **2 – Signaler för trålare**

- a. Ett fartyg med en längd av 20 meter eller mer som trålar ska, oavsett om det använder bottentrål eller flyttrål, visa följande signaler:
  - 1) när trålen sätts: två vita ljus placerade lodrätt ovanför varandra,
  - 2) när trålen tas in: ett vitt ljus över ett rött ljus placerade lodrätt ovanför varandra,
  - 3) när trålen har fastnat i ett hinder: två röda ljus placerade lodrätt ovanför varandra.
- b. Ett fartyg med en längd av 20 meter eller mer som partrålar ska visa
  - 1) under mörker: ett strålkastljus som visas förut och i riktning mot det andra av de två fiskefartygen,
  - 2) när trålen sätts eller tas in eller när trålen har fastnat i ett hinder: de fartygsljus som föreskrivs i 2 a.
- c. Ett fartyg med en längd under 20 meter som trålar får, oavsett om det använder bottentrål eller flyttrål eller om det partrålar, visa de fartygsljus som föreskrivs i a och b enligt vad som är tillämpligt.

#### **3 – Signaler för snörpvadsfiskare**

Ett fartyg sysselsatt med fiske med snörpvad får visa två gula ljus placerade lodrätt ovanför varandra. Dessa fartygsljus ska blinka växelvis varje sekund, och ljus och mörker ska ha samma varaktighet. Dessa fartygsljus får visas endast när fartygets framförande hindras av fiskeredskapen.





## **ANNEX 3 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss**

### **Tekniska specifikationer för ljudsignalanordningar**

#### **1 – Visslor**

##### **a. Frekvenser och räckvidd**

Signalens grundfrekvens ska ligga inom intervallet 70–700 Hz. Vissel-signalens räckvidd ska bestämmas av de frekvenser som ligger inom intervallet 180–700 Hz ( $\pm 1\%$ ) för ett fartyg med en längd av 20 meter eller mer eller 180–2 100 Hz ( $\pm 1\%$ ) för ett fartyg med en längd under 20 meter. De frekvenser som visselsignalens räckvidd ska bestämmas av ska ge de ljudtrycksnivåer som specificeras i c och får omfatta såväl grundfrekvensen som en eller flera högre frekvenser.

##### **b. Intervall för grundfrekvenser**

För att säkerställa att visslan kan ha en mängd olika egenskaper ska grundfrekvensen hos en vissla ligga inom följande intervall:

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

##### **c. Ljudsignalstyrka och räckvidd**

En vissla som har installerats på ett fartyg ska åstadkomma en ljudtrycksnivå som inte understiger tillämpligt värde i tabellen nedan inom minst ett 1/3-oktavband (tersband) inom frekvensintervallet 180–700 Hz ( $\pm 1\%$ ) för ett fartyg med en längd av 20 meter eller mer eller inom frekvensintervallet 180–2 100 Hz ( $\pm 1\%$ ) för ett fartyg med en längd under 20 meter. Ljudtrycksnivån ska mätas på ett avstånd av 1 meter i den riktning där visslan har sin största styrka.

Fartygets längd (m)	1/3-oktavbandsnivå på 1 m avstånd över referensvärdet $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$ (dB)	Räckvidd (nautiska mil)
200 eller mer	143	2
75 men mindre än 200	138	1,5
20 men mindre än 75	130	1
Mindre än 20	120*	0,5
	115†	
	111‡	

\* När de uppmätta frekvenserna ligger inom intervallet 180–450 Hz.

† När de uppmätta frekvenserna ligger inom intervallet 450–800 Hz.

‡ När de uppmätta frekvenserna ligger inom intervallet 800–2 100 Hz.

Räckvidden i tabellen ovan är avsedd som en upplysning och anger det ungefärliga avstånd på vilket en vissla med 90 procents sannolikhet kan höras utefter sin framåtriktade axel under vindstilla förhållanden ombord på ett fartyg med en genomsnittlig bakgrundsbullernivå vid lyssnarplatserna. (Den genomsnittliga bakgrundsbullernivån antas vara 68 dB i det oktavband som har mittfrekvensen 250 Hz och 63 dB i det oktavband som har mittfrekvensen 500 Hz.)

I praktiken varierar visslans räckvidd i hög grad och avgörs i stor utsträckning av väderförhållandena. Värdena i tabellen kan ses som representativa, men under förhållanden då det råder hård vind eller högt omgivningsbrus vid lyssnarplatsen kan räckvidden minska avsevärt.

**d.** *Riktningsegenskaper*

Ljudtrycksnivån för en riktad vissla får inte understiga den föreskrivna ljudtrycksnivån i axelns riktning med mer än 4 dB i någon riktning inom  $\pm 45$  grader i det vågräta planet sett i axelns riktning. Ljudtrycksnivån i andra riktningar i det vågräta planet får inte understiga den föreskrivna ljudtrycksnivån i axelns riktning med mer än 10 dB. Räckvidden i alla riktningar ska vara lika med minst halva räckvidden utefter den framåtriktade axeln. Ljudtrycksnivån ska mätas inom det 1/3-oktavband (tersband) som bestämmer räckvidden.

**e.** *Visslors placering*

När en riktad vissla används som enda vissla på ett fartyg, ska den installeras så att dess största styrka är riktad rätt förut.

En vissla ska placeras så högt som praktiskt möjligt på ett fartyg i syfte att minska risken för att de ljud som fartyget avger avskärmats av hinder och i syfte att minska risken för att personalen får hörselskador. Ljudtrycksnivån från fartygets egen signal får vid lyssnarplatserna inte överstiga 110 dB(A) och får så långt praktiskt möjligt inte överstiga 100 dB(A).

**f.** *Installation av mer än en vissla*

Om visslor installeras på ett inbördes avstånd som överstiger 100 meter, ska de anordnas på så sätt att de inte avges samtidigt.

**g.** *Sammansatta system av visslor*

Hinder kan avsevärt minska signalnivån i delar av det ljudfält som skapas av en enstaka vissla eller av en av de visslor som nämns i f. I sådana fall bör ett sammansatt system av visslor installeras för att komma ifrån denna försämring. Vid tillämpning av dessa regler ska ett sammansatt system av visslor anses vara en enda vissla. Visslorna i ett sammansatt system får inte placeras på ett inbördes avstånd som överstiger 100 meter. Visslorna ska anordnas på så sätt att de avges samtidigt. Frekvensen hos varje enskild vissla ska avvika från övriga visslors frekvenser med minst 10 Hz.

## **2 – Fartygsklocka eller gonggong**

### **a. Signalstyrka**

En fartygsklocka eller gonggong, eller annan anordning med liknande ljudegenskaper, ska kunna åstadkomma en ljudtrycksnivå av minst 110 dB på 1 meters avstånd.

### **b. Konstruktion**

Klockor och gonggongar ska vara tillverkade av korrosionsbeständigt material och ska vara utformade så att de ger en klar ton. Diametern vid klockans mynning får inte understiga 300 mm för fartyg med en längd av 20 meter eller mer. Om praktiskt möjligt bör man använda motor-driven klockkläpp för att säkerställa jämn slagkraft, men det ska även vara möjligt att signalera manuellt. Klockkläppens massa får inte understiga 3 procent av klockans massa.

## **3 – Godkännande**

Ljudsignalanordningars konstruktion, prestanda och installation ombord på fartyget ska uppfylla de krav som ställs av vederbörande myndighet i fartygets flaggstat.



## **ANNEX 4 till de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss**

### **Nödsignaler**

**1** Följande signaler, oavsett om de används eller visas tillsammans eller var för sig, indikerar nöd och behov av hjälp:

- a.** kanonskott eller andra knallsignaler avlossade med ca 1 minuts intervall,
- b.** oavbruten signalering med mistsignalanordning,
- c.** raketer eller bomber som sprutar ut röda stjärnor och som avlossas en i taget med korta intervall,
- d.** en signal med valfri signalmetod bestående av gruppen ···-----· (SOS) enligt morsesystemet,
- e.** ett talat meddelande som sänds ut med radiotelefon i bestående av ordet "MAYDAY",
- f.** nödsignalen NC enligt Internationella signalboken,
- g.** en signal bestående av en fyrkantig flagga och ett klot eller klotliknande föremål ovanför eller under flaggan,
- h.** eldflammar på fartyg (t.ex. från brinnande tjärtunnor, oljefat eller dylikt),
- i.** en raket med fallskärmsbloss eller handbloss som visar ett rött sken,
- j.** en röksignal som avger orangefärgad rök,
- k.** armar utsträckta åt båda sidorna som långsamt och upprepat höjs och sänks,
- l.** en nödlarmsignal som sänds med digitalt selektivanrop (DSC) på
  - 1) VHF-kanal 70, eller
  - 2) MF/HF på frekvenserna 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz eller 16804,5 kHz,
- m.** en nödlarmsignal från fartyg till land som sänds med fartygets Inmarsat eller annan mobil satellitoperatörs fartygsjordstation,
- n.** signaler som sänds med positionsindikerande nödradiofyrrar (EPIRB),
- o.** godkända signaler som sänds med radiokommunikationssystem, inklusive radartranspondrar för livräddningsfarkoster,

## **TSFS 2009:44**

### *Bilaga 1*

- 2 Det är förbjudet att använda eller visa någon av ovannämnda signaler annat än i syfte att indikera nöd och behov av hjälp. Det är också förbjudet att använda andra signaler som kan förväxlas med någon av ovannämnda signaler.
- 3 Uppmärksamma särskilt relevanta delar av Internationell manual för flyg- och sjöräddningstjänst (IAMSAR-handboken), volym III, och följande signaler:
  - a. en orangefärgad duk med antingen en svart fyrkant och en svart cirkel eller annan lämplig symbol (för identifiering från luften),
  - b. flytande färgämne.

## Bilaga 2. Tillägg till och undantag från de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss

### Definitioner

1 I denna bilaga gäller följande definitioner.

<i>blixtljus</i>	ljus som med regelbundna mellanrum avger 120 eller fler blixtar i minuten
<i>bredd</i>	fartygets största bredd
<i>fartyg</i>	farkost som används eller kan användas till transport på vattnet  Kommentar: Fartyg inbegriper farkost som inte är deplacerande, WIG-farkost och sjöflygplan.
<i>fartyg i sikte av varandra</i>	fartyg i en sådan situation att det ena kan siktas visuellt från det andra  Kommentar: Siktande ska ske med eller utan kikare. Det räcker med ett ensidigt siktande för att fartygen ska anses vara i sikte av varandra.
<i>fartyg med begränsad manöverförmåga</i>	fartyg som till följd av sin verksamhet har begränsad förmåga att manövrera enligt dessa regler och därför inte kan hålla undan för andra fartyg
<i>fartyg sysselsatt med fiske</i>	fartyg som fiskar med nät, linor, trål eller annan fiskeutrustning som begränsar fartygets manöverförmåga  Kommentar: Fartyg som fiskar med släplinor eller annan fiskeutrustning som inte begränsar manöverförmågan avses inte.
<i>inre vatten</i>	vattenområden på land och i havet innanför riksgränsen och de baslinjer som framgår av bilaga 2 till lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner (TSFS 2021:102)
<i>linfärja</i>	färja som drivs eller styrs med lina, vajer eller kätting
<i>längd</i>	fartygets längd överallt
<i>maskindrivet fartyg</i>	fartyg med maskinell framdrivning

<i>på väg</i>	fartyg som inte ligger till ankars, inte är förtöjt vid land eller inte står på grund
<i>sjöräddningsenhet</i>	sjöräddningsenhet som har utsetts och registrerats av Sjöfartsverket  Kommentar: Sjöräddningssällskapets fartyg är exempel på registrerade sjöräddningsenheter.
<i>skepp</i>	fartyg vars skrov har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter
<i>trafikseparerings-system (traffic separation schemes, TSS)</i>	sjötrafikreglering som syftar till att separera motgående trafikflöden genom lämpliga åtgärder

### **Backning av fartyg inom ett hamnområde eller på en redd**

**2** När ett maskindrivet fartyg med styranordning i förskeppet backas inom ett hamnområde eller på en redd inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon, gäller de bestämmelser om styrning vid färd framåt som framgår av regel 4–19 i bilaga 1 om det inte endast är fråga om en tillfällig manöver.

På fartyget ska man under backningen visa

- vid dager: två svarta klot, vardera med en diameter om minst 0,6 meter, placerade symmetriskt på vardera sidan om fartygets långskepps centerlinje minst två meter ovanför skorstenens topp och på ett inbördes avstånd av minst tre meter, och
- under mörker: ljus enligt regel 20–31 i bilaga 1 på ett sådant sätt att den faktiska färdriktningen anges.

### **Dykning och undervattensarbete m.m.**

**3.1** När ett fartyg eller en flotte varifrån dykning sker befinner sig inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ska den internationella signalflaggan A visas som en skärm när dykare är i vattnet. Under mörker ska skärmen vara belyst. Skärmens storlek ska uppfylla regel 27 e 2 i bilaga 1. Skärmen ska vara synlig runt hela horisonten, och för att uppnå det får flera skärmar användas.

#### ***Allmänna råd***

*Man bör visa den internationella signalflaggan A som en skärm även vid dykning från land.*

**3.2** Fartyg som passerar dykare eller plats för undervattensarbete eller liknande arbete ska framföras med särskild försiktighet. Maskindrivna fartyg ska om praktiskt möjligt ha stoppade propellrar när de passerar dykare.



## Isbrytning

4 Svenska, danska, finska och norska fartyg ska, när de är sysselsatta med isbrytning i statens isbrytarverksamhet, visa ett blått, runtlysande, fast ljus i masttoppen.

## Fartyg under brådskande tjänsteövning

5.1 Svenska fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon som används av Försvarmakten, Kustbevakningen, Polisen, Tullverket eller kommunal räddningstjänst eller som är en sjöräddningsenhet får under brådskande tjänsteövning visa ett eller flera blå, runtlysande blyxtljus

- när det är påkallat för fartygets identifiering,
- när det finns skäl att rikta uppmärksamheten mot att fartyget kan ha hög fart i förhållande till annan sjötrafik,
- när det finns skäl att rikta uppmärksamheten mot att fartyget framförs på ett sätt som avviker från det normala trafikmönstret, eller
- när det finns skäl att rikta uppmärksamheten mot att fartyget kan ge upphov till svall.

Vid tillämpningen av första stycket ska risken för förväxling mellan blyxtljuset och intilliggande fyrljus beaktas, särskilt vid låg fart och när fartyget ligger stilla.

5.2 Andra svenska fartyg än de som anges i avsnitt 5.1 får inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon visa ett eller flera blå, runtlysande blyxtljus endast om Transportstyrelsen medger tillstånd. Tillstånd kan medges fartyg som framförs under brådskande tjänsteövning om det finns särskilda skäl. Om tillstånd medges gäller de bestämmelser om användning av blyxtljuset som anges i dessa föreskrifter.

5.3 Blyxtljusets placering, ljusstyrka och användning ska anpassas så att det inte skymmer övriga fartygsljus som föreskrivs i dessa föreskrifter, inte riskerar att blända den som framför fartyget eller andra sjötrafikanter och inte hindrar noggrann utkik.

### *Allmänna råd*

*Blyxtljusets lysvidd bör inte överstiga sidoljusens lysvidd. Färg och ljusstyrka bör avvägas så att ljuset i så stor omfattning som möjligt alltid uppfattas som blått.*

5.4 Blyxtljuset får inte användas för att påkalla fri väg och fritar inte fartyg som visar sådant ljus från skyldigheten att följa gällande bestämmelser för sjötrafiken i andra fall än vad som anges i 2 kap. 7 § sjötrafikförordningen (1986:300).

5.5 Blyxtljuset får användas tillsammans med ljudsignal för uttryckning endast när omständigheterna särskilt påkallar det.

### **Trafiksepareringssystemen i Bornholmsgattet samt söder om Öland och Gotland**

**6.1** Fartyg som kommer från Öresund eller från svenska hamnar och redder på kuststräckan mellan Öresund och Bornholmsgattet får passera genom den svenska kusttrafikzonen i trafiksepareringssystemet i Bornholmsgattet när de ska till Kalmarsund eller till hamnar och redder vid Hanöbukten.

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

**6.3** Fartyg som kommer från eller ska till hamnar på Gotland och ankarplatser eller fiskeområden inom Sveriges sjöterritorium utanför ön får använda kusttrafikzonen i trafiksepareringssystemet söder om Gotland.

**6.4<sup>2</sup>** Fartyg som passerar genom trafiksepareringssystemet söder om Gotland får ha ett maximalt djupgående om 12,0 meter.

### **Ytterligare bestämmelser för fartyg på svenskt inre vatten**

**7.1** Bestämmelserna i avsnitt 7.2–7.17 gäller enbart på svenskt inre vatten.

#### *Signal från fartyg, mudderverk eller flotte*

**7.2** Fartyg, mudderverk och flottor ska avge signal med fartygsklocka om följande tre omständigheter råder:

- de används vid undervattensarbete eller liknande arbete, och
- de har ankrats eller förtöjts i eller nära område med nedsatt sikt, och
- de hindrar eller försvårar sjötrafiken.

Signalen ska avges omedelbart efter signalen för fartyg till ankars enligt regel 35 g i bilaga 1.

Signalen ska vara

- minst sex enkelslag om fartyget, mudderverket eller flottan kan passeras som om dess läge hade märkts ut med styrbordsmärke, och
- minst sex dubbelslag om läget har märkts ut med babordsmärke.

<sup>2</sup> Motsvarar bilaga 1 till IMO-resolution A.977(24), Ships' routeing.

### *Möten i trånga farvatten*

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

**7.4** Fartyg som ska ha en vissla och som närmar sig sådant trångt farvatten som avses i avsnitt 7.3 ska avge ett långt signalljud 0,5 nautisk mil före farvattnet, om inte signaleringen från trafiksäkerhetssynpunkt framstår som uppenbart onödig.

**7.5** Fartyg i sikte av varandra behöver inte signalera med vissla för att ange viss manöver enligt regel 34 i bilaga 1 om signaleringen från trafiksäkerhetssynpunkt framstår som uppenbart onödig.

### *Fartygsljus i skymning och gryning*

**7.6** Fartygsljus behöver inte visas på fartyg under skymning och gryning om fartyget ändå syns på tillräckligt avstånd.

### *Signalfigurer*

**7.7** Fartyg med en längd under 12 meter behöver inte följa de bestämmelser om hur signalfigurer ska visas som framgår av regel 20–31 i bilaga 1.

Första stycket gäller inte fartyg som är sysselsatta med fiske och som därför har begränsad manöverförmåga.

### *Fartygsljus eller signalfigurer på fartyg till ankars*

**7.8** Fartygsljus eller signalfigurer behöver inte visas på fartyg till ankars i hamnar som i sjökort eller seglingsbeskrivningar redovisas som båthamn eller på fartyg till ankars på annan plats som är skyddad från trafiksäkerhetssynpunkt.

### *Toppljus*

**7.9** På ett maskindrivet fartyg som har en längd under 12 meter och som saknar mast får toppljuset placeras minst 0,5 meter över sidoljusen eller den sammansatta lanternan.

När ett fartyg visar endast ett vitt, runtlysende ljus enligt regel 23 d 2, 25 d 1 eller 25 d 2 i bilaga 1, ska fartyget om möjligt hålla väl undan för andra fartyg.

*Timmerflottar, oljebehållare, plastslangar och liknande föremål*

**7.10** Timmerflottar eller släp av ihopkopplade timmerflottar som bogseras ska vid dager visa signalfigurer enligt regel 24 g 4 i bilaga 1. Under mörker ska de visa åtminstone följande fartygsljus:

- när släpets bredd understiger 10 meter: ett vitt, runtlysande ljus i eller nära släpets främre och aktra ändar,
- när släpets bredd är 10 meter eller mer: ett vitt, runtlysande ljus på eller nära släpets främre och aktra hörn, och
- när släpets längd överstiger 50 meter: ytterligare vita, runtlysande ljus så att avståndet mellan fartygsljusen inte överstiger 50 meter.

**7.11** På oljebehållare, plastslangar och liknande föremål som bogseras ska under mörker minst ett vitt, runtlysande ljus visas i eller nära släpets främre ände, förutom fartygsljus och signalfigurer enligt regel 24 g i bilaga 1. Fartygsljus och signalfigurer får visas på flottar eller flottörer som är kopplade till föremålet.

**7.12** Lysvidden för de ljus som föreskrivs i avsnitt 7.10 och 7.11 ska vara minst 2 nautiska mil om släpets längd är 100 meter eller mindre. Om släpets längd överstiger 100 meter ska lysvidden på det eller de aktersta ljusen vara 3 nautiska mil. Parvisa ljus ska ha samma lysvidd.

*Linfärja*

**7.13** På en linfärja med en längd över 5 meter ska man under mörker visa tre röda ljus. Ljusen ska placeras på ett inbördes avstånd av minst 1 meter där de syns bäst. Ljusen ska i längskeppsplanet bilda en lodrät triangel med spetsen uppåt. Ljusen ska vara synliga runt hela horisonten på ett avstånd av minst 1 nautisk mil.

En linfärja ska visa ytterligare ljus enligt regel 23 i bilaga 1 om Transportstyrelsen beslutar detta i det enskilda fallet.

En linfärja ska på båda sidor ha ordet *LINFÄRJA* målat på ljus botten med så stora svarta versaler som möjligt. Ordet ska om praktiskt möjligt vara belyst under mörker.

**7.14** En linfärja med en längd av 5 meter eller mindre ska visa fartygsljus enligt avsnitt 7.13 första stycket och ska vara märkt med ordet *linfärja* enligt avsnitt 7.13 tredje stycket om Transportstyrelsen beslutar att det är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt i det enskilda fallet.

En linfärja med en längd som är 5 meter eller mindre ska dock alltid kunna visa ett vitt ljus.

**7.15** För att påkalla uppmärksamhet får en linfärja under gång visa ett gult, runtlysande blixtljus med en lysvidd av minst 1 nautisk mil.

Vid nedsatt sikt ska färjan under gång avge en ljudsignal enligt regel 35 c i bilaga 1.

**7.16** En linfärja ska framföras med hänsyn till den korsande trafikens möjlighet att undvika kollision med färjans lina, vajer eller kätting.

#### *Vid linfärjeled*

**7.17** På fartyg som närmar sig en linfärjeled ska man vara observant på linfärjans framförande. Man ska iaktta försiktighet när leden passerar.

På skepp som närmar sig en linfärjeled kan man, om så bedöms nödvändigt, ta kontakt med linfärjan på VHF-radio. Om radiokontakt inte kan upprättas, kan skeppet påkalla uppmärksamhet genom att avge ett långt signalljud.

### **Örlogsfartyg**

**8.1** Bestämmelserna i avsnitt 8.2–8.5 gäller enbart inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

**8.2** Svenska ubåtar på väg i övervattensläge ska, utöver de fartygsljus som föreskrivs i bilaga 1, visa ett gult, runtlysende blyxtljus som är synligt runt hela horisonten på ett avstånd av minst 5 nautiska mil, om inte särskilda omständigheter kräver annat.

Svenska ubåtar på väg i undervattensläge får visa ljus enligt första stycket.

**8.3** Örlogsfartyg som är sysselsatta med akustisk minsvepning ska, utöver de fartygsljus och signalfigurer som föreskrivs i bilaga 1, avge den internationella signalen U med ljusmorse mot fartyg som närmar sig.

**8.4** När man från ett örlogsfartyg planerar eller utför vapeninsats, mål-bogsering, sprängning av en mina, desarmering av en mina eller bogsering av en mina, ska örlogsfartyget, utöver de ljus och signalfigurer som föreskrivs i bilaga 1, använda följande signaler:

– vid dager: en röd flagga på den förliga masten och vid behov som förstärkning en grön lyskula samt upprepade korta ljudsignaler med fartygets ljudsignalanordning, och

– under mörker: ett ljus med rött sken på den förliga masten synligt runt hela horisonten på ett avstånd av minst 2 nautiska mil och vid behov som förstärkning en grön lyskula samt upprepade korta ljudsignaler med fartygets ljudsignalanordning.

**8.5** Örlogsfartyg som övar tillsammans med ubåtar i undervattensläge ska vid dager visa den internationella signalen NE2 på den förliga masten, om inte särskilda skäl föranleder annat.

### **Fartyg i närheten av örlogsfartyg**

**9.1** Bestämmelserna i avsnitt 9.2–9.3 gäller enbart inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

**9.2** Fartyg får inte utan tvingande skäl framföras mellan örlogsfartyg på väg i formering.

***Allmänna råd***

*Fartyg bör framföras med försiktighet när man iakttar den internationella signalen NE2 från ett örlogsfartyg. Detsamma gäller om man är i ett område där ubåtar kan befinna sig i undervattensläge. I båda fallen bör utkiken ombord skärpas.*

*Fartyg bör framföras med försiktighet i närheten av en ubåt i övervattensläge och bör passera ubåten på betryggande avstånd.*

*Fartyg bör passera ubåtar på betryggande avstånd och om praktiskt möjligt akter om dessa när man iakttar*

- en ubåts periskop, snorkelmast, radiomast eller radarmast,*
- släpboj, luftuppkok eller ljus- och röksignaler på vattenytan som har släppts upp från en ubåt, eller*
- en ubåt som intar övervattensläge.*

**9.3** Fartyg ska hålla undan från ett område där vapeninsats, målbogsering, sprängning av en mina, desarmering av en mina eller bogsering av en mina planeras eller utförs.

***Allmänna råd***

*När ett örlogsfartyg som minsveper har avgett den internationella signalen U med ljusmorse bör andra fartyg inte framföras närmare minsveparen än 1,5 nautisk mil.*