

Vikeplikt og signaler

Noen generelle regler

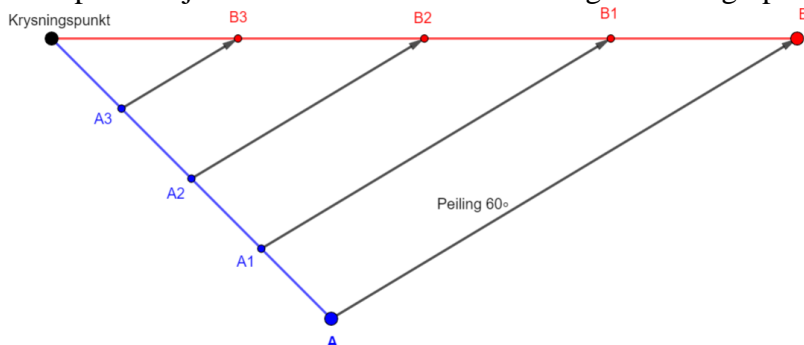
- ✓ Vikeplikten oppstår når det er «fare for sammenstøt». Ved tvil skal det manøvreres som om det var slik fare. Reglene gir ingen *rettigheter* – bare *plikter*.
- ✓ Alle har vikeplikt for fartøy som fisker, ligger til ankers, har dykker i vannet, er uten kommando er "hemmet av dypgående" eller som har "begrenset evne til å manøvrere". Det er fast praksis at alle viker for båter som blir rodd/padlet, for badende og for utrykningsfartøy under utrykning.
- ✓ Den som skal vike, skal gjøre det tidlig og tydelig (gjørne minst 30° først så det er tydelig at du viker – så kan du korrigerer etterpå). Du kan også vurdere å reduserer farten tydelig så den andre ser at du klart går aktenom. Husk å sjekke akterover – kanskje du er i ferd med å bli tatt igjen.
- ✓ Den som har vikeplikt skal om mulig unngå å styre forenom den andre.
- ✓ Det fartøyet som ikke skal vike, skal så vidt mulig holde stø kurs og fart, men har selvsagt plikt til å unngå kollisjon hvis det andre fartøyet ikke viker som det skal.
- ✓ Det avgjørende for om et fartøy regnes som motor-, seil eller robåt er ikke hvordan det ser ut, men hva det for øyeblikket bruker til fremdrift. Et seilfartøy uten seilet oppe regnes som robåt hvis det ros/padles. Det samme gjelder en motorbåt som ros/padles uten at motoren er i gang. Alle som bruker maskin til fremdrift er motorfartøy, selv om fartøyet i tillegg seiles og/eller ros/padles. En robåt som ros/padles og har seil oppe, regnes som seilbåt.
- ✓ En seilbåt med seilene oppe som også bruker motor, skal vise lanterner som motorfartøy og et eget dagsignal (sort kjegle med spissen ned der den synes best – gjerne over fordekk). Det gjøres lite i Norge, men i enkelte utland kan man få man bot for å la være. Tar du seilene ned, trenger du ikke dagsignalet.

Vikepliktsregler (forenklet for førere av lystfartøy) i prioritert rekkefølge

- Regel 1.* Lystfartøyer skal vike for yrkesfartøyer. Dette gjelder egentlig bare i «trangt farvann, en sterkt beferdet lei eller et havneområde» og bare i norske farvann. I praksis ligger vi unna yrkesfartøyer overalt – de er jo på jobb.
- Regel 2.* Hvis to fartøy møtes i et sund der det bare er plass til den ene, skal den som ankommer sist til sundet, vente.
- Regel 3.* Innhentende fartøy skal vike for det fartøyet det innhenter. Et fartøy er innhentende hvis det nærmer seg bakfra med mindre vinkel enn 22,5° (som også er vinkelen for akterlanteren).
- Regel 4.* Motorfartøy skal vike for seilfartøy.
- Regel 5.* Gjelder kun to motorfartøy:
- a. Når to motorfartøy møtes på *motsatte kurs*er, så skal begge vike til styrbord (som når to biler møtes på en vei). Et fartøy er på motsatt kurs hvis du ser, eller ville sett, begge sidelanternene. Hvis det er tvil skal begge vike som om de var på motsatt kurs.
 - b. Når to motorfartøy møtes i *kurs*er som *skjærer hverandre*, så skal det fartøyet vike som får det andre fra sin styrbord side («høyreregelen»). Du ser da bare den ene sidelanteren – hvis den er rød har du vikeplikt.
- Regel 6.* Gjelder kun to seilfartøy (storseilbommen står alltid i le):
- a. Når to seilfartøy møtes *og har vinden fra hver sin side*, så skal det vike som har vinden fra babord (Vind fra hver sin side: «VVV – Vind fra Venstre Vik»).)
 - b. Når to seilbåter møtes *og har vinden fra samme side*, så skal den vike som er nærmest vinden (Vind fra samme side: «LOLE – Lo viker for Le»).
 - c. Et seilfartøy skal vike når det har vinden fra babord og ser et seilfartøy i lo uten å kunne fastslå hvilken side det har vinden fra. (Dette er svært sjelden for moderne seilfartøy, men kan være aktuelt f.eks. for en båt som lenser med råseil.)

Når er vi på kollisjonskurs?


Vi er på kollisjonskurs når vi har liten eller ingen endring i peilingen til det andre fartøyet.




En båt er ved A, en annen kommer fra styrbord ved B. A peiler B til 60° . Etter en stund har A og B gått en fjerdedel av distansen til krysningspunktet. Peilingen har ikke endret seg. Dette gjentar seg når begge har gått halvveis og tre fjerdedels vei mot krysningspunktet. A og B vil komme fremt til krysningspunktet samtidig – det er fare for kollisjon og en av dem må derfor vike.

Hvis peilingen endrer seg tydelig, vil B passere forenom eller aktenom A.

Dagsignaler og spesielle lanterner

- ✓ Alle fartøyer underveis viser sidelanterner og akterlanterne. Motorfartøyer også topplanterne.
- ✓ En trekant med spissen ned: Fartøyet har seil oppe men bruker motor og er å regne som motorfartøy. Om natten vises lanterner som motorfartøy (med topplanterne).
- ✓ To topplanter over hverandre: Fartøy som sleper. Slepets sidelanterner og akterlanterne men ikke topplanterne.
- ✓ Fartøy med hvit rundtlysende lanterne over rød, er ute for å lose. I tillegg er de ofte tydelig merket "LOS" og/eller "PILOT".
- ✓ En kule: Fartøyet ligger til ankers. Om natten vises ankerlanterne (rundtlysende hvitt).
- ✓  Signalflagg A (hvitt og blått): Fartøyet har dykker nede. Om natten vises tre rundtlysende lanterner, rød over hvit over rød samt en belyst plakett med tegning av signalflagg A.

Det kan vises mange andre signaler som det ikke er nødvendig å forstå – særlig om natten. Her er noen av dem:

- ✓ To trekkanter med spissen mot hverandre: Fartøy som fisker. Om natten, med trål: Rundtlysende grønn over hvitt. Om natten uten trål: Rundtlysende rød over hvit.
- ✓ To kuler over hverandre: Fartøyet er uten kommando (kan ikke manøvreres). Om natten vises to rundtlysende røde lanterner over hverandre.
- ✓ Tre kuler over hverandre: Et fartøy som står på grunn. Om natten vises tre rundtlysende røde lanterner over hverandre og i tillegg ankerlanterne.
- ✓  Signalflagg D (gult og blått): Jeg kan vanskelig manøvrere (men fartøyet har tross alt kommando). Om natten vises tre rundtlysende lanterner, rød over hvit over rød.
- ✓ En sylinder: Fartøy som er hemmet av sitt dyppgående. Om natten: Tre rundtlysende røde lys over hverandre og i tillegg vanlige lanterner.
- ✓ Kraftige røde rundtlysende blink: Et sjøfly som letter eller lander eller luftputebåt som flyr like over vannet.

En grei regel: *Hvis du ser signaler som du ikke forstår, så ligg unna.*

Lydsignaler i tåke og nedsatt sikt, et par regler

- ✓ Motorfartøy som gjør fart gjennom vannet, skal gi et langt støt minst hvert annet minutt.
- ✓ Seilfartøy som gjør fart gjennom vannet, skal gi ett langt og to korte støt minst hvert annet minutt.

Nødsignaler

- ✓ Et skudd eller et annet knallsignal, avfyrt med om lag et minutt mellomrom.
- ✓ Vedvarende signal med et hvilket som helst tåkesignalapparat. (Pass på: Vedvarende fløyting kan bli oppfattet som nødsignal eller som signal fra en som har falt i sjøen.)
- ✓ Raketter eller granater som kaster ut røde stjerner og som avfyres med korte mellomrom, en av gangen.
- ✓ Signalet SOS (· · · — — — · · ·) gitt i morsekoden pr. radiotelegraf eller et hvilket som helst annet signaleringssystem (f.eks. horn, speil eller lommelykt).
- ✓ Ordet «Mayday» sendt over radiotelefon (VHF) (eller alarmknappen på VHF-apparatet).
- ✓ Signalflaggene N over C.
- ✓ Et signal som består av et firkantet flagg med en kule eller noe som ligner en kule, over eller under flagget.
- ✓ En flamme på fartøyet (f. eks. fra en brennende tjære- eller oljetønne e.l.)
- ✓ Et fallskjermlys eller et håndbluss som viser et rødt lys. (Pass på: Vi sender *ikke* opp røde raketter nær sjøen.)
- ✓ Et røksignal som sender ut tykk, orangefarget røk.
- ✓ Langsom og gjentatt bevegelse opp og ned av armene utstrakt til hver sin side. (Pass på: Vi vinker *aldri* til andre med begge armer.)
- ✓ Nødalarm ved bruk av digitalt selektivt anrop (DSC) på VHF-apparatet.
- ✓ Signaler sendt av nødradiopeilesendere.