



Duelighedskursus Unisail





MM1 Dagens læringsmål

Indledning til kurset

Materialer

Kursusplan

Aftale selvstudium eller ekstra kursusgange

Øve lidt regnerutiner

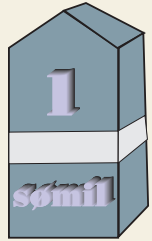
Nødsignaler

Definitioner

Omregning mellem HMS og decimal



Milepæle



En milepæl er et kursusmål, som skal opfyldes, før der går videre.

Lad os arbejde i sømil!

1 sømil = 1852 meter



Vi bruger midtfarvandbøjer i stedet for sømilepæle

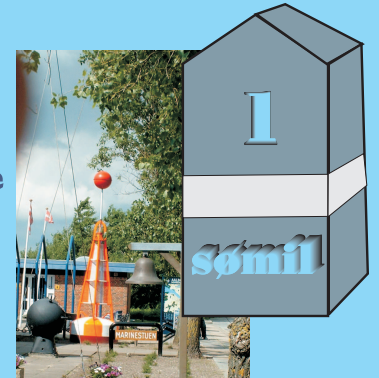
Skaffe bøger & tegnematerialer

Kunne regne navigationsopgave

Bestå teoretisk prøve

Bestå praktisk prøve

Duelighedsbeviset



Unisail
Duelighedskursus

UDK
001

Milepæle



Tilmelde sig kurset. Jeg skal have navn, tlf. og email på jer.



Regne milepælsopgaver 1 - 4 og aflevere til mig. **Søkort**



Regne milepælsopgave 5 og aflevere. **Lanterner**



Regne milepælsopgave 6 og aflevere. **Bøjer**



Kunne regne en navigationsopgave i løbet af max. 1 time. **Milepæl 7**



Regne milepælsopgave 8 og aflevere. **Vigeregler**



Tilmelde sig eksamen over nettet.



Bestå teoretisk eksamen.



Deltage i øvelsessejlsads mindst 1 gang.



Løse praktikopgaver og aflevere til mig. **Milepæl 9**



Bestå praktisk eksamen.



I får jeres Duelighedsbevis i løbet af typisk 14 dage.



Kursusplan 2

**Kurset er sat til en samlet undervisningstid på ca. 60 timer.
De første ca. 50 timer er afsat til den teoretiske del, og derefter er der ca. 10 timer til den praktiske del (denne del er ikke skemalagt endnu, den foregår delvis ude på fjorden)**

Materialer

Det tilsendte materiale findes på kursets hjemmeside:

www.hansebert.dk/duelighedskursus

Hjem siden er ikke helt opdateret endnu.

Bøger og tegnemateriel

I skal bruge: Duelighedsbogen, De internationale søvejsregler, Afmærkning i danske farvande, Kort 1, søkort 102U, parallellineal, stikpasser, lang linial, papir, blyant, viskelæder, regnemaskine og/eller jeres gode hovede.

Disse ting kan I købe eller måske låne (undtagen måske det gode hovede :)). Hvis I har købt, er der gode muligheder for at sælge dem videre efter kurset.



Det, jeg vil fortælle jer, falder i 3 kategorier:

- a. Noget, I skal forstå, og kunne regne på.
- b. Noget, I skal lære udenad.
- c. Forskellig baggrundsviden (ikke nødvendig for fx eksamen)

Lysbilleder (af nogle kaldet "overheads" eller "slides")

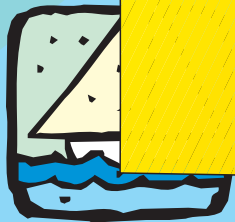
Lysbilleder er nummereret, men ikke i rækkefølge, da de skabes, suppleres & opdateres hen ad vejen.

Opgaver

Opgaverne er nummereret fortløbende igennem kurset. Derudover forekommer der supplerende opgaver, fx øveksamensopgaver, milepælsopgaver oa.

Kursusgange

Hver seance kaldes et "minimodul", MM. Information om et MM udkommer som et skriftligt notat, kaldet "spiseseddel". Indeholder læsestof, opgaver mv.



Kursusplan 1

Kursusplan

De enkelte kursusgange kaldes "minimodul", MM.

MM	Dato	Lokale	Tid
1	30/3 '23	A314	19 - 22
2	6/4	A314	19 - 22
3	13/4	A314	19 - 22
4	20/4	A314	19 - 22
5	27/4	A314	19 - 22
6	4/5	A314	19 - 22
7	11/5	A314	19 - 22
8	18/5	A314	19 - 22
9	25/5	A314	19 - 22
10	1/6	A314	19 - 22
11	8/6	A314	19 - 22
12	15/6	A314	19 - 22
13	22/6	A314	19 - 22
14	x/x	A314	19 - 22
15	x/x	A314	19 - 22
16	x/x	A314	19 - 22

(Ialt ca. 39 timer)

Planen for eksaminerne og for undervisning i den praktiske del laves senere.

Vi går efter at være færdige i begyndelsen af maj.

Vi kan efter behov evt. inddrage nogle ekstra dage fx i en weekend.

Der må påregnes noget lektielæsning derhjemme.

Forløbig version



Kursusudgifter

Duelighedsbogen	254 kr.
IALA-bogen	52 kr.
Kort 1	65 kr.
Søvejsreglerne	215 kr.
Kort 102U	63 kr.
Bøger ialt	650 kr.

cirkapriser

Parallellineal	225 kr.	(250)
Stikpasser	150 kr.	(190)
Lang lineal	60 kr.	(60)
Tegnesager ialt	435 kr.	(500)

cirkapriser

Teoretisk prøve	400 kr.
Praktisk prøve	400 kr.
Blåt kort	80 kr.
Gebyrer ialt	880 kr.



Ialt 1965 kr.



**Unisail
Duelighedskursus**

**UDK
035**

Overordnede emner i kurset

Teori

Søvejsregler

Navigation

Afmærkning

Andet

Praktik

Sømandsskab

Praksis



Overordnede emner i kurset

Teori

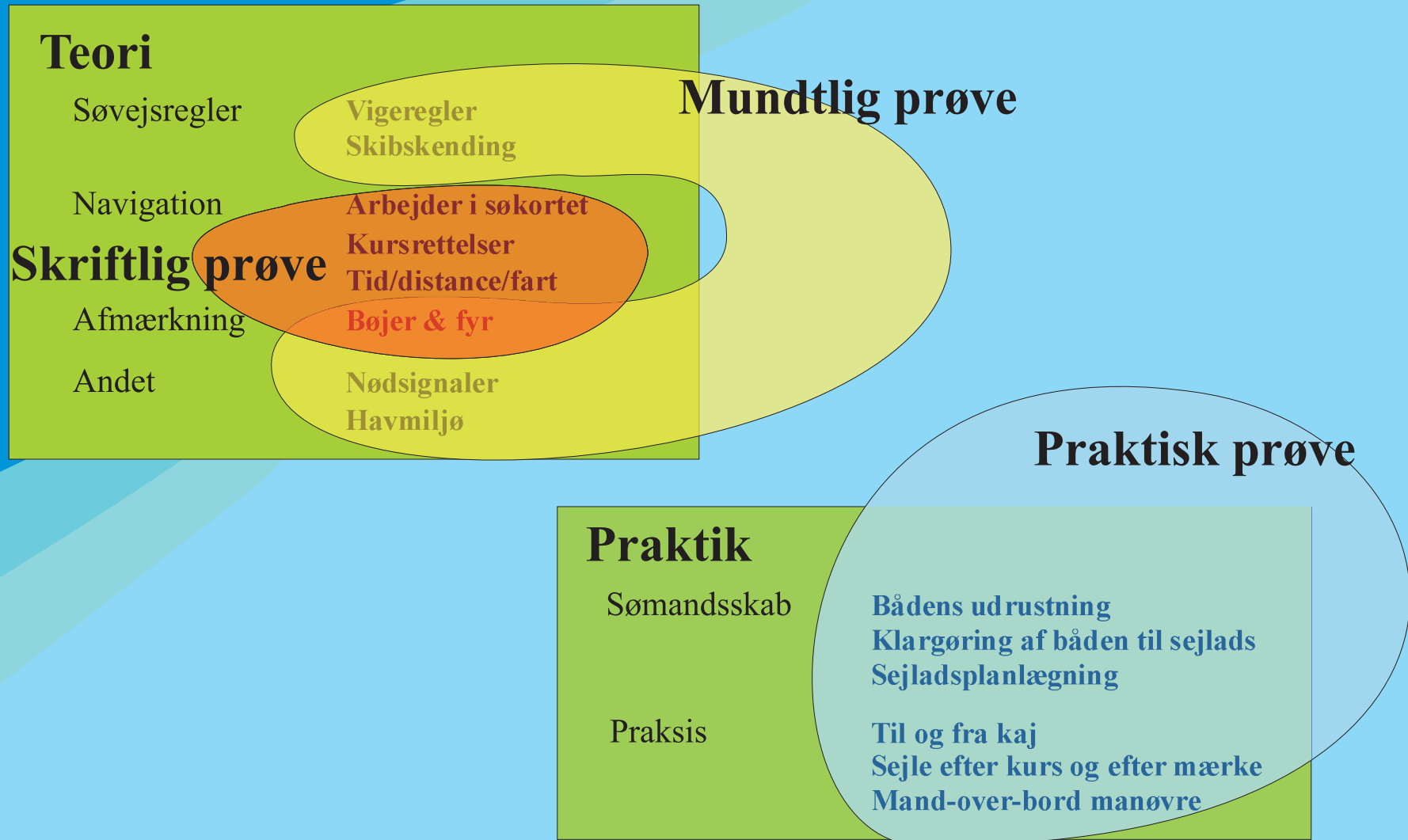
Søvejsregler	Vigeregler Skibskending
Navigation	Arbejder i søkortet Kursrettelser Tid/distance/fart
Afmærkning	Bøjer & fyr
Andet	Nødsignaler Havmiljø

Praktik

Sømandsskab	Bådens udrustning Klargøring af båden til sejlads Sejladsplanlægning
Praksis	Til og fra kaj Sejle efter kurs og efter mærke Mand-over-bord manøvre



Overordnede emner i kurset



De internationale søvejsregler

Internationale søvejsregler, (Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972), som ændret ved resolution A.464 (XII), A.626 (15), A.678 (16), A.736 (18), A.910(22) og A.1004(25).

Kapitel A

Almindelige bestemmelser

Regel 1

Anvendelse

- (a) Disse regler finder anvendelse på alle skibe i rum sø og i alle dermed i forbindelse stående farvande, der kan besejles af søgående skibe.
- (b) Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen af særlige regler, der fastsættes af en behørig myndighed for en red, havn, flod, sø eller indre vandveje, der står i forbindelse med rum sø, og som kan besejles af søgående skibe. Sådanne særlige regler skal være i så nær overensstemmelse som muligt med disse regler.
- (c) Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen af særlige regler, der fastsættes af en stats regering med hensyn til yderligere positions- eller signallys, signalfigurer eller fløjtesignaler for krigsskibe og skibe, der sejler i konvoj, eller med hensyn til yderligere positions- eller signallys eller signalfigurer for fiskeskibe, der fisker som en flåde. Disse yderligere positions- eller signallys, signalfigurer eller fløjtesignaler skal så vidt muligt være af en sådan art, at de ikke kan forveksles med lys, signalfigurer eller signaler, der er hjemlet andetsteds i disse regler.
- (d) Organisationen¹⁾ kan vedtage ordninger om trafikseparering til opfyldelse af disse regler.
- (e) Såfremt en regering måtte finde, at et skib af særlig konstruktion eller bestemt til særligt formål ikke fuldt ud kan opfylde en eller flere af disse reglers forskrifter med hensyn til skibslysenes eller signalfigurerens antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor samt til arrangement og andre forhold, der er karakteristiske for lydsignalapparater, skal sådant skib opfylde sådanne andre forskrifter med hensyn til skibslysenes eller signalfigurerens antal, anbringelse, synsvidde eller synlighedssektor samt til arrangement og andre forhold, der er karakteristiske for lydsignalapparater, som vedkommende regering måtte finde at være den for sådant skib nærmest mulige opfyldelse af disse regler.





Lovtidende A

2009

Udgivet den 24. november 2009

20. november 2009.

Nr. 1083.

Bekendtgørelse om søvejsregler

I medfør af § 1, stk. 2 og 3, § 6 og § 32 i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007, som sat i kraft ved anordning nr. 882 af 25. august 2008 om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs, fastsættes efter samråd med Grønlands Selvstyre og efter bemyndigelse:

§ 1. Denne bekendtgørelse finder anvendelse på danske og grønlandske skibe.

Stk. 2. Bekendtgørelsen finder endvidere anvendelse på udenlandske skibe, der besejler dansk og grønlandsk indre farvand og søterritorium.

Stk. 3. Skibe omfatter enhver form for flydende materiel, jf. de internationale søvejsreglers regel 3 (a).

§ 2. Skibe, der er omfattet af denne bekendtgørelse, skal opfylde de internationale søvejsregler.

Stk. 2. De internationale søvejsregler (Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972), som ændret ved resolution A.464 (XII), A.626 (15), A.678 (16), A.736 (18), A.910(22) og A.1004(25) vedtaget på den Internationale Maritime Organisations (IMO's) forsamling den 10. november 1972, 1977, 1981, 1987, 1993 og 1997, jf. lov

søvejsreglers regel 1 (c), bliver optaget i »Efterretninger for Søfarende«.

§ 4. Overtrædelse af § 2 straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der

- 1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,
- 2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold, eller
- 3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 5. Såfremt forholdet er omfattet af anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs, kan der fastsættes foranstaltninger i henhold til kriminalloven for Grønland.

Stk. 2. Lovbestemmelser om strafansvar for selskaber m.v. omfattet af

Stk. 3. Lovbestemmelser om strafansvar for selskaber m.v. omfattet af

Stk. 4. Lovbestemmelser om strafansvar for selskaber m.v. omfattet af

Stk. 5. Lovbestemmelser om strafansvar for selskaber m.v. omfattet af

BEK nr. 1083 af 20/11 2009 (gældende)

Erhvervsministeriet





Lovtidende A

2020

Udgivet den 3. juni 2020

29. maj 2020.

Nr. 749.

Bekendtgørelse om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter (speedbådsførerbekendtgørelsen)

I medfør af § 10 a, § 18, stk. 2, og § 27, stk. 3, i lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014, fastsættes:

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse for personer, der fører planende fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter og med en skroglængde og fremdrivningseffekt som anført i bilaget til bekendtgørelsen.

Stk. 2. Bekendtgørelsen finder tilsvarende anvendelse for personer, der fører planende fritidsfartøjer med en skroglængde under 4 meter og med en fremdrivningseffekt på 19 kW eller derover med undtagelse af fartøjer, der er nævnt i vandscooterførerbekendtgørelsen.

Stk. 3. Fartøjets længde i meter er skroglængden overalt målt i henhold til bekendtgørelse om fritidsfartøier og per-

§ 3. Føreren skal under sejladsen have det i § 2, stk. 1, nr. 2, krævede bevis hos sig og på forlangende vise det til politiet eller Søfartsstyrelsen.

§ 4. En person kan, som led i deres forberedelse til prøven efter gældende bekendtgørelse om prøver og beviser for fritidssejlere m.v., føre et fartøj som nævnt i § 1 til øvelsessejlads, forudsat at

- 1) vedkommende kan dokumentere, at en godkendt udbyder har påtaget sig at afholde prøve til opnåelse af speedbådsvis for den pågældende inden for 30 dage, og på forlangende vise dette til Søfartsstyrelsen eller poli-

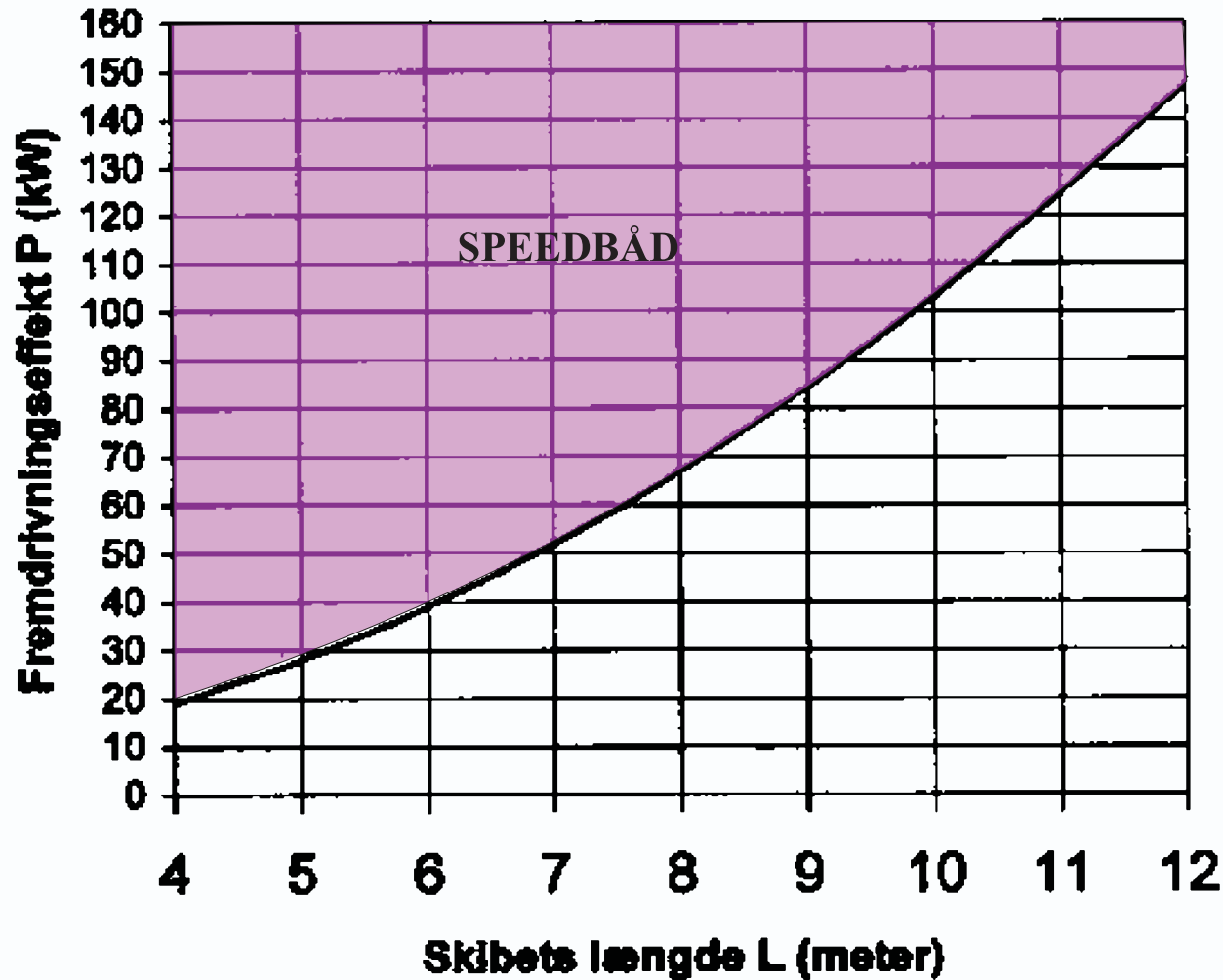
2)

BEK nr. 749 af 29/5 2020 (gældende)
Erhvervsministeriet



Speedbådsformlen

Skroglængde og fremdrivningseffekt

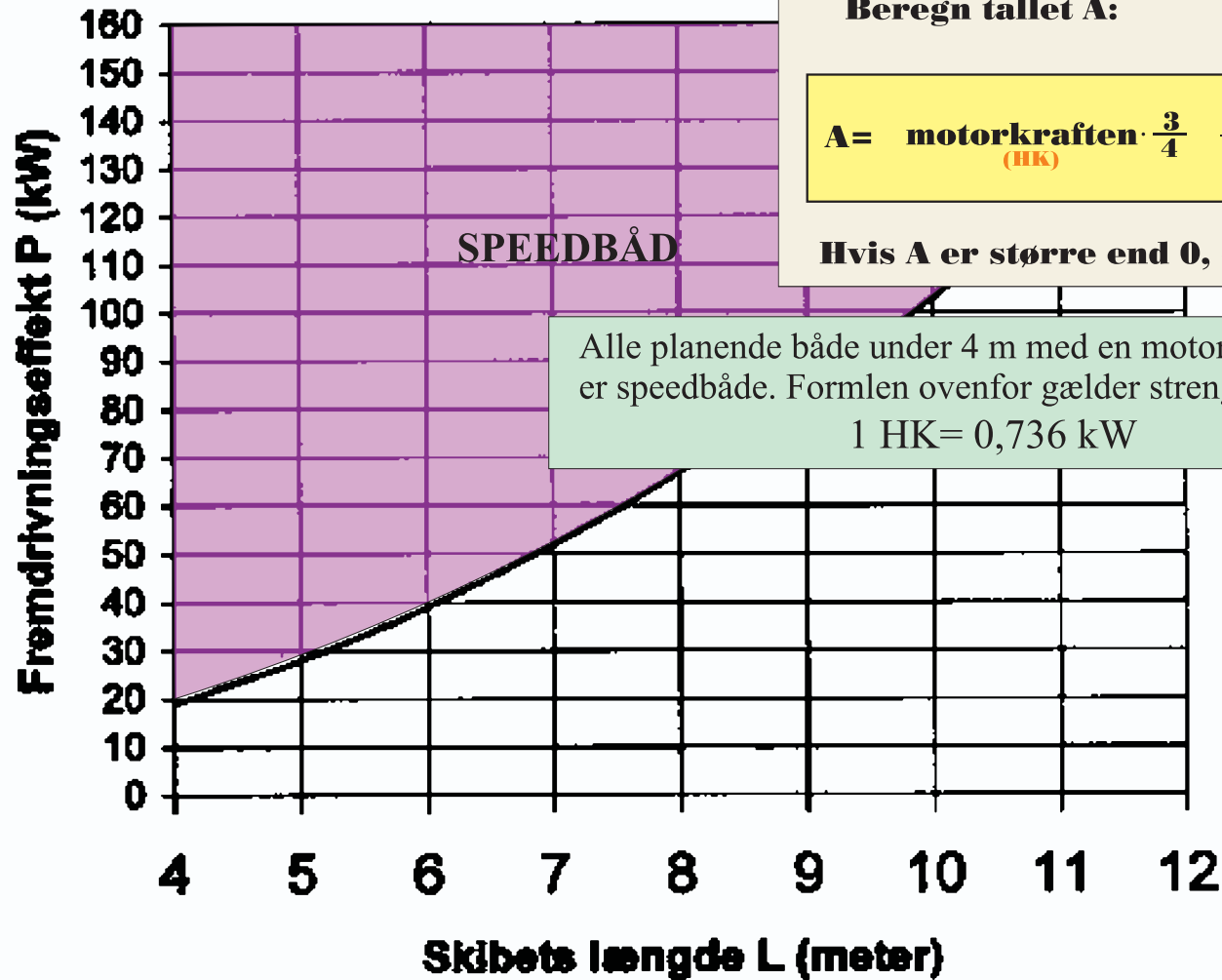


Af diagrammet fremgår, hvorvidt et fartøj er omfattet af bekendtgørelsen. Kurven fremkommer ved følgende formel: $P \text{ (kW)} = L^2 \text{ (meter)} + 3$.



Speedbådsformlen

Skroglængde og fremdrivningseffekt



Af diagrammet fremgår, hvorvidt et fartøj er omfattet af bekendtgørelsen. Kurven fremkommer ved følgende formel: $P \text{ (kW)} = L^2 \text{ (meter)} + 3$.



Speedbåd & duelighed

Ét er et søkort at forstå, et andet skib at føre...



Duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere

(Duelighedsprøver. Bek.g. nr. 184, 26/3 1999)

Kan også bruges som speedbådskørekort

(Speedbådsførerprøven. Bek.g. nr. 232, 22/3 2006)

Beregn tallet A:

$$A = \frac{\text{motorkraften (HK)}}{4} - \frac{\text{længden}^2 \text{ (meter)}}{3}$$

Hvis A er større end 0, er det en speedbåd!

(hvis båden er planende, dvs. med flad v-bund)



Alle planende både under 4 m med en motor på 25 HK eller mere er speedbåde. Formlen ovenfor gælder strengt taget kun ned til 4 m

1 HK = 0,736 kW



Klokken

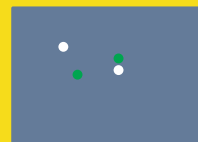
Hvad laver vi

19.00

Start, indtjek

19.15

Lanterneøvning, nødsignaler



19.45

Gennemgang af opgaveløsninger

20.00

Navigation, del I



20.30

Kaffepause



20.45

Navigation, del II

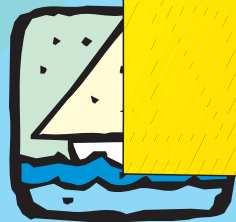


21.45

Afslutning, lidt kig på emnerne til næste gang.

Om opgaveregningen

- De opgaver, der er stillet på spisesedlen, hører til den aktuelle kursusgang og skal ikke regnes på forhånd.
- I løbet af kursusgangen aftales det hvilke opgaver, vi skal regne hjemme, således at vi kan sammenligne resultater og metoder.
- De øvrige opgaver kan I anvende som træning. Løsningerne udgives hen ad vejen.
- Journalopgaverne er opgaver, vi regner sammen på dagen. De kan gemmes som opskrifter på, hvorledes givne beregninger skal udføres. Det forudsætter, at man omhyggeligt har skrevet løsning og metode op.
- Fremover vil jeg anføre facit på spisedlen. Facit er **ikke** løsningen til en opgave - løsningen består i **metoden**. I kan anvende facit til at tjekke, om I er på rette vej.



29/7 2005

Manglende udkig årsag til kollision

Manglende udkig. Opklaringsenheden har noteret det før, og desværre bliver det næppe heller sidste gang, at årsagen til en kollision skal findes hos det behørigt udkig, som altså ikke var.

Denne gang gælder konklusionen fra Opklaringsenheden kollisionen mellem fiskekutteren »Dorthe-Dalsø« og det engelske tørlastskib »Scot Explorer« 4. november sidste år i rute T, nord for Læsø.

Kollisionen indtraf kl. 18.40 og »Dorthe-Dalsø« blev slået læk i bagbord side. Kutteren blev holdt flydende ved hjælp af pumper, og blev af et makkerskib slæbt til Strandby. »Scot Explorer« slap fra kollisionen uden skader af betydning.

»Dorthe-Dalsø« var for hjemadgående mod Frederikshavn, mens »Scot Explorer« var på vej sydover i rute T på rejse fra Corpach i Skotland mod Varberg.

Kutter på selvstyrer

»Dorthe-Dalsø« sejlede på selvstyreren, mens fiskeskipperen og medhjælperen rensede fisk på dækket. På »Scot Explorer« havde skibsføreren overtaget vagten fra overstyrmanden på

broen, der var uden udkig, idet udkiggen var nede for at spise.

Skibsføreren på »Scot Explorer« så »Dorthe-Dalsø« visuelt og på radaren. Han undlod at plote ekkoet, men vurderede at det ville gå klar i 0,4 mil. Herefter blev han optaget af papirarbejde i bestiklukafet, og erkendte først kollisionsskabet, da han så fiskekutterens lanterne i ca. 40 meters afstand. Den efterfølgende vigemåne til styrbord kom dog for sent til at forhindre kollisionen.

Opklaringsenheden har blandt medvirkende årsager til kollisionen blandt andet noteret, at fiskekutteren uberettiget førte to røde lanterner. Den ukorrekte lanterneføring gav anledning til forkert tolkning på »Scot Explorer«. Videre noterer opklaringsenheden, at vagthavende på »Scot Explorer« undlod at anvende radarens ARPA-funktion, ligesom fiskeskipperen helt undlod at anvende radaren til fjernaføgning, inden han gik på dækket, til trods for, at han havde observeret »Scot Explorer«s toplanterne om styrbord.

han



Unisail
Duelighedskursus

UDK
044



Efter det foreliggende er rorpinds-manøvrerne om bord på lodsskonnerten No. 5 Elbe årsag til, at den ikke undveg, men blev ramt af et containerskib på Elben. Foto: Freiwillige Feuerwehr Hansestadt Stade

Meget peger på, at en fejlmanøvre med rorpinden på den Fyn Rundt-kendte, nyrenoverede No. 5 Elbe er årsagen til kollisionen med containerskibet.

16 jun. 2019 kl. 11:30

Lodsskonnerten No. 5 Elbe - herhjemme kendt fra Fyn Rundt-sejladserne - bliver i denne weekend hævet ved hjælp af luftfyldte sække.

Det sejlførende lods fartøj sank sidste weekend efter en kollision med et containerskib på Elben nær Hamborg. Alle 43 ombordværende blev reddet. Det skete takket være lynhurtig indsats af det lokale brandværn og redningsfolk, der tilfældigvis var i området.

En uges tid inden kollisionen var No. 5 Elbe kommet tilbage til Hamborg efter en renovering til 12 mio kroner på Hvide Sande Shipyard. Blandt andet blev omkring 600 meter egeplanker skiftet.



Den norske avis VG beretter, at bjærgningen af fartøjet vil komme til at koste omkring 70 millioner norske kroner.

Norsk krigsskib til 3,1 mia. kr. troede 250 meter tankskib var fastland

Fregatten, der nu er sunket, forvekslede lysene på det maltesiske tankskibs dæk med lysene i skibsterminalen. Besætningen troede skibet var en del af fastlandets havn. Se unik 3D-video af kollision.

Af Troels Lykke | 30-11-2018 09:25

Den 8. november kolliderende det norske krigsskib på vej hjem fra en NATO-øvelse med et tankskib fra Malta i Hjeltefjorden i Hordaland tæt på den norske by Bergen.

Ulykken skete omkring klokken fire om natten, og det var derfor bælgmørkt, skriver [dr.dk](#) i en længere artikel.

30/11 2018

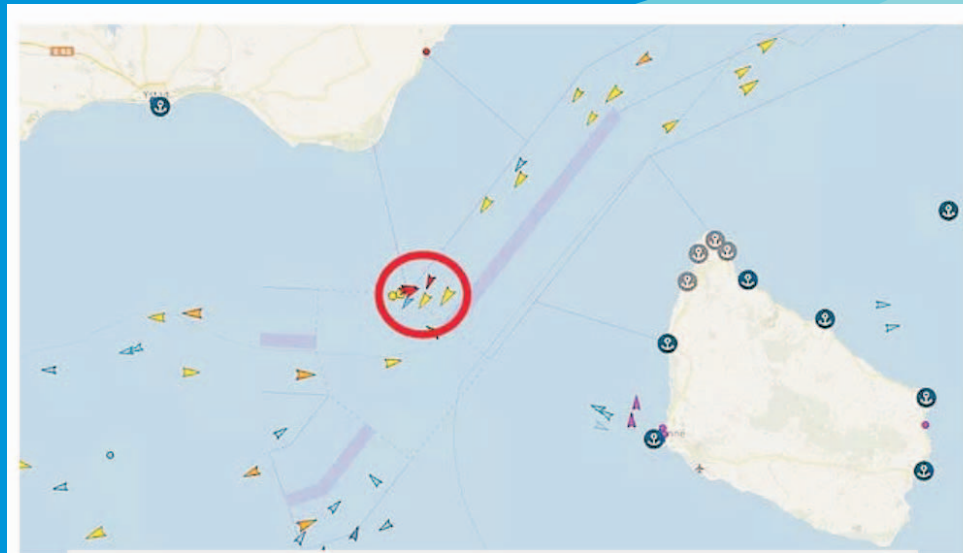
16/6 2019



Unisail
Duelighedskursus

UDK
042

Ét er et søkort at forstå, et andet skib at føre...



To skibe er stødt sammen i svensk farvand mellem Bornholm og Sverige. Foto: Vesselfinder.com / TV2

🕒 13. dec 2021, kl. 14:30

Karin Høj
13/12 2021

Opdateret onsdag d. 19. januar 2011, kl. 05:46

En fiskekutter med to mand om bord er sunket efter en skibskollision i Kattegat.

Søværnets Operative Kommando oplyser, at kollisionen skete lidt før midnat natten til onsdag cirka 11 sømil syd for Grenaa.

Kutteren tog vand ind og sank så hurtigt, at de to ombordværende var nødt til at springe i vandet.

Det skib, der også var involveret i kollisionen, vendte straks om og påbegyndte eftersøgning af de to mænd.

Den yngre af de to blev reddet kl. 00.33 og fløjet til Aalborg Sygehus. Den ældre af mændene blev reddet kl. 01.14 og fløjet til Rigshospitalet, oplyser SOK.

Begge mænd var stærkt afkølede og bevidstløse.

19/1 2011

/ritzau/



Ét er et søkort at forstå, et andet skib at føre...

Mange lystsejlere gik på grund

De mange lystsejlere, der er blevet lokket på vandet af det gode vejr og helligdagene, gav i går travlhed hos Søværnets Operative Kommando, SOK. Alene i Nordjylland er fem lystsejlere sejlet på grund i dag, oplyser DR Nordjylland, og billedet er det samme i resten af landet. – De navigerer dårligt, og mange af dem sejler for tæt på bøjerne, siger den vagthavende officer ved SOK.

17/5 2005

52-årig sejler druknet

SØNDERBORG En 52-årig tysk mand mistede søndag livet ved en sejlerulykke ved Egernsund i Sønderjylland. Manden faldt over bord, men selvom flere andre på båden hurtigt fik ham trukket op af vandet, døde han senere på sygehuset i Sønderborg, oplyser DR-Syd. Ifølge politiet i Sønderborg var den 52-årige fra Harreslev.

/ritzau/

10/5 2005

Beruset kaptajn i grundstødning

KØBENHAVN Behovet for promillegrænser for søfolk blev natten til fredag understreget endnu engang, da fragtskibet "Munzu" stødte på grund på den kunstige ø Peberholm. Kaptajnen på skibet var alene på broen og faldt formentlig i søvn før grundstødningen. Ifølge politiet i Tårnby har blodprøver efterfølgende vist, at kaptajnen havde alkohol i blodet, da prøverne blev taget et par timer efter grundstødningen. Politiet ønsker ikke at oplyse størrelsen på promillen, men siger, at den ikke var "meget høj".

14/5 2005 /ritzau/

USÆDVANLIG OPGAVE FOR HELIKOPTER 15/5 2005

■ **HALS:** En af redningshelikoptererne fra Flyvestation Aalborg kom på en noget usædvanlig opgave i går ved 14-tiden. Mandskabet blev bedt om at signalere til en lystsejler, der var på vej ad Limfjorden ved Hals. Sejlerens radio blokerede nemlig for opkald på nødfrekvensen, hvilket viste sig at skyldes, at sendetasten var trykket ind. Det lykkedes at få sejleren til at kalde op til helikopteren, så fejlen kunne blive rettet.

-junk



■ **NORDJYLLAND:** En 54-årig mand blev søndag aften fundet død i Limfjorden, efter at han tidligere på dagen faldt over bord fra en jolle, oplyser Søværnets Operative Kommando (SOK).

Manden var sejlet fra Thisted sammen med to andre personer, der alarmerede myndighederne, da den 54-årige faldt over bord, og det mislykkedes for dem at få ham reddet op i jollen igen. SOK sendte en redningshelikopter, mens en Falck-redningsbåd fra Løgstør og en båd fra beredsskabcenteret i Thisted også deltog i eftersøgningen af den savnede mand. Det blev til sidst en fritidssejler, der fandt manden drivende livløs i vandet nær Rønbjerg. Den 54-årige blev konstateret død ved ankomsten til Farsø Sygehus.

17/5 2005

54-årig druknet i Limfjorden



FOTO: PETER LANGKILDE



Unisail
Duelighedskursus

Ét er et søkort at forstå, et andet skib at føre...

Bøde for farlig sejlads

En kvinde satte sig ved gashåndtaget i en stor speedbåd en sommeraften i Svendborgsund i 2002, og det viste sig at være temmelig uforsigtigt. Hun mistede kontrollen over båden med en motor på 200 hestekræfter. Først ramte hun en fortøjningspæl i Svendborgsund Marina, og derefter ramlede hun ind i flere både. Et par mennesker fik lettere kvæstelser og måtte i behandling for chok. Østre Landsret stadfæstede mandag byrettens dom på en bøde på 2.000 kroner til den 26-årige kvinde. Ejeren af båden overlod hende styringen uden at give hende instruktion. Den forseelse er manden idømt en bøde på 3.000 kroner for. (Ritzau)

11/1 2005



Fuld skipper vædrede Storebæltsbroen

Den 37-årige kroatiske overstyrmand var plørefuld, da han sejlede det danskejede fragtskib 'Karen Danielsen' ind i Storebæltsbroen.

Obduktionen først på ugen af skipperens lig afslørede en promille på 1,55. På landevejene er grænsen for promillekørsel 0,5, men til søs findes ingen fast grænse.

Også broens alarmsystem, som ellers skulle forhindre kollisioner, svigtede, da coasteren bragede ind i broen ud for Nyborg. 13/3 2005



Skib grundstødt ved indsejlingen til Aalborg

AALBORG: En cementtanker ramte natten til i går et fyr ved Svitringen Rende nær indsejlingen til Limfjorden.

KCL Banshee vædrede det yderste fyr - en metalkonstruktion, der hviler på en solid betonklods på bunden - på

vej mod havnen i Aalborg.

Ved uheldet blev der slået hul i skroget, men ifølge SOK var der ikke større udslip af brændstof fra skibet.

Skibet tog vand ind og fik derfor sendt ekstra pumper. En blev fløjet ud med en heli-

kopter, mens to andre blev leveret med redningsbåde fra Anholt og Grenaa.

I går formiddag var fartøjet stabiliseret, mens bjærgningseksperter var i færd med at undersøge, om og hvordan det kunne trækkes flot af hav-

bunden. Der er 12 mand fra Danmark, Polen og Filippinerne om bord på skibet, der sejler under Marshall Islands-flag, men drives af et holdingselskab i Oslo.

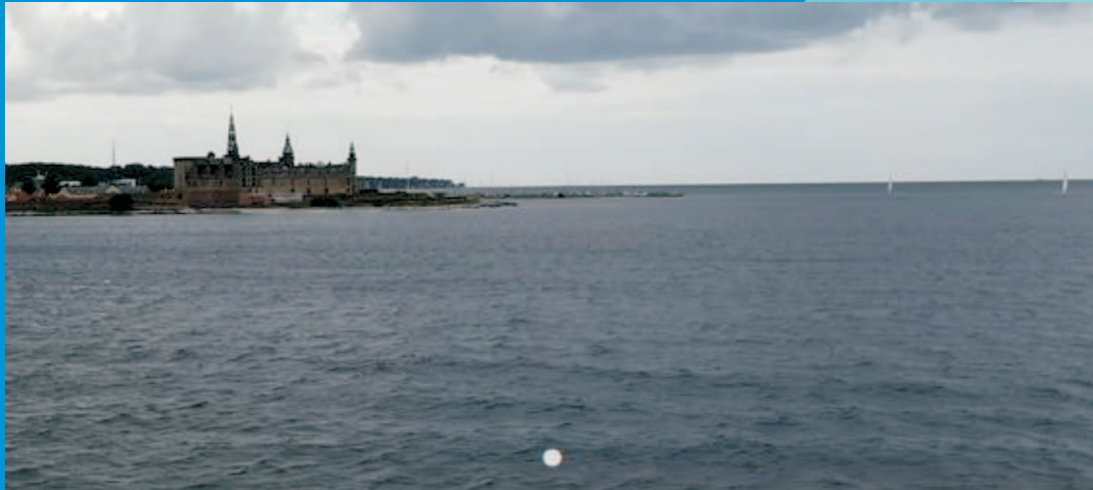
16/2 2005 /ritzau/



Unisail
Duelighedskursus

UDK
0039

Sejlads i trafikseparering



Lystsejleren var overbevist om, at han ikke lå sejltredden, hvor de store skibe sejler, men det var han. Foto: Troels Lykke

Sejler idømt 5.000 kroner i bøde for at sejle i storskibsroute ved Helsingør

Retten i Helsingør har afgjort en sag mod en ellers meget erfaren 59-årig lystsejler, som under en sommertur i sin båd sejlede mod storskibstrafikken på Øresund mellem Helsingør og Helsingborg, fortæller Helsingør Dagblad.

Af Troels Lykke | 07-02-2023 10:13

Den 59-årige sejler sejlede sammen med sin kone i nordlig retning i den sydgående trafikrute, og det blev opdaget af en maritim patrulje fra politiet, som den formiddag sejlede rundt i farvandet.

Kort efter var politiets gummibåd oppe på siden af den 59-årige lystsejler, og dermed blev der sat en stopper for den farlige sejlads i storskibsrueten, skriver [Helsingør Dagblad](#)

Skipperen på lystfartøjet blev sigtet for overtrædelse af bekendtgørelsen om søfartsregler, men da bøden ikke blev betalt, måtte sagen afgøres i retten.

Lystsejleren var overbevist om, at han ikke lå sejltredden, hvor de store skibe sejler.

I retten forsvarede han sig med, at han støttede sig til lystfartøjets såkaldte AIS (Automatic Identification System)-sender, som orienterer sejlerne om andre skibe i området. Han befandt sig inden for separationsbøjen, kaldet Vest 5-bøjen, var han sikker på, men det kunne ikke afvises, at AIS-senderens oplysninger var fejlagtige.

Politiet dukkede op

Den 59-årige ventede på, at Aurora-færgen havde passeret på sin vej mod Helsingborg, men kom ikke videre, da politiets båd pludselig dukkede op. Lystsejleren var overbevist om, at han ikke lå i sejltredden, hvor de store skibe sejler.

Politiet havde brugt søkort og radarmålinger til at fastslå lystsejlerens position, og dommeren fandt, at politiets målinger dokumenterede, at lystsejleren havde ført sit sejlskib imod sejlretningen i trafiksepareringen på Øresund ud for Helsingør.

Derfor blev den 59-årige, som har sejlet uafbrudt siden 2014, kendt skyldig i overtrædelse af søfartsreglerne, og straffen blev en bøde på 5.000 kroner og en regning på sagens omkostninger.

Se også



Fire lystsejlere er i retten idømt bøder på 1.500 kr. for at sejle i skydeterræn



Både udfordret: 200.000 bader ulovligt i Københavns Havn - meget få får bøder



Unisail
Duelighedskursus

UDK
233



Beredskab stoppede 8 både ved Halk. Foto: Politiet/twitter

Otte lystsejlere fik bøde for at sejle ind i skydeområde ved Sønderjylland

Sejlere havde ingen anelse om, at de var på vej direkte ind i et område spærret af til skydeøvelser, før de blev standset af et beredskab.

Af Troels Lykke | 24-06-2019 08:39

45-årige Morten Lund, der selv sad i én af de speedbåde, som blev standset i farvandet ud for Halk i Sønderjylland, der var lukket af for sejlads lørdag, forklarer:

- Vi har boet i det her området hele vores liv og har sejlet her i tyve år. Vi kender godt skydeområdet. Men vi har aldrig hørt, de skulle skyde over vand her, siger han til Ekstra Bladet.

Det var hans bror, som førte én af de otte både, og som står til snart at få en bøde i sin E-boks. Der var yderligere otte både, der blev standset, inden de sejlede ind i området.

Altså var der i alt 16 både med passagerer ombord, der ifølge politiets udlægning blæste på anvisningerne.

Familietur til skydeområde

Morten Lund og broderen havde tastet deres rute ind på en GPS, der også tager hensyn til dybet, stenrev og lignende, og sejlede efter dens anvisninger mod Genner for at grille.

De havde ingen anelse om, at de var direkte på vej ind i et område spærret af til skydeøvelser, før de blev standset af beredskabet.

Kilde: Ekstrabladet.dk

Se også



Bøderegn på Aarhus Lystbådehavn



Bøderegn ved Svendborg - 21 sejlede for stærkt



FÆRGEUHELD

Kollision på Kattegat

1 Fragtskibet Joanna, på vej sydover til Falkenberg, sejler mandag morgen kl. 04.40 i tæt tåge ind i færgeren Stena Nautica, der fra Grenaa i vest har kurs mod Varberg i øst.

► Sammenstødet efterlader et hul på to gange fem meter under vandoverfladen samt en 11 meter lang flænge i Stena Nautica, der begynder at tage vand ind.



Hullet i færgeren



3 Joanna kan med mindre skader for egen kraft sejle ind til Falkenberg Havn.

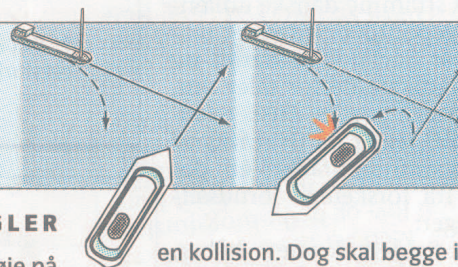


Skaderne på Joanna

2 De 91 passagerer og 23 besætningsmedlemmer føres til slæbebåden Freja, som er i nærheden. Freja fragter passagerer og besætning til færgeren Stena Germanica, der er på vej fra Kiel til Göteborg. Germanica sejler passagererne til Göteborg. Herfra bliver de med bus kørt til Varberg.

4 To slæbebåde, Freja og Per, bugserer Stena Nautica mod Varberg, hvor den lægger til kaj kl. 11.45. Om bord er ud over gods og biler også syv væddeløbsheste, der mandag eftermiddag blev tilset af dyrlæger.

Det er endnu uklart, hvad der er sket, men avisen Expressen citerer Joannas polske skipper Krystiof Mroczdevic for at sige, at Stena Nautica er drejet 180 grader rundt til bagbord, hvilket forklarer, at hullet i Stena Nauticas skrog er i styrbords side.



DE INTERNATIONALE SØFARTSREGLER

Når to skibe mødes i tæt tåge og dermed ikke kan se hinanden, skal skibene gå med "sikker fart", mens besætningen skal holde udkig og

følge trafikken nøje på radar. Reglerne siger ikke noget om, hvem og hvordan man i tæt tåge skal dreje af for at undgå

en kollision. Dog skal begge i god tid tage forholdsregler for at undgå sammenstød, Når det ene skib har det andet skib foran for tværs - det

vil sige foran skibet - og der ikke er tale om et skib, der overhales, skal man så vidt muligt undgå at dreje til bagbord for dette skib.

KILDE: Søfartsstyrelsen

Stena Nautica

Ejer: Stena AB Group siden 1986

Rute: Grenaa - Varberg siden 1999

Fart: 18 knob

Brutto tonnage: 19.763 tons

Et rummål, der omfatter samtlige af skibets lukkede rum.

Passager kapacitet: 1800 passagerer

Bil kapacitet: 411 biler



Længde: 134 meter

Bredde: 24 meter

Joanna

Ejer: Joanna Shipping, Polen

Indregistreret: Saint Vincent and the Grenadines

Fart: 10 knob

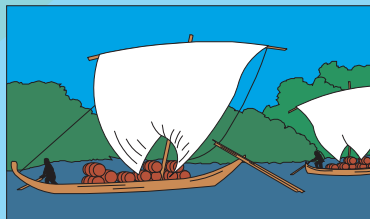
Brutto tonnage: 1525 tons



Længde: 78,5 meter

Bredde: 12 meter

Research Mia Nielsen JP-grafik: RINA



Unisail
Duelighedsskole