

Regel 7 • Fare for sammenstød

(a) Ethvert skib skal bruge alle forhåndenværende midler, som er hensigtsmæssige under de foreliggende omstændigheder og forhold, til at afgøre, om der er fare for sammenstød. Hvis der er nogen som helst tvivl herom, skal sådan fare anses for at være til stede.

(b) Hvis radaranlæg forefindes og er i drift, skal det benyttes på behørig måde, herunder til fjernafsøgning for at få tidlig varsko om fare for sammenstød og endvidere til plotning eller tilsvarende systematisk observation af konstaterede genstande.

(c) Antagelser må ikke bygges på mangelfulde oplysninger, især ikke mangelfulde radaroplysninger.

(d) Ved afgørelsen af, om der er fare for sammenstød, skal bl.a. følgende forhold tages i betragtning:

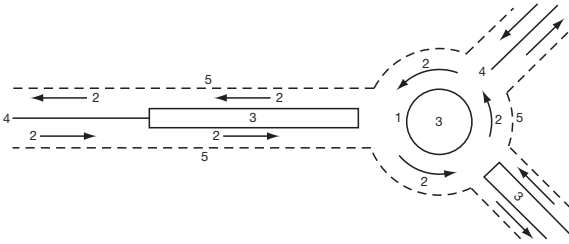
- (i) sådan fare skal anses for at være til stede, hvis kompaspejlingen af et skib, der nærmer sig, ikke kendeligt forandrer sig;
- (ii) sådan fare kan undertiden være til stede, selv når en kendelig forandring i pejlingen er tydelig, især ved nærmelse til et meget stort skib eller til et slæb eller ved klos nærmelse til et skib.

(a) Denne regel må bl.a. ses i sammenhæng med regel 5 om behørig udkig. Den pålægger navigatøren at bruge alle forhåndenværende midler, som i den konkrete situation er hensigtsmæssige til at afgøre, om der er fare for sammenstød. I reglen nævnes specielt to midler til en sådan afgørelse, dels radar, idet der i (b) gives visse retningslinier for, hvorledes radaren skal anvendes til dette formål, når den er i brug, dels pejling over kompasset af et andet skib (d). Også andre midler kan komme i anvendelse. I områder med trafikovervågningssystem som VTS, vil det f.eks. være i modstrid med regel 7 ikke at indhente oplysninger om anden trafik i området.

Det automatiske identifikationssystem, AIS (Automatic Identification System) er en ekstra kilde til at indhente oplysninger om andre skibe. AIS skal imidlertid »alene supplere« oplysninger fra andre navigations-systemer, ikke mindst oplysninger fra radar, når det anvendes til at konstatere, om der er fare for sammenstød. Se også om AIS systemets begrænsninger i kommentarerne til regel 5.

(b) Radar er det primære hjælpemiddel til at konstatere, om der er kollisionsfare, og når radar benyttes, er det ikke nok blot at kaste et blik på radarskærmen i ny og næ. I (b) foreskrives direkte, at observerede ekkoer skal plottes enten på skærmen eller på et plotdiagram eller lign., medmindre der på anden måde f.eks. ved hjælp af et elektronisk »Automatic Radar Plotting Aid« (»ARPA«) udføres tilsvarende systematisk observation af ekkoet. Det må dog understreges, at selv et automatisk system jævnligt skal kontrolleres. Tillige er det vigtigt at fastholde en sikkerhedsmargin i forhold til observerede data på en radar, eksempelvis om tætteste passage afstand Closest Point of Approach "(CPA)". Således vil der altid være en vis udstyrstolerance, ligesom der kan være en tidsforsinkelse ved udlæst data, som navigatøren skal lade indgå i de handlinger, der iværksættes med henblik på at undgå klods nærmelse mellem to skibe.

(c) Når et andet skib nærmer sig, konstateres det ofte lettest, om der er fare for sammenstød, ved at undersøge, om kompaspejlingen til det andet skib forandrer sig enten ved direkte pejling over kompasset eller ved pejling på et kompasstabiliseret radarbillede. Forandrer pejlingen sig ikke væsentligt, er der fare for sammenstød.



1. Rundkørsel
2. Pile, der angiver sejlretning
3. Trafikskillezone
4. Trafikskillelinie
5. Ydergrænse for trafikrute

(e) Medmindre der er tale om et skib, der krydser en trafikrute, eller et skib, der sejler ind i eller forlader en trafikrute, må et skib normalt ikke sejle ind i en skillezone eller krydse en skillelinie undtagen

(i) i nødstilfælde for at undgå overhængende fare;

(ii) for at drive fiskeri i en skillezone.

(f) Et skib skal under sejlads i områder nær enderne af trafiksepareringssystemer navigere med særlig forsigtighed.

(g) Et skib skal så vidt muligt undgå at ankre i et trafiksepareringssystem eller i områder nær dets ender.

(h) Et skib, der ikke bruger et trafiksepareringssystem, skal gå så langt uden om dette som muligt.

(i) Et skib, der er beskæftiget med fiskeri, må ikke vanskeliggøre passagen for noget skib, der følger en trafikrute.

(j) Et skib under 20 m i længde eller et sejlskib må ikke vanskeliggøre sikker passage for et maskindrevet skib, der følger en trafikrute.

(k) Et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrere, når det er beskæftiget med arbejde til opretholdelse af sejladsikkerheden i et trafiksepareringssystem, er fritaget for at overholde denne regel i det omfang, det er nødvendigt for udførelsen af arbejdet.

(l) Et skib, der er begrænset i sin evne til at manøvrere, når det er beskæftiget med at udlægge, tilse eller optage et undersøisk kabel i et trafiksepareringssystem, er fritaget for at overholde denne regel i det omfang, det er nødvendigt for udførelsen af arbejdet.

Bestemmelserne i regel 10 gælder kun for de af IMO vedtagne TSS'er. Der findes visse steder i territorialfarvande nationalt iværksatte TSS'er, hvor både sejladsregler og symboler kan afvige fra det internationalt vedtagne. I sådanne områder må man derfor i sejladshåndbøger o.lign. på forhånd sikre sig, hvilke regler der gælder.

(b) – (g) De vigtigste regler for sejlads i TSS'er svarer til de almindelige færdselsregler på landjorden for kørsel på en vej med fuldt optrukket midterlinje.

Hovedreglerne i regel 10 er:

- 1) Hvis man sejler i systemet, skal man sejle »den rigtige vej«. Dette gælder også for skibe, der fisker, og for sådanne gælder yderligere, at de ikke må vanskeliggøre andre skibes sejlads. Et skib, der har valgt at bruge et TSS, skal foretage en »sejlads« og må altså ikke ligge stille og lade sig drive med strømmen i en trafikrute (da dette vil være en overtrædelse af regel 10 (b)).
- 2) Hvis man krydser systemet, skal den styrede kurs være vinkelret på systemets retning det pågældende sted.
- 3) Langsgående sejlads i en trafikskillezone – bortset fra i forbindelse med fiskeri – er ikke tilladt.
- 4) Med undtagelse af skibe under 20 m i længde, sejlskibe og skibe, der er i færd med at fiske (se (d)(i) og (j)), må kun skibe, der er på vej til eller fra et sted, f.eks. havn, der ligger inden for en kysttrafikzonen endepunkter, benytte kysttrafikzoner, der eventuelt er etableret mellem systemet og en nærliggende kyst.
- 5) Skibe, der ikke ønsker at anvende et TSS, skal gå godt klar af dette.

Regel 13 • Overhaling

(a) Uanset hvad der indeholdes i reglerne i kapitel B, afsnit I og II, skal ethvert skib, der overhaler et andet, gå af vejen for det skib, der overhales.

(b) Et skib, skal anses for at overhale, når det vinder ind på et andet skib fra en retning, der er mere end $22\frac{1}{2}^\circ$ agten for tværs af samme, dvs. i en sådan stilling i forhold til det skib, det overhaler, at det om natten kun er i stand til at se dette skibs agterlys, men ingen af dets sidelys.

(c) Hvis et skib er i tvivl om, hvorvidt det overhaler et andet, skal det gå ud fra, at dette er tilfældet, og handle derefter.

(d) Ingen påfølgende forandring i retningen mellem de to skibe skal gøre det overhalende skib til et skib, hvis kurs skærer det andet skibs kurs i disse reglers forstand, eller fritage det for dets forpligtelse til at holde sig klar af det skib, der overhales, førend dette er helt passeret og klaret.

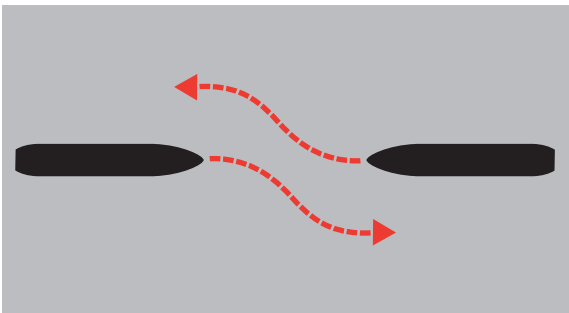
Reglen gælder for ethvert skib, der overhaler et andet, uanset om det skib, der overhales, i andre sammenhænge ville have en fortrinsstilling i forhold til det skib, der overhales. Således skal f.eks. et fiskeskib, der overhaler et maskindrevet skib, også gå af vejen for det maskindrevne skib.

For overhaling i snævre løb gælder særlige regler, se regel 9 (e).

Reglen foreskriver ikke, hvorledes vige-manøvren skal udføres, men uanset om det overhalende skib vælger at dreje til styrbord eller til bagbord for det skib, der overhales, kan det overhalende skib ikke umiddelbart efter overhalingen ved en ny manøvre ændre sin stilling således, at det gør sig til et skib på skærende kurs i forhold til det overhalede skib og derved eventuelt påføre dette skib vigepligt.

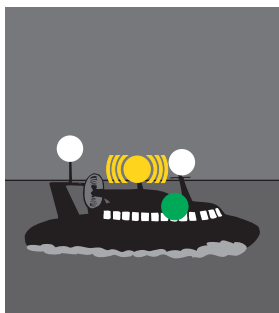
Regel 14 • Skibe på modsatte kurser

(a) Når to maskindrevne skibe stævner mod hinanden på modsatte eller næsten modsatte kurser, således at der er fare for sammenstød, skal de begge dreje til styrbord, således at de passerer hinanden på bagbords side.



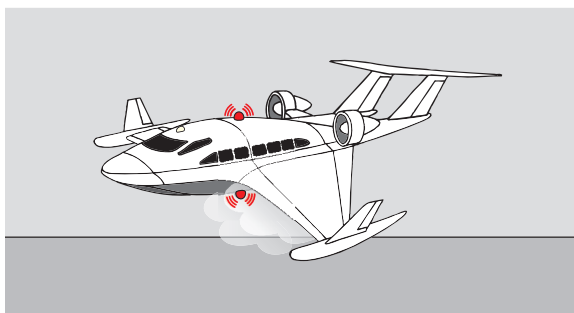
14 (a)

(b) Et luftpudefartøj, der uden deplacement bevæger sig oven over vandet, skal foruden de i stk. (a) i denne regel foreskrevne lys vise et gult blinklys, der er synligt hele horisonten rundt.



23 (b)

(c) Et WIG-fartøj skal under start, landing og flyvning nær havoverfladen, ud over de lys som beskrives i stk. (a) i denne regel, vise et høj-intensit rødt blinkende lys, der er synligt hele horisonten rundt.



23 (c)



23 (c)

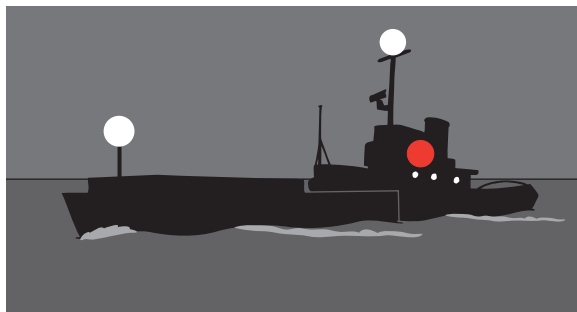
(b) Det foreskrevne gule blinklys skal kun vises af luftpudefartøjer, der svæver, og må altså ikke vises af andre fartøjer uden deplacement. Lyset bør også vises om dagen.

Blinklyset tjener til at oplyse andre skibe om, at det skib, man møder, er noget ganske specielt. Dels kan luftpudefartøjer, der svæver, bevæge sig med hastigheder op til ca. 60 knob, dels vil afdriften for et sådant fartøj kunne antage ganske betydelige størrelser, således at hverken omridset af eller lanterneerne på et luftpudefartøj med sikkerhed giver nogen indikation af fartøjets »beholdne« kurs. Det må bemærkes, at blinklyset ikke tilkendegiver, at luftpudefartøjer har andre forpligtelser eller rettigheder i forhold til andre skibe, end hvad der følger af de almindelige regler for maskindrevne skibe.

(c) Det foreskrevne røde blinkende lys vises, uanset om WIG-fartøjet, starter, flyver over havoverfladen eller lander. Det højintense røde lys tjener til at oplyse om, at dette fartøj bevæger sig med meget stor hastighed. Blinklyset betyder ikke, at WIG-fartøjet har særlige rettigheder over for andre skibe.

(b) Når et skib, der skubber, og et skib, der skubbes frem, er fast forbundet i en sammensat enhed, skal de betragtes som et maskindrevet skib og vise de i regel 23 foreskrevne lys.

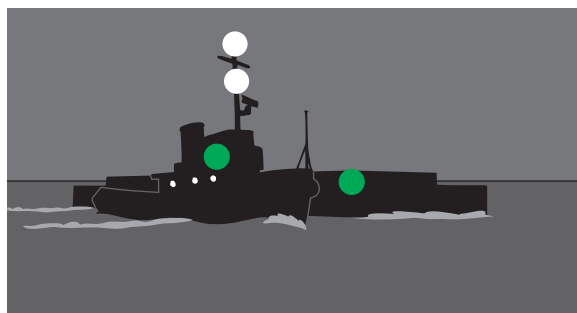
Regel 24 (b) omhandler konstruktioner, hvor en slæbebåd, der skubber en eller flere pramme el.lign., er konstrueret således, at slæbebåd og pram(me) reelt udgør ét skib, f.eks. ved at være låst sammen.



24 (b)

(c) Et maskindrevet skib, der skubber frem, eller som slæber langs siden, skal, medmindre der er tale om en sammensat enhed, vise:

- (i) i stedet for det i regel 23 (a)(i) eller (a) (ii) foreskrevne lys, 2 toplys lodret over hinanden;
- (ii) sidelys;
- (iii) et agterlys.



24 (c)

(d) Et maskindrevet skib, på hvilket stk. (a) eller (c) i denne regel finder anvendelse, skal endvidere følge regel 23 (a) (ii).

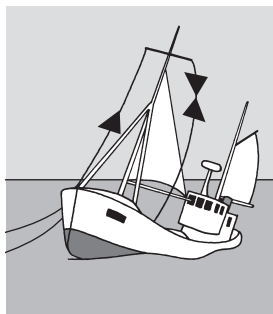
(e) Et skib eller en genstand, der slæbes, bortset fra de i stk. (g) i denne regel omhandlede, skal vise:

- (i) sidelys;
- (ii) et agterlys;

(c) Et skib, der er beskæftiget med at fiske, bortset fra trawlfiskeri, skal vise:



26 (c) (i)



26 (c) (ii)

- (i) 2 lys lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt, det øverste rødt og det nederste hvidt, eller en signalfigur bestående af 2 kegler med spidserne mod hinanden, den ene lodret over den anden;
- (ii) et hvidt lys synligt hele horisonten rundt eller en kegle med spidsen opad i retning af redskabet, når det fisker med udliggende redskab, der strækker sig over 150 m i vandret retning fra skibet;
- (iii) sidelys og et agterlys foruden de i dette stykke foreskrevne lys, når det gør fart gennem vandet.



26 (c) (i) og (iii)

(d) De tillægssignaler, der er beskrevet i Tillæg II til nærværende søvejsregler, finder anvendelse på et skib, der er i færd med at fiske i umiddelbar nærhed af andre skibe, der fisker.

Et skib, der er beskæftiget med *anden form for fiskeri end trawlfiskeri*, skal vise:

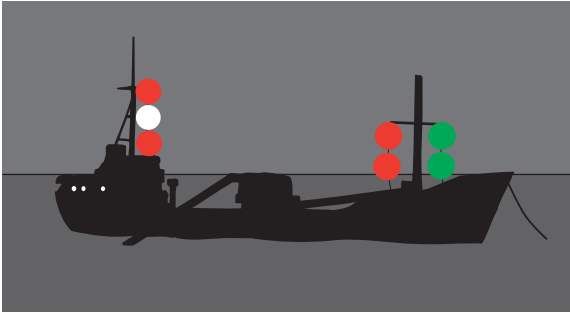
Et rødt lys over et hvidt lys, begge synlige hele horisonten rundt. Strækker redskaberne sig over 150 m i vandret retning ud fra skibet, vises tillige et hvidt lys, synligt hele horisonten rundt, i retning mod redskaberne (dvs. i forhold til det røde og det hvide lys).

Om dagen viser et sådant skib samme signal som et skib beskæftiget med trawlfiskeri (to kegler med spidserne mod hinanden). Endvidere vises i retning af redskaberne en kegle med spidsen opad, hvis redskaberne strækker sig over 150 m ud i søen.

Fiskeri med snurrevod eller fly-shute er ikke trawlfiskeri. Et skib, der fisker med snurrevod, skal derfor vise lys som et skib, der ikke er beskæftiget med trawlfiskeri.

I tillæg II er anført en række signaler, der skal vises af fiskeskibe over 20 m i længde og som kan vises af mindre fiskeskibe, der fisker i umiddelbar nærhed af hinanden. Disse signaler tjener fortrinsvis til indbyrdes orientering for fiskeskibe og ikke til oplysning for andre passerende skibe.

- (iii) når det ligger til ankers, de i dette stykke foreskrevne lys eller signalfigurer i stedet for de lys eller den signalfigur, der er foreskrevet i regel 30.



27 (d) (iii)

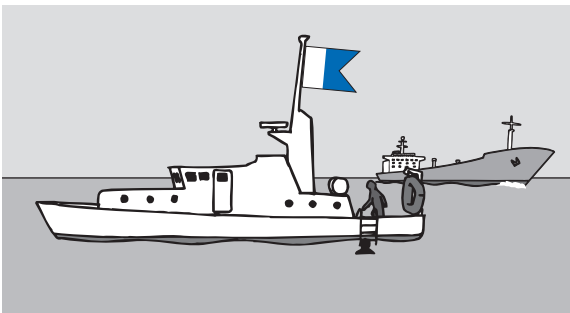
(e) Såfremt et skib, der er beskæftiget med dykkerarbejde, har en sådan størrelse, at det ikke er praktisk muligt at vise alle de i stk. (d) i denne regel foreskrevne lys og signalfigurer, skal følgende vises:

- (i) 3 lys, hvor de bedst kan ses, lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt. Det øverste og det nederste af disse lys skal være røde og det mellemste hvidt;
- (ii) en mindst 1 m høj stiv gengivelse af det internationale signalflag »A«. Der skal træffes foranstaltning til at sikre synligheden heraf hele horisonten rundt.

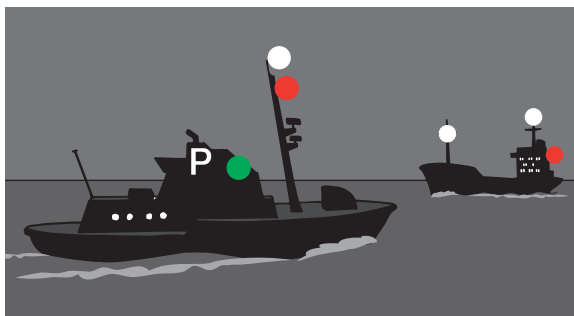
Ud over de her nævnte signaler vil et skib, der har dykker ude, tillige kunne vise det internationale signalflag A.

For mindre skibe, der har dykker ude, men som er så små, at de ikke kan vise de i (d) foreskrevne lys eller signalfigurer, skal dykkerarbejdet angives ved at føre de i (b) (i) foreskrevne lys eller om dagen signalflagget A, således at det kan ses hele horisonten rundt.

Skibe under 12 m i længde er, medmindre de er beskæftiget med dykkerarbejde, ikke forpligtet til at føre lys og signalfigurer som foreskrevet i regel 27.



27 (e) (ii)



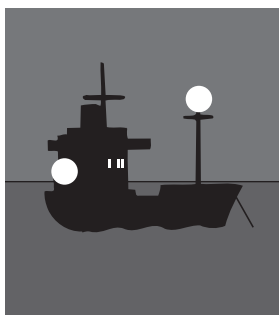
29 (a)

(b) Et lodsskib, der ikke udfører lodstjeneste, skal vise de lys eller signalfigurer, der er foreskrevet for et lignende skib af tilsvarende længde.

Regel 30 • Skibe til ankers og skibe på grund

(a) Et skib, der ligger til ankers, skal, hvor det bedst kan ses, vise:

- (i) i den forreste del af skibet et hvidt lys synligt hele horisonten rundt eller en kugle;
- (ii) på eller nær agterenden og i en lavere højde end det i pkt. (i) foreskrevne lys et hvidt lys synligt hele horisonten rundt.



30 (a)

Et skib »ligger til ankers«, når mindst ét af dets ankre holder skibet i fast forbindelse med havbunden. Et skib, der er forføjet i bøjle, ligger også »til ankers« i reglerens forstand. Endvidere må et skib, der ligger forføjet langs siden af en ankerligger, også selv betragtes som ankerligger.

Hvorvidt et skib, der ligger agterforføjet med ankre ude, eller et skib, der ligger forføjet ved en eller flere duc d'alber, skal betragtes som ankerligger og vise lys og signalfigurer herfor, må afgøres i hvert enkelt tilfælde bl.a. under hensyntagen til den fare, som skibet, dets forføjninger og ankergrej kan udgøre for andre skibe.

For fiskeskibe, der er i færd med at fiske, gælder, jf. regel 26 (a), at de, selv om de ligger til ankers, kun må vise de i regel 26 foreskrevne lys og signalfigurer. På tilsvarende måde gøres undtagelse for skibe, der er beskæftiget med uddybning eller undervandsarbejde, jf. regel 27 (d) (iii).

Skibe under 50 m i længde kan nøjes med at vise ét ankerlys. Dette lys skal vises på det sted, hvor det bedst kan ses. Det må imidlertid kraftigt tilrådes også sådanne skibe at føre to ankerlys som foreskrevet for større skibe, idet man herved væsentligt forøger andre skibes mulighed for at se det opankrede skib.

Selv om brug af kraftigt dækslys let vil udviske ankerlysene, vil sådant lys på den anden side gøre det lettere at afgøre, at der

Tillæg II • Tillægssignaler for fiskeskibe, der fisker i umiddelbar nærhed af hinanden

1 • Almindelige bestemmelser

De i dette tillæg omhandlede lys skal, såfremt de vises i medfør af regel 26 (d), være anbragt, hvor de bedst kan ses, mindst 0,9 m fra hinanden, men i en lavere højde end de i regel 26 (b) (i) og (c) (i) foreskrevne lys. Lysene skal være synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 1 sm, men i en mindre afstand end de for fiskeskibe i disse regler foreskrevne lys.

2 • Signaler for trawlere

(a) Skibe på 20 meter i længde eller derover, der er beskæftiget med trawlfiskeri, skal, hvad enten de fisker med bundtrawl eller flydetrawl, vise:

- (i) når de sætter deres net:
2 hvide lys lodret over hinanden;
- (ii) når de bjærger deres net:
et hvidt lys lodret over et rødt lys;
- (iii) når nettet har fået hold i en hindring:
2 røde lys lodret over hinanden.

(b) Skibe på 20 meter i længde eller derover, der er beskæftiget med parvis trawlfiskeri, skal begge vise:

- (i) om natten en projektør rettet forefter og i retning af det andet af de to skibe;¹⁾
- (ii) når de sætter eller bjærger deres net, eller når deres net har fået hold i en hindring, de i 2 (a) ovenfor foreskrevne lys.

(c) Et skib under 20 meter i længde, der er beskæftiget med trawlfiskeri, kan hvad enten det fisker med bundtrawl, flydetrawl eller er beskæftiget med parvis trawlfiskeri, vise de lys, der er foreskrevet i enten punkt (a) eller (b) i dette stykke.

3 • Signaler for skibe, der fisker med snurpenot (ringnot og kraftblok)

Skibe, der er i færd med at fiske med snurpenot, kan vise 2 gule lys lodret over hinanden. Disse lys skal blinke skiftevis hvert sekund og med lige lange lys- og mørkeperioder. Disse lys må kun vises, når skibet er hæmmet af sine fiskeredskaber.

1) Bestemmelsen må fortolkes således, at de to projektørers lyskegler skal krydse hinanden forude i de to skibes sejretning.

Faste strukturer til søs

Sejladss og afmærkning

Der findes efterhånden mange forskellige slags menneskeskabte faste eller fastforankrede strukturer til søs som f.eks. produktionsplatforme for olie og gas, havvindmølleparker, anlæg for aqua-kultur (havbrug) kystbeskyttelses anlæg mv. Fælles for disse anlæg er, at de alle udgør en større eller mindre fare for de sejlsende, selvom de ved etablering søges placeret, hvor de er til mindst gene for sejladsen. Alle anlæg inklusiv afmærkningen af disse bliver indtegnet i søkortet, hvor det samtidig fremgår, hvordan skibene skal forholde sig. Fælles for anlæggene er, at de afmærkes i forhold til risikoens størrelse, der relaterer sig til den omgivende trafik. Herunder beskrives i korte træk sejladsforhold og afmærkning for produktionsplatforme og havvindmølleparker. For nærmere detaljer henvises til oplysninger i søkort og nautiske publikationer herunder hæftet ”Afmærkning af danske farvande”, der kan hentes på Søfartsstyrelsens hjemmeside.

Produktionsplatforme for olie- og gasindvinding:

I danske farvande findes produktionsplatforme fast forankret i bunden i Nordsøen. Fælles for disse anlæg er, at der er etableret en sikkerhedszone på 500 meter rundt om anlæggene, hvor al uvedkommende sejlads og andre aktiviteter herunder fiskeri er forbudt. Nærmere beskrivelse af sikkerhedszoner fremgår af bekendtgørelse nr. 657 af 30. december 1985

Om natten: En eller flere lanterner, der viser hvidt lys med karakteren to korte og et langt (bogstavet U) hvert 15. sek. Anvendes flere lanterner, blinker de synkront. Anlæggets vandrette udstrækning afmærkes med lanterner, der viser rødt lys ligeledes med karakteren to korte og et langt hvert 15. sek. Også

de røde lanterner blinker synkront, men ikke nødvendigvis synkront med den/de hvide lanterner.

Anlæggene har endvidere facadebelysning, belyste identifikationsskilte og eventuelt fly-hindringslys, ligesom der kan være AIS-afmærkning tændt.

I tåge: Der kan afgives tågesignal to korte og en lang tone (»U«) med mellemrum af 30 sek. Anvendes flere sirener kan de anvendes synkront eller skiftevis.

Anlæggene kan være forsynet med racon, der er kodet to korte og en lang (»U«). Racon på et midlertidigt anlæg, der ikke er udsat i søkortene, skal kodes med en lang og to korte (»D«).

Platformene kan overalt være forsynet med en projektør og en sirene for afgivelse af såvel opmærksomhedssignal som et bogstavssignalet »U« (De stævner mod fare) mod et skib, der nærmer sig.

Havvindmølleparker:

Sejladss i områder for havvindmølleparker er i danske farvande i udgangspunktet fri, når de er færdigetableret, hvorimod der er oprettet forbudszone under selve etableringsfasen. Forbudszonen kan strække sig i op til 500 meter fra periferien af selve området, som regel hvor de yderste møller etableres jf. ovenstående sikkerhedszone.

Afmærkning er ofte indrettet således at hjørner og knæpunkter for yderperiferien af havvindmølleparken, det vil sige de yderste møller, er afmærket med gule lys Fl(3)Y.10s

Møllens sokkel er gulmalet op til ca. 15 meter, alle møller har identifikationsskilte og hjørner ud mod større trafikrute kan have racon.

Under etableringsfasen vil ovennævnte forbudszone desuden være afmærket med flydende lysbøjer, som indikerer specialafmærkning med samme gule fyrkarakter Fl(3).Y.10s.

Den internationale signalbogs etbogstavssignaler

Kan afgives ved benyttelse af en hvilken som helst signaleringsmetode. For signaler mærket

* se anm. 1.

A Jeg har dykker ude. Hold godt klar med langsom fart.

*B Jeg laster eller lossere eller transporterer farligt gods.

C Ja (bekræftende eller »Betydningen af den foregående gruppe er bekræftende«)

*D Hold klar af mig; jeg har vanskeligt ved at manøvrere.

*E Jeg drejer til styrbord.

F Jeg er ikke manøvreedygtig; sæt Dem i forbindelse med mig.

G Jeg ønsker lods. Når afgivet af fiskeskib på eller i nærheden af fiskebanker: Jeg er ved at bjærge mine redskaber.

*H Jeg har lods om bord.

*I Jeg drejer til bagbord.

J Jeg er i brand og har farligt gods om bord. Hold godt klar af mig.

K Jeg ønsker at komme i forbindelse med Dem.

L Stop Deres skib øjeblikkeligt.

M Mit skib ligger stoppet uden at gøre fart gennem vandet.

N Nej (nægtende eller »Betydningen af den foregående gruppe er benægtende«). Dette signal må kun gives visuelt eller med lyd. Når højttaler eller radio benyttes, skal signalet være »NO«.

O Mand over bord.

P *I havn*. Alle mand skal møde om bord, da skibet skal afgå.

Til søs: Jeg anmoder om lods. Kan også benyttes af fiskeskibe i betydningen: Mine redskaber har hold i en forhindring.

Til søs: Kan som lydsignal også benyttes i betydningen: Jeg anmoder om lods.

Q Mit skib er smittefrit, og jeg anmoder om frit samkvem med land.

*S Min maskine går bak.

*T Hold klar af mig, jeg er beskæftiget med parfiskeri.

U De stævner mod fare.

V Jeg behøver hjælp.

W Jeg behøver lægehjælp.

X Afbryd Deres forehavende og giv agt på mine signaler.

Y Jeg driver for mit anker.

*Z Jeg ønsker slæbebåd. Når afgivet af fiskeskib på eller i nærheden af fiskebanker: Jeg er ved at sætte mine redskaber.

Anm.1. De med * mærkede signaler må som lydsignal kun afgives i overensstemmelse med regel 34 og 35 i de internationale søvejsregler, dog må lydsignalerne »G« og »Z« fortsat benyttes af fiskeskibe, der fisker i nærheden af andre fiskeskibe.

2. Signalerne »K« og »S« har særlig betydning som landingssignaler for små både med mandskab eller personer i nød. (Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR) vol. III).

Nødmeldinger udsendes så vidt muligt på engelsk ellers på dansk (i dansk område).
Husk at slippe tasten, mens der lyttes!
Tal langsomt med hvert ord tydeligt udtalt.

Ved bogstavering skal det fonetiske alfabet benyttes:

A - <u>A</u> lfa	J - <u>J</u> uliett	S - <u>S</u> ierra
B - <u>B</u> ravo	K - <u>K</u> ilo	T - <u>T</u> ango
C - <u>C</u> harlie	L - <u>L</u> ima	U - <u>U</u> niform
D - <u>D</u> elta	M - <u>M</u> ike [Majk]	V - <u>V</u> ictor
E - <u>E</u> cho	N - <u>N</u> ovember	W - <u>W</u> hiskey
F - <u>F</u> oxtrot	O - <u>O</u> skar	X - <u>X</u> -ray
G - <u>G</u> olf	P - <u>P</u> apa	Y - <u>Y</u> ankee
H - <u>H</u> otel	Q - <u>Q</u> uebec	Z - <u>Z</u> ulu
I - <u>I</u> ndia	R - <u>R</u> omeo	

Ved udtalen skal trykket lægges på understregede stavelser