



Korttursstyrmandsuddannelse, Søvejsregler

Februar 2025





Indholdsfortegnelse

Indledning	3
De Internationale Søvejsregler	3
Vigeregler	3
Ansvar (Regel 2)	4
Udkig (Regel 5)	4
Sikker fart (Regel 6).....	5
Fare for sammenstød (Regel 7).....	5
Hvem skal gå af vejen for hvem (Regel 13-15 + 18).....	8
Havne og havneområder (Regel 2 og 9 samt Regler for sejlads m.m. i visse danske farvande §12)	12
Modsatte kurser - skærende kurser – overhalende (Regel 13-15).....	13
Lidt om sejlbåde.....	13
Forholdsregler for det skib som skal vige (Regel 16)	14
Forholdsregler for det skib som har retten til vejen (Regel 17).....	14
Lydsignaler (Regel 34 - manøvresignaler).....	15
Skibsllys (Regel 20 - 31).....	15
Nødsignaler	16



Indledning

Roere er underlagt sølovene, herunder søvejsreglerne, nationale og lokale regler, på linje med andre brugere af havet.

Mange danske roklubber og deres lokalfarvand er placeret i områder med meget forskellig skibstrafik, herunder erhvervstrafik, lystsejlad og andre former for roning og vandsportsaktiviteter. Derfor er det nødvendigt for styrmænd at kende både de regler, der gælder for robåde og i forhold til andre trafikanter.

Dette dokument er en vejledende gennemgang af de mest relevante regler for de typer af robåde, som anvendes i danske roklubber under DFfR.

Vejledningen orienterer sig ikke imod andre typer af fartøjer, som fremdrives ved roning.

Dokumentet danner grundlag for indholdet af undervisningspræsentationen og elevhæftet til korttursstyrmandsuddannelsen, vedr. søvejsregler.

De Internationale Søvejsregler

De Internationale Søvejsregler gælder i alle åbne farvande.

Søvejsreglerne kan være suppleret af lokale regler (politivedtægt, havnereglementer mv.), f.eks.:

- Fartbegrænsning
- Ensretning af trafikken
- Specifikke lanterneregler for robåde
- Mv.

Søvejsreglernes formål er:

1. At forebygge og forhindre kollisioner til søs
- (2. At placere/fordele ansvar efter en kollision)

Som korttursstyrmænd bør man være i besiddelse af det nødvendige kendskab til Søvejsreglerne (og lokalfarvandet) for at kunne reagere hurtigt, i overensstemmelse med reglerne, også i en presset situation.

Generelle forholdsregler og vigeregler

Søvejsreglerne kan i overordnede træk inddeles i to kategorier: **Generelle forholdsregler**, som altid skal overholdes og **vigeregler**, som bliver aktuelle, når to skibe kommer på kollisionkurs.

Generelle forholdsregler

Regler som skal iagttages og overholdes hele tiden under sejladserne, for at opretholde overblik og kontrol over situationen, forebygge og opdage hvis der opstår fare for sammenstød, f.eks.:

- At holde udkig
- At ro med sikker fart
- At holde til styrbord i sejlrender og løb
- At føre lys på båden når det er mørkt
- At udvise "almindeligt godt sømandskab".

Vigeregler

Regler for hvordan skibe skal gå af vejen for hinanden, hvis der opstår fare for sammenstød.



Ansvar (Regel 2)

Regel 2

Ansvar

(a) Intet i disse regler skal frigøre noget skib eller dets reder, fører eller mandskab for følgerne af nogen forsømmelse med at overholde disse regler eller for forsømmelse af nogen forsigtighedsregel, som almindeligt sømandskab eller tilfældets særegne omstændigheder måtte tilsige.

(b) Ved fortolkningen og overholdelsen af disse regler skal der tages behørigt hensyn til alle farer ved sejladserne og for sammenstød samt til enhver særlig omstændighed - herunder de pågældende skibes begrænsede manøremuligheder - der måtte gøre en afvigelse fra disse regler nødvendig for at undgå overhængende fare.

Reder = Roklub (Ansvar for uddannelse og reglement)

Fører = Styrmand (Overordnet sejladseransvar)

Mandskab = Roere (Uddelegeret ansvar for roning/styring)

Der er ikke "påsejlingsret", selvom man i første omgang har retten til vejen.

Almindeligt sømandskab = Sund fornuft, forudseenhed, forsigtighed, hensynsfuldhed, at se situationen fra de andre skibes perspektiv mv.

Tilfældets særegne omstændigheder er f.eks.:

- Tre eller flere skibe involveret i situationen
- Begrænsninger i form af områder med lavt vand, bolværk, afmærkning mv. samt havneområder.

Vurdere situationen ud fra en **helhedsbetragtning**

Hovedprincip: "Den stærke viger for den svage"

Den "stærke" part, skal i den forbindelse forstås som det skib, der under de givne omstændigheder har de bedste forudsætninger for at gå af vejen og ikke nødvendigvis det skib, som har den største fremdrivningskraft.

Udkig (Regel 5)

Regel 5

Udkig

I ethvert skib skal der altid holdes behørig udkig såvel ved brug af syn og hørelse som ved brug af alle forhåndenværende midler, der er hensigtsmæssige under de foreliggende omstændigheder og forhold, således at der kan foretages en fuldstændig vurdering af situationen og af faren for sammenstød.

 **Syn:**

- Orientering forud, agterud og til siderne
- Roere meddeler observationer til den der styrer
- I både uden styrmandssæde, f.eks. coastal/sculler: KIG OVER SKULDEREN, skiftevis højre og venstre, ofte og om nødvendigt mellem hvert eneste rotag.



Hørelse:

- Åretag/kommandoer ≈ andre robåde
- Motorlyd ≈ motorbåd
- Blafrende sejl ≈ sejlbåd/jolle
- Plask i vandet ≈ svømmere
- Bølger der slår ≈ kyst/lavt vand
- Mågeskrig ≈ fiskeri
- Osv.



Holder man udkig med næsen?

- Diesel-os ≈ motorbåd/skib
- Tang ≈ kyst
- Osv.

Man skal opretholde et fuldstændigt overblik over (trafik)situationen omkring båden hele tiden.

Det er ansvarspådragende hvis en kollision kan føres tilbage til forsømmelse af pligten til at holde udkig, også selvom man i udgangspunktet har retten til vejen.

Som styrmand orienterer man sig stadigvæk ud af båden, selvom man ikke sidder på styrmandssædet.



Sikker fart (Regel 6)

Regel 6

Sikker fart

(uddrag)

Ethvert skib skal altid gå med sikker fart, således at det kan træffe behørig og effektive foranstaltninger til at undgå sammenstød og kan stoppe inden for en under hensyn til de foreliggende omstændigheder og forhold passende distance.

Ved afgørelsen af, hvad der er sikker fart, skal bl.a. følgende faktorer tages i betragtning:

- (i) sigtbarheden;
- (ii) trafiktætheden, herunder koncentration af fiskeskibe eller hvilke som helst andre skibe;
- (iii) skibets manøvreevne især for så vidt angår stoppedistance og drejeevne under de foreliggende forhold;
- (iv) om natten tilstedeværelsen af baggrundsllys såsom fra lys i land eller genskin fra egne lanterner;
- (v) vind-, sø- og strømforhold samt nærliggende farer for sejladsen;
- (vi) dybgang i forhold til den forhåndenværende vanddybde.

Ro med passende nedsat fart f.eks. i havnebassiner, kanaler, nær molehoveder mv.

Det er ansvarspådragende hvis en kollision kan føres tilbage til sejlads med for høj fart, også selvom man i udgangspunktet har retten til vejen.



2-årrers inrigger efter kollision med en jetski.

Foto: Jonathan Winn/DSR

Fare for sammenstød (Regel 7)

”Fare for sammenstød” er forudsætningen for at vigereglerne tages i anvendelse.

Er man i tvivl om der er fare for sammenstød, skal man antage at det er der.

Er der ikke fare for sammenstød, skal man ikke reagere som om der var fare for sammenstød.

Derfor:

Før man manøvrerer efter vigereglerne, skal man vurdere om og konstatere at der er fare for sammenstød.

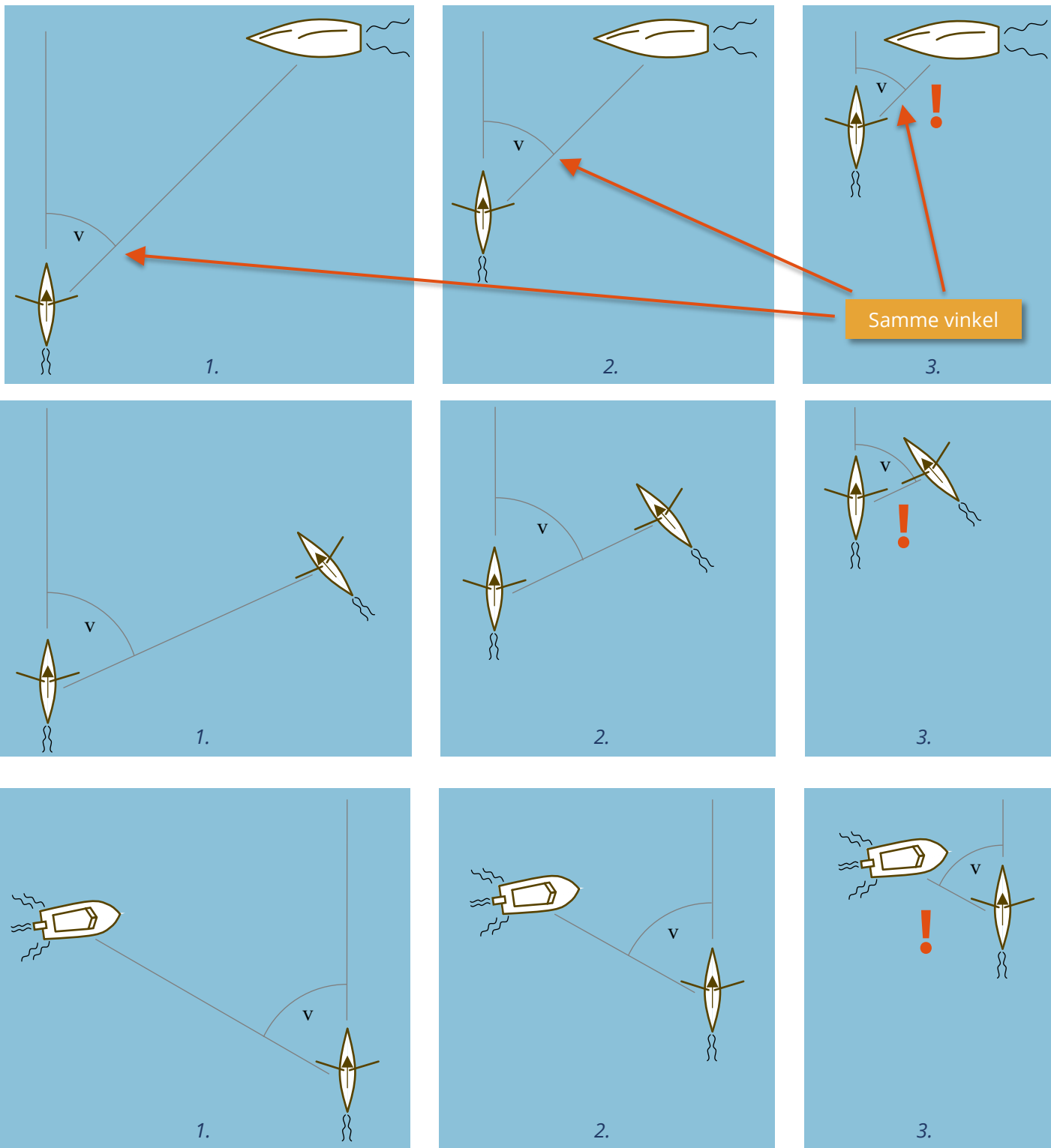
Vær opmærksom på at pludselige og uovervejede manøvrer (som følge af manglende rutine og overblik) kan starte en kaskade af manøvrer fra andre skibe i et trafikeret farvand og derved kan man risikere at eskalere situationen (i stedet for at løse den).



Fare for sammenstød (Regel 7) (Fortsat)

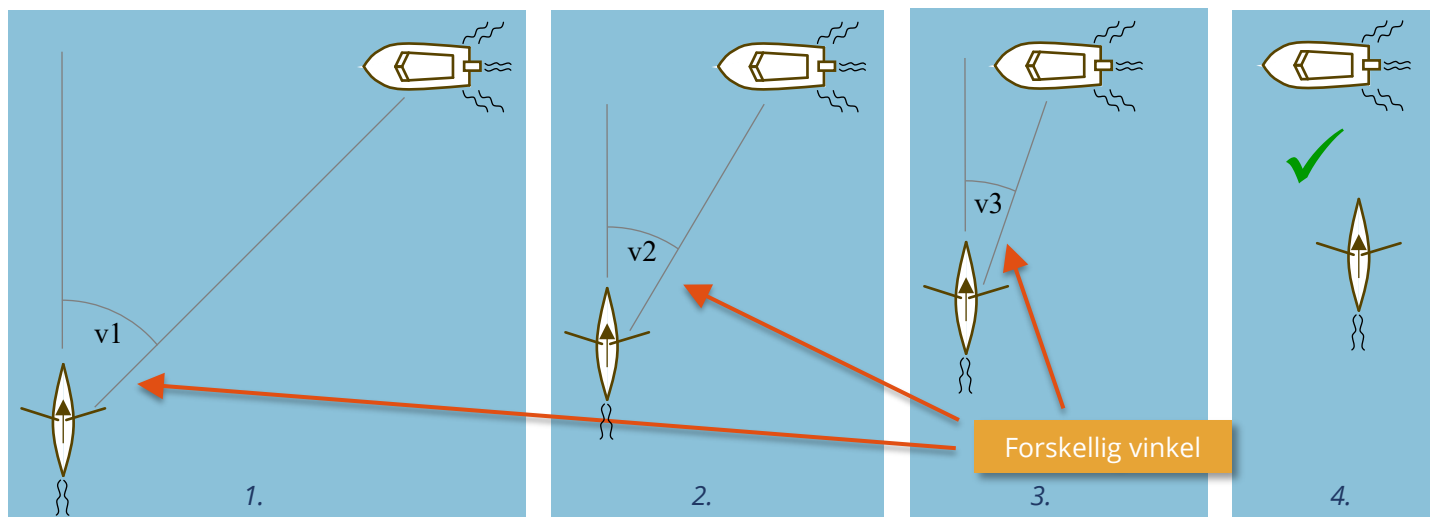
Der er fare for sammenstød hvis:

Retningen (pejlingen) til det andet skib er uændret ("ikke kendeligt forandrer sig")
og
det andet skib kommer nærmere.



**Der er ikke fare for sammenstød hvis:**

Retningen (pejlingen) til det andet skib ændrer sig
og/eller
det andet skib bevæger sig væk.



I praksis foretager man en realistisk vurdering af sin egen og den anden båds forventede manøvrer. Forsøg gerne at få øjenkontakt med personer på den/de andre både, for at bekræfte at I har set hinanden.

Brug sund fornuft og foretag en logisk betragtning, f.eks.:

- Ror man et sted hvor man tydeligt kan se bunden, så kommer et større skib ikke tæt på.
- Et skib, som sejler i en sejlrende, vil sandsynligvis følge sejlrendens forløb.
- Et samlet felt af sejlbåde eller -joller sejler sandsynligvis kapsejlad eller øvelsessejlad på en bane, vis hensyn og ro udenom banen.
- En brun træbåd er mindre synlig på vandet end en hvid lystbåd.
- Osv.

Som korttursstyrmand bør man have den nødvendige rutine og overblikket til at forudse udviklingen, samt kende de områder i rofarvandet, hvor man skal være særligt opmærksom.

Kystnær roning er en effektiv måde at undgå at komme på kollisionskurs med andre/større typer af skibe.

I mange kystnære områder forekommer andre vandsportsaktiviteter, foruden roning, f.eks. stand up paddling (SUP), windsurfing mv., som undertiden kan kræve stor opmærksomhed og evne til at forudse situationens udvikling, for at undgå at komme på kollisionskurs.



Hvem skal gå af vejen for hvem (Regel 13-15 + 18)

Vigereglernes hovedprincip:
"Den stærke viger for den svage"

F.eks.:

- En overhalende båd viger for den båd den overhaler
- Motor viger for sejl
- I snævre løb: Små skibe viger for store skibe
- Sejlbåde: Den båd som er tættest på vinden viger

Den "stærke" er altså det skib, som under de stedlige betingelser har de bedste forudsætninger for at gå af vejen og ikke nødvendigvis det skib, som har den største fremdrivningskraft.

Regel 18 i Søvejsreglerne definerer styrkeforholdet (på åbent vand) mellem forskellige skibstyper:

- Et maskindrevet skib (inkl. et sejlskib, som har motoren tændt) viger for alle andre skibstyper
- Et sejlskib (som kun sejler for sejl) viger for de nedenstående skibstyper ↓
- Et fiskeskib (som er beskæftiget med fiskeri) viger for ↓
- Et skib, som er begrænset i sin evne til at manøvrere, viger for ↓
- Et skib, som ikke er under kommando

(Uddrag af regel 18)

Et "fartøj under roning" er ikke defineret som en skibstype.

Situationer, hvor en robåd er på kollisionskurs med andre skibe, falder dermed tilbage på hovedprincippet "den stærke viger for den svage", herunder "tilfældets særegne omstændigheder" og "de enkelte skibes begrænsede manøvre muligheder", samt kravet om at udvise godt sømandskab, jf. Regel 2.

Det betyder at det i en række tilfælde er op til en konkret vurdering, hvem der har vigepligten og en endelig afgørelse kan kun fastsættes ved dom.

Søvejsreglerne udgives i en kommenteret udgave på dansk og kommentarerne til Regel 18 er det nærmeste man kommer en anvisning for robådes stilling, overfor andre skibe.

Disse kommentarer målretter sig dog ikke imod traditionel rosport:

"...Med udviklingen af rekreative aktiviteter til søs er der opstået mange nye typer for sejlads i de senere år..."

"...Her må fartøjer under roning, windsurfere og kitesurfere mv. i egen interesse holde sig uden for sejlruiter og løb, hvor andre skibe sejler..."

"...I forholdet mellem to fartøjer under roning, vil det være naturligt at anvende reglerne for maskindrevne skibe..."

(Uddrag af kommentarer til Regel 18 i De internationale søvejsregler med kommentarer, 11. udgave)



Vejledning:

Ved anvendelse af vigereglernes hovedprincip (den stærke viger for den svage), på de bådtyper, som benyttes i danske roklubber under DFfR, fremkommer forbundets vejledning (i prioriteret rækkefølge):

Robåde går af vejen for større skibe/erhverv

En overhalende båd går af vejen for den båd, som overhales, uanset fremdrivningsmiddel

En båd, som krydser en sejlrende/havneløb, viger for en båd, som følger sejlrenden

Motorbåde går af vejen for robåde*

Robåde går af vejen for sejlbåde**

Robåde viger for hinanden jf. reglerne for motorbåde (maskindrevne skibe)***

- * På åbent vand må en motorbåd (lystbåd, speedbåd, gummibåd, vandscooter mv. som fremdrives med motorkraft) generelt anses for at være stærkere og mere manøvredegytige end en robåd. I havne og havneområder vil der forekomme situationer, hvor en robåd er relativt mere manøvredegytig og derfor vigepligtig overfor motorbåde af en vis størrelse.
- ** Styrkeforholdet mellem en robåd og en sejlbåd (sejljolle, lystbåd mv., som udelukkende fremdrives af sejl) kan længe diskuteres. På steder hvor robåde (af typen som benyttes af roklubber under DFfR) og sejlbåde normalt mødes og under normale vejrforhold vil en robåd, som hovedregel, være mere manøvredegytig (ved at kunne ro/bremse/skotte/dreje/vende) og have større manøvrerum (bl.a. pga. robådens lave dybgang), end en sejlbåd. Der kan opstå situationer (f.eks. under marginale vejr- og bølgeforhold for roning) hvor en sejlbåd, ud fra en helhedsbetragtning, er mere manøvredegytig end robåden. Kriterierne for den situation vil også være forskellige for forskellige typer af robåde. Desuden må f.eks. wind- og kitesurfere, med et stort fartoverskud, forventes at vise hensyn til langsommere trafik, herunder robåde.
- *** Vigereglene for maskindrevne skibe finder naturlig anvendelse i forholdet mellem to ligeværdige robåde. Hvis f.eks. vejr- og bølgeforhold, eller størrelsesforholdet mellem bådene, medfører indskrænkede manøvredegygheder for den ene robåd, bør den anden robåd udvise godt sømandskab og iagttage vigepligt. Ved at placere sig hensigtsmæssigt og velovervejet (f.eks. kystnært/holde til styrbord) og ved at være forudseende omkring sin egen og andre skibes sejlads, undgås mange faresituationer med andre typer af skibe.

DER ER IKKE PÅSEJLINGSRET

Se desuden afsnittet om Forholdsregler for det skib, som har retten til vejen (Regel 17)

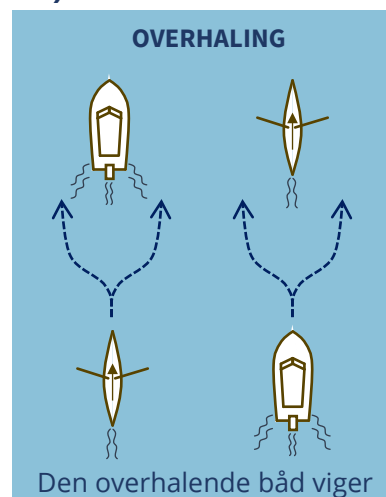
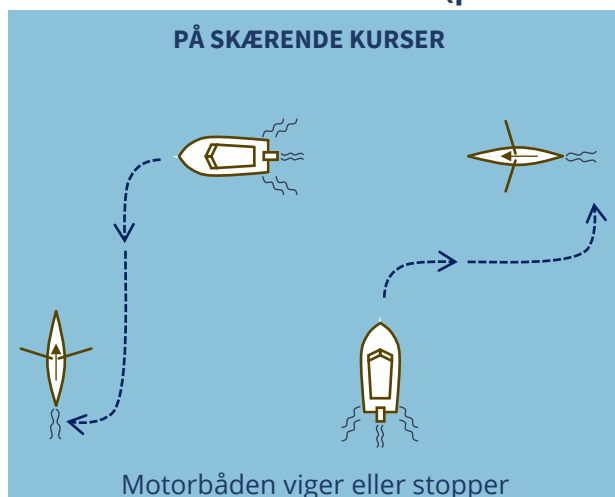
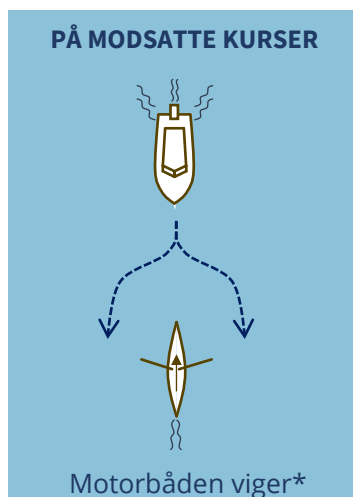
En række af de oftest forekommende situationer er illustreret på de følgende sider.

Vær opmærksom på at der altid vil være flere faktorer som spiller ind, herunder vanddybde, øvrig trafik og farvandets karakter af åbent- eller snævert farvand mv.

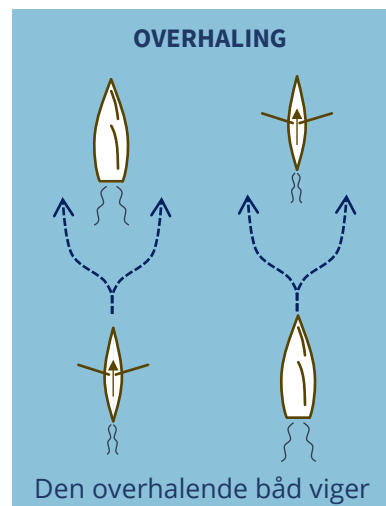
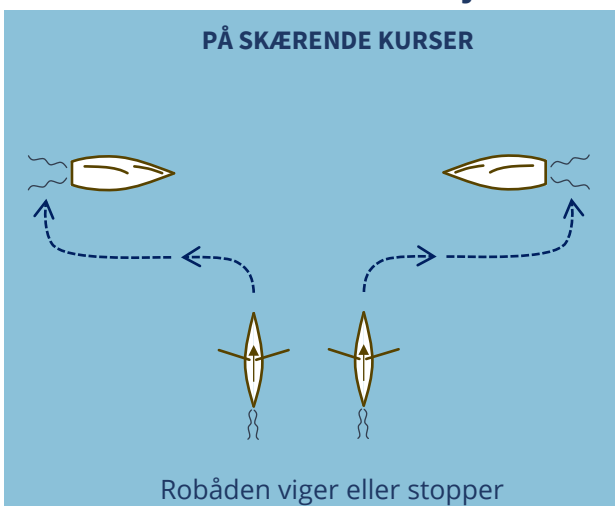
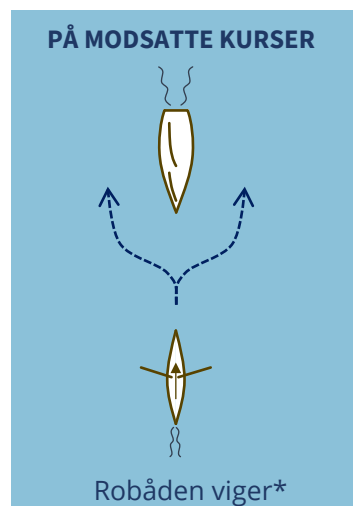
Besætningens evne til at styre og kontrollere båden er ikke en faktor for dens manøvredegytighed.



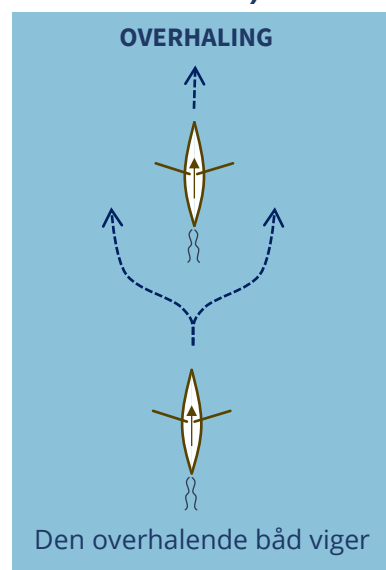
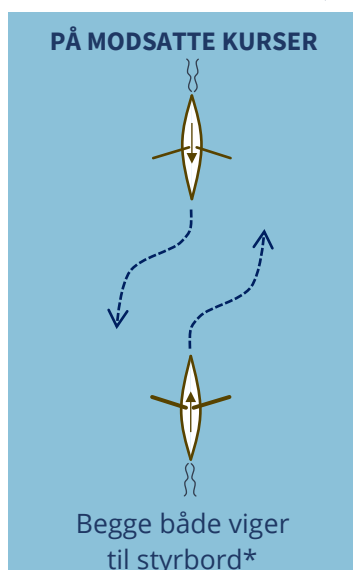
En robåd møder en motorbåd (på åbent vand)



En robåd møder en sejlbåd



En robåd møder en anden robåd (samme regler som for to motorbåde)



* På modsatte kurser vil det ofte være naturligt, for den vigepligtige båd, at vige til styrbord, men det er kun et krav når begge både har vigepligt, dvs. når det er to robåde (eller to motorbåde), som mødes, samt i sejlrønder hvor man jf. regel 9 skal holde til styrbord.



Sejlrender mv. (Regel 9)

Regel 9

Snævre løb

(uddrag)

- (a) Et skib, der følger et snævert løb eller farvand, skal holde sig så nær, som det er sikkert og muligt, til løbets eller farvandets ydergrænse på skibets styrbords side.
- (b) Et skib under 20 m i længde eller et sejlskib må ikke vanskeliggøre passagen for et skib, som kun kan sejle sikkert i et snævert løb eller farvand.
- (c) ...
- (d) Et skib må ikke krydse et snævert løb eller farvand, hvis det derved vanskeliggør passagen for et skib, som kun kan sejle sikkert i selve løbet eller farvandet.

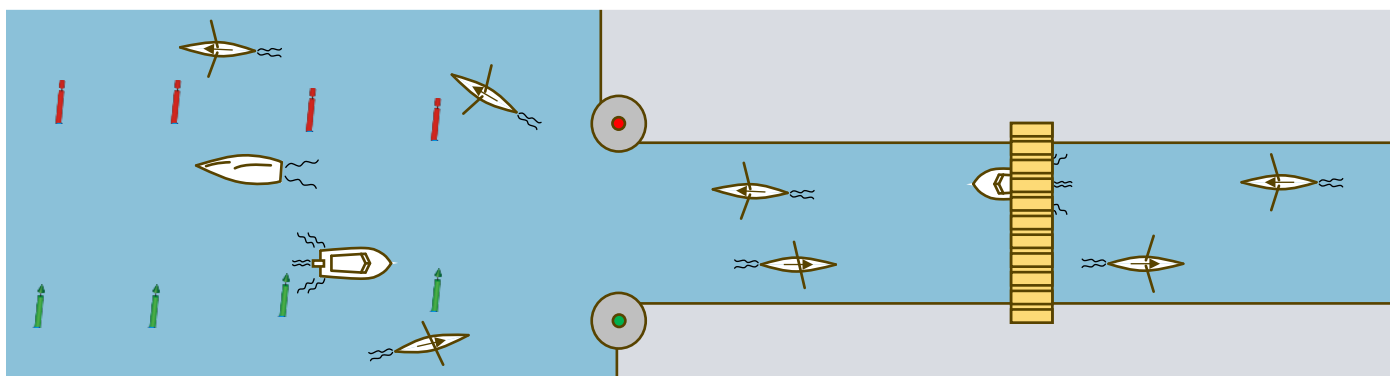
Hold til styrbord i sejlrender, havneløb, åer, kanaler, under broer mv.

Ofte kan robåde sagtens ro udenfor bøjerne i en sejlrende. Som korttursstyrmand bør man have det nødvendige lokalkendskab i klubbens daglige rofarvand.

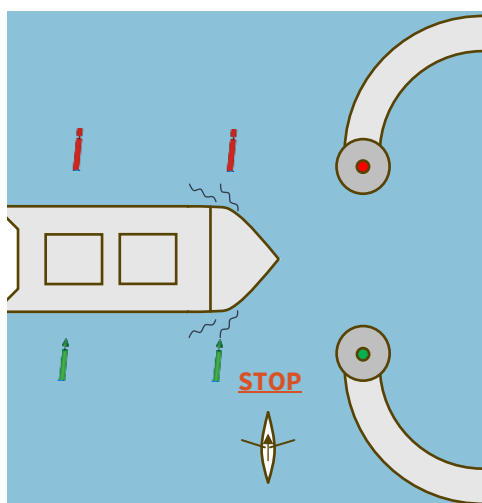
Steder, hvor en robåd møder et stort skib, er ofte et snævert løb (for det store skib) og robåden viser hensyn/holder tilbage.

I forbindelse med sejlrender eller løb, holder den krydsende trafik tilbage for den trafik, som sejler på langs af løbet. Dette gælder tilsvarende f.eks. på åer, i kanaler og tilsvarende områder med en naturlig hovedfærdselsretning.

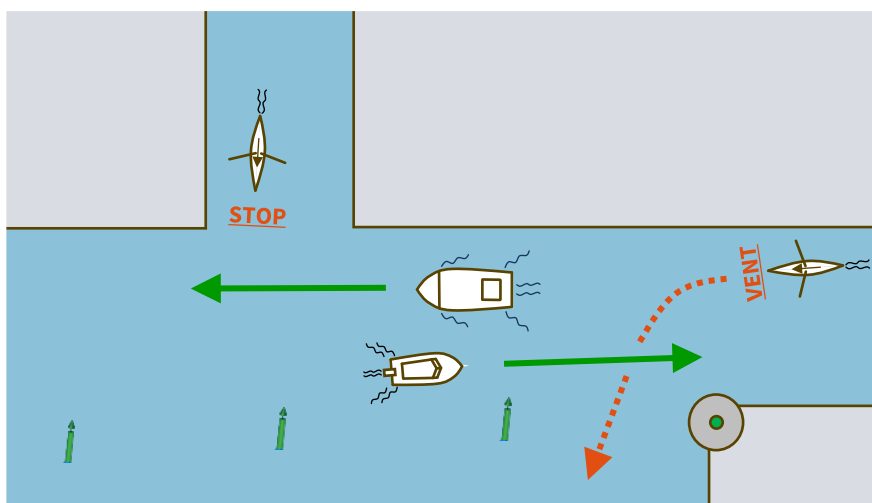
Regel 9 er principielt en forholdsregel og indirekte en vigeregel.



Alle trafikanter holder til styrbord i løb og sejlrender, robåde kan ofte ro udenfor bøjerne.



En robåd holder tilbage for et stort skib i snævert løb.



Krydsende trafik holder tilbage for trafik på langs af et løb eller sejlrende. Trafik fra et sideløb holder tilbage for trafik i et hovedløb.



Havne og havneområder

(Regel 2 og 9 samt Regler for sejlads m.m. i visse danske farvande §12)

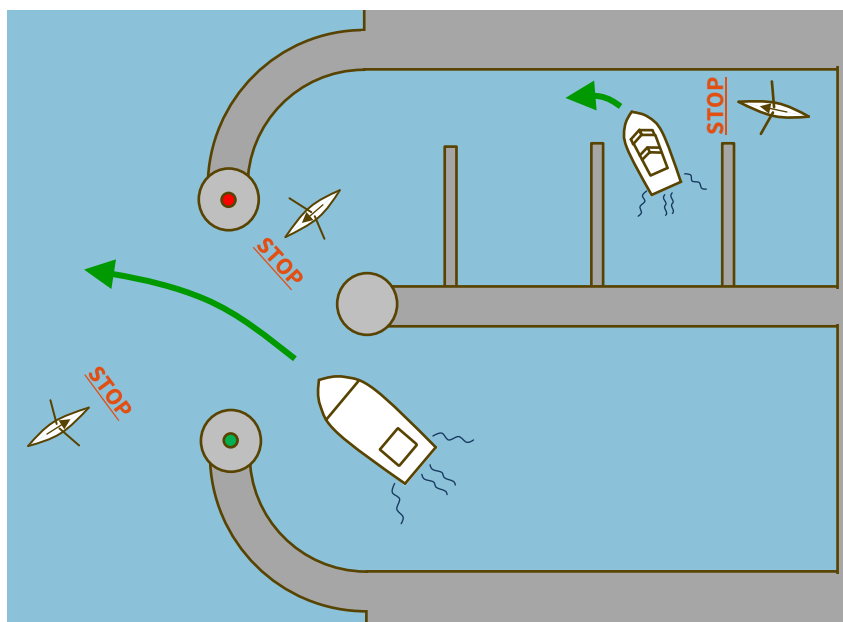
I en havn eller et tilsvarende område med forhindringer, indtræder begreberne "tilfældets særegne omstændigheder" og "de enkelte skibes begrænsede manøvremligheder", jf. Regel 2, med ophøjet betydning ift. vigereglerne på åbent vand.

Et sådant område vil desuden ofte have karakter af et snævert farvand, jf. Regel 9, for en eller flere parter i situationen.

I nogle situationer vil det betyde at en robåd, pga. sin korte reaktionstid og gode manøvreegenskaber, bør iagttage vigepligt overfor motorbåde, som på åbent vand ville være "stærkere" end robåden.

Det er ikke muligt at sætte faste kriterier for hvornår en robåd er mere eller mindre manøvreedygtig end en motorbåd i en havn.

Ved roning og manøvrering i havneområder, udviser man den nødvendige skærpede opmærksomhed og samarbejder med andre trafikanter om at undgå kollision, under iagttagelse af sund fornuft/godt sømandskab.



Robåde viser hensyn til skibe med begrænsede manøvremligheder i havne og havneområder.

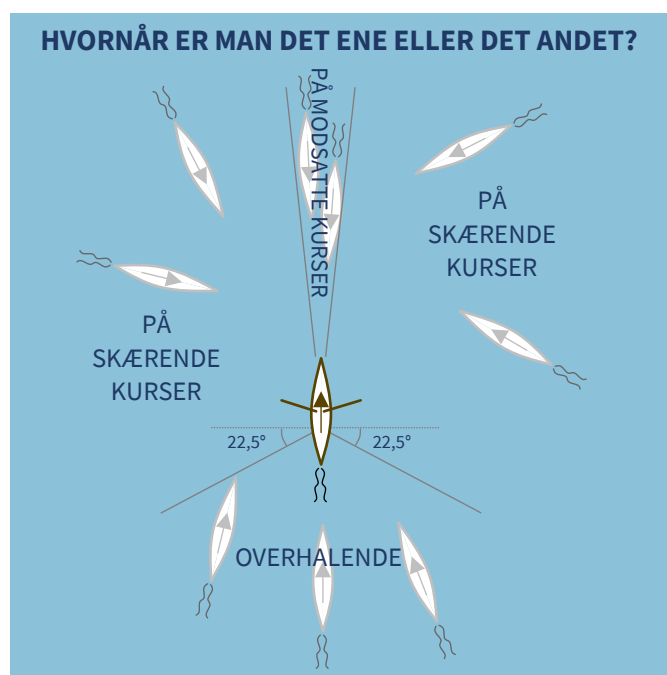
Hvis der ikke er plads til at indgående og udgående trafik kan passere hinanden i et havneindløb, holder den indgående trafik i almindelighed tilbage for den udgående trafik.

I en situation mellem en robåd og et større skib, overtrumfes dette dog fortsat af bestemmelserne for snævre løb, jf. Regel 9, dvs. en robåd er vigepligtig overfor et større skib, uanset om det er indgående eller udgående.

I mange havne er sejladsen reguleret af havnereglementer, som kan findes på www.danskehavnelods.dk.



Modsatte kurser - skærende kurser – overhalende (Regel 13-15)

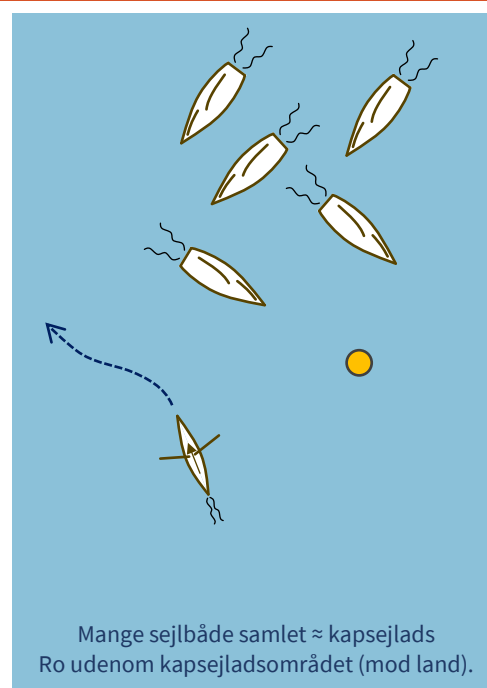
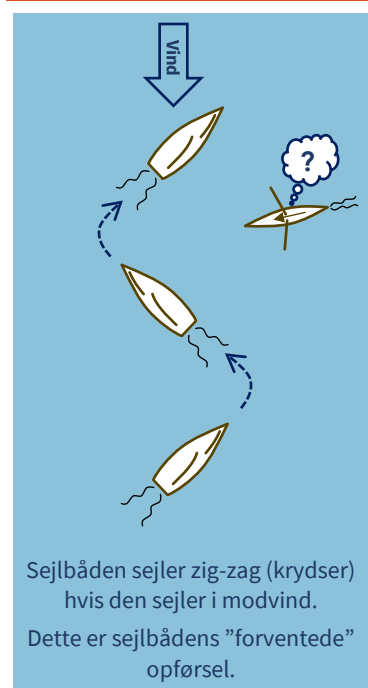


Man er på "modsatte kurser" når man stævner lige imod eller næsten lige imod hinanden.

Man er på skærende kurser, hvis det ene skib nærmer sig det andet, fra en retning ud til 22,5° "agten for tværs".

Man er overhalende, hvis man vinder ind på et skib agten fra, i en retning mellem 22,5° agten for tværs på hver side.

Lidt om sejlbåde

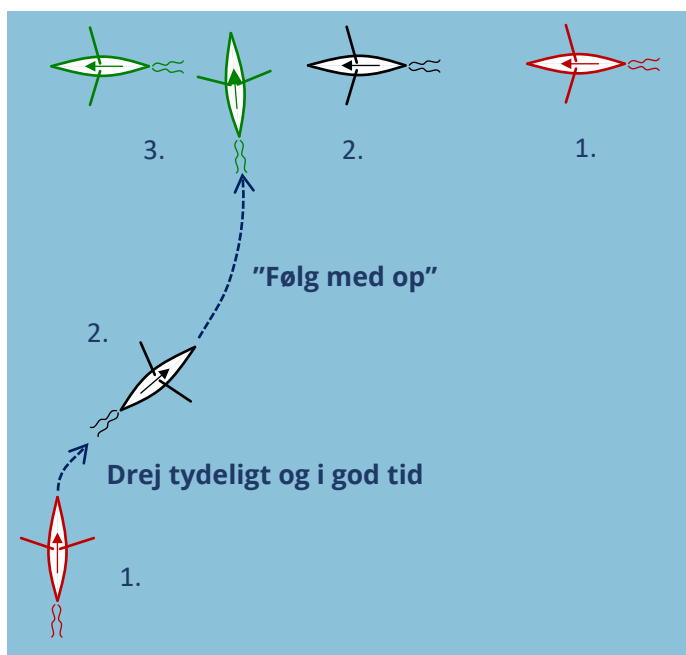


Indbyrdes går sejlskibe af vejen for hinanden efter følgende regler (Regel 12+13):

- Et sejlskib med vinden ind fra bagbord går af vejen for et sejlskib med vinden ind fra styrbord.
- Hvis to sejlskibe har vinden ind fra samme side, går det skib, som er tættest på vindretningen, af vejen for det andet.
- Et sejlskib, som overhaler et andet skib, går af vejen for det skib, som overhales.



Forholdsregler for det skib som skal vige (Regel 16)



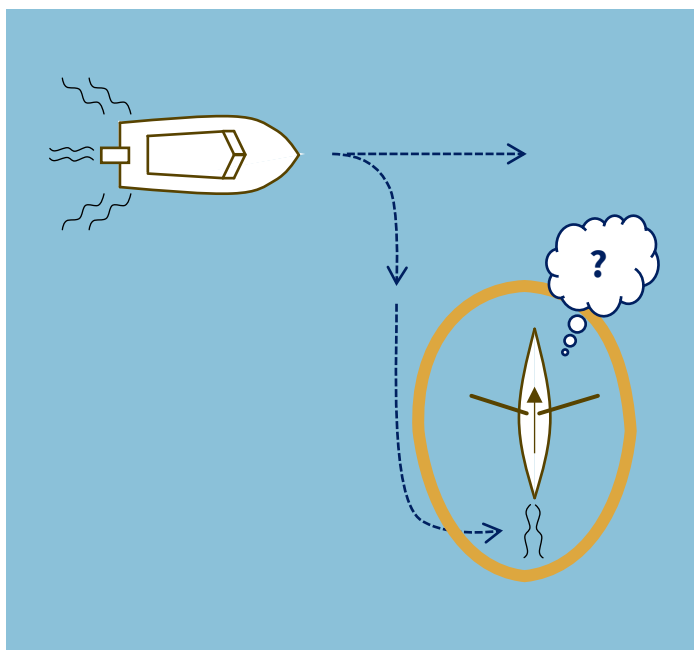
Den båd, som skal gå af vejen, skal gøre det klart og tydeligt og i god tid så den båd man går af vejen for, ikke bliver i tvivl om at man har til hensigt at overholde sin vigepligt.

Hvis man går af vejen iht. stjrbord vigepligt (billede tv.) bør man starte med et tydeligt drej til stjrbord, hvorefter man kan styre efter et punkt tæt agten for den anden båd ("følge med op").

På modsatte kurser viser man tydeligt og i god tid at man går af vejen.

Ved overhaling viser man tydeligt og i god tid hvilken side man vil overhale på.

Forholdsregler for det skib som har retten til vejen (Regel 17)



Den båd, som i første omgang har retten til vejen skal holde sin kurs og fart stabilt, så den båd, der har vigepligt, kan tage effektive forholdsregler for at undgå sammenstød.

Hvis den båd, som har retten til vejen, bliver i tvivl om den anden båd har til hensigt overholde sin vigepligt, kan den forsøge at komme i kontakt med den anden båd og må, på dette tidspunkt, gerne selv manøvrere for at undgå sammenstød. Dog må den i denne situation ikke dreje til bagbord.

Hvis situationen udvikler sig og sammenstød er uundgåelig, medmindre den båd, som i udgangspunktet havde retten til vejen manøvrerer, SKAL denne båd gøre hvad den kan, for at undgå sammenstød.

I denne situation er det tilladt at dreje til bagbord, hvis det er den eneste/mest effektive mulighed for at udgå sammenstød.

DER ER IKKE PÅSEJLINGSRET.

Ro aldrig ud med forventning om at alle andre går af vejen.



Lydsignaler (Regel 34 - manøvresignaler)

Reglerne for lydsignaler omfatter bl.a. tågesignaler og manøvresignaler. Som korttursstyrmand i et farvand med erhvervstrafik bør man, som minimum, være fortrolige med følgende manøvresignaler, som typisk afgives af større fartøjer (som har lang reaktionstid for manøvrering):

•	(1 kort tone)	Jeg drejer til styrbord
••	(2 korte toner)	Jeg drejer til bagbord
•••	(3 korte toner)	Min maskine går bak (Skibet er ikke nødvendigvis begyndt at bevæge sig baglæns)
•••••	(Min. 5 korte toner)	Opmærksomhedssignal (Jeg er i tvivl om dine hensigter)
—	(1 lang tone)	Advarselssignal (Afgives f.eks. af et skib bagved en synshindring)

Skibsllys (Regel 20 - 31)

Reglerne for skibsllys (lanterner) er omfattende og det er kun få af dem, som i praksis er relevante for roere. Hvis man ror når det er mørkt, er det vigtigt at kende reglerne for de mest almindeligt forekommende skibstyper i lokalfarvandet.

Lanternereglerne gælder fra solnedgang til solopgang og under ”nedsat sigtbarhed” (i tåge).

Uddrag:

<p>Toplys føres på alle maskindrevne skibe. Hvis skibet er længere end 50 m, skal det føre to toplys. Toplyset er hvidt og lyser forud over en sektor på 225°. Sejlskibe fører ikke toplys (kun sidelys og agterlys).</p>	
<p>Sidelys føres på alle skibe. Sidelysene lyser rødt til bagbord og grønt til styrbord, over en sektor på 112,5° til hver side.</p>	
<p>Agterlys føres på alle skibe. Agterlyset lyser hvidt over en sektor på 135° agterud.</p>	
<p>Alle erhvervsfartøjer og lystfartøjer, bortset fra mindre både og joller, fører normalt de foreskrevne lys. Mindre både, herunder robåde, er omfattet af forskellige undtagelser og kan f.eks. nøjes med at medbringe en lygte eller føre et hvidt lys synligt 360° rundt.</p>	

Lanternereglerne er de eneste af Søvejsreglerne, som specifikt inkluderer fartøjer under roning:

”Et fartøj under roning kan vise de i denne regel for sejlskibe foreskrevne lys, men hvis det ikke gør det, skal det have ved hånden en elektrisk lygte eller tændt lanterne med hvidt lys, der skal vises i så god tid, at sammenstød kan forebygges.”

(Uddrag af Regel 25)

DFfR anbefaler at ro med fast monteret hvidt lys synligt 360° rundt.



Nødsignaler

Officielle nødsignaler til søs:



Langsom hævnning og sænkning af udstrakte arme.



Orangefarvet røgsignal.



Røde raketter, håndblus eller faldskærmsblus affyret ét ad gangen.



Signalflagene NC.



Udtalt brug af fløjte eller tudehorn.



Mobiltelefon - ring 112 (Begrænset rækkevidde)



Flammer ombord i skibet (f.eks. brændende klude).



Et firkantet flag med en kugle (eller noget, der ligner en kugle) over eller under flaget.



Det radiotelefoniske nødsignal MAYDAY: Over VHF på kanal 16.



Morsesignalet (SOS) = 3 korte, 3 lange og 3 korte signaler, der kan afgives med lys eller lyd.

Illustration fra Søsportens Sikkerhedsråd

Velegnede nødsignaler fra en robåd:

- Vifte med noget stærkt farvet, f.eks. en redningsvest
- Stå op - hæve og sænke armene
- Redningsvestfløjte
- Alle former for påkald af opmærksomhed kan i princippet opfattes som et nødsignal.

Ved observation af nødsignal til søs, har man pligt til at alarmere og yde hjælp, i så vid udstrækning det er muligt, uden at bringe sig selv i fare.