

67

3. júlí

REGLUR

um stýrisfyrirkomulag á íslenskum skipum.

Samkvæmt lögum nr. 56, 23. júní 1932, eru hér með settar eftirfarandi reglur:

Frá þessum degi skulu stýrisfyrirskipanir á íslenskum skipa, þ. e. skipanir til þess manns, sem stendur við stýrið, gefnar með orðunum „stjórnborða“, „bakborða“, eða „til stjórnborða“, „til bakborða“, eftir því sem við á.

Þegar stýrisfyrirskipunin „stjórnborða“ eða „til stjórnborða“ er gefin, er með því ætlast til að stýrisblaðinu og stýrishjólinu sé snúið til stjórnborða, og gagnkvæmt þegar stýrisfyrirskipunin „bakborða“ eða „til bakborða“ er gefin.

Reglur þessar öðlast gildi þegar í stað.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið, 3. júlí 1933.

Magnús Guðmundsson.

Vigfús Einarsson.

68

3. júlí

AUGLÝSING

um neyðarmerki skipa í sjávarháská.

Samkvæmt lögum nr. 56, 23. júní 1932, eru hér með settar eftirfarandi reglur:

1. gr.

Þegar skip er í háská og æskir hjálpar frá öðrum skipum eða úr landi, skal það viðhafa eða sýna eftirfarandi merki, annaðhvort öll í einu eða hvert út af fyrir sig.

Á daginn:

1. Fallbyssuskot eða önnur hvell-merki með hér um bil einnar mínútu millibili.
2. Neyðarmerki það, sem táknað er í hinum alþjóðlegu merkjareglum.
3. Fjarlægðarmerki, sem er ferhyrndur fáni og kúla eða eitthvað, sem líkist kúlu, fyrir ofan eða neðan fánann.
4. Notkun þokubendingartækis í sífellu.
5. Alþjóða neyðarmerki, með firðriti eða firðtali, eða hverskonar annari aðferð til að gefa fjarlægðarmerki.

Á nóttu:

1. Fallbyssuskot eða önnur hvell-merki, með hér um bil einnar mínútu millibili. **68**
2. Bál á skipinu (t. d. frá brennandi tjörutunnu, olíutunnu o. s. frv.). **3. júlí**
3. Eldflugur eða sprengikúlur, sem skotið er með stuttu millibili, einni og einni í einu, og strá út neistum með hverskonar lit og hætti sem er.
4. Notkun þokubendingartækis í sífellu.
5. Alþjóða neyðarmerki, með firðriti eða firðtali, eða hverskonar annari aðferð til að gefa fjarlægðarmerki.

Hin áður nefndu firðritunar eða firðtals neyðarmerki skulu byrjuð með alþjóða-firðritunar kallmerkinu, verði því við komið.

2. gr.

Bannað er að nota áðurgreind merki samkvæmt 1. gr. nema í þeim tilgangi, að tilkynna að skip sé í háska statt, ennfremur er bannað að viðhafa önnur merki, sem hægt er að blanda saman við nokkur af áðurnefndum merkjum.

Þau firðritunar- og firðtals-neyðarmerki, ásamt firðritunar-kallmerki því sem nefnd eru í 1. gr., má aðeins nota á skipum sem eru í alvarlegri og yfirvofandi hættu og þarfnast bráðrar hjálpar. Alltaf þegar annars þarf hjálpar við, eða ef skip vill gera vart við, að að því geti rekið, að nauðsynlegt verði síðar að gefa köllunar- eða neyðarmerki, skal nota alþjóða-skipreikamerki það, sem um er getið í 6. gr. hér á eftir.

3. gr.

Sendihraði tilkynninga í firðriti um neyð, skipreika eða öryggi, má ekki fara fram úr 16 orðum á mínútu.

4. gr.

Alþjóða-neyðarmerkið eftir alþjóða-merkjakerfinu er gefið með merkiveifunum N. C.

Alþjóða neyðarmerki sent með firðritun er . . . — — — . . .

Alþjóða-neyðarmerki sent með firðtali er orðið „M A Y D A Y“.

5. gr.

Alþjóða firðritunar-kallmerkið er röð af 12 strikum, sem send eru á einni mínútu, og varir hvert strik 4 sekúndur, en bilið milli hverra tveggja strika í eina sekúndu.

Þetta sérstaka kallmerki er aðeins til að gera vart við sig þar, sem áhöld eru sem taka móti slíkum merkjum, og skal merkið eingöngu notað í þeim tilgangi að tilkynna, að neyðarmerki komi á eftir.

6. gr.

Alþjóða-firðritunar-skipreikamerkið eru stafirnir X X X sent með Morse-merkjum, þannig að bókstafirnir séu greinilega aðgreindir,

Auglýsing þessi öðlast gildi þegar í stað.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið, 3. júlí 1933.

Magnús Guðmundsson.

Vigfús Einarsson.

AUGLÝSING

um ýmsar ráðstafanir til öryggis við siglingar o. fl.

Samkvæmt lögum nr. 56, 23. júní 1932, um ráðstafanir til öryggis við siglingar, eru sett eftirfarandi fyrirmæli.

I. KAFLI

Um ís, skipsflök og annað, sem siglingahætta getur stafað af.

1. gr.

Sérhver skipstjóri á skipi, sem fengið hefir tilkynningu um ís, sem er á reki og hættulegur getur orðið skipinu á siglingaleið þess, skal láta skipið fara með hægri ferð meðan dimmt er af nóttu, eða breyta um siglingaleið, svo að skipið fari algerlega utan við hættusvæðið.

2. gr.

Sérhver skipstjóri á íslensku skipi, sem hittir ís, skipsflök, stórviði eða annað, sem hætta stafa af fyrir sjófarendur, skal strax með öllum þeim senditækjum og merkjum, sem hann hefir til umráða tilkynna það nálægum skipum, svo og hlutaðeigandi yfirvöldum á næsta stað í landi, sem til næst.

Tilkynningar þessar skulu sendar annað hvort á mæltu máli (helzt á ensku) eða þá með því að nota alþjóða-merkjakerfið.

3. gr.

Þegar tilkynningar eru sendar sem loftskeyti, skulu þær sendar „til allra stöðva“ (C Q).

Loftskeyti þessi skulu hefjast með öryggismerkinu (TTT) og síðan tilgreint, hværrar tegundar hættan sé, svo sem til dæmis: TTT ís, TTT skipsflak, TTT sigling, og skal skeytum þessum að öðru hagað eins og greint er í meðfylgjandi viðauka.