

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 fyriræli.

### 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.

## 4. gr.

69

3. júl

Loftskeytastöðvar á Íslandi, sem meðtekið hafa frá skipi úti á rúmsjó tilkynningu um siglingahættur, er taldar eru í 2. og 3. gr. skulu senda þær án kostnaðar fyrir skipið símléiðis til veðurstofunnar í Reykjavík, ef um is- eða stormfrétt er að ræða, en til vitamálskrifstofunnar í Reykjavík, ef um skipsflak eða annað rekald er að ræða, en þessar stofnanir sjá um frekari birtingu fregnanna.

Sömuleiðis skulu íslenskar landssímastöðvar afgreiða símléiðis án kostnaðar fyrir sendanda tilkynningar til veðurstofunnar eða vitamálskrifstofunnar frá íslenskum eða erlendum skipstjórum um áður taldar siglingahættur.

## 5. gr.

Þau útgerðarfélög, sem hafa íslenskt skip í áætlunarferðum yfir Atlanzhafið skulu tilkynna atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu hvaða leiðir skipum þeirra er ætlað að fara, og eins þær breytingar, sem á þeim kunna að verða.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið gerir ráðstafanir til að slíkar tilkynningar verði birtar.

Þeir útgerðarmenn er hafa skip í förum og leið þeirra liggur um eða í námunda við fiskigrunn Nýfundnaland skulu benda skipstjórum sínum á það, að reyna að komast hjá því á vertíðinni, að fara norðar en 43° n. br. og forðast þau svæði, sem vitað er um eða ætla má að hætta stafi af vegna iss.

## II. KAFLI

## Veðurathuganir.

## 6. gr.

Veðurstofan í Reykjavík sér um, að veðurfregnir séu daglega sendar út með loftskeytum og útvarpi. Í veðurfregnum þessum er skýrt frá því, hvernig veðrið er þá víðsvegar á Íslandi, og hverjar veðurhorfur eru framundan.

Sérhver skipstjóri, sem gerir veðurathuganir að fyrirlagi veðurstofunnar á ákveðnum tíma, skal sjá um, að þær séu sendar út sem loftskeyti, svo að önnur skip og veðurstofur geti haft þeirra not.

## 7. gr.

Sérhver skipstjóri á að tilkynna skipum í námunda við sig, ef veðurhæðin hjá honum er 10 eða þar yfir á Beauforts vindstiga.

## 8. gr.

Til þess að allar stöðvar sem þess óska geti tekið veðurfregnir, sem sendar eru „til allra stöðva“ (CQ) eða útvarpað frá veðurstofunni, mega engar skipastöðvar senda loftskeyti, eða viðhafa þráðlaust tal, meðan á sendingu veður-

**69** fregnanna stendur, ef nokkur hætta er á því, að það trúfli móttöku veðurfregnanna.  
3. júlí

Þær veðurathuganir, sem sendar eru frá skipum til veðurstofu, skulu fluttar með þeim forgangsrétti, sem getur um í 3. gr. í viðbótarreglugerð alþjóðaloftskeytasamþykktarinnar.

### III. KAFLI

**Skylda til að veita þeim hjálp, sem í neyð eru staddir á hafinu.**

#### 9. gr.

Skipstjóri á íslenzku skipi er skyldur til þess að hjálpa þeim, sem hann hittir á hafinu og í neyð eru staddir, eða þeim sem beðið hefir um hjálp, eins fljótt og unnt er, sé hann þess megnugur, og ef sérstakar ástæður eru ekki fyrir hendi, þar sem ætla megi að beiðnin sé óréttmæt eða ónauðsynleg, ef hann getur hjálpað án þess að stofna skipi sínu, skipshöfn og farþegum í verulega hættu.

#### 10. gr.

Skipstjóri þess skips, sem í neyð er statt, getur krafizt aðstoðar frá einum eða fleirum af þeim skipum, sem hafa svarað beiðni hans og sem hann álitur bezt til þess fallið að veita hjálpina, skal þetta gert að svo miklu leyti sem unnt er í samráði við hlutaðeigandi skipstjóra.

Skipstjórinn eða skipstjórnarnir, sem beðnir hafa verið um hjálp, skulu fara hinum nauðstadda til hjálpar eins fljótt og unnt er.

#### 11. gr.

Skipstjóri er laus við skyldur þær, sem á honum hvíla samkvæmt 9. gr., þegar hann fær tilkynningu um það, frá skipstjóra eða skipstjórum, ef fleiri skip eru sem kölluð hafa verið til hjálpar, að hann eða þeir veiti hina umbeðnu hjálp.

Ennfremur er hann laus við skyldur þær, sem á honum hvíla samkvæmt 10. gr., ef hann fær tilkynningu um það frá skipstjóra á skipi, sem komið er á vettvang, að hjálpar þurfi ekki lengur við.

#### 12. gr.

Ef skipstjóri, sem tekur við neyðarkalls-loftskeyti frá öðru skipi, er ekki fær um að koma því til hjálpar, eða vegna hinna sérstöku atvika, sem liggja til, telur það hvorki sanngjarnt né nauðsynlegt að fara skipinu til hjálpar, skal hann þegar í stað tilkynna skipstjóra hins skipsins það, og tilfæra í leiðarboðina ástæðurnar fyrir því, að hann hafi látið undir höfuð leggjast, að koma hinum nauðstöddu mönnum til hjálpar.

## 13. gr.

Hafi skip sent köllunar- eða neyðarmerki og líti síðar svo á, að hjálpar sé ekki lengur þörf, skal þetta skip tafarlaust láta allar stöðvar, er hlut eiga að máli vita um það, á þann hátt sem greint er í alþjóðaloftskeytasamþykktinni.

69

3. júlí

## 14. gr.

Áður greind ákvæði um að hjálpa þeim, sem í neyð eru staddir á sjónum, skerða ekki ákvæði siglingalaganna í þessu efni.

## 15. gr.

Auglýsing þessi öðlast gildi þegar í stað.

*Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið, 3. júlí 1933.*

**Magnús Guðmundsson.**

*Vigfús Einarsson.*

## VIÐAUKI

**Leiðbeiningar um það, hvernig tilkynningar skuli vera um ís, skipsflök, stórvíðri og aðrar yfirvofandi hættur fyrir sjófarendur.**

Fyrst skal setja öryggismerkið (TTT) og því næst, hvers kyns hætta sé á ferðum, svo sem TTT ís, TTT skipsflak, TTT stormur, TTT sigling.

Því næst skal því lýst nánara, er hætta getur stafað af, og skal í þeirri lýsingu tíminn ávallt talinn eftir Greenwich meðaltíma (GMT) og allar stefnur eftir réttum áttum, en ekki eftir seguláttum (kompás-áttum).

A. **Ísfregnir.** Þær skiptast í tvo flokka eftir því, hvort vart hefir orðið við: 1) einstaka ísjaka eða 2) ísbreiður.

1) Um ísjaka þarf að geta:

- a. hvort það er borgaris eða ekki,
- b. hvar vart hafi orðið jakanna (breidd og lengd í gráðum og mínútum),
- c. hvenær (dag og stund GMT).

Ennfremur ef hægt er:

- d. hvort jakarnir standi fastir á grunni eða séu á reki.
- e. hvort þá reki hratt og í hverja átt eftir réttum áttum, ef þá rekur.
- f. hvort jakarnir séu margir, ef um fáa jaka er að ræða tilgreinist talan.

2) Ísbreiður. Nauðsynlegt er að geta um:

- a. hvort ísinn sé þéttur eða gisinn, og hvort hann sé fær skipum í björtu,
- b. hvar ísbreiðan hafi sézt (breidd og lengd),
- c. hvenær (dag og stund).

Ennfremur að svo miklu leyti sem hægt er:

69

3. júlí

- d. hve stór um sig ísbreiðan sé, og tilgreina ytri takmörk eftir því sem unnt er,  
 e. hvort ísinn er landfastur,  
 f. stefna og hraði ísreksins, ef ísbreiðan er á reki.

B. Stormfregnir. (Sérstaklega vegna fellibylja í hitabeltinu eða nálægt því, og einnig vegna ofviðra á öðrum stöðum, ef ætla má að sjófarendum sé hættu búin þeirra vegna, enda hafi veðurspá ekki gert ráð fyrir þeim).

Í stormfregnunum skal geta um:

1. Að vart hafi orðið við ofviðri. Þegar um fellibylji í heitum höfum er að ræða, skal stormfregnin einnig send, þótt skipið hafi eigi lent í sjálfum fellibylnum, ef skipstjóri hefir gilda ástæðu til að ætla, að fellibylur geysi í námunda við skipið.
2. Veðurathuganir. Með því að veðurathuganir eru til mikils gagns við ákvörðun á því, hvar miðdepill stormsins sé og hverja leið hann tekur, á sérhver skipstjóri að láta fylgja stormfregninni eins mikið af eftirtöldum veðurathugunum og honum er unnt:
  - a. Loftvægið (í millibörum, millimetrum eða enskum þumlungum).
  - b. Breyting loftvægisins síðustu 2—4 klukkustundir.
  - c. Vindátt eftir réttum áttum.
  - d. Veðurhæð eftir vindstiga Beauforts.
  - e. Sjógang (sléttur sjór, nokkur sjór, úfinn sjór, ósjór).
  - f. Undiralda (lítill, nokkur, þung) og hvaðan hún kemur eftir réttum áttum.

Við loftvægistöluna skal bæta, eftir því sem við á: Millibarar, millimetrar eða þumlungar og geta þess jafnframt, hvort loftvægið er tekið óleiðrétt eftir álestri á loftvogina, eða það er leiðrétt.

Þegar getið er um breytingu í loftvægi, skal ætíð segja til stefnu skips eftir réttum áttum og hraða þess.

3. Dagur og stund (GMT) og staða skipsins, þá er veðurathuganir voru gerðar, en ekki þegar gengið var frá stormfregninni eða hún send.
4. Síðari athuganir. Æskilegt er það, þótt ekki sé það skylda, að skipstjóri, sem sent hefir út stormfregn, sendi veðurathuganir meðan vart verður á skipinu áhrifa stormsins. Veðurathuganir séu þá gerðar á þriggja stunda fresti.

C. Tilkynningar um skipsflök, reköld og aðrar beinar hættur fyrir sjófarendur og siglingar. Í þeim skal skýrt frá:

1. Hvernig skipsflakið sé eða í hverju hættan sé fólgin.
2. Hvar flakið eða hættan sé.
3. Dag og stund, er athuginin var gerð.

Dæmi:

Ís. TTT ís. 2 borgarisjakar á 6625 N., 2130 V., standa líklega á grunni kl. 0730 GMT. 28. júní.

TTT ís. þétt hafísbreiða og ófær skipum. Austurtakmörk á 6633 N. 1600 V. og þaðan í NNA, á hægu reki í austur, kl. 1700 GMT, 18. apríl.

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15. **69**  
**Ofviðri.** 3. júlí

TTT Storm. Experiencing tropical storm. Barometer corrected 994 millibars, falling rapidly. Wind NW., force 9, heavy squalls. Swell E. Course ENE., 5 knots 2204 N., 11354 E., 0030 GMT. August 18.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. Barometer corrected 29.64 inches falling. Wind NE., force 8, Swell medium from NE. Frequent rain squalls. Course 35°, 9 knots, 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. September 14.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. Wind S. by W. force 5. Barometer uncorrected 753 millimetres, fell 5 millimetres last three hours. Course N. 60 W., 8 knots, 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. May 4.

TTT Storm. Typhoon to south-east. Wind increasing from N. and barometer falling rapidly. Position 1812 N., 12605 E., 0300 GMT. Juni 12.

TTT stormur. Lent snögglega í stormi. Loftvog leiðrétt 748 millimetrar, hraðfallandi. Vindur ANA 9. Töluverð snjóköma. Mikill sjór. Undiralda úr SV. Stefnum SSV, 8 sjómilur, 5940 N., 3630 V., kl. 1800 GMT. 26. febrúar.

#### Skipsflak.

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

#### Siglingarhætt.

TTT sigling. Kópanesvitinn logar ekki 0400 GMT. 10. október.

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

## ERINDISBRÉF

fyrir yfirfiskimatsmenn.

70

3. júlí

### 1. gr.

Yfirfiskimatsmenn skulu kynna sér sem best hvernig verkaður og óverkaður saltfiskur eigi að vera að verkun, útliti og stærð, svo að fiskurinn geti talið fyrsta flokks vara á þeim stöðum, sem mestur markaður er fyrir hann, einkum á Spáni, Portúgal og Ítalíu og öðru Miðjarðarhafslöndum, svo og hvernig fara á með fiskinn og verkun hans, svo að hann verði sem best markaðsvara. Þeir skulu jafnan hafa það hugfast, að vanda ber til matsins eftir því, sem frekast er unnt, svo að álit íslensks fiskjar í neytlöndunum megi vera sem best.

Þeir skulu einnig kynna sér þær breytingar, sem verða á kröfum þeim, er neytendur gera til fiskjarins á hverjum tíma, og haga mati sínu eftir óskum þeirra, að svo miklu leyti, sem unnt er og ekki getur miðað til þess að rýra álit hins íslenska fiskimats.