

REGLUR

um ýmsar ráðstafanir til öryggis við siglingar*

1. gr. Gildissvið
2. gr. Um hafís, reköld og annað, sem hættulegt getur verið skipum á siglingu þeirra
3. gr. Veðurathuganir
4. gr. Um aðstoð við nauðstadda
5. gr. Merkjagjafir við björgun úr sjávarháska
6. gr. Lóðsstigi
7. gr. Um notkun sjálfstýringar og prófun stýrisbúnaðar
8. gr. Gildistaka

1. gr.

Gildissvið.

- 1.1. Sé ekki annað skýrt tekið fram, gilda reglur þessar um öll skip á öllum siglingaleiðum, nema um herskip og um skip, sem sigla á vötnum Norður-Ameríku.

2. gr.

Um hafís, reköld og annað, sem hættulegt getur verið skipum á siglingu þeirra.

2.1. Skyldur skipstjórnarmanna.

- 2.1.1. Sérhver skipstjórnarmaður, sem verður var við hafís, rekald eða annað, sem hættulegt getur verið siglingu skipa (þar með talið gallar á vitum eða siglingamerkjum) og ekki hefur verið gert viðvart um, skal strax beita öllum tiltækum ráðum til að koma skilaboðum um slíka hættu, annað hvort beint eða með milligöngu annarra til hlutaðeigandi yfirvalda á næsta stað í landi, sem til næst. Þetta gildir einnig um fellibylji, ísingu eða vindhraða, sem nemur 10 vindstigum (Beaufort) eða meira, þegar sérstök tilkynning eða viðvörðun þar að lútandi, hefur ekki verið gefin út.
- 2.1.2. Sérhver skipstjórnarmaður, sem fengið hefur tilkynningu um hafís á eða nálægt fyrirhugaðri siglingaleið, skal, meðan dimmt er af nóttu, draga verulega úr ferð skips og sigla því með fyllstu varúð, eða að öðrum kosti breyta stefnu skipsins þannig að tryggt sé, að skipið sigli vel utan hættusvæðisins. Skulu skipstjórnarmenn sýna sérstaka varúð á siglingu við strendur Nýfundnaland norðan 43° norðlægrar breiddar.

2.2. Tilkynning um hættu.

- 2.2.1. Tilkynningar um hættur þær, sem getið er um í grein 2.1.1., skal senda á mæltu máli, á íslensku og helst einnig á ensku. Tilkynningarnar má einnig senda út samkvæmt alþjóðlegri merkjabók, International Code of Signals. Nánari leiðbeiningar um hvernig tilkynna skuli um slíkar hættur er að finna í 1. viðauka við reglur þessar.
- 2.2.2. Þegar tilkynningarnar eru sendar sem loftskeyti, skulu þær hefjast með öryggismerkinu TTT, en með SECURITE, þegar talstöð er notuð, (sjá aðferð I og II í 1. viðauka). Öryggismerkið og öryggiskallið er að öllu jöfnu sent á einni eða fleiri hinna alþjóðlegu neyðartíðna (500kHz, 2182kHz eða 156,8MHz), en öryggisskeytið á þeirri vinnutíðni, sem skipið tilkynnir. Sendandi öryggisskeytis skal fullvissa sig um að næsta

*) Reglur þessar fela í sér ýmis ákvæði V. kafla Alþjóðasamþykktarinnar um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 1974) með þeim breytingum, sem gerðar voru á þeim við endurskoðun samþykktarinnar 1978 og 1981.

strandstöð hafi mótttekið skeytið. Öryggisskeyti skal senda eins fljótt og auðið er til annarra skipa í nágrenninu (Cq) og til viðkomandi stofnana í landi.

2.2.3. Strandstöðvar, sem mótttekið hafa frá skipi úti á rúmsjó tilkynningu um einhverja þá hættu, sem ákvæði greinar 2.7.1. ná til, skulu senda hana viðeigandi stofnunum. Tilkynningar um vindhraða, hafís og ísingu skal senda Veðurstofu Íslands eða veðurstofu þess ríkis sem næst liggur. Tilkynningar um gölluð sjómerki, reköld o. s. frv. skal senda til Vita- og hafnarmálaskrifstofunnar eða hliðstæðum yfirvöldum þess ríkis, sem næst liggur. Sendingu og móttöku tilkynninga frá skipum um hættur, sem ákvæði greinar 2.1.1. ná til, skal afgreiða endurgjaldslaust.

2.2.4. Tilkynningum um hættu skal þegar það á við útvarpa um sendistöðvar ríkisútvarpsins, strandstöðina í Reykjavíkurradio/Tfa og einnig um aðrar strandstöðvar þegar ástæða þykir til.

2.3. Efni tilkynninga um hættur.

2.3.1. Tilkynningar um hættur, sem gefnar eru af skipum samkvæmt ákvæðum 2. greinar, skulu hafa að geyma eftirfarandi upplýsingar; eftir því sem tök eru á:

1. Þegar um er að ræða ís, reköld eða aðra hluti, sem hættulegir geta verið skipum eða villt um fyrir stjórnendum þeirra:

- upplýsingar um hvers konar hlut sé að ræða.
- upplýsingar um staðsetningu hlutarins, þegar síðast sást til hans.
- upplýsingar um, hvenær hans var síðast vart.

2. Þegar um fellibylji* er að ræða:

— tilkynningu um fellibyl eða að fellibylur sé yfirvofandi (Skipstjórar skulu gefa út slíka tilkynningu strax og sýnt þykir, að fellibylur sé í aðsigi);

— upplýsingar um dagsetningu, tíma, tímaviðmiðun og staðsetningu skipsins;

— upplýsingar um eins mörg af eftirfarandi atriðum og tök eru á:

- loftþrýsting, í millibörum (helst með leiðréttingu og geta þess, ef svo er ekki);
- breytingu á loftþrýstingi síðustu 3 tíma;
- vindátt (réttvísandi);
- vindhraði (Beaufort).
- sjólag;
- ölduhæð og stefnu (réttvísandi);
- hraða skips og stefnu (réttvísandi).

2.3.2. Hafi skip tilkynnt um fellibyl, er æskilegt, en ekki skylda, að frekari upplýsingar berist, ef mögulegt er á klukkutíma fresti, en þó aldrei meira en með 3 tíma millibili svo lengi sem þörf er á, eða þar til veðrið hefur gengið niður.

2.3.4. Þegar um er að ræða 10 vindstiga vindhraða (Beaufort) eða meir án þess að tilkynning, þar að lútandi, hafi verið gefin út, og er þá átt við annað en fellibyl skulu tilkynningar hafa að geyma í megin dráttum þær sömu upplýsingar og senda skal samkvæmt grein 2.3.1.2.

2.3.5. Við ísingu eða hættu á ísingu skal senda upplýsingar um eftirfarandi atriði:

- staðsetningu skips, tíma og tímaviðmiðun;
- lofthitastig og sjóhitastig;
- vindhraða og vindátt.

* Fellibylur: hitabeltisstormur „hurricane“.

3. gr.

Veðurathuganir.

- 3.1. Sú skylda hvílir á skipstjóra hvers þess skips, sem til þess er valið af Veðurstofu Íslands, að gera veðurathuganir á ákveðnum tímum sólarhringsins og sjá um, að þær séu sendar út sem loftskeyti til viðkomandi veðurstofu eftir þeim reglum, sem gilda um slíka veðurþjónustu, og jafnvel að endurtaka þær, svo að önnur skip geti haft not af þeim.
- Skip, sem ekki geta haft loftskeytasamband við strandstöð, ættu að láta veðurathugunarskip eða önnur skip, sem náð geta sambandi við strandstöðvar framsenda veðurathuganirnar.
- 3.2. Til þess að allar stöðvar, sem þess óska, geti tekið á móti tilkynningum um veður, sem sendar eru „til allra stöðva“ (CQ), mega engar skipsstöðvar senda loftskeyti, eða viðhafa þráðlaust tal, meðan á sendingu tilkynninganna stendur, ef nokkur hætta er á því, að það truflí mótöku tilkynninganna. Þær veðurathuganir, sem sendar eru frá skipum til hinna ýmsu veðurstofa, skulu fluttar með þeim forgangsrétti, sem kveðið er á um í þeirri alþjóðaradióreglugerð sem í gildi er á hverjum tíma.

4. gr.

Um aðstoð við nauðstadda.

- 4.1. Skipstjóri á hvaða skipi sem er, sem fær vitneskju um, að skip, flugvél eða björgunarbátur sé í nauðum statt, ber skylda til, sé hann þess megnugur án alvarlegrar hættu fyrir skip sitt, skipshöfn og farþega, að hraða för skipsins hinu nauðstadda fólki til hjálpar, og ef hægt er, láta það vita, af ferðum sínum.
- Sé hann ekki megnugur að koma hinu nauðstadda fólki til hjálpar eða séu sérstakar ástæður fyrir hendi, svo að hvorki sanngirni né nauðsyn sé til að veita hjálpinu, skal hann geta þess í dagbók skipsins, af hvaða ástæðum hann ekki veitti hina umbeðnu hjálp.
- 4.2. Skipstjóri þess skips, sem í neyð er statt, getur krafist aðstoðar frá einu eða fleiri þeirra skipa, sem svarað hafa beiðni hans og sem hann álitur best til þess fallið að veita hjálpinu, skal þetta gert að svo miklu leyti sem unnt er í samráði við hlutaðeigandi skipstjóra.
- Skipstjórinn eða skipstjórarnir, sem beðnir hafa verið um hjálp, skulu fara hinum nauðstöddu til hjálpar eins fljótt og unnt er.
- 4.3. Skipstjóri er laus við skyldur þær, sem á honum hvíla samkv. gr. 4.1, þegar hann fær tilkynningu um það, að annað skip en hans hafi samkvæmt gr. 4.2. verið valið til þess að veita hina umbeðnu hjálp, og veitt hana.
- Ennfremur er hann laus við skyldur þær, sem á honum hvíla samkvæmt gr. 4.2, þegar hann fær tilkynningu um það frá hinu nauðstadda fólki eða skipstjóra á öðru skipi, sem komið er til fólksins, að hjálpar sé ekki lengur þörf.
- 4.4. Hafi skip sent út neyðarkall, en skipstjóri þess lítur síðar svo á, að hjálpar sé ekki lengur þörf, skal hann tafarlaust láta allar stöðvar, er hlut eiga að máli, vita um það, á þann hátt, sem greint er í alþjóðaradióreglugerðinni.
- Hafi skipstjóri sent neyðarmerki á annan hátt, en að ofan greinir, skal hann, sé hjálpar ekki lengur þörf, tilkynna það tafarlaust hlutaðeigandi yfirvaldi í landi, sem fyrst næst til.
- 4.5. Framangreind ákvæði um að hjálpa þeim, sem í neyð eru staddir á sjónum, skerða ekki ákvæði siglingalaganna í þessu efni.

5. gr.

Merkjagjafir við björgun úr sjávarháska.

- 5.1. Við björgun úr sjávarháska skal koma boðum milli björgunarsveita eða — stöðva og þeirra, sem í nauðum eru staddir, á þann hátt sem greint er frá í 2. viðauka við reglur þessar.
- 5.2. Minnst einu innrömmuðu eintaki af leiðbeiningum þessum skal koma fyrir á áberandi stað í brú eða stýrishúsi skips.
- 5.3. Notkun neyðarblysa, flugelda eða ljósa, í öðrum tilgangi en þeim að gefa til kynna, að skip, flugvél eða björgunarbátur sé í nauðum statt, er stranglega bönnuð. Sama gildir um ljósmerki, sem líkjast neyðarljósmerkjum.

6. gr.

Lóðsstigi.

- 6.1. Öll skip, sem sigla milli landa skulu búnin lóðsstiga, sem koma má fyrir á báðum hliðum skipsins. Skál lóðsstiginn og annar búnaður, sem notaður er til að auðvelda leiðsögumönnum og öðrum sem eiga erindi að gegna um borð að komast til og frá borði, fullnægja ákvæðum 17. gr. V. kafla alþjóðasamþykktarinnar um öryggi mannlífa á hafinu. (SOLAS 74).

7. gr.

Um notkun sjálfstýringar og prófun stýrisbúnaðar.**7.1. Um notkun sjálfstýringar.**

- 7.1.1. Þegar skip á leið um hafsvæði, þar sem umferð skipa er mikil eða skyggni takmarkað og sjálfstýring skipsins er notuð, skal ávallt vera hægt að grípa til handstýringar fyrirvaralaust, ef nauðsyn krefur.
- 7.1.2. Við þau skilyrði, sem nefnd eru í grein 7.1.1 skal skipstjórnarmaður ávallt hafa sér til aðstoðar reyndan rormann, sem tekið getur við stýri skipsins fyrirvaralaust.
- 7.1.3. Sjálfstýring skal aðeins sett á eða henni aflétt af yfirmanni þeim, sem er á vakt, eða undir umsjón hans.
- 7.1.4. Áður en siglt er inn á hafsvæði, þar sem umferð skipa er mikil og stöku sinnum milli þess, sem sjálfstýring er notuð, skal prófa handstýringu skipsins.

7.2. Prófun stýrisbúnaðar.

- 7.2.1. Innan 12 tíma frá því skip lætur úr höfn, skal stýrisbúnaður skipsins athugaður og prófaður eftir tilsögn stýrimanns. Við prófunina skal, eftir því sem við á, athuga hvort eftirfarandi búnaður starfi eðlilega:
 - aðalstýrisbúnaður
 - varastýrisbúnaður
 - stjórnþúnaður stýrisvélar
 - stjórnhöld stýrisbúnaðar í brú.
 - neyðarorka stýrisbúnaðar.
 - stýrisvísir með tilliti til stöðu stýrisblaðs.
 - viðvörðun við aflrof stjórnþúnaðar.
 - viðvörðun við aflrof stýrisbúnaðar.
 - annar stjórnþúnaður.

Athuga skal, hvort stýrisvél snúi stýrinu nógu mikið og nógu hratt, hvort vart sé við leka eða bilanir í stýrisvélarými, og hvort talsamband milli brúar og stýrisvélarýmis sé í lagi.

- 7.2.2. Í stýrisvélarými og í brú, skal hengja upp lýsingu á því, hvernig stjórnun á sjálfvirkum stjórnbúnaði stýrisvélar og á aflgjafa stýrisbúnaðar er aflétt og komið á. Skulu allir yfirmenn skipsins hafa kynnt sér og tileinkað sér þau handtök, sem nauðsynleg eru til að stjórna stýrisbúnaði skipsins og aflétta eða koma á sjálfstýringu.
- 7.2.3. Til viðbótar þeim prófunum, sem getið er í grein 7.2.1, skal neyðarstýrisbúnaður skipsins prófaður a. m. k. á 3 mánaða fresti í þeim tilgangi að æfa neyðarstjórnun skipsins. Við þessar prófanir skal stjórna skipinu úr stýrisvélarými með boðum milli þess og brúar, með þeim mismunandi aflgjöfum, sem tiltækir eru. Þegar um er að ræða skip, sem eru í reglubundnum siglingum á stuttum siglingaleiðum, skulu slíkar prófanir gerðar vikulega.
- 7.2.4. Upplýsingar um prófanir þessar, þ. e. hvenær og hvernig þær fóru fram, skal færa inn í dagbók skipsins.
- 7.2.5. Ákvæði greina 7.2.1, 7.2.2, 7.2.3 og 7.2.4 gilda ekki um fiskiskip, skemmtibáta og önnur minni skip, sem eingöngu sigla við strendur landsins.

Reglur þessar eru settar samkvæmt lögum nr. 56, 23. júní 1932, um ráðstafanir til öryggis við siglingar til að öðlast þegar gildi og birtast til eftirbreytni öllum þeim, sem hlut eiga að máli. Jafnframt fellur úr gildi auglýsing nr. 172, 13. september 1965, um ýmsar ráðstafanir til öryggis við siglingar.

Samgönguráðuneytið, 2. júní 1983.

Matthías Bjarnason.

Kristinn Gunnarsson.

1. VIÐAUKI

Leiðbeiningar um, hvernig tilkynnt skuli um hafis, reköld, stórviðri og aðrar yfirvofandi hættur fyrir sjófarendur.

I. Aðferð, þegar loftskeyti eru notuð:

- Öryggiskallið: $\left\{ \begin{array}{l} \text{TTT TTT TTT} \\ \text{Cq Cq Cq DE} \\ \text{Kallmerki loftskeytastöðvarinnar (3 sinnum).} \end{array} \right.$
- Tilkynning um færslu á vinnutíðni.
- $\left. \begin{array}{l} \text{TTT Hvers konar hætta} \\ \text{Efni tilkynningarinnar} \end{array} \right\} \text{ endurtekið oft}$

II. Aðferð, þegar talstöð er notuð:

- Öryggiskallið: $\left\{ \begin{array}{l} \text{Sécurité Sécurité Sécurité} \\ \text{(framburður: se-ky-ri-te)} \\ \text{Nafn skipsins (3 sinnum)} \end{array} \right.$
- Tilkynning um færslu á vinnutíðni
- Þetta er (this is) SECURITE $\left. \begin{array}{l} \text{Hvers konar hætta} \\ \text{Efni tilkynningarinnar} \end{array} \right\} \text{ endurtekið oft.}$

Æskilegt er, að í tilkynningum um hættur sé eftirfarandi tekið fram (tíminn er í öllum tilfellum Greenwich- meðaltími):

1. Hafís, reköld og önnur bein siglingahætta fyrir sjófarendur:
 - a. Hvers konar hafís, rekald eða siglingahætta hafi sést.
 - b. Staða hættunnar, þegar hún sást.
 - c. Hvenær hennar var vart.
2. Fellibyljir eða stórvíðri:
 - a. Tekið sé fram, að skipið hafi lent í óveðri. Kvöð þessi skal skilin í víðri merkingu, þannig að senda skal tilkynningu um óveðrið, hvenær sem skipstjórinn telur sig hafa gilda ástæðu til að halda, að óveður sé í aðsigi.
 - b. Upplýsingar um veðrið. Sérhver skipstjóri skal senda, ásamt tilkynningunni um hættuna, þær af eftirfarandi upplýsingum um veðrið, sem hann telur ástæðu til:
 - Greenwich-meðaltíma, dag og stað skipsins, þegar athuganirnar voru gerðar.
 - Loftvægið (í millibörum, enskum þumlungum eða millimetrum. Þess skal jafnframt getið, hvort loftvægið er tekið óleiðrétt eftir álestur á loftvogina eða hvort það sé leiðrétt).
 - Breytingu á loftvæginu (breytingu þá á loftvæginu, sem átt hefur sér stað síðustu, 3 klukkustundir)
 - Vindátt, réttvísandi.
 - Veðurhæð (Beaufort).
 - Sjógang (sléttur sjór (smooth), nokkur sjór (moderate), úfinn sjór (rough), ósjór (high)).
 - Unduröldu (lítil, nokkur, þung) og hvaðan hún kemur, réttvísandi. Upplýsingar um lengd öldunnar (stutt, meðallöng, löng) kæmu og að gagni.
 - Stefnu skipsins réttvísandi og hraða þess.
3. Síðari athuganir. Eftir að skipstjóri hefur sent upplýsingar um óveður í hitabeltinu eða annars staðar, er æskilegt, þótt ekki sé það skylda, að athuganir séu gerðar og sendar á klukkutíma fresti, ef ástæða þykir til, og í öllu falli ekki með lengra en þriggja klukkutíma millibili meðan skipið er innan þess svæðis, sem óveður geisar á.
4. Vindhraði sem nemur 10 Beaufortsstigum eða meiru, og hefur ekki verið varað við.

Þessi kvöð tekur til annarra stórvíðra en fellibylja sem getur í lið 2. Þegar vart verður við slík stórvíðri, skulu tilkynningar um þau vera með svipuðu sniði og segir í lið 2., nema upplýsingum um sjólag skal sleppt.
5. Hitastig undir frostmarki, sem í sambandi við kul veldur mikilli ísingu.
 - a. Dagur og stund.
 - b. Lofthiti.
 - c. Sjávarhiti (sé það mögulegt)
 - d. Veðurhæð og vindátt.

DÆMI:

Ice:

TTT Ice. Large berg sighted in 4605. N., 4410 W., at 0800 GMT May 15.

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

Danger to navigation:

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

Tropical Storm:

TTT Storm 0030 GMT August 18. 2204 N., 11354. W. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down 0.15 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

TTT Storm Condition indicate intense cyclone has formed 0200 GMT May 4 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimeters, tendency down 5 millimeters, Wind S. by W., force 5, Course 300, 8 knots.

TTT Storm. Typhoon to southeast. 0300 Gmt. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

TTT Storm Wind force 11, no stormwarning received. 0300 GMT. May 4. 4830 N., 30 W. Barometer corrected 983 millibars tendency down 4 millibars. Wind SW., force 11 veering. Course 260, 6 knots.

Icing:

TTT Experiencing severe icing. 1400 GMT. March 2. 69 N., 10 W. Air temperature minus 8. Sea temperature minus 1.5 Wind NE., force 8.

(Til notkunar um borð í skipum).

2. Viðauki.

Merkjagjafir við björgun úr sjávarháska

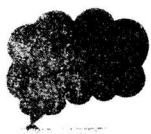
Merkjagjafir leitar- og björgunarflugvélar til þess að leiðbeina skipum á slyssstað.

TILBURÐIR FLUGVÉLAR, Í ÞEIRRI RÖÐ, SEM HÉR FER Á EFTIR:

ÞÝÐA

 1 Flýgur einn hring, að minnsta kosti yfir skipinu	 2 Flýgur lágt rétt fyrir fram- að stetni skipsins, eykur og minnkur á vixl hljóðið í hreyflunum með mismun- andi benzingjöf eða skurði á skráfum.	 3 Flýgur í þá átt frá skipinu, sem hún ætlar til að það fari í.	Flugvélin vill leiðbeina skipinu á slyssstað. Endurtekning þessara tilburða hefur sömu þýðingu.
 Flagið er lágt rétt afan við skut skipsins, hljóð hreyflanna aukði og minnkaði á vixl með benzingjöf eða skurði á skráfum. Bending til skipsins um, að hjálpar sé ekki lengur þörf. Endurtekning þessara tilburða hefur sömu þýðingu.			

Svar björgunarmanna við neyðarmerkjum manna í sjávarháska.

	HANDBENDINGAR	LJÓSMERKI	ÖNNUR MERKI	ÞÝÐING
Að degi		 Raugull reykermerki	 eða þrjú ljósmarki og hvell- merki, gefin með u. þ. b. einnar mínútu millibili.	Við höfum séð ykkur, hjálpar verður veitt eins fljótt og unnt er.
Að nóttu		 þrem hvítum stjörnuflugeldum skotið upp með u. þ. b. einnar mínútu millibili.		Endurtekning þessara tilburða hefur sömu þýðingu.

Ef nauðsynlegt þykir, má gefa dagmerkin að nóttu eða næturmerkin að degi.

Merki sem nota skal í sambandi við björgunartæki í landi.

Að degi	 Hvítu flaggi eða örmunum veifað í lóðréttum fleti	 eða grænni stjörnu skotið		Almennt: „Játandi“. Sérmerking: „Línan hefir náðst“. „Stert-blökkinn er fäst“. „Líflínan er fäst“. „Maðurinn er kominn í björgunartólínn“. „Dragið stólinn í land“.
Að nóttu	 Hvítu ljósi veifað í lóðréttum fleti	 eða grænni stjörnu skotið		
Að degi	 Hvítu flaggi veifað í láréttum fleti eða örmunum haldið út lárétt til hliðanna.	 eða rauðri stjörnu skotið		Almennt: „Neitandi“. Sérmerking: „Slakið“. „Hættið að draga“.
Að nóttu	 Hvítu ljósi veifað í láréttum fleti	 eða rauðri stjörnu skotið		

(Til notkunar á björgunarbátum).

Merkjagjafir við björgun úr sjávarháska

Svar björgunarmanna við neyðarmerkjum manna í sjávarháska.

2.**Að degi****HANDBENDINGAR****LJÓSMERKI****ÖNNUR MERKI****ÞÝÐING**

Rauðgult reykerki

eða þrjú ljósmarki og hvell-
merki, gefin með u. þ. b.
einnar mínútu millibili.Við höfum séð ykkur,
hjálp verður veitt eins
fljótt og unnt er.**Að nóttu**Þrem hvítum stjörnuflugeldum
skotið upp með u. þ. b.
einnar mínútu millibili.Endurtekning þessara tilburða
hefur sömu þýðingu.

Ef nauðsynlegt þykir, má gefa dagmerkin að nóttu eða næturmerkin að degi.

Merki til leiðbeiningar um lendingu til skipbrotsmanna.

Að degiHvítu flaggi eða örmunum
veifað í lóðréttum fletieða grænni stjörnu skotið
signaleða stafurinn K með
ljósi eða hljóðiHér er best best
að lenda.**Að nóttu**Hvítu ljósi veifað
í lóðréttum fletieða grænni stjörnu skotið
signaleða stafurinn K með
ljósi eða hljóðiSetja má upp mið, með því að koma fyrir hvítu ljósi eða blysi fyrir neðan manninn, sem
merkin gefur. Skal þá farið í miðinu: Maðurinn ≠ ljósið.**Að degi**Hvítu flaggi veifað í láréttum
fleti eða örmunum haldið út
lárétt til hliðanna.eða rauðri stjörnu skotið
signaleða stafurinn S með
ljósi eða hljóðiLending hér mjög
hættuleg.**Að nóttu**Hvítu ljósi veifað
í láréttum fletieða rauðri stjörnu skotið
signaleða stafurinn S með
ljósi eða hljóði**Að degi**1 Hvítu flaggi veifað í
láréttum fleti,
2 er því síðan stungið í jörðina
3 og annað hvitt flagg borið
í áttina til betri lendingar.1 eða rauðri stjörnu
skotið lóðrétt upp
2 og hvítri í áttina til betri
lendingar.1 eða stafurinn S (...) á undan
stafnum R (- - -), ef betri
lending er til hægri séð
frá sjó
2 eða S (...) og síðan L (- - -),
ef betri lending er til vinstri
séð frá sjó.Lending hér mjög
hættuleg.
Hagstæðari lending til
þeirrar handar, sem
bent er á.**Að nóttu**1 Hvítu ljósi eða blysi veifað
í láréttum fleti,
2 sem síðan er sett á jörðina
3 og annað hvitt ljós eða blys
er borið í áttina til betri
lendingar.1 eða rauðri stjörnu
skotið lóðrétt upp
2 og hvítri í áttina til betri
lendingar.1 eða stafurinn S (...) á undan
stafnum R (- - -), ef betri
lending er til hægri séð
frá sjó
2 eða S (...) og síðan L (- - -),
ef betri lending er til vinstri
séð frá sjó.