

AUGLÝSING

um ýmsar ráðstafanir til öryggis við siglingar.

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

1. gr.

Sérhver skipstjóri á skipi, sem fengið hefur 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 íslenzku skipi, sem hittir ís, skipsflök, stórviðri eða annað, sem hætta stafar af fyrir sjófarendur (þar á meðal galla á vitum og siglingamerkjum), skal strax með öllum þeim senditækjum og merkjum, sem hann hefur til umráða tilkynna það nálægum skipum, svo og hlutaðeigandi yfirvöldum á næsta stað í landi, sem til næst. Tilkynningar þessar skulu sendar 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 nálæggra skipa og fyrstu landstöðvar, sem til næst, með beiðni um að tilkynningin verði send áfram til réttis hlutaðeigandi yfirvalds.

Loftskeyti skulu hefjast með öryggismerkinu T T T, en í símtali með *secure*, og síðan tilgreint, hverrar tegundar hættan sé, og skal sending þessara tilkynninga fara fram eins og tekið er fram í meðfylgjandi viðauka.

4. gr.

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

Sömuleiðis skulu íslenskar landsímastöðvar afgreiða símleiðis, 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 ferðum yfir Atlantshaf, skulu tilkynna samgöngumálaráðuneytinu, hvaða leiðir skipum þeirra er ætlað að fara, og eins þær breytingar, sem á þeim kunna að verða.

Samgöngumálaráðuneytið gerir ráðstafanir til að slíkar tilkynningar verði birtar.

Útgerðarmenn skipa, sem fara um Atlantshafið, ættu að láta skip sín fara eftir hinum viðurkenndu leiðum.

Enn fremur ættu þeir útgerðarmenn, sem hafa í förum skip sem fara um eða í námunda við fiskigrunn Nýfundnaland, að benda skipstjórum sínum á það, að reyna að komast hjá því á vertíðinni þar, að fara norðan en 43° n.br. og forðast þau svæði, sem vitað er um eða ætla má að hættuleg séu skipum vegna íss.

II. Veðurathuganir.

63

10. apríl

6. gr.

Sú skylda hvílir á skipstjóra hvers þess skips, sem til þess er valið af veðurstofunni, að gera veðurathuganir á ákveðnum tíma sólarhringsins og sjá um, að þær séu sendar út sem loftskeyti til veðurathugunarstöðva, eftir þeim reglum, sem gilda um slíka veðurþjónustu, og jafnvel að endurtaka þær, svo að önnur skip geti haft þeirra not.

Skip, sem ekki geta haft leyftskeytasamband við veðurstofu á landi, ættu að láta veðurathugunarskip eða önnur skip, sem náð geta sambandi við landstöðvar, framsenda veðurathuganirnar.

7. gr.

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

Þegar skip er statt, eða heldur sig vera statt nálægt hitabeltis-stormi, skal það senda út veðurathuganir sínar oftár en ella, séu ástæður fyrir hendi.

8. gr.

Til þess að allar stöðvar, sem þess óska, geti tekið veðurfregnir, sem sendar eru „til allra stöðva“ (C A) eða útyrpað frá veðurstofunni, mega engar skipastöðvar senda loftskeyti, eða viðhafa þráðlaust tal, meðan á sendingu veðurfregnanna stendur, ef nokkur hættu er á því, að það trufla móttöku veðurfregnanna.

Þær veðurathuganir, sem sendar eru frá skipum til hinna ýmsu veðurathugunarstofnana, skulu fluttar með þeim forgangsrétti, sem ákveðinn er í alþjóðaloftskeytasamþykktinni, sem í gildi er á hverjum tíma.

III. Skyldur til að veita þeim hjálp, sem í neyð eru staddir á hafinu.

9. gr.

Skipstjóri, á hvaða skipi sem er, sem á hafi úti fær vitneskju um, að skip, flugvél, björgunarbátur eða björgunarfleki sé í neyð staddur, skal skyldur til, sé hann þess megnugur, án alvarlegrar hættu fyrir skip sitt, skipshöfn og farþega, að hraða sér hinu nauðstadda fólki til hjálpar, og ef hægt er, láta það vita, að hann sé að koma.

Sé hann ekki megnugur að koma hinu nauðstadda fólki til hjálpar eða séu sérstakar ástæður fyrir hendi, svo að hvorki sanngirni sé nauðsyn sé til að veita hjálpinu, skal hann geta þess í dagbók skipsins, af hvaða ástæðum hann ekki veitti hina umbeðnu hjálp.

10. gr.

Skipstjóri þess skips, sem í neyð er statt, getur krafizt aðstoðar frá einu eða fleiri þeirra skipa, sem svarað hafa beiðni hans og sem hann álitur bezt til þess fallin 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 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, að annað skip en hans hafi samkvæmt 10. gr. verið valið til þess að veita hina umbeðnu hjálp, og veitt hana.

- 63** Enn fremur er hann laus við skyldur þær, sem á honum hvíla samkvæmt 10. gr.,
 10. apríl þegar hann fær tilkynningu um það frá hinu nauðstadda fólki eða skipstjóra á öðru skipi, sem komið er til fólksins, að hjálp þurfi ekki lengur við.

12. gr.

Hafi skip sent út neyðarmerki en skipstjóri þess líti 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 alþjóða-loftskeytasamþykktinni.

13. gr.

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

IV. Niðurlagsákvæði.

14. gr.

Brot gegn ákvæðum þessum varða refsingu samkvæmt lögum nr. 56 23. júní 1932, um ráðstafanir til öryggis við siglingar, nema þyngri refsing liggi við samkvæmt öðrum lögum.

Ákvæði þessi eru hér með sett 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. 69 3. júlí 1933, um ýmsar ráðstafanir til öryggis við siglingar o. fl.

Samgöngumálaráðuneytið, 10. apríl 1953.

Ólafur Thors.

Brynjólfur Ingólfsson.

Viðauki.

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

I. *Aðferð, þegar loftskeyti eru notuð:*

TTT TTT TTT
DE

Kallmerki loftskeytastöðvarinnar (3 sinnum)

Hvers konar hætta }
 Efni tilkynningarinnar } endurtekið oft.

II. *Aðferð, þegar talstöð er notuð:*

Sécurité Sécurité Sécurité
 (Framburður: se-ky-ri-te)

Nafn skipsins (þrisvar sinnum)

Hvers konar hætta }
 Efni tilkynningarinnar } endurtekið oft.

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

- a. Ís, reköld og önnur bein siglingahætta fyrir sjófarendur.
 1. Hvers konar ís, rekald eða siglingahætta hafi sézt.
 2. Staða íssins, rekaldsins eða siglingahættunnar, þegar hún sást.
 3. Dagur og stund, þegar hættan sást.

- b. Hitabeltisóveður (hvírlbyljir í Vestur-Indíum, sviptibyljir á Kínahafinu, 63 lægðarstormar á Indlandshafi eða svipuð óveður á öðrum slóðum).

10. apríl

1. 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 óveðrið sé í aðsigi.
2. Upplýsingar um veðrið. Sérhver skipstjóri skal senda, ásamt tilkynningunni um hættuna, þar af eftirfarandi upplýsingar 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 það er leiðrétt).

— Breytingu á loftvæginu (breytingu þá á loftvæginu, sem átt hefur sér stað síðustu 3 klst).

— Veðurhæð (eftir vindstiga Beauforts).

— Sjógang (sléttur sjór (smooth), nokkur sjór (moderate), úfinn sjór (rough), ósjór (high)).

— Undiröldu (lítill, nokkur, þung) og hvaðan hún kemur, eftir réttum áttum, upplýsingar um lengd öldunnar (stutt, meðallöng, löng) kæmu og að gagni.

— Stefna skipsins eftir réttum áttum og hraði þess.

- c. *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 óveðrið geysar á.

EKSEMPLE R

Ice.

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

Derelects.

TTT Derelect. Observed derelect almost summgered 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 E. 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. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 29,64 inches, tendency down. 015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035,9 knots.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres 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.

63

Neyðarmerki björgunarstöðva á landi.

10. apríl

Björgunarstöðvar, er hafa samband við skip í sjávarháská, skulu nota eftirfarandi merki. Sömu merki skulu skip í sjávarháská nota, er þau hafa náð sambandi við björgunarstöðvar:

a. Svör björgunarstöðvar í landi við neyðarmerki skips.

Merki:

Á daginn: Hvítt reykmerki.
 Á nóttu: Hvít stjörnueldfluga.

Merking:

} Þið hafið sézt. Hjálpi kemur eins
 } fljótt og auðið er.

b. Landtökubendingar til smábáta, er flytja áhöfn á brott frá skipi, er lent hefur í sjávarháská.

Merki:

Á daginn: Lóðréttar sveiflur með hvítu flaggi eða handleggjunum.

Á nóttu: Lóðréttar sveiflur með hvítu ljósi eða kyndli. Leiðarvita (til að sýna stefnuna, sem halda skal í) má útbúa með því, að setja niður hvítt fast ljós eða blys neðar í áttina til þess, sem við bendingunni á að taka.

Merking:

} Hér er hentugasti landtökustaðurinn.

Á daginn: Láréttar sveiflur með hvítu flaggi eða útréttum örmum.

Á nóttu: Láréttar sveiflur með hvítu ljósi eða kyndli.

} Mjög hættulegur landtökustaður.

Á daginn: Láréttar sveiflur með hvítu flaggi, sem síðan er stungið niður, en annað hvítt flagg er borið í þá átt, sem gefa á til kynna.

Á nóttu: Láréttar sveiflur með hvítu ljósi eða kyndli, sem síðan er stungið niður en annað hvítt ljós eða kyndill er borið í þá átt, sem gefa á til kynna.

} Landtaka hér er mjög viðsjárverð. Heppilegra er að taka land í þeirri átt, sem gefin er til kynna.

c. Merki, sem viðhöfð eru í sambandi við notkun björgunartækja í landi.

Merki:

Á daginn: Lóðréttar sveiflur með hvítu flaggi eða handleggjunum.

Á nóttu: Lóðréttar sveiflur með hvítu ljósi eða kyndli.

Merking:

} Almennt: „Í lagi.“
 Sérstaklega: „Fluglínunni hefur verið náð.“
 „Halablökkinn hefur verið fest.“
 „Líflínan hefur verið fest.“
 „Maður er í björgunarstólnum.“
 „Dragið.“

Á daginn: Láréttar sveiflur með hvítu flaggi eða útréttum örmum.

Á nóttu: Láréttar sveiflur með hvítu ljósi eða kyndli.

} Almennt: „Ekki í lagi.“
 Sérstaklega: „Gefið eftir.“
 „Hættið að draga.“