

SIGLINGAREGLUR

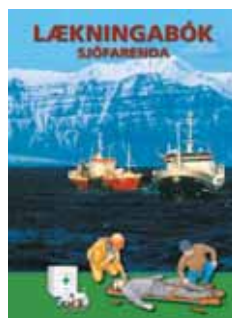
Alþjóðasiglingareglur
Vaktreglur á farþega- og flutningaskipum
Vaktreglur á fiskiskipum
Stjórnskipanir í brú og vélarúmi



Upplýsingar og fræðsla fyrir sjófarendur

Lækningabók sjófarenda ■

Bókin veitir greinargóðar upplýsingar í máli og myndum um rétt viðbrögð við afleiðingum slysa og sjúkdóma á sjó og meðhöndlun og flutning sjúkra og slasaðra.

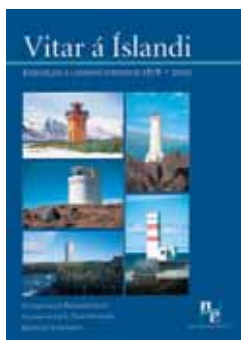


■ Veður og sjólag – á netinu

Upplýsingakerfi Siglingastofnunar gefur sjófarendum kost á nýjum upplýsingum um veður og sjólag á klukkustundar fresti á www.sigling.is og í síma 902 1000.

Stöðugleiki fiskiskipa ■

Fræðslurit um stöðugleika fiskiskipa. Á árinu 1988 kom út fyrsta útgáfa ritsins og birtist það nú í þriðja sinn. Ritið hefur notið vinsælda meðal sjómanna og annarra sem láta sig varða öryggismál fiskiskipa.



■ Vitar á Íslandi

Rit um sögu og þróun íslenskra vita. Bókin er að mati Upplýsingar - Félags bókasafns- og upplýsingafræða besta frumsamda íslenska fræðibókin fyrir fullorðna árið 2002.

Samgöngustofa
www.samgongustofa.is

Fræðslurit
Siglingastofnunar Íslands

Siglingareglur

**Alþjóðasiglingareglur
Vaktreglur á farþega- og
flutningaskipum
Vaktreglur á fiskiskipum
Stjórnskipanir í brú og vélarúmi**



Siglingastofnun Íslands

Júní 2005

Útgáfa og dreifing

Siglingastofnun Íslands, Vesturvör 2,
200 Kópavogi.
Sími: 560 0000.
Tölvupóstfang: sigling@sigling.is
Heimasíða: www.sigling.is

ISBN 9979-9454-8-6

Höfundarréttur

© Siglingastofnun Íslands, 2005.

Titill

Siglingareglur.

Undirtitill

Alþjóðasiglingareglur. Vaktreglur á farþega- og flutningaskipum.
Vaktreglur á fiskiskipum. Stjórnskipanir í brú og vélarúmi.

Prentun og bókband

Prenttækni ehf.

Kápa

Jóhann Jónsson.

EFNISYFIRLIT

Formáli	5
Alþjóðasamningur um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, með breytingum	7
Reglugerð um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum	54
Alþjóðasamningur um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna fiskiskipa, 1995. (STCW-F)	88
Stjórnskipanir í brú og vélarúmi. Staðlaðar setningar í sjómannamáli	93

Þessi þýðing á Alþjóðasiglingareglunum á íslensku er gerð með góðfúslegu leyfi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO). IMO tekur ekki ábyrgð á íslenska textanum og ef vafi leikur á merkingu ákvæða reglanna gildir upprunalegur texti þeirra á einu hinna opinberu tungumála IMO.

This translation of the IMO publication COLREG (Consolidated Edition 2003) into Icelandic has been done with the agreement of the International Maritime Organization (IMO). IMO does not accept any responsibility for the Icelandic text: in case of doubt, the authentic text in one of the official languages of IMO shall prevail.

FORMÁLI

Alþjóðasiglingareglurnar hafa í rúmlega 200 ár verið höfuðreglur siglingaþjóða um stjórn og siglingu skipa á höfunum. Meginmarkmið þeirra er að koma í veg fyrir árekstra á sjó og stuðla að betri og öruggari siglingum og þar með auknu öryggi sæfarenda við hinar margvíslegustu aðstæður. Hér má nefna siglingar með ratsjá, siglingar á þröngum siglingaleiðum og í skipaskurðum og í takmörkuðu skyggni og dimmviðri. Siglingareglurnar fjalla einnig um merkingar skipa, ljós- og dagmerki, við hin margvíslegustu störf og aðstæður eins og skipa að fiskveiðum, stjórnvana skipa og skipa við sérstök störf, sem draga úr stjórnhæfni þeirra. Sérstakir viðaukar eru um fyrirkomulag ljósa, tæknilegan útbúnað og gerð hljóðmerkjataekja og ljósa og um merkingu togveiðiskipa hvort þau eru að kasta, hífa eða í festu. Einnig er viðauki um neyðarmerki skipa í sjávarháská.

Með lögum nr. 7/1975 var ríkisstjórninni heimilað að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt frá 1972 um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, sem gerð var í Lundúnum 20. október 1972. Breytingum á alþjóðareglunum hefur verið veitt lagagildi hér á landi með því að breyta fyrrnefndum lögum.

Í byrjun árs 2005 var unnið að því innan Siglingastofnunar Íslands að þýða síðustu breytingar frá árinu 2001 á alþjóðasiglingareglunum auk þess sem þýðing samningsins í heild sinni var endurskoðuð. Að þessu verki komu Helgi Jóhannesson, forstöðumaður stjórnsýslusviðs Siglingastofnunar Íslands, Sverrir Konráðsson, sérfræðingur hjá Siglingastofnun Íslands og löggiltur skjalaþýðandi og Guðjón Ármann Eyjólfsson, f.v. skólameistari Stýrimannaskólans í Reykjavík.

Siglingastofnun mun dreifa ritinu um borð í öll skip á íslenski skipaskrá og er það von stofnunarinnar að með því megi auka þekkingu íslenskra skipstjórnarmanna á alþjóðasiglingareglunum og stuðla þannig að enn frekara öryggi íslenskra skipa og öruggari siglingum innan íslenskrar lögsögu. Síðar á árinu kemur út á vegum Siglingastofnunar Íslands í tengslum við áætlun í öryggismálum sjófarenda endurskoðuð útgáfa af bókinni *Stjórn og sigling skipa* eftir Guðjón Ármann Eyjólfsson, sem skýrir siglingareglurnar í máli og myndum.

Júní 2005.
Hermann Guðjónsson,
siglingamálastjóri

**ALÞJÓÐASAMNINGUR
UM ALÞJÓÐAREGLUR TIL AÐ KOMA Í VEG FYRIR
ÁREKSTRA Á SJÓ,
1972, MEÐ BREYTINGUM**

AÐILAR AÐ ÞESSARI SAMÞYKKT,
SEM ÓSKA að tryggja viðtækt öryggi á sjó,
SEM GERA SÉR LJÓSA nauðsyn þess að endurskoða og færa í
nú tímahorf alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó sem fylgdu
lokagerð alþjóðaráðstefnunnar um öryggi mannlífa á hafinu, 1960,
SEM HAFA ATHUGAÐ þessar siglingareglur í ljósi þróunarinnar síðan
þær voru samþykktar,
HAFA ORÐIÐ ÁSÁTTIR um eftirfarandi:

I. gr.

Almennar skyldur

Aðilar að þessari samþykkt skuldbinda sig til að koma reglunum í
frankvæmd og öðrum viðaukum sem mynda meðfylgjandi alþjóðareglur
til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972 (hér eftir nefndar
„siglingareglurnar“).

II. gr.

Undirritun, fullgilding, staðfesting, samþykkt og aðild

1. Þessi samþykkt skal liggja frammi til undirritunar til 1. júní 1973
og eftir það til aðildar.
2. Ríki, sem eru aðilar að Sameinuðu þjóðunum eða að einhverri
sérstofnun þeirra eða að Alþjóðakjarnorkumálastofnuninni eða eiga aðild
að samþykktum Alþjóðadómstólsins mega gerast aðilar að þessari
samþykkt með:
 - a) undirritun án fyrirvara um fullgilding, staðfestingu eða
samþykki;
 - b) undirritun með fyrirvara um fullgilding, staðfestingu eða
samþykki og síðari fullgilding, staðfestingu eða samþykki,
eða
 - c) aðild.
3. Fullgilding, staðfesting, samþykkt eða aðild skal fara fram með
þeim hætti að skjal þar að lútandi er afhent Alþjóðasiglingamála-

stofnuninni¹ (hér eftir nefnd „stofnunin“), sem tilkynni ríkisstjórnnum, sem hafa undirritað eða gerst aðilar að þessari samþykkt, um afhendingu sérhvers slíks skjals og hvenær það hafi verið afhent.

III. gr.

Gildi samþykktarinnar gagnvart lendum sem ekki ráða sér sjálfar

1. Í þeim tilvikum, er Sameinuðu þjóðirnar hafa forræði lenda, eða einhver sammingsaðila annast samskipti lenda á alþjóðlegum vettvangi, geta þessir aðilar hvenær sem er látið þessa samþykkt ná til slíkra lenda með því að tilkynna það skriflega framkvæmdastjóra stofnunarinnar (hér eftir nefndur „framkvæmdastjórinn“).
2. Þessi samþykkt skal frá móttökudegi tilkynningarinnar að telja eða degi, sem þar er tilgreindur, ná til lendum sem þar er nefnd.
3. Sérhverja tilkynningu sem gefin er samkvæmt 1. tölulíð þessarar greinar má afturkalla að því er varðar hverja þá lendu sem getið er um í tilkynningunni og fellur gildi þessarar samþykktar fyrir lendum niður að ári liðnu frá afturkölluninni eða síðar, sé slíkt fram tekið, þegar afturköllunin á sér stað.
4. Framkvæmdastjórinn skal kunngera öllum sammingsaðilum um tilkynningar sem honum berast um útfærslur á gildissvæði í sambandi við ákvæði þessarar greinar eða afturkallanir.

IV. gr.

Gildistaka

1. a) Þessi samþykkt skal öðlast gildi að tólf mánuðum liðnum frá þeim degi sem að minnsta kosti 15 ríki hafa gerst aðilar, enda eigi þau ekki minna en 65% af kaupskipum heims 100 brúttótonna og stærri, annaðhvort miðað við fjölda eða brúttótonnatölu, eftir því hvoru markinu verður fyrr náð.
b) Þrátt fyrir ákvæði a-liðar þessarar greinar, skal þessi samþykkt ekki taka gildi fyrr en 1. janúar 1976.
2. Fyrir þau ríki sem í samræmi við II. gr. fullgilda, staðfesta, samþykkja eða gerast aðilar að samþykktinni eftir að ákvæðum í a-lið 1. mgr. hefur verið fullnægt, og áður en hún tekur gildi, öðlast samþykktin gildi á gildistökudegi hennar.

¹ ATHUGIÐ: Nafni stofnunarinnar var breytt í „INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION“ vegna breytinga á samþykkt stofnunarinnar sem gekk í gildi 22. maí 1982. Heiti stofnunarinnar á íslensku hefur verið óbreytt síðan Ísland varð aðili að Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) 8. nóvember 1960.

3. Fyrir þau ríki sem fullgilda, staðfesta, samþykkja eða gerast aðilar að samþykktinni eftir gildistökudag hennar öðlast hún gildi þann dag sem skjal samkvæmt II. gr. er afhent.
4. Eftir gildistökudag breytinga á samþykktinni samkvæmt 4. mgr. VI. gr., skal hver fullgilding, staðfesting, samþykkt eða aðild ná til samþykktarinnar í hinu breytta formi.
5. Á gildistökudegi samþykktarinnar koma siglingareglurnar í staðinn fyrir og fella úr gildi Alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1960.
6. Framkvæmdastjórinn skal tilkynna ríkisstjórnnum sem hafa undirritað eða gerst aðilar að þessari samþykkt um gildistökudag.

V. gr.

Ráðstefna um endurskoðun

1. Stofnuninni er heimilt að kalla til ráðstefnu um endurskoðun á samþykktinni eða siglingareglunum eða hvoru tveggja.
2. Stofnuninni er skylt að kalla til ráðstefnu samningsaðila í þeim tilgangi að endurskoða þessa samþykkt eða siglingareglurnar, eða hvort tveggja, ef eigi færri en þriðjungur samningsaðila óskar þess.

VI. gr.

Breytingar á siglingareglunum

1. Sérhver breyting sem samningsaðili leggur til að gerð verði á siglingareglunum skal athuguð hjá stofnuninni fari hann þess á leit.
2. Hljóti breytingartillagan stuðning 2/3 af aðilum siglinga-öryggisnefndar stofnunarinnar, sem eru viðstaddir og greiða atkvæði, skal hún kunngerð öllum samningsaðilum og aðilum að stofnuninni að minnsta kosti sex mánuðum áður en hún verður lögð fyrir þing stofnunarinnar. Hver sá samningsaðili sem er ekki aðili að stofnuninni hefur rétt til að taka þátt í afgreiðslu breytingartillögunnar.
3. Hljóti breytingartillagan samþykki 2/3 viðstaddra þingfulltrúa sem greiða atkvæði skal framkvæmdastjórinn leggja hana fyrir samningsaðila til staðfestingar.
4. Slík breyting skal taka gildi á degi sem þingið ákveður við samþykkt hennar nema því aðeins að meira en þriðjungur samningsaðila hafi þá fyrir dag sem tiltekinn er af sama þingi tilkynnt stofnuninni að þeir séu mótfallnir breytingunni. Ákvarðanir þingsins um dagsetningarnar sem um ræðir í þessari málsgrein skulu krefjast stuðnings 2/3 viðstaddra þingfulltrúa sem greiða atkvæði.
5. Við gildistöku skal sérhver breyting koma í staðinn fyrir og ógilda öll fyrri ákvæði sem breytingin tekur til að því er varðar alla samningsaðila sem hafa ekki mótmælt henni.

6. Framkvæmdastjórinn skal kunngera öllum samningsaðilum og aðilum stofnunarinnar sérhverja beiðni eða tilkynningu samkvæmt þessari grein, svo og gildistöku dag hverrar breytingar.

VII. gr.

Uppsögn

1. Þessi samþykkt er uppsegjanleg af hálfu samningsaðila að liðnum fimm árum frá þeim degi sem samþykktin öðlaðist gildi fyrir þann aðila.
2. Uppsögn skal fara fram með þeim hætti að skjal þar að lútandi sé afhent stofnuninni til vörslu. Framkvæmdastjórinn skal tilkynna öllum öðrum samningsaðilum um móttöku uppsagnarskjalsins og afhendingardag þess.
3. Uppsögn tekur gildi einu ári eftir að uppsagnarskjalið hefur borist stofnuninni eða síðar ef það er tilgreint í skjalinu.

VIII. gr.

Varsla og skráning

1. Þessi samþykkt og siglingareglurnar skulu vera í vörslu stofnunarinnar og framkvæmdastjórinn skal senda staðfest afrit til allra ríkisstjórna sem hafa undirritað samþykktina eða gerst aðilar að henni.
2. Þegar þessi samþykkt öðlast gildi skal framkvæmdastjórinn senda texta hennar til skrifstofu Sameinuðu þjóðanna til skráningar og birtingar samkvæmt 102. grein Sáttmála Sameinuðu þjóðanna.

IX. gr.

Tungumál

Þessi samþykkt, ásamt siglingareglunum, er gerð í einu eintaki á ensku og frönsku og eru báðir textarnir jafngildir. Löggiltar þýðingar á rússnesku og spænsku skulu gerðar og varðveittar með hinum undirritaða frumtexta. ÞESSU TIL STAÐFESTINGAR hafa undirritaðir², sem til þess hafa fullt umboð ríkisstjórna sinna, undirritað þessa samþykkt. GJÖRT Í LUNDÚNUM tuttugasta dag októbermánaðar 1972.

² Undirritunum sleppt.

ALÞJÓÐAREGLUR TIL AÐ KOMA Í VEG FYRIR ÁREKSTRA Á SJÓ, 1972, MEÐ BREYTINGUM

KAFLI A – ALMENN ÁKVÆÐI

1. regla

Gildissvið

- a) Reglur þessar gilda um öll skip á úthafinu og á öllum leiðum sem eru tengdar því og færar eru hafskipum til siglinga.
- b) Í þessum reglum skal ekkert vera því til fyrirstöðu að fylgt verði sérreglum sem hlutaðeigandi yfirvöld setja um skipalægi, hafnir, fljót, vötn eða vatnavegu innanlands sem tengdir eru úthafi og færir eru hafskipum til siglinga. Þannig sérreglur skulu fylgja reglum þessum eins náði og auðið er.
- c) Í þessum reglum skal ekkert vera því til fyrirstöðu að fylgt verði hverjum þeim sérstöku reglum sem einstakar ríkisstjórnir setja um frekari notkun legu- eða merkjaljósa, dag- eða hljóðmerkja á herskipum og skipum sem sigla í skipalest eða við frekari notkun legu- eða merkjaljósa eða dagmerkja á fiskiskipum sem veiða í flota. Þessi viðbótar legu- eða merkjaljós, dag- eða hljóðmerki, gefin með skipsflautu, sem eru ákvæðin með sérreglum skulu, svo framarlega sem unnt er, vera þannig gerð að þau verði ekki tekin fyrir nokkurt þeirra ljósa, dag- eða hljóðmerkja sem heimiluð eru annars staðar í þessum siglingareglum.
- d) Við beitingu þessara reglna getur Alþjóðasiglingamálastofnunin³ samþykkt ákvæði um aðskildar siglingaleiðir.
- e) Ef skip af sérstakri gerð, eða skip sem ætlað er sérstakt hlutverk, getur ekki að áliti ríkisstjórnar að öllu leyti fylgt ákvæðum einhverra þessara reglna um fjölda og staðsetningu ljósa eða dagmerkja, langdrægni eða ljósgeira eða lögum dagmerkja, sem og ákvæðum um fyrirkomulag og einkenni hljóðmerkjataækja, þá skal skipið fara eftir öðrum ákvæðum um fjölda og staðsetningu ljósa eða dagmerkja, langdrægni eða ljósgeira eða lögum dagmerkja, sem og ákvæðum um fyrirkomulag og einkenni hljóðmerkjataækja sem að áliti hlutaðeigandi ríkisstjórnar fylgir þessum siglingareglum eins náði og kostur er hvað varðar þetta skip.

³ International Maritime Organization (IMO).

2. regla

Ábyrgð

- a) Ekkert í þessum reglum getur leyst nokkurt skip eða eiganda þess, skipstjóra eða áhöfn undan ábyrgð ef reglunum er ekki fylgt eða vanrækt er að gæta þeirrar varúðar sem almenn sjómennska krefst eða sérstakar aðstæður kunna að útheimta.
- b) Þegar fara skal eftir þessum reglum og túlka þær, ber að taka fullt tillit til hvers konar hættu við siglingar, árekstrarhættu og allra sérstakra kringumstæðna, einkum þó takmarkaðrar hæfni hlutaðeigandi skipa til stjórnataka, sem kann að valda því að ekki verður komist hjá að sniðganga þessar reglur til að forðast yfirvofandi hættu.

3. regla

Almennar skilgreiningar

Í þessum reglum gilda eftirfarandi skilgreiningar á orðum og hugtökum nema annað komi fram af samhengi textans:

- a) „Skip“ merkir sérhvert fljótandi far, þar á meðal farkosti án særýmis, svifför og sjóflugvélar sem eru notaðar eða nota má til flutninga á sjó og vötnum.
- b) „Vélskip“ merkir sérhvert skip sem knúið er vélaraflí.
- c) „Seglskip“ merkir sérhvert skip undir seglum, svo framarlega sem aflvél, sé skipið búið henni, er ekki í notkun.
- d) „Skip að fiskveiðum“ merkir sérhvert skip að veiðum með netum, línu, togvörpu eða öðrum veiðarfærum sem draga úr stjórnhæfni skips en á ekki við skip að veiðum með toglínum eða veiðarfærum sem draga ekki úr stjórnhæfni.
- e) „Sjóflugvél“ merkir hvert það loftfar sem er þannig búið að því má stjórna á sjó og vötnum.
- f) „Stjórnvana skip“ merkir skip sem vegna óvenjulegra aðstæðna verður ekki stjórnað eða snúið eins og krafist er í þessum reglum og getur því ekki vikið fyrir öðru skipi.
- g) „Skip með takmarkaða stjórnhæfni“ merkir skip sem hefur takmarkaða hæfni til stjórnataka eins og kveðið er á um í þessum reglum vegna þeirra sérstöku starfa sem skipið er bundið og getur því ekki vikið úr leið

fyrir öðru skipi. Hugtakið „skip með takmarkaða stjórnhæfni“ nær til en takmarkast þó ekki við:

- i) skip við lögn, viðgerð eða upptöku siglingamerkis, neðansjávarstrengs eða leiðslu;
 - ii) skip við dýpkun, sjómælingar eða neðansjávarvinnu;
 - iii) skip við móttöku eða losun eldsneytis, vista og farms skipa á milli eða við flutning fólks, vista eða farms meðan skipið er laust;
 - iv) skip við flugtak eða landingu flugvéla um borð;
 - v) skip sem starfar að hreinsun tundurduflasvæða;
 - vi) skip sem dregur eitthvað við þær aðstæður að mjög erfitt er fyrir dráttarskipið og það sem er dregið að víkja frá stefnu sinni.
- h) „Skip sem er bogað vegna djúpristu“ merkir vélskip sem á mjög erfitt með að víkja frá stefnu sinni vegna mikillar djúpristu miðað við dýpi og breidd á þeirri leið sem skipið siglir eftir.
- i) „Laust“ er skip sem liggur hvorki við akkeri né landfestar né stendur á grunnni.
- j) „Lengd“ og „breidd“ skips merkir mestu lengd og mestu breidd þess.
- k) Skip eru því aðeins talin „í sjónmáli“ að þau sjáist með berum augum hvert frá öðru.
- l) „Takmarkað skyggni“ merkir hverjar þær aðstæður þegar dregur úr skyggni vegna þoku, dimmviðris, snjókomu, steypiskúra, sandstorma eða af öðrum svipuðum orsökum.
- m) „Sviffar“ (WIG)⁴ merkir fjölnota far sem nýtir loftþúðaáhrif sem farið myndar í förum þegar það svifur rétt ofan við yfirborðið.

⁴ Wing-In-Ground.

KAFLI B – REGLUR UM STJÓRN OG SIGLINGU

I. hluti – Stjórn og sigling skipa í hvers konar skyggni

4. regla

Gildissvið

Reglur í þessum hluta eiga við í hvaða skyggni sem er.

5. regla

Útvörður

Á hverju skipi skal ávallt halda dyggilegan vörð, jafnt með auga og eyra sem og með öllum tiltækum ráðum sem eiga við aðstæður og ástand hverju sinni svo að unnt sé að leggja fullkomið mat á aðstæður og hver hætta sé á árekstri.

6. regla

Örugg ferð

Hverju skipi skal ávallt sigla með öruggri ferð svo að beita megi réttum og fullnægjandi stjórn tökum til að komast hjá árekstri og unnt sé að stöðva skipið á hæfilegri vegalengd sem aðstæður og ástand marka hverju sinni.

Þegar ákveða skal hvað sé örugg ferð skal m.a. taka tillit til eftirtalinna atriða:

- a) Öll skip skulu taka tillit til:
 - i) skyggnis;
 - ii) fjölda skipa á siglingaleið, þar með þéttra flota fiskiskipa eða hvers konar annarra skipa;
 - iii) stjórnhæfni skipsins, sérstaklega með tilliti til stöðvunarvegalengdar og hæfni til að snúa skipinu við aðstæður hverju sinni;
 - iv) villuljósa að nóttu frá ljósum í landi eða vegna endurspeglunar ljósa á eigin skipi;
 - v) vindhraða, sjólags og strauma og nálægðar á hættum fyrir siglingar skipa;
 - vi) djúpristu skipsins miðað við dýpi siglingaleiðar.
- b) Skip sem nota ratsjá skulu auk þess taka tillit til:
 - i) sérstakra eiginleika ratsjárinnar við mismunandi aðstæður, myndgæða og takmarkana við notkun tækisins;

- ii) allra takmarkana vegna þeirrar fjarlægðarstillingar sem notuð er;
- iii) áhrifa sjólags, veðurs og annarra truflanavalda á ratsjármynd;
- iv) líkinda þess að lítil skip, ís og reköld komi ekki fram á ratsjóni í nægilegri fjarlægð;
- v) fjölda, legu og hreyfinga skipa sem vart verður á ratsjóni;
- vi) nákvæmara mats á skyggni sem má fá þegar ratsjá er notuð til að ákveða fjarlægð til skipa eða annarra hluta í nánd.

7. regla

Hætta á árekstri

- a) Á sérhverju skipi skal beita öllum tiltækum ráðum sem eiga við aðstæður og ástand hverju sinni til að ganga úr skugga um hvort hætta sé á árekstri. Ef nokkur vafi er skal líta svo á að hætta sé á árekstri.
- b) Ef skip er búið ratsjá skal nota hana af árvekni, þar með er talin stilling á lengri vegalengdir til þess að fá viðvörðun um árekstrarhættu í tæka tíð og útsetning ratsjármyndar eða jafngild kerfisbundin athugun á endurvörpum sem sjást á ratsjóni.
- c) Ekki skal draga ályktanir af ónógum upplýsingum, einkum þó ófullnægjandi upplýsingum frá ratsjá.
- d) Þegar ákvarða skal hvort hætta sé á árekstri skal m.a. taka eftirfarandi til athugunar:
 - i) ef komþásmiðun af skipi sem nálgast breytist ekki svo að greint verði skal gera ráð fyrir að slík hætta sé fyrir hendi;
 - ii) jafnvel þó að miðun breytist greinilega getur stundum verið hætta á árekstri, einkum þegar nálgast er mjög stórt skip, eða eitthvað sem er dregið, eða skip sem er mjög skammt undan.

8. regla

Stjórnþök til að forðast árekstur

- a) Sérhver stjórnþök til að forðast árekstur skulu framkvæmd í samræmi við reglur í þessum kafla og skulu, þegar aðstæður leyfa, framkvæmd hiklaust og í tæka tíð og um leið skal taka fullt tillit til þess sem góð sjómennska krefst.
- b) Stefubreyting og/eða hraðabreyting til að forðast árekstur skal, ef aðstæður leyfa, vera svo mikil að á skipi þar sem fylgst er með siglingu með berum augum eða í ratsjá verði breytingarinnar vart þegar í stað. Forðast skal tíðar og litlar breytingar á stefnu og/eða hraða.

- c) Ef nægilegt svigrúm er getur stefnubreyting ein saman verið árangursríkast stjórnatak til að komast hjá að nálgast annað skip um of, svo framarlega sem það er gert í tæka tíð, breytt er um stefnu svo um munar og stefnubreyting leiðir ekki til þess að siglt verði of nærri enn öðru skipi.
- d) Þegar afstýra skal árekstri við annað skip skal það gert þannig að skipin fari hvort framhjá öðru í öruggri fjarlægð. Fylgst skal vandlega með að stjórnatak til að víkja beri tilætlaðan árangur uns komið er alveg framhjá skipinu og á frian sjó.
- e) Ef nauðsynlegt er til að forðast árekstur, eða ef þörf er frekari tíma til mats á aðstæðum, skal draga úr ferð skips eða stöðva það alveg með því að stöðva það sem knýr skipið áfram eða láta það ganga aftur á bak.
- f) i) Sé einhvers staðar í reglum þessum mælt svo fyrir að skip hvorki trufla siglingu né örugga siglingu annars skips skal það, þegar aðstæður krefjast, beita stjórn tökum í tæka tíð þannig að nægilegt svigrúm verði fyrir örugga siglingu hins skipsins.
- ii) Skip, sem ber hvorki að trufla siglingu né örugga siglingu annars skips, er ekki leyst undan þeirri skyldu sinni þó að það nálgist skipið þannig að hætta geti orðið á árekstri og skal við stjórn tök taka fullt tillit til stjórntaka sem kann að verða gripið til í samræmi við reglur þessa kafla.
- iii) Skipi, sem má halda óhindrað áfram, ber fulla skylda til að fylgja reglum þessa kafla þegar skipin tvö nálgast hvort annað þannig að hætta er á árekstri.

9. regla

Þröngar siglingaleiðir

- a) Skip sem siglir þrönga siglingaleið eða ál skal halda eins nærri ytri mörkum siglingaleiðarinnar eða álsins sem veit að stjórnborða og unnt er án áhættu.
- b) Skip styttra en 20 m eða seglskip má ekki trufla siglingu skips sem aðeins getur siglt af fullu öryggi með því að þræða þrönga siglingaleið eða ál.
- c) Skip að fiskveiðum má ekki trufla siglingu nokkurs skips sem fer eftir þröngri siglingaleið eða ál.
- d) Skip má ekki sigla þvert yfir þrönga siglingaleið eða ál ef það truflar með því siglingu skips sem öryggis vegna verður að þræða siglingaleiðina eða álinn. Á síðarnefnda skipinu má nota hljóðmerki sem

kveðið er á um í d-lið 34. reglu ef vafi leikur á um fyrirætlaða siglingu þess skips sem ætlar að sigla þvert yfir.

- e)
 - i) Sé því aðeins unnt að sigla fram úr skipi í þröngri siglingaleið eða ál að skipið hliðri til og beiti sérstökum stjórnstökum svo sigla megi framhjá því með fullu öryggi skal skipið, sem ætlar að sigla fram úr, láta þá fyrirætlun í ljós með viðeigandi hljóðmerki eins og mælt er fyrir um í i. lið c-liðar 34. reglu. Ef skipið sem sigla á fram úr fellst á framúr siglingu skal það gefa viðeigandi hljóðmerki eins og mælt er fyrir um í ii. lið c-liðar 34. reglu og gera viðhlítandi ráðstafanir til að sigla megi framhjá því með fullu öryggi. Ef nokkur vafi er getur skipið gefið hljóðmerki eins og mælt er fyrir um í d-lið 34. reglu.
 - ii) Regla þessi leysir ekki skipið, sem siglir fram úr, undan skyldum samkvæmt ákvæðum 13. reglu.
- f) Skip sem nálgast bugðu eða svæði á þröngri siglingaleið eða í ál þar sem önnur skip geta verið í hvarfi skal sigla með sérstakri árvekni og varúð og gefa viðeigandi hljóðmerki eins og mælt er fyrir í e-lið 34. reglu.
- g) Sérhvert skip skal, svo framarlega sem aðstæður leyfa, forðast að varpa akkeri á þröngri siglingaleið.

10. regla

Aðskildar siglingaleiðir

- a) Regla þessi gildir um aðskildar siglingaleiðir sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) hefur samþykkt og leysir ekkert skip undan skyldum þess samkvæmt sérhverri annari reglu.
- b) Skip sem siglir á aðskilinni siglingaleið skal:
 - i) sigla innan þeirrar einstefnuleiðar sem við á og í þá meginátt sem allri umferð skipa er stefnt í innan þessarar leiðar;
 - ii) eftir því sem framast er unnt halda sig frá leiðarmörkunum og svæðum sem skilja að einstefnuleiðir;
 - iii) að jafnaði sigla inn á eða út úr einstefnuleið þar sem hún endar og þegar siglt er frá annari hvorri hlið inn á eða út úr einstefnuleið skal það gert undir eins litlu horni, miðað við meginstefnu skipaumferðarinnar, og framkvæmanlegt er með góðu móti.
- c) Skip skal eftir því sem framast er unnt forðast að sigla yfir einstefnuleiðir, en ef það er óhjákvæmilegt, skal fara yfir leiðina á stýrðri stefnu sem myndar sem næst rétt horn við meginstefnu skipaumferðarinnar.

- d) i) Skip má ekki sigla eftir strandleið þegar það getur með öryggi siglt eftir einstefnuleið sem við á í aðliggjandi, aðskilinni siglingaleið. Þó mega skip styttri en 20 m, seglskip og skip að fiskveiðum sigla og athafna sig á strandleiðinni.
- ii) Þrátt fyrir i. lið d-liðar má skip sigla um strandleið þegar það er á leið til eða frá höfn, mannvirki eða byggingu á hafi úti, stöð hafnsögumanns eða öðrum þeim stað sem er innan strandleiðar eða til að forðast yfirvofandi hættu.
- e) Skip má venjulega ekki sigla inn á svæði sem skilur að einstefnuleiðir eða sigla yfir markalínu nema það ætli að sigla þvert yfir aðskildu siglingaleiðina, inn á eða út úr einstefnuleið og:
- i) í neyðartilvikum til að forðast bráða hættu;
- ii) við fiskveiðar á svæði sem skilur að einstefnuleiðir.
- f) Skip sem siglir nálægt endamörkum aðskilinna siglingaleiða skal gæta sérstakrar varúðar.
- g) Eftir því sem framast er unnt á ekki að varpa akkeri á aðskilinni siglingaleið eða á svæðum nálægt endamörkum leiðarinnar.
- h) Skip sem siglir ekki eftir aðskilinni siglingaleið skal halda sig eins fjarri leiðinni og unnt er.
- i) Skip að fiskveiðum má ekki trufla siglingu nokkurs skips sem siglir eftir einstefnuleið.
- j) Skip styttra en 20 m eða seglskip má ekki trufla örugga siglingu vélskips sem siglir eftir einstefnuleið.
- k) Skip með takmarkaða stjórnhæfni vegna starfa til að viðhalda öryggi við siglingar á aðskilinni siglingaleið er undanþegið ákvæðum þessarar reglu að því marki sem nauðsynlegt er til að skipið megi sinna störfum sínum.
- l) Skip með takmarkaða stjórnhæfni vegna starfa við lagningu, viðhald eða upptöku neðansjárstrengs innan aðskilinnar siglingaleiðar er undanþegið ákvæðum þessarar reglu að því marki sem nauðsynlegt er til að skipið geti sinnt störfum sínum.

II. hluti – Stjórn og sigling skipa í sjónmáli

11. regla

Gildissvið

Reglur í þessum hluta eiga við skip í sjónmáli.

12. regla

Seglskip

a) Þegar tvö seglskip nálgast hvort annað þannig að hætta er á árekstri skal annað þeirra víkja fyrir hinu samkvæmt þeim reglum sem hér segir:

- i) þegar þau hafa vind á gagnstæð borð skal skipið sem hefur vindinn á bakborða víkja fyrir hinu;
- ii) þegar bæði hafa vind á sama borð skal skipið sem er á kulborða víkja fyrir hinu sem er á hléborða;
- iii) ef skip með vind á bakborða sér skip á kulborða og getur ekki með vissu ákvarðað hvort hitt skipið hefur vindinn á bakborðs- eða stjórnborðshlið þá skal víkja fyrir því skipi.

b) Með „kulborða“ í þessari reglu er átt við borðið sem er gagnstætt því sem stórseglið er haft í eða, ef um er að ræða rásigt skip, gagnstætt því borði sem stærsta stageglið eða gaffalseglið er haft í.

13. regla

Sigt fram úr skipi

a) Sérhvert skip sem siglir fram úr öðru skipi skal víkja fyrir því án tillits til þess sem segir í I. og II. hluta kafla B í þessum reglum.

b) Skip telst sigla fram úr öðru skipi ef það nálgast það úr átt sem er meira en $22,5^\circ$ aftan við þverskipsstefnu þess, þ.e. í þeirri stöðu, miðað við skipið sem siglt er fram úr, þá myndi að nóttu til aðeins sjást skutljós skipsins en hvorugt hliðarljósa þess.

c) Þegar ekki er unnt að ákvarða með vissu hvort eigið skip teljist sigla fram úr öðru skipi þá skal álíta að svo sé og haga siglingu samkvæmt því.

d) Ekki skal nein breyting er síðar verður á innbyrðis afstöðu þessara tveggja skipa valda því að skipið sem siglir fram úr falli undir ákvæði þessara reglna um skip þegar leiðir skerast, né leysa það undan þeirri

skyldu að halda sig frá skipinu sem siglt er fram úr, uns komið er alveg framhá því og á frían sjó.

14. regla

Vélskip á gagnstæðum stefnum

a) Þegar tvö vélskip mætast á gagnstæðum stefnum eða næstum því gagnstæðum stefnum svo að hætta er á árekstri skulu bæði víkja til stjórnborða þannig að þau komist hvort framhá öðru á bakborða.

b) Þetta á við þegar skip sést beint framundan eða næstum því beint framundan og að nóttu myndu þá sigluljós skipsins sjást bera saman eða því sem næst og/eða bæði hliðarljósin myndu sjást en að degi til væri afstaða til hins skipsins samsvarandi.

c) Ef einhver vafi er á því hvort hitt skipið sé í þeirri afstöðu sem að framan greinir skal álíta að svo sé og haga siglingu í samræmi við það.

15. regla

Þegar leiðir skipa skerast

Þegar tvö vélskip stefna þannig að leiðir þeirra skerast, og hætta er á árekstri, skal skipið sem hefur hitt á stjórnborða víkja og skal, ef aðstæður leyfa, forðast að sigla fyrir framan hitt skipið.

16. regla

Stjórn tök skips sem á að víkja

Sérhvert skip sem skylt er að víkja fyrir öðru skipi skal, eftir því sem framast er unnt og í tæka tíð, beita stjórn tökum sem um munar og duga til að víkja og veita nóg rúm.

17. regla

Stjórn tök skips sem á að halda stefnu og ferð óbreyttri

a) i) Þegar annað tveggja skipa á að víkja skal hitt halda stefnu sinni og ferð óbreyttri.
ii) Skip sem á að halda stefnu og ferð óbreyttri má þó grípa til stjórn tataka til þess að afstýra árekstri um leið og ljóst er að skipið sem átti að víkja gerir ekki viðhlítandi ráðstafanir samkvæmt þessum reglum.

b) Þegar skipið sem á að halda stefnu og ferð óbreyttri er af einhverjum ástæðum komið svo nærri að ekki verður komist hjá árekstri með þeim einum stjórn tökum sem skipið sem á að víkja grípur til skal

skipið sem á að halda stefnu og ferð óbreyttri gera hverjar þær ráðstafanir sem best geta afstýrt árekstri.

c) Vélskip sem grípur til stjórnataka í samræmi við ii. lið í a-lið þessarar reglu til þess að afstýra árekstri við annað vélskip þegar leiðir þeirra skerast skal, ef aðstæður leyfa, ekki breyta stefnu til bakborða fyrir skipi sem það hefur á bakborðshlið.

d) Regla þessi leysir ekki skipið sem á að víkja undan þeirri skyldu sinni.

18. regla

Gagnkvæmar skyldur skipa

Komi ekki annað fram í 9., 10. og 13. reglu gilda eftirfarandi ákvæði:

a) Vélskip sem er laust skal víkja fyrir:

- i) stjórnvana skipi;
- ii) skipi með takmarkaða stjórnhæfni;
- iii) skipi að fiskveiðum;
- iv) seglskipi.

b) Seglskip sem er laust skal víkja fyrir:

- i) stjórnvana skipi;
- ii) skipi með takmarkaða stjórnhæfni;
- iii) skipi að fiskveiðum.

c) Skip að fiskveiðum sem er laust skal eftir því sem framast er unnt víkja fyrir:

- i) stjórnvana skipi;
- ii) skipi með takmarkaða stjórnhæfni.

d) i) Sérhvert skip, annað en stjórnvana skip eða skip með takmarkaða stjórnhæfni, skal eftir því sem aðstæður leyfa, forðast að trufla örugga siglingu skips sem er bagað vegna djúpristu og sýnir ljós- eða dagmerkið sem um getur í 28. reglu.

ii) Skip sem er bagað vegna djúpristu skal sigla með sérstakri varúð og taka fullt tillit til sérstaks ástands skipsins.

e) Sjóflugvél á sjó og vötnum skal að jafnaði halda sig fjarri öllum skipum og forðast að trufla siglingu þeirra. Við aðstæður þar sem hætta er á árekstri skal sjóflugvél þó fylgja reglum þessa kafla.

- f)
 - i) Sviffar (WIG) skal þegar það lyftir sér til flugs, lendar og svífur nærri yfirborði halda sig fjarri og vel frítt af öðrum skipum og forðast að trufla siglingu þeirra;
 - ii) Sviffar (WIG) í förum á yfirborði sjávar og vatna skal fylgja reglum þessa kafla eins og um vélskip væri að ræða.

III. hluti – Stjórn og sigling skipa í takmörkuðu skyggni

19. regla

Stjórn og sigling skipa í takmörkuðu skyggni

- a) Regla þessi á við um skip sem eru ekki í sjónmáli þegar siglt er á eða nærri svæði þar sem skyggni er takmarkað.
- b) Sérhvert skip skal sigla með öruggri ferð sem miðast við aðstæður og ástand hverju sinni vegna takmarkaðs skyggnis. Vélskip skal hafa vélar sínar viðbúnar tafarlausri gangskiptingu.
- c) Þegar fara skal eftir reglum I. hluta þessa kafla skulu öll skip taka fullt tillit til aðstæðna og ástands hverju sinni vegna takmarkaðs skyggnis.
- d) Þegar skip verður aðeins vart við nærveru annars skips í ratsjá skal ganga úr skugga um hvort skipin muni nálgast hvort annað um of og/eða hvort hætta sé á árekstri. Ef svo er skal í tæka tíð gera ráðstafanir til að auka fjarlægð milli skipanna og afstýra árekstri og ef breytt er um stefnu við þau stjórnþök skal eftir því sem framast er unnt forðast:
 - i) að breyta stefnu til bakborða fyrir skipi sem er framan við þvert nema breytt sé stefnu fyrir skipi sem siglt er fram úr;
 - ii) að breyta stefnu í átt að skipi sem er þvert eða aftan við þvert.
- e) Sérhvert skip skal, nema engin hætta sé á árekstri, draga úr hraða og setja á minnstu stjórnferð þegar það heyrir þokumerki frá öðru skipi sem virðist vera framan við þvert eða það, svo að ekki verður við ráðið, nálgast um of annað skip framan við þvert. Ef nauðsyn krefur skal stöðva skipið alveg og í öllum tilvikum skal sigla með ýtrustu varkárni þar til hætta á árekstri er liðin hjá.

KAFLI C – LJÓS OG DAGMERKI

20. regla

Gildissvið

- a) Fylgja skal reglum þessa kafla hvernig sem viðrar.
- b) Reglunum um siglingaljós skal fylgja frá sólarlagi til sólaruppkomu og má á þessum tíma engin önnur ljós hafa sem unnt er að rugla saman við hin lögboðnu siglingaljós og gera erfiðara að sjá ljósin, eða sem draga úr sérstökum einkennum þeirra, eða torvelða að halda dyggilegan útvörð á skipinu.
- c) Á skipum sem eru búin þeim ljósum sem mælt er fyrir um í þessum reglum, skal einnig hafa þau kveikt frá sólaruppkomu til sólarlags í takmörkuðu skyggni og þau má hafa uppi við allar aðrar aðstæður þegar það er álitnið nauðsynlegt.
- d) Reglum um dagmerki skal fylgja að deginum.
- e) Siglingaljós og dagmerki sem tilgreind eru í reglunum skulu vera í samræmi við ákvæði í I. viðauka við þessar reglur.

21. regla

Skilgreiningar

- a) „Sigluljós“ er hvítt ljós yfir mið-langskurðarfleti skips og varpar samfelldri birtu á 225° boga af sjóndeildarhringnum og skal þannig komið fyrir að það lýsi beint fram og til hliðar $22,5^\circ$ aftur fyrir þvert á hvorri hlið skipsins.
- b) „Hliðarljós“ er grænt ljós á stjórnbordshlið og rautt ljós á bakbordshlið og varpi hvort ljós samfelldri birtu á $112,5^\circ$ boga af sjóndeildarhringnum og skal þannig komið fyrir að ljósið lýsi beint fram og til hliðar $22,5^\circ$ aftur fyrir þvert á hvorri hlið, eftir því sem við á. Á skipi styttra en 20 m má hafa hliðarljósin í einu samsettu ljóskeru í mið-langskurðarfleti skipsins.
- c) „Skutljós“ er hvítt ljós, komið fyrir eins nærri skut skipsins og við verður komið, og varpar samfelldri birtu yfir 135° boga af sjóndeildarhringnum þannig að ljósið lýsi beint aftur og $67,5^\circ$ á hvora hlið skipsins.
- d) „Dráttarljós“ er gult ljós sem lýsir eins og skutljósið sem skilgreint er í c-lið þessarar reglu.

e) „Hringljós“ er ljós sem varpar samfelldri birtu á 360° boga sjóndeildarhringsins.

f) „Leifturljós“ er ljós sem leiftrar með reglulegu millibili og með tíðni sem er 120 leiftur eða fleiri á hverri mínútu.

22. regla

Langdrægni ljósa

Ljós sem mælt er fyrir um að hafa uppi í þessum reglum skulu hafa þann ljósstyrk sem tilgreindur er í 8. hluta I. viðauka við þessar siglingareglur og skulu ljósin sjást þá lágmarksvegalegd sem hér segir:

- a) Á skipum 50 m að lengd eða lengri:
- sigluljós 6 sjómílar;
 - hliðarljós 3 sjómílar;
 - skutljós 3 sjómílar;
 - dráttarljós 3 sjómílar;
 - hvítt, rautt, grænt eða gult hringljós 3 sjómílar.
- b) Á skipum 12 m að lengd eða lengri en styttri en 50 m:
- sigluljós 5 sjómílar; nema á skipum styttri en 20 m 3 sjómílar;
 - hliðarljós 2 sjómílar;
 - skutljós 2 sjómílar;
 - dráttarljós 2 sjómílar;
 - hvítt, rautt, grænt eða gult hringljós 2 sjómílar.
- c) Á skipum styttri en 12 m:
- sigluljós 2 sjómílar;
 - hliðarljós 1 sjómílu;
 - skutljós 2 sjómílar;
 - dráttarljós 2 sjómílar;
 - hvítt, rautt, grænt eða gult hringljós 2 sjómílar.
- d) Á lítt áberandi skipum að nokkru í kafí eða hlutum í drætti:
- hvítt hringljós 3 sjómílar.

23. regla

Vélskip sem eru laus

- a) Vélskip sem er laust skal hafa uppi:

- i) sigluljós frammá;
 - ii) annað sigluljós aftar og ofar en sigluljósið frammá, nema á skipi styttra en 50 m er ekki skylt að hafa uppi þetta ljós en má hafa það;
 - ii) hliðarljósin;
 - iv) skutljósið.
- b) Loftþúðaskip í förum án særýmis skal, auk þeirra siglingaljósa sem kveðið er á um í a-lið þessarar reglu, hafa uppi gult hring-leifturljós.
- c) Sviffar (WIG) skal, auk þeirra ljósa sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu, hafa uppi mjög skært, rautt hring-leifturljós þegar það lyftir sér til flugs, lendir og svífur nærri yfirborðinu.
- d) i) Vélskip styttra en 12 m má í stað ljósanna sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu hafa uppi hvítt hringljós og hliðarljósin;
- ii) vélskip sem er styttra en 7 m og nær mest 7 sjómílna hámarkshraða á klukkustund má í stað þeirra ljósa sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu hafa uppi hvítt hringljós og skal ef unnt er einnig hafa uppi hliðarljósin.
- iii) sigluljósinu eða hringljósinu á vélskipi sem er styttra en 12 m má, ef óframkvæmanlegt er með góðu móti að hafa ljósið í mið-langskurðarfletinum, koma fyrir utan við mið-langskurðarfliot skipsins, þó að því tilskildu að hliðarljósin séu í einu samsettu ljóskeri sem skal haft í mið-langskurðarfleti skipsins eða eins nærri og unnt er í sama langskurðarfleti og sigluljósið eða hvíta hringljósið.

24. regla

Skip sem draga eða ýta

- a) Vélskip skal þegar það dregur hafa uppi:
- i) tvö sigluljós, og sé annað lóðrétt upp af hinu, í stað ljóssins sem mælt er fyrir um í i. eða ii. lið a-liðar í 23. reglu. Þegar lengd þess sem dregið er, mæld frá skut skipsins sem dregur til afturenda þess sem er dregið, verður yfir 200 metrar, á að hafa þrjú sigluljós lóðrétt hvert upp af öðru;
 - ii) hliðarljósin;
 - iii) skutljósið;
 - iv) dráttarljósið, lóðrétt ofan við skutljósið;
 - v) tígullaga dagmerki þar sem best verður séð þegar lengd þess sem er dregið er yfir 200 m.

- b) Þegar skip sem ýtir og skip sem ýtt er áfram eru fasttengd í eina samsetta heild skal líta á þau sem eitt vélskip og skal hafa uppi ljósinn sem mælt er fyrir um í 23. reglu.
- c) Þegar vélskip ýtir einhverju áfram eða dregur sér við hlið, nema þegar um eina samsetta heild er að ræða, skal skipið hafa uppi þessi ljós:
- i) tvö sigluljós, og sé annað lóðrétt upp af hinu, í stað ljóssins sem mælt er fyrir um í i. eða ii. lið a-liðar í 23. reglu;
 - ii) hliðarljósinn;
 - iii) skutljósið.
- d) Þegar a- eða c-liður þessarar reglu á við vélskip skal það einnig fara eftir ákvæðum í ii. lið a-liðar í 23. reglu.
- e) Skip eða hlutur sem er dreginn og fellur ekki undir g-lið þessarar reglu skal hafa uppi:
- i) hliðarljósinn;
 - ii) skutljósið;
 - iii) tígullaga dagmerki þar sem það sést best þegar lengd þess sem er dregið er yfir 200 m,
- f) Þegar eitt eða fleiri skip eru dregin við hlið dráttarskips eða ýtt í hóp skal hafa uppi ljós eins og um eitt skip væri að ræða:
- i) skip sem ýtt er áfram, og er ekki hluti samsettrar heildar, skal hafa hliðarljósinn frammá skipinu;
 - ii) skip sem er dregið við hlið dráttarskips skal hafa uppi skutljósið og frammá skipinu hliðarljósinn.
- g) Skip eða hlutur sem er lítt áberandi og að hluta til í kafi eða samsafn slíkra skipa eða hluta í drætti skal hafa uppi:
- i) eitt hvítt hringljós á eða við framendann og annað hvítt hringljós á eða við afturendann ef breidd þess sem er dregið er undir 25 m, farmslóngur (dracones) þurfa þó ekki að hafa ljós á eða við framendann
 - ii) tvö hvít hringljós til viðbótar komið fyrir á eða rétt við þá staði þar sem breiddin er mest ef breidd þess sem er dregið er 25 m eða meiri;
 - iii) hvít hringljós til viðbótar á milli ljósanna sem mælt er fyrir um í i. og ii. lið og þannig fyrir komið að fjarlægðin milli ljósanna sé ekki meiri en 100 m ef lengd þess sem er dregið fer yfir 100 m;

iv) tígullaga dagmerki á eða við afturenda aftasta skipsins eða hlutarins sem er dreginn og ef lengd þess sem er dregið er meiri en 200 m skal hafa uppi annað tígullaga dagmerki þar sem það sést best og eins langt frammá og við verður komið.

h) Sé af gildri ástæðu óframkvæmanlegt með góðu móti á skipi eða hlut sem dreginn er að hafa uppi þau ljós eða merki sem mælt er fyrir um í e- eða g-lið þessarar reglu skal gera allar hugsanlegar ráðstafanir til að lýsa upp skipið eða hlutinn sem dreginn er eða að minnsta kosti gefa til kynna að slíkt skip eða hlutur sé nærri.

i) Sé af gildri ástæðu óframkvæmanlegt með góðu móti á skipi sem að jafnaði er ekki notað sem dráttarskip að hafa uppi ljósin sem mælt er fyrir um í a- eða c-lið þessarar reglu skal því ekki skylt að sýna þau ljós þegar það dregur annað skip sem er í nauðum statt eða þarf á annan hátt aðstoðar við. Allar tiltækar ráðstafanir skulu gerðar til að beina athygli að því hvernig samband og dráttartaug eru á milli skipsins sem dregur og þess sem er dregið eins og 36. regla heimilar og þá sérstaklega með því að lýsa upp dráttartaugina.

25. regla

Seglskip sem eru laus og skip undir árum

a) Seglskip sem er laust skal hafa uppi:

- i) hliðarljósin;
- ii) skutljósið.

b) Seglskip styttra en 20 m má hafa ljósin sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu í einu samsettu ljóskeri á eða nærri siglutoppi þar sem það sést best.

c) Seglskip sem er laust má auk ljósanna sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu hafa uppi á eða nærri siglutoppi, þar sem þau sjást best, tvö hringljós, annað lóðrétt upp af hinu og skal efra ljósið vera rautt og neðra ljósið grænt, en hringljósin má ekki hafa uppi ásamt samsetta ljóskerinu sem heimilað er í b-lið þessarar reglu.

- d)
- i) Seglskip styttra en 7 m skal, ef unnt er, hafa uppi ljósin sem mælt er fyrir um í a- eða b-lið þessarar reglu, en ef seglskipið hefur ekki uppi þessi ljós skal raflugt eða tendrað ljósker sem sýnir hvítt ljós vera tiltækt og skal því brugðið tímanlega upp til þess að koma í veg fyrir árekstur.
 - ii) Skip undir árum má hafa uppi ljósin sem mælt er fyrir um í þessari reglu að seglskip hafi uppi, en ef þau ljós eru ekki höfð uppi skal raflugt eða tendrað ljósker sem sýnir hvítt ljós

vera tiltækt og skal því brugðið tímanlega upp til þess að koma í veg fyrir árekstur.

e) Á skipi undir seglum, sem einnig er vélknúðið, skal frammá skipinu hafa uppi keilu þar sem hún sést best og vísi oddur keilunnar niður.

26. regla

Fiskiskip

a) Skip að fiskveiðum, hvort sem það er laust eða við akkeri, skal aðeins hafa uppi þau ljós og dagmerki sem mælt er fyrir um í þessari reglu.

b) Skip að togveiðum, en með því er átt við skip sem dregur vörpu eða annað tæki til fiskveiða í gegnum sjóinn, skal hafa uppi:

- i) tvö hringljós, annað lóðrétt upp af hinu, og skal efra ljósið vera grænt og neðra ljósið hvítt, eða dagmerki sem er tvær keilur, önnur lóðrétt upp af hinni og snúi topparnir saman;
- ii) sigluljós, aftar og ofar en græna hringljósið; á skipi styttra en 50 m er ekki skylt að hafa uppi þetta ljós en það má hafa;
- iii) þegar skipið er á ferð skal það hafa uppi hliðarljós og skutljós auk þeirra ljósa sem mælt er fyrir um í þessum lið.

c) Skip að fiskveiðum, annað en skip að togveiðum, skal hafa uppi:

- i) tvö hringljós, annað lóðrétt upp af hinu, og skal efra ljósið vera rautt og neðra ljósið hvítt, eða dagmerki sem er tvær keilur, önnur lóðrétt upp af hinni og snúi topparnir saman;
- ii) þegar veiðarfæri í sjó nær lengra en 150 m í lárétta stefnu frá skipinu, hvítt hringljós eða keilu í þá átt sem veiðarfærið liggur og snúi toppur keilunnar upp;
- iii) þegar skipið er á ferð skal það hafa uppi hliðarljós og skutljós auk þeirra ljósa sem mælt er fyrir um í þessum lið.

d) Viðbótamerki sem lýst er í II. viðauka við þessar siglingareglur eiga við skip að fiskveiðum mjög nærri öðrum skipum að fiskveiðum.

e) Þegar skip er ekki að fiskveiðum má það ekki hafa uppi ljósin eða dagmerkin sem mælt er fyrir um að sýna í þessari reglu heldur aðeins ljósin og dagmerkin sem mælt er fyrir um að jafnlöng skip hafi uppi.

27. regla

Stjórnvana skip og skip með takmarkaða stjórnhæfni

a) Stjórnvana skip skal hafa uppi:

- i) tvö rauð hringljós, annað lóðrétt upp af hinu, þar sem þau sjást best;
 - ii) tvær kúlur eða áþekkt dagmerki, annað lóðrétt upp af hinu, þar sem þau sjást best;
 - iii) hliðarljósinn og skutljósið þegar skipið er á ferð auk ljósanna sem mælt er fyrir um í þessum lið.
- b) Skip með takmarkaða stjórnhæfni, nema skip sem starfar að hreinsun tundurduflavæða, skal hafa uppi:
- i) þrjú hringljós, lóðrétt hvert upp af öðru þar sem þau sjást best. Efsta og neðsta ljósið skal vera rautt en miðljósið hvítt;
 - ii) sem dagmerki, þrjú merki lóðrétt hvert upp af öðru þar sem þau sjást best. Efsta og neðsta merkið á að vera kúla en miðmerkið tígullaga;
 - iii) sigluljósið eða -ljósinn, hliðarljósinn og skutljósið þegar það er á ferð, auk ljósanna sem mælt er fyrir um í i. lið;
 - iv) ljósið, ljósinn eða dagmerkið sem mælt er fyrir um í 30. reglu þegar legið er við akkeri, auk ljósa eða dagmerkja sem mælt er fyrir um í i. og ii. lið.
- c) Vélskip sem dregur þannig að geta skipsins eða þess sem er dregið til að víkja frá stefnu sinni er verulega takmörkuð skal, auk ljósanna og dagmerkjanna sem mælt er fyrir um í a-lið 24. reglu, hafa uppi ljósinn eða dagmerkin sem mælt er fyrir um í i. og ii. lið b-liðar þessarar reglu.
- d) Skip við dýpkun eða neðansjávarvinnu skal, þegar það er með takmarkaða stjórnhæfni, hafa uppi ljósinn og dagmerkin sem mælt er fyrir um í i., ii. og iii. lið b-liðar þessarar reglu og þegar skipið mætir hindrun skal það auk þess hafa uppi:
- i) tvö rauð hringljós, annað lóðrétt upp af hinu, eða tvær kúlur, önnur lóðrétt upp af hinni, sem sýna á hvora hlið hindrunin er;
 - ii) tvö græn hringljós, annað lóðrétt upp af hinu, eða tvö tígullaga merki, annað lóðrétt upp af hinu, sem sýna á hvora hlið önnur skip geta siglt framhjá;
 - iii) þegar legið er við akkeri, ljósinn eða dagmerkin sem mælt er fyrir um í þessum lið í stað ljósanna eða dagmerkisins sem mælt er fyrir um í 30. reglu.
- e) Þegar stærð skips að köfunarstörfum veldur því að óframkvæmanlegt er með góðu móti að hafa uppi öll þau ljós og dagmerki sem kveðið er á um í d-lið þessarar reglu, skal það hafa uppi:

- i) Þrjú hringljós, lóðrétt hvert upp af öðru þar sem þau sjást best. Efsta og neðsta ljósið skal vera rautt en miðljósið hvítt;
 - ii) stíft spjald með nákvæmri mynd af alþjóðamerkjafánanum „A“ sem skal ekki vera lægra en 1 m á hæð. Þess skal gætt að það sjáist úr öllum áttum.
- f) Skip sem starfar að hreinsun tundurduflasvæða skal, auk ljósanna sem mælt er fyrir um í 23. reglu að vélskip hafi uppi, eða ljósanna eða dagmerkisins sem mælt er fyrir um í 30. reglu að skip sem liggja við akkeri hafi uppi, eftir því sem við á, hafa uppi þrjú græn hringljós eða þrjár kúlur. Eitt þessara ljósa eða dagmerkja skal vera á eða nálægt húni framsigli og eitt á hvorum enda framrár. Ljósín eða dagmerkin merkja að hættulegt sé fyrir önnur skip að fara nær skipinu sem hreinsar tundurduflasvæði en 1000 m.
- g) Skipum styttri en 12 m, öðrum en þeim sem eru að köfunarstörfum, er ekki skylt að hafa uppi ljósín eða dagmerkin sem mælt er fyrir um í þessari reglu.
- h) Ljósín og dagmerkin sem mælt er fyrir um í þessari reglu eru ekki merki skipa í sjávarháská sem þarfnast aðstoðar. Neyðarkerkjum er lýst í IV. viðauka við þessar siglingareglur.

28. regla

Skip böguð vegna djúpristu

Skip sem er bagað vegna djúpristu má, auk ljósanna sem mælt er fyrir um í 23. reglu fyrir vélskip, hafa uppi, þar sem þau sjást best, þrjú rauð hringljós, lóðrétt hvert upp af öðru eða sivalning.

29. regla

Hafnsöguskip

- a) Skip sem gegnir hafnsöguerindum skal hafa uppi:
 - i) tvö hringljós á eða nærri siglutoppi, annað lóðrétt upp af hinu, og skal efra ljósið vera hvítt og neðra ljósið rautt;
 - ii) auk þess hliðarljósín og skutljósið þegar það er laust;
 - iii) ljósið, ljósín eða dagmerkið sem mælt er fyrir um í 30. reglu um skip sem liggja við akkeri, auk ljósanna sem mælt er fyrir um í i. lið þegar legið er við akkeri.
- b) Hafnsöguskip sem gegnir ekki hafnsöguerindum skal hafa uppi ljósín eða dagmerkin sem mælt er fyrir um að sams konar skip jafnlöng eigi að hafa uppi.

30. regla

Skip sem liggja við akkeri og skip sem standa á grunn

- a) Skip sem liggur við akkeri skal þar sem best sést hafa uppi:
 - i) hvítt hringljós eða kúlu framan til á skipinu;
 - ii) hvítt hringljós á eða nærri skut og lægra en ljósið sem mælt er fyrir um í i. lið.

- b) Skip styttra en 50 m má í stað ljósanna sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu hafa uppi hvítt hringljós þar sem það sést best.

- c) Skip 100 m að lengd og lengra sem liggur við akkeri skal einnig nota tiltæk vinnuljós eða jafngild ljós til að lýsa upp þilför skipsins. Önnur skip sem liggja við akkeri má lýsa upp á sama hátt.

- d) Skip sem stendur á grunn
- e) Á skipi, styttra en 7 m, sem liggur við akkeri annars staðar en í eða nálægt þröngri siglingaleið eða ál, eða á akkerislegu, eða þar sem önnur skip sigla venjulega um, er ekki skylt að hafa uppi ljósin eða dagmerkið sem mælt er fyrir um í a- og b-lið þessarar reglu.

- f) Á skipi, styttra en 12 m, er ekki skylt að hafa uppi ljósin eða dagmerkin sem mælt er fyrir um í i. og ii. lið d-liðar þessarar reglu, þegar það stendur á grunn

31. regla

Sjóflugvélar

Þegar óframkvæmanlegt er með góðu móti að hafa uppi ljósin og dagmerkin á sjóflugvél eða sviffari (WIG) með þeim einkennum eða þeirri staðsetningu sem lýst er í reglum þessa kafla skal farið hafa uppi ljós og dagmerki sem eru sem líkust hinum réttu einkennum og komið fyrir eins nærri réttu staðsetningu og við verður komið.

Kafli D – HLJÓÐ- OG LJÓSMERKI

32. regla

Skilgreiningar

- a) „Flauta“ er sérhver hljóðgjafi sem getur gefið frá sér þau hljóð sem mælt er fyrir um að gefa og í samræmi við tækniforskriftirnar í III. viðauka við þessar siglingareglur.
- b) „Stutt hljóð“ merkir hljóð sem varir í um það bil eina sekúndu.
- c) „Langt hljóð“ merkir hljóð sem varir í fjórar til sex sekúndur.

33. regla

Tæki til hljóðmerkjagjafa

- a) Skip 12 m að lengd eða lengra skal búið flautu, skip 20 m að lengd eða lengra skal auk flautunnar búið skipsklukku og skip 100 m að lengd eða lengra skal auk þess búið málmtrumbu enda sé tryggt að hljómur hennar og hljóð verði ekki tekið fyrir hringingu skipsklukkunnar. Skipsflautan, klukkan og málmtrumban eiga að vera í samræmi við tækniforskriftirnar í III. viðauka við þessar siglingareglur. Í stað klukkunnar eða málmtrumbunnar, eða í stað hvoru tveggja, má nota annað tæki sem gefur sömu hljóðeinkenni og þau hvort um sig að því tilskildu að ávallt sé unnt að gefa hin fyrirskipuðu hljóðmerki með handafli.
- b) Ekki er skylt að búa skip styttra en 12 m þeim hljóðgjöfum sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu en ef skipið er ekki búið þessum tækjum skal það hafa einhvern annan útbúnað sem gefur frá sér fullnægjandi hljóðmerki.

34. regla

Merki um stjórnök og til viðvörunar

- a) Þegar skip eru í sjónmáli skal vélskip sem er laust og þegar beitt er stjórnökum sem eru heimiluð eða krafist er í þessum reglum gefa þau til kynna með eftirfarandi hljóðmerkjum með flautunni:
 - eitt stutt hljóð merkir: „Ég er að breyta stefnu minni til stjórnborða“;
 - tvö stutt hljóð merkja: „Ég er að breyta stefnu minni til bakborða“;
 - þrjú stutt hljóð merkja: „Ég læt vélina ganga aftur á bak“.

b) Á hverju skipi, má auk hljóðmerkja sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu, gefa ljósmerki sem eftir því sem við á eru endurtekin á meðan stjórnök fara fram:

- i) Ljósmerki þessi skulu hafa svohljóðandi merkingu:
 - einn blossi merkir: „Ég er að breyta stefnu minni til stjórnborða“;
 - tveir blossar merkja: „Ég er að breyta stefnu minni til bakborða“;
 - þrír blossar merkja: „Ég læt vélina ganga aftur á bak“.
- ii) Lengd hvers blossa skal vera um það bil ein sekúnda; bilið milli blossanna skal einnig vera um það bil ein sekúnda og bil milli ljósmerkja, sem eru send hvert á eftir öðru, skal ekki vera styttra en tíu sekúndur;
- iii) ef skipið er búið sérstöku ljóskeri til þessara merkjagjafa skal það vera hvítt hringljós, sem sést að minnsta kosti í 5 sjómílna fjarlægð, og skal það uppfylla ákvæðin í I. viðauka við þessar siglingareglur.

c) Þegar skip eru í sjónmáli á þröngri siglingaleið eða ál gilda þessar reglur:

- i) skip sem ætlar að sigla fram úr öðru skipi skal í samræmi við i. lið e-liðar í 9. reglu gefa fyrirhugaða framúrsiglingu til kynna með eftirfarandi hljóðmerkjum, gefnum með flautunni:
 - tvö löng hljóð með eftirfarandi stuttu hljóði merkja: „Ég ætla að sigla fram úr þér á stjórnborða“;
 - tvö löng hljóð með eftirfarandi tveimur stuttum hljóðum merkja: „Ég ætla að sigla fram úr þér á bakborða“.
- ii) Skip sem sigla á fram úr skal í samræmi við i. lið e-liðar í 9. reglu gefa til kynna að fallist sé á framúrsiglingu með eftirfarandi hljóðmerkjum með flautunni:
 - eitt langt hljóð, eitt stutt, eitt langt og eitt stutt hljóð og skal gefa hljóðmerkin í þessari röð.

d) Þegar skip eru í sjónmáli og nálgast hvort annað en fyrirætlanir eða stjórnök annars hvors skipsins eru af einhverjum ástæðum óskiljanlegar stjórnendum hins, eða efast er um að hitt skipið geri fullnægjandi ráðstafanir til að forðast árekstur, skal skipið sem er í óvissu láta slíkar efasemdir í ljós þegar í stað með því að gefa hratt að minnsta kosti fimm stutt hljóð með flautunni. Auk hljóðmerkisins má sýna ljósmerki sem eru a.m.k. fimm stuttir blossar sem lýsa hratt hver á eftir öðrum.

e) Skip sem nálgast bugðu eða svæði á þröngri siglingaleið eða ál þar sem önnur skip geta verið í hvarfi vegna tálma sem ber á milli skal gefa eitt langt hljóð. Öll skip sem nálgast bugðuna hinum megin frá, eða eru bak við hvarfið sem ber á milli þar sem hljóðmerkið heyrir, skulu svara því með öðru löngu hljóði.

f) Ef skip er búið flautum sem eru í meira en 100 m fjarlægð frá hvor annarri skal aðeins nota eina flautu til að gefa hljóðmerki vegna stjórnataka og til viðvörunar.

35. regla

Hljóðmerki í takmörkuðu skyggni

Á eða nærri svæði þar sem skyggni er takmarkað skal, hvort sem er að nóttu eða degi, gefa hljóðmerki þau sem mælt er fyrir um í þessari reglu sem hér greinir:

a) Vélskip á ferð skal með 2ja mínútna millibili í mesta lagi gefa eitt langt hljóð.

b) Vélskip sem er laust en hefur stöðvast og er ferðlaust skal með 2ja mínútna millibili í mesta lagi gefa tvö löng hljóð, hvert á eftir öðru, með um það bil 2ja sekúndna þögn á milli þeirra.

c) Stjórnvana skip, skip með takmarkaða stjórnhæfni, skip bagað vegna djúpristu, seglskip, skip að fiskveiðum og skip sem dregur annað skip eða ýtir því skulu í stað þeirra hljóðmerkja sem mælt er fyrir um í a- eða b-lið þessarar reglu gefa með tveggja mínútna millibili í mesta lagi þrjú hljóð hvert á eftir öðru, þ.e. eitt langt hljóð og á eftir því tvö stutt hljóð.

d) Skip að fiskveiðum sem liggur við akkeri og skip með takmarkaða stjórnhæfni sem liggur við akkeri þegar það er að störfum, skulu í stað hljóðmerkjanna sem mælt er fyrir um í g-lið þessarar reglu gefa hljóðmerkið sem mælt er fyrir um í c-lið þessarar reglu.

e) Skip sem er dregið, eða ef fleiri en eitt skip eru dregin, þá skal síðasta skipið í lestinni, ef það er mannað, gefa með 2ja mínútna millibili í mesta lagi fjögur hljóð hvert á eftir öðru, þ.e. eitt langt hljóð og á eftir því þrjú stutt. Þegar því verður við komið skal gefa hljóðmerkið strax á eftir hljóðmerki dráttarskipsins.

f) Þegar skip sem ýtir og annað sem ýtt er áfram eru fasttengd í eina samsetta heild skal líta á þau sem vélskip og gefa skal hljóðmerkin sem mælt er fyrir um í a- eða b-lið þessarar reglu.

g) Skip sem liggur við akkeri skal með einnar mínútu millibili í mesta lagi hringja skipsklukkunni ótt og títt í um það bil 5 sekúndur. Skip 100 m að lengd eða lengra skal hringja klukkunni frammá skipinu og strax á eftir klukknafringingunni skal berja málmtrumbuna afturá skipinu ótt og títt í um það bil 5 sekúndur. Skip sem liggur við akkeri má auk þess gefa þrjú hljóð hvert á eftir öðru, þ.e. eitt stutt, eitt langt og eitt stutt hljóð til þess að vara skip sem nálgast við stað skipsins og hver hætta kunni að vera á árekstri.

h) Skip sem stendur á grunni skal hringja klukkunni ótt og títt í um það bil 5 sekúndur og, ef þess er krafist, berja málmtrumbuna eins og mælt er fyrir um í g-lið þessarar reglu og auk þess skal slá þrjú aðgreind og greinileg högg á skipsklukkuna strax á undan og eftir hverri hringingu með klukkunni sem slegin er ótt og títt. Skip sem stendur á grunni má auk þess gefa önnur viðeigandi hljóðmerki með flautunni.

i) Skipi 12 m að lengd eða lengra en styttra en 20 m er ekki skylt að hringja skipsklukkunni eins og mælt er fyrir um í g- og h-lið þessarar reglu. Ef þessi hljóðmerki eru ekki gefin skal samt sem áður með 2ja mínútna millibili í mesta lagi gefa eitthvert annað greinilegt hljóðmerki.

j) Skipi styttra en 12 m er ekki skylt að gefa ofangreind hljóðmerki en ef það gefur ekki þessi hljóðmerki skal með 2ja mínútna millibili í mesta lagi gefa eitthvert annað greinilegt hljóðmerki.

k) Hafnsöguskip í hafnsöguerindum má auk hljóðmerkjanna sem mælt er fyrir um í a-, b- eða g-lið þessarar reglu gefa hljóðmerki til auðkenningar sem eru fjögur stutt hljóð.

36. regla

Merki til að vekja á sér athygli

Ef nauðsynlegt er að vekja athygli annars skips má sérhvert skip sýna ljós eða gefa hljóðmerki sem verður ekki ruglað saman við neitt af þeim merkjum sem heimilað er að nota annars staðar í þessum reglum, eða það má beina geisla ljóskastara skipsins í átt að hættunni þannig að það trufla ekki önnur skip. Hvert eitt ljós, sem notað er til þess að vekja athygli annars skips, skal vera þannig að það verði ekki tekið fyrir neitt ljós sem notað er til aðstoðar við leiðsögu og siglingu skipa. Við beitingu þessarar reglu skal forðast að nota skær blikk- eða hverfiljós svo sem glampaljós (e. strobe lights, da. blitzlys).

37. regla

Neyðarmerki

Þegar skip er í sjávarháaska og þarfnast aðstoðar skal nota eða sýna þau merki sem lýst er í IV. viðauka við þessar siglingareglur.

KAFLI E – UNÐANÞÁGUR

38. regla

Undanþágur

Sérhvert skip (eða flokkur skipa) sem lagður er kjölur að eða er á samsvarandi smíðastigi áður en þessar reglur taka gildi má, svo framarlega sem skipið uppfyllir kröfur í alþjóðareglum til að koma í veg fyrir árekstra á sjó frá 1960, vera undanþegið þessum siglingareglum sem hér greinir:

- a) Uppsetning ljósa með þá langdrægni sem krafist er í 22. reglu í allt að fjögur ár frá þeim degi að þessar siglingareglur taka gildi.
- b) Uppsetning ljósa með þeim sérstöku litareinkennum sem krafist er í 7. hluta í I. viðauka við þessar siglingareglur í allt að fjögur ár frá þeim degi að þessar siglingareglur taka gildi.
- c) Tilfærsla ljósa vegna breytinga frá breskum mælieiningum í metrakerfi og notkun lengdarmála upp á heilan og hálfan metra um alla framtíð.
- d)
 - i) Tilfærsla á sigluljósi skipa styttri en 150 m vegna fyrirmæla í a-lið 3. hluta í I. viðauka við þessar siglingareglur um alla framtíð.
 - ii) Tilfærsla sigluljósa skipa 150 m að lengd eða lengri vegna fyrirmæla í a-lið 3. hluta í I. viðauka við þessar siglingareglur í allt að níu ár frá þeim degi að þessar siglingareglur taka gildi.
- e) Tilfærsla sigluljósa vegna fyrirmæla í b-lið 2. hluta í I. viðauka við þessar siglingareglur í allt að níu ár frá þeim degi að þessar siglingareglur taka gildi.
- f) Tilfærsla hliðarljósa vegna fyrirmæla í g-lið 2. hluta og b-lið 3. hluta í I. viðauka við þessar siglingareglur í allt að níu ár frá þeim degi að þessar siglingareglur taka gildi.
- g) Fyrirmæli um hljóðmerkjatæki sem mælt er fyrir um í III. viðauka við þessar siglingareglur í allt að níu ár frá þeim degi að þessar siglingareglur taka gildi.
- h) Tilfærsla hringljósa vegna fyrirmæla í b-lið 9. hluta í I. viðauka við þessar siglingareglur um alla framtíð.

I. VIÐAUKI

Staðsetning og nákvæm tæknileg lýsing ljósa og dagmerkja

1 Skilgreiningar

„Hæð upp frá bol skipsins“ merkir hæð upp frá efsta þilfari sem nær stafna á milli. Hæðin skal mæld frá punkti sem er lóðrétt undir ljósinu.

2 Lóðrétt staðsetning og fjarlægð á milli ljósa

a) Á vélskipi 20 m að lengd eða lengra skal sigluljósum komið fyrir sem hér segir:

- i) fremra sigluljósið, eða ef einungis er haft uppi eitt sigluljós, þá það ljós, skal vera í að minnsta kosti 6 m hæð upp frá bol skipsins og ef skipið er breiðara en 6 m þá að minnsta kosti jafnmarga metra upp frá bol skipsins og breidd skipsins nemur, ljósið þarf þó ekki að setja hærra en 12 m upp frá bol skipsins;
- ii) þegar tvö sigluljós eru höfð uppi skal aftara ljósið vera að minnsta kosti 4,5 m hærra en fremra ljósið, mælt í lóðlínu.

b) Lóðrétt fjarlægð milli sigluljósa vélskipa skal vera svo mikil að við eðlilegan stafnhalla sjáist frá sjávarfleti í 1000 m fjarlægð frá stafni skipsins aftara sigluljósið ofan við fremra sigluljósið og aðgreint frá því.

c) Sigluljósi vélskips 12 m að lengd eða lengra, en styttra en 20 m, skal komið fyrir í minnst 2,5 m hæð ofan við borðstokk skipsins.

d) Á vélskipi styttra en 12 m má efsta ljósið vera lægra en 2,5 m ofan við borðstokkinn. Þegar sigluljós er samt sem áður haft uppi auk hliðarljósanna og skutljóssins eða haft er uppi hringljós eins og mælt er fyrir um í i. lið d-liðar 23. reglu, skal þetta sigluljós eða hringljósið vera að minnsta kosti 1 m ofan við hliðarljósin.

e) Öðru tveggja eða einu þriggja sigluljósa sem mælt er fyrir um að vélskip skuli hafa uppi þegar þau draga annað skip eða ýta því skal komið fyrir annaðhvort á sama stað og fremra eða aftara sigluljósið að því tilskildu að ef ljósin eru höfð á aftursigli skal lægsta aftara sigluljósið vera a.m.k. 4,5 m hærra en fremra sigluljósið mælt í lóðlínu.

- f) i) Sigluljósinu eða ljósunum sem kveðið er á um í a-lið 23. reglu skal ætíð komið fyrir ofan við og laust við önnur ljós og hindranir nema eins og lýst er í ii .lið.
- ii) Sé óframkvæmanlegt með góðu móti að hafa hringljósin, sem mælt er fyrir um í i. lið b-liðar 27. reglu eða 28. reglu, neðan við sigluljósin má setja þau ofan við aftara sigluljósið(in) eða lóðrétt milli fremra(i) og aftara(i) sigluljóssa (sigluljósa), enda sé í síðara tilvikinu fylgt ákvæðum c-liðar 3. hluta þessa viðauka.
- g) Á vélskipi má ekki setja hliðarljós hærra yfir bol skipsins en sem nemur þremur fjórðu (3/4) af hæð fremra sigluljóssins. Hliðarljósin má ekki setja svo lágt að þeim verði ruglað saman við þilfarsljós.
- h) Ef hliðarljósin eru í samsettu ljósakeri á vélskipi sem er styttra en 20 m skal þeim komið fyrir minnst 1 m neðan við sigluljósið.
- i) Þegar mælt er fyrir í reglunum að hafa uppi tvö eða þrjú ljós lóðrétt hvert upp af öðru skal fjarlægð milli ljósanna vera sem hér segir:
- i) Á skipi 20 m að lengd eða lengra skulu vera minnst 2 m á milli ljósanna og skal neðra eða neðsta ljósinu komið fyrir í minnst 4 m hæð upp frá bol skipsins nema hafa skuli uppi dráttarljós.
- ii) Á skipi styttra en 20 m skal minnst vera 1 m á milli ljósanna og skal neðsta ljósinu komið fyrir í minnst 2 m hæð ofan við borðstokk skipsins, nema hafa skuli uppi dráttarljós.
- iii) Þegar þrjú ljós eru höfð uppi skal vera jafnt bil á milli þeirra.
- j) Lægra ljósið af hringljósunum tveimur sem mælt er fyrir um að skip að fiskveiðum hafi uppi skal vera minnst tvöföld sú fjarlægð sem er á milli lóðréttu hringljósanna ofan við hliðarljósin.
- k) Fremra akkerisljósið sem mælt er fyrir um í i. lið a-liðar 30. reglu skal, þegar höfð eru uppi tvö akkerisljós, vera minnst 4,5 m ofar en aftara ljósið. Á skipi 50 m að lengd eða lengra skal fremra akkerisljósinu komið fyrir í minnst 6 m hæð upp frá bol skipsins.

3 Lárétt staðsetning og fjarlægð á milli ljósa

- a) Lárétt fjarlægð milli sigluljósa á vélskipi sem mælt er fyrir um að hafi uppi tvö sigluljós skal vera minnst hálf skipslengdin en þarf þó ekki að vera lengri en 100 m. Fremra sigluljósinu skal ekki komið fyrir fjær stafni en sem nemur fjórðungi af lengd skipsins.

b) Á vélskipi 20 m að lengd eða lengra skal ekki setja hliðarljósinn framan við fremri sigluljósin. Hliðarljósunum skal komið fyrir á eða nærri hliðum skipsins.

c) Þegar hringljósunum, sem kveðið er á um í i. lið b-liðar 27. reglu eða 28. reglu, er komið fyrir lóðrétt á milli fremra(i) og aftara(i) sigluljóss(a) skulu hringljósinn ekki vera nær mið-langskurðarfleti skipsins en 2 m mælt lárétt í þverskipstefnu.

d) Á vélskipi sem er aðeins skylt að hafa uppi eitt sigluljós skal ljósið vera framan við miðju skipsins nema á skipi styttra en 20 m er ekki skylt að hafa ljósið framan við miðju skipsins, en það skal haft eins framarlega á skipinu og við verður komið.

4 Nánari ákvæði um staðsetningu bendiljósa á fiskiskipum, dýpkunarskipum og skipum við neðansjárvinnu

a) Ljósið sem mælt er fyrir um í ii. lið c-liðar 26. reglu og bendir í hvaða átt veiðarfæri skips að fiskveiðum liggja skal vera minnst í 2 m en mest í 6 m láréttri fjarlægð frá rauða og hvíta hringljósinu. Þetta ljós skal ekki vera hærra en hvíta hringljósið sem mælt er fyrir um í i. lið c-liðar 26. reglu og ekki lægra en hliðarljósin.

b) Ljósin og dagmerkin á skipi sem vinnur við dýpkun eða neðansjárvinnu til að sýna á hvora hlið er hindrun og/eða á hvora hlið er öruggt að sigla framhjá, eins og mælt er fyrir um í i. og ii. lið d-liðar 27. reglu, skal komið fyrir í eins mikilli láréttri fjarlægð og unnt er en í engum tilvikum styttra en 2 m frá þeim ljósum eða dagmerkjum sem mælt er fyrir um í i. og ii. lið b-liðar 27. reglu. Hærra ljósið eða dagmerkið má ekki undir neinum kringumstæðum vera hærra en ljósið eða dagmerkið sem lægst er þeirra þriggja ljósa og dagmerkja sem mælt er fyrir um í i. og ii. lið b-liðar 27. reglu.

5 Hlífar fyrir hliðarljós

Hliðarljósin á skipum 20 m að lengd eða lengri skulu búin svartmáluðum, möttum hlífum á þeirri hlið sem veit inn að skipinu og skulu fullnægja þeim kröfum sem eru gerðar í 9. hluta þessa viðauka. Á skipum styttri en 20 m skulu hliðarljósin vera búin svörtum, möttum hlífum á þeirri hlið sem veit inn að skipinu ef nauðsyn krefur til að þau fullnægi kröfum í 9. hluta þessa viðauka. Þegar um er að ræða samsett ljóskef með einum lóðréttum glóðarþræði og örþunnu skilrúmi á milli græna og rauða ljósgeirans þarf ekki að búa hliðarljósin hlífum að utanverðu.

6 Dagmerki

- a) Dagmerki skulu vera svört og af eftirfarandi stærðum:
- Þvermál kúlu skal ekki vera minna en 0,6 m;
 - Þvermál grunnflatar keilu skal ekki vera minna en 0,6 m og skal hæð keilunnar vera jöfn þvermáli grunnflatar;
 - Þvermál sívalnings skal vera a.m.k. 0,6 m og skal hæð sívalningsins vera tvisvar sinnum þvermál hans;
 - Tígullaga merki skal vera tvær keilur sem hafa sameiginlegan grunnflöt og séu keilurnar af sömu gerð og lýst er í ii. lið hér að framan.
- b) Lóðrétt fjarlægð á milli dagmerkja skal vera a.m.k. 1,5 m.
- c) Á skipi styttra en 20 m má hafa uppi minni dagmerki en þau skulu samt svara til stærðar skipsins og fjarlægð milli merkjanna má stytta samsvarandi.

7 Skilgreining lita á ljósum

Litur allra siglingaljósa skal vera í samræmi við eftirfarandi staðla sem eru innan marka sem tilgreind eru um hvern lit í litatöflu sem Alþjóða-ljóstækninefndin (CIE) hefur gert.

Mörkin fyrir hvern lit gefin með hornhnitum eru þessi:

i) Hvítt						
x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382
ii) Grænt						
x	0,028	0,009	0,300	0,203		
y	0,385	0,723	0,511	0,356		
iii) Rautt						
x	0,680	0,660	0,735	0,721		
y	0,320	0,320	0,265	0,259		
iv) Gult						
x	0,612	0,618	0,575	0,575		
y	0,382	0,382	0,425	0,406		

8 Ljósstyrkur

- a) Minnsta ljósstyrk skal reikna út með því að nota jöfnuna:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^D$$

þar sem: I er ljósstyrkur í kandelum⁵ þegar ljósið er komið á sinn stað og í notkun.

T er raftregðustuðull 2×10^{-7} lúx⁶,

D er langdrægni ljóssins (sjónarlengd) í sjómílum,

K er ljósleiðni andrúmsloftsins, þ.e. hversu auðveldlega ljósið berst í andrúmsloftinu.

Fyrir ljós sem mælt er fyrir um í reglunum skal K -gildið vera 0,8 sem svarar til að skyggni með berum augum sé um það bil 13 sjómílar.

- b) Valin gildi fundin með jöfnunni eru tilgreind í eftirfarandi töflu:

Langdrægni (sjónarlengd) ljóssins í sjómílum D	Ljós magn í kandelum (candelas) fyrir $K =$ 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

⁵ Kandela (enska: candela) er mælieining á ljósstyrk (ljóma) táknað með cd; 1 cd er ljósstyrkurinn hornrétt frá fleti sem er $1/60 \text{ cm}^2$ og skín eins og fullkominn ljósgjafi.

⁶ Lúx, mælieining um styrkleika birtu (tákn lx), þar sem 1 lx jafngildir lýsingu flatar sem fær á hvern fermetra ljósflæðið 1 lm (lúmen) sem samsvarar ljósi frá kerti í 1 m fjarlægð. *Íslensk orðabók*, þriðja útgáfa. Edda, Reykjavík 2002.

ATHUGIÐ: Hámarksljósstyrk siglingaljósa ætti að miða við að komist verði hjá óæskilegri blindun af ofbirtu. Þessu má ekki ná fram með stillanlegum ljósrofa.

9 Láréttir ljósgeirar

- a)
 - i) Hliðarljósin skulu, þar sem þeim er komið fyrir um borð, sýna lágmarksljósstyrk sem krafist er í stefnu fram á við. Ljósstyrkur skal minnka og verða í reynd ómælanlegur á milli 1° og 3° utan þeirra geira sem mælt er fyrir um að ljósin skuli lýsa.
 - ii) Lágmarksljósstyrk sem krafist er fyrir skutljós, sigluljós og hliðarljós, $22,5^\circ$ aftan við þverskipstefnu, skal haldið á þeim boga sjóndeildarhringsins sem mælt er fyrir um í 21. reglu að 5° innan marka ljósgeiranna. Frá 5° innan ljósgeiranna sem mælt er fyrir um má ljósstyrkurinn minnka um 50% að mörkunum sem mælt er fyrir um; síðan skal stöðugt draga úr ljósstyrknum þar til hann er í raun enginn og í síðasta lagi 5° utan ljósgeiranna sem mælt er fyrir um að ljósin lýsi.
- b)
 - i) Hringljósum skal þannig komið fyrir að ekki beri fyrir þau stærri hluti mastra, siglutoppa eða yfirbygginga en sem nemi 6° nema akkerisljósin sem mælt er fyrir um í 30. reglu, en þau þarf ekki að setja ofar bol skipsins en framkvæmanlegt er með góðu móti.
 - ii) Ef óframkvæmanlegt er með góðu móti að fara eftir i. lið b-liðar í þessum hluta og hafa uppi aðeins eitt hringljós skal hafa uppi tvö hringljós sem skulu eftir því sem frekast er unnt þannig sett upp og búin hlífum að þau sjáist sem eitt ljós í einnar sjómílu fjarlægð.

10 Lóðréttir ljósgeirar

- a) Lóðréttir ljósgeirar rafljósa, nema um sé að ræða ljós á seglskipum sem eru laus, skulu þar sem ljósum er komið fyrir tryggja:
 - i) að ljósstyrk, sem er a.m.k. lágmarksljósstyrkur sem krafist er, verði viðhaldið við öll horn frá 5° yfir láréttum fleti að 5° undir láréttum fleti;
 - ii) að ljósstyrk, sem er a.m.k. 60% lágmarksljósstyrks sem krafist er, verði viðhaldið frá $7,5^\circ$ yfir láréttum fleti að $7,5^\circ$ undir láréttum fleti.
- b) Ef um er að ræða seglskip sem eru laus skulu lóðréttir ljósgeirar rafljósa þar sem þeim er komið fyrir tryggja:

- i) að ljósstyrk, sem er a.m.k. lágmarksljósstyrkur sem krafist er verði viðhaldið við öll horn frá 5° yfir láréttum fleti að 5° undir láréttum fleti;
 - ii) að ljósstyrk, sem er a.m.k. 50% lágmarksljósstyrks sem krafist er, verði viðhaldið frá 25° yfir láréttum fleti að 25° undir láréttum fleti.
- c) Þegar um önnur ljós en rafljós er að ræða skal fylgja þessum tækniforskriftum um lýsingu eins náðið og kostur er.

11 Ljósstyrkur annarra ljósa en rafljósa

Önnur ljós en rafljós skulu eftir því sem framkvæmanlegt er með góðu móti uppfylla kröfur um lágmarksljósstyrk eins og skilgreint er í töflu í 8. hluta þessa viðauka.

12 Stefnuljós

Þrátt fyrir ákvæðin í f-lið 2. liðar þessa viðauka skal stefnuljósi sem lýst er í b-lið 34. reglu komið fyrir í sama lóðréttan langskurðarfleti og sigluljósinu eða sigluljósunum og þar sem því verður við komið a.m.k. 2 m lóðrétt ofan við fremra sigluljósið þó að því tilskildu að ljósið sé minnst 2 m lóðrétt fyrir ofan eða neðan aftara sigluljósið. Á skipi með aðeins eitt sigluljós skal, ef skipið er búið sérstöku stefnuljósi, hafa ljósið þar sem það sést best en aðskilið minnst 2 m lóðrétt frá sigluljósinu.

13 Háhraðaför⁷

- a) Sigluljósið á háhraðafari má miðað við breidd skipsins hafa lægra en mælt er fyrir um í i. lið a-liðar 2. liðar þessa viðauka að því tilskildu að hornið við grunnlínu jafnarma þríhyrnings sem hliðarljósin og sigluljósið mynda þegar horft er á ljósin framan frá sé ekki minna en 27° .
- b) Á háhraðafari, 50 m að lengd eða lengra, má laga 4,5 m lóðréttan fjarlægð á milli fremra og aftara sigluljóss sem krafist er í ii. lið a-liðar 2. liðar þessa viðauka að aðstæðum að því tilskildu að fjarlægðin sé ekki minni en það gildi sem ákvarðast með eftirfarandi formúlu:

⁷ Vísað er til Alþjóðakóða um öryggi háhraðafara frá 1994 og 2000 (International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000).

$$Y = \frac{(a + 17\Psi)C}{1000} + 2$$

- þar sem: Y er hæðin á aftara sigluljósi í metrum yfir fremra sigluljósi;
- a er hæð fremra sigluljóss í metrum yfir yfirborði sjávar og vatna þegar skipið er við venjulegar rekstraraðstæður;
- Ψ er stafnhalli skipsins í gráðum við venjulegar rekstraraðstæður;
- C er lárétt fjarlægð í metrum á milli sigluljósa.

14 Samþykki

Gerð ljósa og dagmerkja, svo og uppsetning ljósa um borð í skipinu, skal uppfylla þær kröfur sem eru settar af hlutaðeigandi yfirvöldum í því ríki sem heimilar skipi að sigla undir fána sínum.

II. VIÐAUKI

Viðbótarkerki fyrir fiskiskip að veiðum mjög nærri hvert öðru

1 Almenn ákvæði

Ef ljós þau sem hér er um fjallað eru höfð uppi samkvæmt d-lið 26. reglu skal þeim komið fyrir þar sem þau sjást best. Á milli þeirra skulu vera a.m.k. 0,9 m og þau skulu vera neðar en ljósin sem mælt er fyrir um í i. lið b- og c-liðar 26. reglu. Ljósin skulu sjást hvaðan sem litið er í a.m.k. einnar sjómílu fjarlægð en styttra en ljósin sem mælt er fyrir um í þessum reglum að fiskiskip hafi uppi.

2 Merki skipa að togveiðum

a) Skip að togveiðum, 20 m að lengd eða lengri, skulu hvort sem þau veiða með botnvörpu eða flotvörpu, hafa uppi:

- i) þegar vörpunni er kastað: tvö hvít ljós, annað lóðrétt upp af hinu;
- ii) þegar varpan er hífð um borð: hvítt ljós lóðrétt yfir rauðu ljósi;
- iii) þegar varpan er föst í hindrun: tvö rauð ljós, annað lóðrétt upp af hinu.

b) Skip, 20 m að lengd eða lengri, sem toga vörpu saman skulu hvort um sig hafa uppi:

- i) að nóttu til ljóskastara sem beint er fram á við og fyrir stafn hins skipsins sem varpan er toguð með;
- ii) ljósin sem kveðið er á um í a-lið 2. liðar hér að framan þegar vörpunni er kastað, hún hífð um borð eða er föst í hindrun.

c) Skip styttra en 20 m að togveiðum, hvort sem skipið er að veiðum með botnvörpu eða flotvörpu, eða togar vörpu með öðru skipi, má hafa uppi eftir því sem við á þau ljós sem mælt er fyrir um í a- eða b-lið þessa hluta.

3 Merki skipa að nótaveiðum

Skip að nótaveiðum mega hafa uppi tvö gul ljós, annað lóðrétt upp af hinu. Ljósin skulu blossa til skiptis hverja sekúndu og vari ljósið jafnlangan tíma og myrkrið. Ljós þessi má eingöngu sýna þegar skipið er bundið veiðarfærum sínum.

III. VIÐAUKI

Tæknilegur útbúnaður og gerð hljóðmerkjataekja

1 Flautur

a) *Tíðnisvið og langdrægni hljóðmerkja*

Grundvallartíðni hljóðmerkisins skal vera innan marka 70-700 riða (Hz). Langdrægni hljóðmerkis frá flautu skal ákvarða með tíðnum sem geta verið grundvallartíðnin og/eða ein eða fleiri hærri tíðnir sem liggja innan marka 180–700 riða (Hz) ($\pm 1\%$) fyrir skip 20 m að lengd eða lengra eða 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) fyrir skip styttra en 20 m og ná upp hljóðþrýstingsstigi sem tilgreint er í c-lið 1. mgr. hér á eftir.

b) *Mörk grundvallartíðna*

Til þess að tryggja mikla fjölbreytni í einkennum hljóðmerkja frá skipsflautu skal grundvallartíðni flautu liggja á milli eftirfarandi marka:

- i) 70-200 rið (Hz) á skipi 200 m að lengd eða lengri;
- ii) 130-350 rið (Hz) á skipi 75 m að lengd eða lengra en styttra en 200 m;
- iii) 250-700 rið (Hz) á skipi styttra en 75 m.

c) *Hljóðstyrkur og langdrægni hljóðmerkis*

Skipsflauta um borð skal, í þá átt sem hljóðstyrkur flautunnar er mestur og í 1 m fjarlægð frá flautunni, ná hljóðmörkum sem eru a.m.k. 1/3 úr áttund og innan tíðnimarka 180-700 riða (Hz) ($\pm 1\%$) fyrir skip 20 m að lengd eða lengra eða 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) fyrir skip styttra en 20 m og sem eru ekki undir þeim gildum sem við eiga og eru í eftirfarandi töflu:

Lengd skips í metrum	1/3 úr áttund í 1 m fjarlægð í dB talin og vísar til $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Langdrægni hljóðmerkja í sjómílum
200 eða yfir	143	2
75 en undir 200	138	1,5
20 en undir 75	130	1
Undir 20	120*	0,5
	115†	
	111‡	

Tölur um langdrægni hljóðmerkja í töflunni hér að framan eru til upplýsingar og í kyrru veðri um borð í skipi með venjulegan hávaða (talin vera 68 dB í þeirri áttund sem hefur miðju á 250 riðum (Hz) og 63 dB í áttund sem hefur miðju á 500 riðum (Hz)) í bakgrunni á þeim stöðum sem er hlustað, eru 90% líkur til að tölurnar gefi nokkurn veginn þá langdrægni sem heyra má í flautu í beinu framhaldi af langskurðarfleti (miðjuási) hennar.

Í reynd er sú vegalengd sem hljóð flautunnar heyrir ákaflega breytileg og ræður veðurlag mestu um langdrægni hljóðsins; gildin sem eru gefin má líta á sem dæmigerð en í miklum stormi og hávaða allt um kring þar sem hlustað er getur dregið verulega úr langdrægni hljóðmerkjana.

d) *Stefnuákvarðandi þættir*

Hljóðmörk flautu sem beinir hljóðinu í tiltekna átt skulu ekki fara undir 4 dB miðað við hljóðmörkin sem mælt er fyrir um í miðjuási flautunnar í hvaða átt sem vera skal í láréttum fleti innan $\pm 45^\circ$ frá ásnum. Hljóðmörkin í allar aðrar áttir í láréttum fleti mega ekki vera meira en 10 dB undir hljóðmörkunum sem mælt er fyrir um í ási flautunnar þannig að langdrægni hljóðsins í allar áttir verði a.m.k. helmingur af langdrægni í stefnu sem er í beinu framhaldi af miðjuásnum. Hljóðmörkin skal mæla á því þriðjungsaáttundarsviði (1/3 úr áttund) sem ákvarðar langdrægni hljóðmerkja.

e) *Staðsetning skipsflauta*

Þegar nota skal sem einu flautuna um borð flautu sem beinir hljóðinu í tiltekna átt skal koma henni þannig fyrir að hámarkshljóðstyrkur sé beint framundan.

* Þegar mæld tíðni er innan marka 180–450 Hz
† Þegar mæld tíðni er innan marka 450–800 Hz
‡ Þegar mæld tíðni er innan marka 800–2100 Hz

Skipsflautu skal setja eins hátt um borð í skipi og við verður komið til þess að minnka líkur á því að hljóðið sem sent er út rofni eða truflist af hindrunum og einnig til að draga úr hættu á að áhöfnin verði fyrir heyrnarskaða. Hljóðmörk hljóðmerkja frá eigin skipi skulu ekki fara yfir 110 dB (A) á þeim stöðum sem hlustað er og ættu ekki að fara yfir 100 dB (A) ef því verður við komið.

f) *Skip útbúin fleiri en einni flautu*

Ef flautur hafa verið settar upp í meira en 100 m fjarlægð frá hvorri annarri skal gengið svo frá þeim að þær gefi ekki hljóð samtímis.

g) *Samsett flautukerfi*

Ef líklegt er að hljóðsvið einu flautunnar um borð, eða einnar af flautunum sem getið er um í f-lið 1. mgr. hér að framan, hafi mjög skertan hljóðstyrk á tilteknu svæði vegna hindrana er mælt með að setja upp samsett flautukerfi til þess að bæta úr þessari truflun. Í þessum reglum er litið á samsett flautukerfi sem einstaka flautu. Í samsettum flautukerfum mega ekki vera meira en 100 m á milli flautanna og skulu þær þannig settar upp að þær gefi samtímis hljóð. Tíðni hverrar einstakrar flautu skal víkja a.m.k. um 10 ríð frá tíðnum hinna.

2 Skipsklukka eða málmtrumba

a) *Hljóðstyrkur*

Skipsklukka eða málmtrumba, eða önnur tæki sem hafa svipuð hljóðeinkenni, skulu gefa frá sér hljóð sem sé a.m.k. 110 dB í 1 m fjarlægð frá þessum hljóðgjöfum.

b) *Gerð*

Skipsklukkur og málmtrumbur skulu smíðaðar úr ryðfríu efni og þannig gerðar að þær hafi tæran hljóð. Þvermál klukkunnar að neðan skal ekki vera minna en 300 mm á skipum 20 m að lengd eða lengri. Þar sem því verður við komið er mælt með að nota vélknúinn kólf til þess að tryggja stöðugan kraft í klukkuslögnum en klukkunni skal þó vera unnt að hringja með handafli. Efnismassi kólfsins skal ekki vera undir 3% af efnismassa klukkunnar.

3 Samþykki

Gerð hljóðgjafa, hljómburður þeirra og uppsetning um borð í skipinu, skal uppfylla þær kröfur sem eru settar af hlutaðeigandi yfirvöldum í því ríki sem heimilar skipi að sigla undir fána sínum.

IV. VIÐAUKI

Neyðarmerki

1 Eftirfarandi merki, hvort sem þau eru notuð saman eða hvert fyrir sig, gefa til kynna að skip sé í sjávarháaska og þarfnist aðstoðar:

- a) byssuskot eða annað hvellmerki hleypt af með um það bil einnar mínútu millibili;
- b) notkun hvers konar þokumerkjatækis í sífellu;
- c) flugeldar eða sprengjur sem varpa frá sér rauðum stjörnuljósum, skotið einni í einu með stuttu millibili;
- d) merkið . . . — — — . . . (SOS) eftir Morsekerfi sent með loftskoytatækjum eða hvaða öðrum aðferðum til merkjasendinga sem vera skal;
- e) orðið „Mayday“ kallað út í talstöð;
- f) neyðarmerki með alþjóðamerkjafánunum N.C.;
- g) merki sem er ferhyrndur fáni og kúla eða eitthvað sem líkist kúlu fyrir ofan eða neðan fánann;
- h) bál á skipinu (svo sem frá logandi tjörutunnu, olíutunnu o.s.frv.);
- i) fallhlífarflugeldur eða handblys sem sýna rautt ljós;
- j) reykmerki sem gefur frá sér rauðgulan reyk;
- k) hægur og endurteknar hreyfingar upp og niður með útréttum handleggjum;
- l) loftskoyta-vekjaramerkið;⁸
- m) talstöðvar-vekjaramerkið;
- n) merki send frá neyðarradíóbauju sem gefur staðarákvörðun;

⁸ Er ekki lengur notað, þar sem fjarskipti með Morse hafa verið lögð niður.

- o) viðurkennd merki send frá fjarskiptakerfum, þar með taldir ratsjársvavar í björgunarförum.

2 Framangreind merki má ekki sýna eða gefa nema í þeim tilgangi að gefa til kynna að skip sé í sjávarháská og þarfnist aðstoðar en notkun annarra merkja sem kann að vera ruglað saman við neyðarmerkin eru bönnuð.

3 Athygli er vakin á köflum um neyðarmerki í *Alþjóðlegri merkjabók*, *Handbók kaupskipa um leit og björgun*⁹ og á eftirfarandi merkjum:

- a) dúk sem er rauðgulur og annaðhvort með svörtum ferningi og hring eða öðru heppilegu tákni (til auðkenningar úr lofti);
- b) litarefni sem er sett í sjóinn.

⁹ IAMSAR, III. bindi, gefið út af Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO).

REGLUGERÐ

um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum, nr. 599 / 2001.

1. gr.

Gildissvið.

Reglugerð þessi gildir um vaktir um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum.

Farþegaskip er hvert það skip, skrásett sem farþegaskip, sem getur flutt fleiri en 12 farþega til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.

Flutningaskip er hvert það skip, skrásett sem flutningaskip, er siglir með varning til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.

2. gr.

Vaktstaða.

Þeir sem standa vaktir skulu fylgja ákvæðum þessarar reglugerðar um vaktstöður.

Skipstjóri skal tryggja að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé staðin örugg vakt um borð, hvort sem skipið er á siglingu, í höfn, á legu eða við akkeri. Undir yfirumsjón skipstjóra eru stýrimenn ábyrgir fyrir öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand.

Yfirvélstjóri er ábyrgur fyrir öruggri vakt í vélarrúmi og skal tryggja að vélstjóri sé tiltækur til að gegna vakt í ómönnuðu vélarrúmi og standa þar vaktir ef þörf krefur.

Þeir sem gegna starfi fjarskiptamanns eru á sinni vakt ábyrgir fyrir sam-felldri hlustun á viðeigandi tíðnum.

Vaktir skulu þannig skipulagðar að þeir sem standa vakt séu ávallt vel hvíldir svo að ekki dragi úr árvekni þeirra. Sérstaklega skal þessa gætt við fyrstu vakt og í upphafi sjóferðar.

3. gr.

Um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum, þar sem stærð skips, farsvið og fjöldi í áhöfn leiðir til þess að ekki er unnt að uppfylla að öllu leyti kröfur reglugerðar þessarar um vaktstöður, skal reglunum fylgt eftir því sem aðstæður leyfa. Utan hafnar eða öruggs akkerislægis skal gæta þess að ávallt sé staðin örugg vakt. Sérstaklega er vakin athygli á 2. hluta vaktreglnanna um siglingaáætlun, 3. hluta um vaktir á sjó, útvörð, skipun vakta, vaktaskipti og siglingavakt, einnig hluta

3-2 um grundvallaratriði vélstjórnarvaktar og hluta 3-3 um grundvallaratriði fjarskiptavaktar.

4. gr.

Refsiákvæði.

Um brot á reglugerð þessari fer eftir ákvæðum 15. gr. laga um áhafnir ís-lenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001.

5. gr.

Gildistaka o.fl.

Reglugerð þessi, sem sett er samkvæmt 17. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, staðfestist hér með til að öðlast þegar gildi og birtist til eftirbreytni öllum þeim sem hlut eiga að máli.

Reglugerðin er sett með hliðsjón af ákvæðum alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 1978 með síðari breytingum. Annars vegar er byggt á VIII. kafla í A-hluta alþjóðasamþykktarinnar sem samþykkt var á ráðstefnu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar árið 1995, „Vaktreglur“, sem er I. viðauki með reglugerð þessari og hins vegar á VIII. kafla í B-hluta alþjóðasamþykktarinnar „Leiðbeiningar um vaktreglur“, sem er II. viðauki með reglugerð þessari.

Samgönguráðuneytinu, 5. júlí 2001.

Sturla Böðvarsson.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

I. VIÐAUKI

Vaktreglur.

Undirkafli A-VIII/1

Hæfni til skyldustarfa.

1. Öllum, sem er ætlað að standa vaktir, yfirmönnum sem aðstoðarmönnum, skal tryggja að minnsta kosti 10 klukkustunda hvíld á hverju 24 klukkustunda tímabili.
2. Hvíldartíma má ekki skipta upp í meira en tvo hluta og skal annar hvor hluti hvíldartímans vera a.m.k. 6 klukkustundir.
3. Víkja má frá skilyrðum sem krafist er í 1. og 2. tölulið um hvíldartíma í neyðartilvikum eða á æfingum eða ef það er afar brýnt vegna starfsemi skipsins.
4. Þrátt fyrir skilyrði sem um getur í 1. og 2. tölulið má stytta 10 klukkustunda lágmarkshvíldartíma, en þó ekki í færri en 6 samfelldar klukkustundir, svo fremi að slík stytting standi ekki lengur en í tvo daga og að tryggð sé a.m.k. 70 klukkustunda hvíld á hverju sjö daga tímabili.
5. Áætlun um vaktir skal sett upp þar sem auðvelt er að komast að henni til skoðunar og eftirbreytnei þeim sem hlut eiga að máli.

Undirkafli A-VIII/2

Tilhögun vakta og grundvallaratriði sem ber að fara eftir.

1. HLUTI — SKÍRTEINI

1. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglinga- eða þilfarsvakt skal hafa tilskilin skírteini í samræmi við lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001, öryggismönnunarskírteini skipsins og ákvæðin í II. eða VII. kafla alþjóðasamþykktarinnar eftir því sem við á um skyldustörf sem tengjast siglinga- eða þilfarsvakt.
2. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal hafa tilskilin skírteini í samræmi við lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001, öryggismönnunarskírteini skipsins og ákvæðin í III. eða VII. kafla alþjóðasamþykktarinnar eftir því sem við á um skyldustörf á vakt í vélarúmi.

2. HLUTI – SIGLINGAÁÆTLUN

Almennar kröfur.

3. Væntanlega siglingaleið skal ákvarða fyrirfram og skal þá hafa til hliðsjónar og athuga allar handbærar upplýsingar um leiðina en allar stefnur sem hafa verið settar út í kort skal sannprófa og mæla upp áður en sjóferðin hefst.

4. Yfirvélstjóri á, í samráði við skipstjóra, að ákveða fyrirfram hvers þarf með vegna fyrirhugaðrar siglingar og skal þá taka tillit til hver þörf verður á eldsneyti, vatni, smurólíum, kemískum efnum, neysluföngum og varahlutum af öllu tagi, verkfærum, birgðum og öðrum nauðsynjum.

Skipulagning fyrir hverja sjóferð.

5. Skipstjóri á hverju skipi skal áður en haldið er í sjóferð tryggja að áformuð siglingaleið frá brottfararhöfn til næstu hafnar hafi verið sett út í sjókort sem ná yfir leiðina. Við útsetningu siglingaleiðarinnar skal nota leiðrétt kort í réttum mælikvarða, leiðsögubækur og aðrar siglinga-handbækur sem eru nauðsynlegar við fyrirhugaða sjóferð og hafa að geyma nákvæmar og fullkomnar upplýsingar, leiðréttar til siglingadags, um hindranir og hættur til lengri tíma litið eða sem segja má fyrir um og máli skipta með tilliti til öruggrar siglingar skipsins.

Áformuð siglingaleið sett út og sannreynd.

6. Þegar áformuð siglingaleið er sannreynd með hliðsjón af öllum handbærum upplýsingum um leiðina skal áætluð siglingaleið vera greinilega sett út í þau kort sem við eiga og ætíð vera aðgengileg fyrir yfirmann á siglingavakt. Áður en breytt er um stefnu skal hann sannreyna hverja þá stefnu sem skipið á að sigla.

Frávik frá áformaðri siglingaleið.

7. Ef tekin er ákvörðun meðan á siglingu stendur um að komuhöfn verði önnur en siglingaáætlun gerir ráð fyrir eða ef nauðsynlegt er af öðrum ástæðum að breyta verulega frá áður áætlaðri siglingaleið skipsins skal gera nýja siglingaáætlun áður en gerð er veruleg stefnubreyting frá þeirri leið sem áður var áformuð.

3. HLUTI - VAKTIR Á SJÓ

Almenn grundvallaratriði um vaktir.

8. Athygli útgerða, skipstjóra, yfirvélstjóra og þeirra sem ganga vaktir er beint að eftirfarandi grundvallaratriðum sem ber að hafa í huga til þess að tryggja að ávallt sé staðin örugg vakt.

9. Skipstjóra á hverju skipi er skylt að sjá um að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé gengin örugg siglingavakt. Undir yfirumsjón skipstjóra eru yfirmenn sem bera ábyrgð á siglingavakt ábyrgir fyrir

öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand.

10. Yfirvélstjóra á hverju skipi ber í samráði við skipstjóra að tryggja að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sér gengin örugg vakt í vélarúmi.

Umhverfisvernd - verndun hafs og sjávarstranda.

11. Skipstjóri, yfirmenn og aðstoðarmenn í brú og í vél skulu sérstaklega hafa í huga hinar alvarlegu afleiðingar sem mengun hafs og sjávarstranda vegna daglegs rekstrar skips eða óhappa geta haft. Þeir skulu gera allar hugsanlegar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir slíka mengun og sérstaklega í samræmi við og innan ramma viðeigandi alþjóðareglna og hafnarreglugerða.

Hluti 3-1 - Grundvallaratriði um varðstöðu á siglingavakt.

12. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt er fulltrúi skipstjóra og er ætíð og fyrst og fremst ábyrgur fyrir öruggri siglingu skipsins og að fylgt sé alþjóðasiglingareglunum frá 1972.

Útvörður.

13. Ætíð skal halda dyggilegan útvörð í samræmi við 5. reglu alþjóðasiglingareglnanna frá 1972, en með dyggilegum útverði er markmiðið:

1. að gæta með stöðugri árvekni, jafnt með auga og eyra sem og öllum tiltækum tækjum, sérstaklega að öllum breytingum er geta skipt máli þar sem skipið er statt;
2. að leggja fullkomið mat á það sem er að gerast og hver hættu sé á árekstri, strandi og öðrum hættum fyrir siglingu skipsins;
3. að koma auga á skip eða flugvélar sem eru í nauðum stödd, skipreika fólk, flök, rekgóss og aðrar hættur fyrir örugga siglingu skipa.

14. Sá sem er á útverði skal halda dyggilegan útvörð og skal hann hvorki takast á hendur önnur skyldustörf né skulu honum falin störf sem gætu truflað hann við útvörðinn.

15. Skyldustörf útvarðar og þess sem stýrir er sitt hvort starfið og á ekki að telja þann sem stýrir útvörð nema á litlum skipum þar sem sjá má allt um kring þaðan sem stýrt er og ekkert dregur úr nætursjón eða torveldar dyggilegan útvörð. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt getur þegar dagsbirtu nýtur verið einn á útverði í brúnni að því tilskildu að í hvert skipti:

1. hafi aðstæður verið vandlega metnar og samkvæmt því talið öruggt að vera einn á útverði;
2. hafi verið tekið fullt tillit til allra þátta sem máli skipta, þar með talið en þó ekki endanlega upptalið:
 - veðurfars,

- skyggnis,
 - fjölda skipa og umferðar,
 - nálægðar hættu fyrir siglingar,
 - nauðsynlegrar árvekni, þegar siglt er á eða nærri aðskildum siglingaleiðum, og
3. umsvifalaust sé unnt að kalla til aðstoð í brúna ef nauðsyn krefur vegna breyttra aðstæðna.

16. Þegar skipstjóri ákveður skipun vakta til þess að tryggja stöðugan og dyggilegan útvörð verður hann að taka tillit til allra þátta sem máli skipta, þar með talið það sem nefnt er í þessum undirkafla viðaukans og eftirtalinna atriða:

1. skyggnis, veðurs og sjólags;
2. fjölda skipa á siglingaleið og annarra umsvifa þar sem skipið siglir;
3. árvekni, sem er brýn, þegar siglt er á eða nærri aðgreindum siglingaleiðum eða eftir öðrum fyrirmælum um ákveðna siglingaleið;
4. viðbótarvinnuálags vegna þeirra verkefna sem skipið er í, væntanlegra umsvifa og stjórtaka innan mjög skamms tíma;
5. starfshæfni allra í áhöfn skipsins sem eru á bakvakt og tilheyra vaktinni;
6. þekkingar og trausts á faglegrri hæfni yfirmanna og annarra í áhöfn skipsins;
7. reynslu yfirmanna sem bera ábyrgð á siglingavakt, þekkingar þeirra á útbúnaði skipsins, daglegum rekstri og vinnureglum ásamt því hvernig skipið lætur að stjórn;
8. umsvifa um borð á hverjum tíma, þar með talin fjarskipti og hvernig eigi umsvifalaust að kalla til aðstoð í brúnni, ef þess gerist þörf;
9. gangfærni allra tækja og stjórnþúnaðar í brú, þar með talin viðvörunarkerfi;
10. stjórnþækja stýris og skrófu og hvernig skipið lætur að stjórn;
11. stærðar skipsins og sjónsviðs frá brú;
12. hvernig brúin er byggð og innréttuð með tilliti til þess að slíkt gæti komið í veg fyrir að þeir sem standa vakt sjái eða heyri hvað er að gerast í námunda við skipið; og
13. allra annarra gildandi öryggisreglna, fyrirmæla eða leiðbeininga sem varða fyrirkomulag vakta og starfshæfni vaktmanna og hafa verið samþykktar af Alþjóðasiglingamála-stofnuninni.

Skipun vakta.

17. Þegar skipuð er vakt í brúnni, þar með taldir aðstoðarmenn, skal ásamt öðru hafa eftirtalin atriði í huga:

1. að brúin má aldrei vera mannlaus;

2. veðurskilyrði, skyggni, hvort bjart sé að degi eða dimmt af nóttu;
3. nálægð yfirvofandi hættu fyrir siglingar sem kann að gera það brýnt að stýrimaður á vakt fylgist enn nánar með siglingu skipsins;
4. notkun og ganghæfni siglingatækja eins og ratsjár eða annarra nútíma staðarákvörðunartækja, sem og allra tækja er koma að notum við örugga siglingu skipsins;
5. hvort skipið sé búið sjálfstýringu;
6. hvort sinna beri fjarskiptaskyldum;
7. fjarstýrð stjórtæki, viðvörðunarkerfi og mæla í brú fyrir ómannað vélarúm ásamt notkunarreglum þessa búnaðar og takmörkunum;
8. óvenjulegt álag á þá sem standa siglingavakt vegna sérstakra aðstæðna og umsvifa við verkefni skipsins.

Vaktaskipti.

18. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal ekki skila af sér vaktinni til yfirmanns sem á að leysa hann af hafi hann ástæðu til að ætla að sá sem taka á við sé ófær um að gegna vaktskyldum sínum með fullnægjandi hætti og skal þetta tilkynnt skipstjóra.

19. Yfirmaður sem leysir af vaktina skal fullvissa sig um að þeir sem koma á vakt séu fullfærir um að standa vaktina, einkum skal þess gætt að sjón þeirra hafi aðlagð sig náttmyrkri. Yfirmenn sem leysa af skulu ekki taka við vaktinni fyrr en sjón þeirra hefur fullkomlega aðlagast birtuskilyrðum.

20. Áður en yfirmenn taka við vaktinni eiga þeir að fullvissa sig um ágiskaðan eða athugaðan stað skipsins, sannreyna áformaða haldna stefnu, stýrða stefnu og hraða og stillingu stjórtækja fyrir ómannað vélarúm eftir því sem við á og gæta að hvers konar hættum sem má búast við að mæta á áframhaldandi siglingu á þeirra vakt.

21. Yfirmenn sem leysa af vakt eiga sjálfir að ganga úr skugga um og fullvissa sig um varðandi siglingu skipsins sem er þó ekki tæmandi upptalning:

1. fastákveðnar skipanir og önnur sérstök fyrirmæli skipstjóra um siglingu skipsins;
2. stað, stefnu, hraða og djúpristu skipsins;
3. núverandi og væntanleg staða sjávarfalla, strauma, veðurs, skyggnis og hver áhrif það hefur á stefnu og hraða skipsins;
4. hvernig eigi að beita aðalvélum við stjórtök þegar stjórtæki aðalvéla eru stillt á stjórnun úr brú;
5. eftirfarandi mikilvæg atriði varðandi siglingu skipsins sem er þó ekki tæmandi upptalning:

- 5.1 hvort siglinga- og öryggistæki sem eru í notkun eða líklegt er að muni verða notuð á vaktinni séu gangfær og í lagi;
- 5.2 skekkjur á gýró- og seguláttavítum;
- 5.3 nærveru eða ferðir skipa í augsýn eða sem vitað er um í grennd við skipið;
- 5.4 aðstæður og hættur sem má búast við að mæta á vaktinni;
- 5.5 hugsanleg áhrif á djúpristu skipsins af síðu- og stafnhalla, frá lóðréttu sögi þegar skipið grefur sig á grunnsævi eða vegna breytts eðlismassa sjávar.

22. Ef beitt er stjórnökum, stefnu- eða hraðabreytingum eða ef gripið hefur verið til stjórnataka til þess að forðast yfirvofandi hættu í hvert skipti sem leysa á yfirmann á vakt af skal fresta vaktaskiptum þar til stjórnökum er lokið.

Siglingavakt.

23. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal:

- 1. standa vaktina í brúnni;
- 2. ekki vikja af stjórnþalli undir neinum kringumstæðum fyrr en hann hefur verið leystur af á viðunandi hátt;
- 3. þrátt fyrir nærveru skipstjóra á stjórnþalli vera áfram ábyrgur fyrir öruggri siglingu skipsins þar til skipstjóri tilkynnir honum sérstaklega að hann taki sjálfur ábyrgð á vaktinni og sé gagnkvæmur skilningur þeirra á milli á því; og 4. tilkynna skipstjóra ef hann er í nokkrum vafa um hvað gera skuli til þess að tryggja öryggi skipsins.

24. Til þess að tryggja að skipið sigli eftir útsettri stefnu skal öðru hverju og nægilega oft á hverri vakt sannreyna stýrða stefnu skipsins, stað þess og hraða með öllum tiltækum siglingatækjum sem nauðsynlegt er að nota.

25. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal vita nákvæmlega um staðsetningu allra öryggis- og siglingatækja um borð og þekkja til hlítar notkun þeirra og taka tillit til takmarkana þeirra.

26. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal ekki taka að sér né skulu honum falin nein þau skyldustörf sem gætu truflað örugga siglingu skipsins.

27. Yfirmenn sem bera ábyrgð á siglingavakt skulu nota til hins ýtrasta öll þau siglingatæki sem þeir hafa yfir að ráða.

28. Við notkun ratsjár skal yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt hafa í huga nauðsyn þess að fylgja í hvívetna þeim reglum og fyrirvörum um notkun ratsjár sem er að finna í gildandi alþjóðasiglingareglum.

29. Ef nauðsyn krefur skal sá sem ber ábyrgð á siglingavakt ekki hika við að beita stýri, aflvél skipsins og nota tæki til hljóðmerkjagjafa. Ef þess er kostur skal þó láta vita um fyrirhugaðar breytingar á hraða með nokkrum fyrirvara eða beita stjórnækjum aðalvélar í brú rétt og í samræmi við gildandi reglur um notkun stjórnækja fyrir ómannað vélarúm frá brú.

30. Yfirmenn sem bera ábyrgð á siglingavakt eiga að vita hvernig skipið lætur að stjórn við öll stjórnök, þar á meðal hver sé stöðvunarvegarlengd skipsins, og þeim skal einnig vera ljóst að önnur skip geta látið að stjórn með öðrum hætti.

31. Á vaktinni skal halda nákvæma leiðarbók eða dagbók um allt sem tengist siglingu skipsins og því sem gerist um borð.

32. Afar brýnt er að yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt gæti þess að ávallt sé haldinn dyggilegur útvörður. Á skipi með sérstökum kortaklefa má yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt, ef brýn þörf krefur, fara inn í kortaklefan í stutta stund til þess að sinna nauðsynlegum skyldustörfum sem tengjast siglingu skipsins en áður á hann að ganga úr skugga um að það sé óhætt og tryggja að haldinn sé dyggilegur útvörður.

33. Þegar aðstæður leyfa á siglingu skulu siglingatæki skipsins prófuð eins oft og unnt er, einkum þó áður en búast má við hættulegum aðstæðum. Þegar það á við skal skrá þessar prófanir í sérstaka bók. Slíkar prófanir skal einnig framkvæma áður en komið er til hafnar eða látið er úr höfn.

34. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt á að gæta reglulega að eftirfarandi og tryggja að:

1. sá sem er við stýrið eða sjálfstýringin haldi rétttri stefnu;
2. skekkja á aðalkompás sé fundin a.m.k. einu sinni á vakt og þegar þess er kostur eftir hverja meiri háttar stefnubreytingu; bera iðulega saman aðalkompás og gýróáttavita og gæta þess að dótturkompásar séu samstilltir aðalgýróáttavita;
3. sjálfstýring sé reynd í handstillingu a.m.k. einu sinni á vakt;
4. siglinga- og merkjaljós og annar búnaður til siglingar skipsins sé í lagi og starfi eins og ætlast er til;
5. fjarskiptabúnaður sé í lagi og starfi eins og ætlast er til og í samræmi við það sem krafist er í 86. gr. í þessum vaktreglum;
6. stjórnæki, viðvörunarljós og mælar fyrir ómannað vélarúm séu í lagi og starfi eins og ætlast er til.

35. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt á að hafa hugfast að nauðsynlegt er að fylgja ætíð gildandi kröfum alþjóðasamþykktar um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS) frá 1974.* * Sjá reglur V/19, V/19-1 og V/19-2. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt á að taka tillit til þess:

1. að nauðsynlegt verði að senda mann að stýrinu og stilla þurfi á handstýringu í tæka tíð til þess að bregðast nógu fljótt og af öryggi við hvers konar yfirvofandi hættu; og
2. að þegar skipi er stýrt með sjálfstýringu er stórhættulegt að láta atburðarás þróast á þann veg að hann sé án aðstoðar og verði að rjúfa samfellda vakt útvarðar þurfi hann að grípa til neyðarúrræða.

36. Yfirmenn sem bera ábyrgð á siglingavakt eiga að þekkja til hlítar notkun allra rafeindasiglingatækja um borð, getu þeirra og takmarkanir og skulu þeir nota þessi tæki hvenær sem þurfa þykir og minnst þess að dýptarmælirinn er afar mikilvægt siglingatæki.

37. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal ætíð nota ratsjá í takmörkuðu skyggni eða þegar vænta má að dragi úr skyggni og ávallt þar sem er mikil umferð skipa og taka ætíð fullt tillit til takmarkana ratsjár.

38. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal gæta þess að fjarlægðarstillingu ratsjár sé breytt nógu oft til þess að endurvörp sjáist sem fyrst. Hafa skal hugfast að lítil eða dauf endurvörp koma ekki alltaf fram á sjónskífu ratsjár.

39. Við notkun ratsjár skal yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt gæta þess að velja ætíð rétta fjarlægðarstillingu, fylgjast vandlega með sjónskífunni og tryggja að útsetning ratsjárendurvarps eða kerfisbundin greining á endurvörpum sé hafin í tæka tíð.

40. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt á tafarlaust að tilkynna skipstjóra um eftirfarandi:

1. takmarkað skyggni eða að búast megi við takmörkuðu skyggni;
2. að aðstæður í umferðinni eða ferðir annarra skipa valdi honum áhyggjum;
3. að erfitt reynist að halda settri stefnu;
4. að land eða siglingamerki sjáist ekki á tilsettum tíma eða að dýptarmæling komi ekki heim og saman við áætlað dýpi;
5. að land eða siglingamerki hafi óvænt sést eða að óvænt breyting hafi orðið á dýpi;
6. bilun á vélum, fjarstýringu aðalvélar, stýrisvél, mikilvægum siglingatækjum, viðvörunarbúnaði eða mælum;
7. að fjarskiptabúnaður hafi bilað;
8. illviðri og að skipið gæti laskast af völdum veðurs;
9. ís, rekald eða annað sem skapar hættu á leið skipsins;
10. hvers konar neyðartilvik eða aðstæður þar sem hann er í vafa um hvað gera skuli.

41. Þó brýnt sé að yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt kalli umsvifalaust í skipstjóra við fyrrgreindar aðstæður á hann auk þess hiklaust og án tafar að gera ráðstafanir til að tryggja öryggi skipsins þegar aðstæður krefjast þess.

42. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal gefa vaktmönnum viðeigandi fyrirmæli og veita þeim nauðsynlegar upplýsingar sem tryggi örugga vakt og dyggilegan útvörð. Hann skal ganga úr skugga um að öll fyrirmæli og upplýsingar séu rétt skilin.

Vakt við mismunandi aðstæður og á ólíkum hafsvæðum.

Bjartviðri.

43. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt á að taka tíðar og nákvæmar kompásmiðanir af skipi sem nálgast til þess að gera sér sem fyrst ljósa grein fyrir því hvort hætta sé á árekstri. Slík hætta getur stundum verið fyrir hendi jafnvel þótt miðun breytist greinilega, einkum þegar nálgast er mjög stórt skip eða skip með annað í drætti eða þegar nálgast er skip sem er mjög skammt undan. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt á einnig, hiklaust og í tæka tíð, að grípa til stjórnataka í samræmi við alþjóðasiglingareglurnar frá 1972 og ganga síðan úr skugga um að slík stjórnök hafi borið tilætlaðan árangur.

44. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal ávallt þegar þess er kostur æfa siglingu með ratsjá í bjartviðri.

Takmarkað skyggni.

45. Í takmörkuðu skyggni eða ef búast má við takmörkuðu skyggni er það skylda yfirmanns sem ber ábyrgð á siglingavakt að fylgja gildandi alþjóðasiglingareglum frá 1972 og gæta sérstaklega að því að gefa þokumerki, sigla með öruggri ferð og hafa vélar viðbúnar tafarlausrí gangskiptingu. Auk þess ber yfirmanni á siglingavakt að:

1. hafa samband við skipstjóra;
2. setja öruggan útvörð;
3. kveikja siglingaljós; og
4. hafa ratsjána í gangi og nota hana.

Myrkur.

46. Þegar skipstjóri og yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skipa útvörð skulu þeir taka fullt tillit til hvaða tæki eru í brúnni, hvaða siglingatæki eru tiltæk, takmarkanir þeirra, notkunarreglur og fyrirmæli um öryggisráðstafanir.

Siglingar með ströndum fram og í mikilli umferð.

47. Nota skal sjökort í stærsta mælikvarða sem hentar yfir svæðið sem siglt er um og skal kortið vera leiðrétt samkvæmt nýjustu upplýsingum. Hvenær

sem aðstæður leyfa skal gera tíðar staðarákvarðanir með fleiri en einni aðferð.

48. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt á að kunna glögg skil á öllum siglinga- og sjómerkjum sem við eiga og eru í notkun.

Siglt með hafnsögumann um borð.

49. Þrátt fyrir skyldur og ábyrgð hafnsögumanna leysir vera þeirra um borð ekki skipstjóra eða yfirmann sem ber ábyrgð á siglingavakt undan skyldum þeirra og ábyrgð varðandi öryggi skipsins. Skipstjóri og hafnsögumaður skulu skiptast á upplýsingum um tilhögun siglingarinnar og aðstæður á staðnum ásamt margs konar upplýsingum um skipið (farm, djúpristu, vélarstærð, siglingatæki, stjórnæki, viðbrögð við stjórnökum o.fl.). Skipstjóri og/eða yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skulu eiga náð samstarf við hafnsögumann, fylgjast með siglingunni og sannreyna stað skipsins.

50. Leiki vafi á um gerðir eða fyrirætlanir hafnsögumanns ber yfirmanni sem ber ábyrgð á siglingavakt að leita skýringa hjá hafnsögumanni og efist hann eftir sem áður skal hann tafarlaust gera skipstjóra viðvart og grípa jafnframt til allra nauðsynlegra úrræða áður en skipstjóri kemur á stjórnþall.

Skip við akkeri.

51. Álíti skipstjóri það nauðsynlegt skal standa samfelldar siglingavaktir meðan skipið liggur fyrir akkeri. Meðan legið er fyrir akkeri skal yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt:

1. ákvarða stað skipsins og setja hann út í viðeigandi sjókort um leið og það er framkvæmanlegt;
2. þegar aðstæður leyfa ganga nægilega oft úr skugga um að skipið liggji á sama stað og örugglega fyrir föstu með því að taka mið af föstum siglingamerkjum eða auðþekktum kennileitum á landi;
3. tryggja að haldinn sé dyggilegur útvörður;
4. tryggja að með reglulegu millibili séu farnar eftirlitsferðir um skipið;
5. fylgjast með veðri, sjávarföllum og sjólagi;
6. gera allar nauðsynlegar ráðstafanir ef skipið dregur akkerið og tilkynna það skipstjóra;
7. tryggja að viðbúnaður aðalvéla og annarra véla sé í samræmi við fyrirmæli skipstjórans;
8. tilkynna skipstjóra ef dregur úr skyggni;
9. tryggja að skipið hafi uppi lögboðin ljós og dagmerki og að gefin séu lögboðin hljóðmerki í samræmi við allar gildandi reglur; og

10. gera ráðstafanir til þess að vernda umhverfið fyrir mengun frá skipinu og hlíta öllum gildandi reglum um mengunarvarnir.

Hluti 3-2 - Grundvallaratriði um vélstjórnarvaktir.

52. Með hugtakinu *vélstjórnarvakt* eins og það er notað í köflum nr. 3-2, 4-2 og 4-4 í þessum hluta er annað hvort átt við einstakling eða hóp manna sem skipar vaktina eða hefur tímabundna ábyrgð vélstjóra þann tíma sem nærveru vélstjórans er ekki krafist í vélarúminu en kann að verða krafist.

53. *Vélstjóri sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt* er fulltrúi yfirvélstjóra og ber ætíð og fyrst og fremst ábyrgð á að vélar skipsins gangi örugglega og með skilvirkum hætti. Auk þess sem hann ber ábyrgð á öruggu viðhaldi allra véla vegna öryggis skipsins er hann einnig ábyrgur fyrir fullnægjandi eftirliti, vélstjórn og prófunum á öllum vélbúnaði og tækjum sem krafist er og eru á ábyrgðarsviði vélstjórnarvaktar.

Fyrirkomulag vakta.

54. Vélstjórnarvakt skal ætíð þannig skipuð að vaktin geti við aðstæður hverju sinni tryggt öruggan gang og afköst allra véla sem tengjast rekstri skipsins hvort sem vélarnar eru stilltar á sjálfvirkni eða handvirkni.

55. Þegar ákveðið er hverjir skuli ganga vélstjórnarvakt, en þar geta einnig verið aðstoðarmenn í vél, skal m.a. taka tillit til:

1. af hvaða gerð skipið er ásamt gerð og ástandi vélbúnaðar;
2. að fullnægjandi gæsla og eftirlit sé ávallt með öllum vélum sem tengjast öruggum rekstri skipsins;
3. allra sérstakra aðgerða sem verður að grípa til vegna veðurs, íss, mengaðs vatns, grunnsævis, neyðarástands og ráðstafana til að draga úr skemmdum eða koma í veg fyrir mengun;
4. kunnáttu og reynslu þeirra sem ganga vélstjórnarvakt;
5. öryggis mannlifa, skips, farms og hafnarsvæðis ásamt verndun umhverfis;
6. alþjóðareglna, gildandi landslaga og reglugerða á hverjum stað;
7. að viðhalda megi eðlilegri starfsemi skipsins.

Vaktaskipti.

56. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal ekki skila af sér vaktinni til yfirmanns sem á að leysa hann af hafi hann ástæðu til að ætla að sá sem taka á við sé greinilega ófær um að gegna vaktskyldum sínum á fullnægjandi hátt og skal þetta tilkynnt yfirvélstjóra.

57. Yfirmaður sem leysir af á vélstjórnarvakt skal fullvissa sig um að þeir sem koma á vakt séu fullfærir um að standa vaktina og inna af hendi skyldustörf sín með fullnægjandi hætti.

58. Áður en yfirmenn sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt leysa af og taka við vaktinni eiga þeir að minnsta kosti að fullvissa sig um:

1. fastákveðnar skipanir og sérstök fyrirmæli yfirvélstjórans um stjórn búnaðar og véla skipsins;
2. hvers eðlis öll störf eru við vélar og kerfi skipsins, hverjir séu þar að störfum og hættur sem að þeim kunna að steðja;
3. hæð og, þar sem það á við, ástand vatns eða austurs í kjalsogi, stöðugleikatönkum, geymum fyrir úrgangsolíu, varageymum, ferskvatnsgeymum og skolptönkum, sem og hvernig farið skuli með innihald þeirra, nota það eða hvort eigi að losa tankana;
4. ástand og hæð eldsneytis í varageymum, setgeymum, daggeymum og öðrum eldsneytisbirgðageymum;
5. sérstök fyrirmæli um losun skolps frá böðum og salernum;
6. ástand og vinnumáta hinna ýmsu aðal- og hjálparkerfa, þar með talinna dreifikerfa raforku;
7. ástand eftirlits- og stjórnþúnaðar, þar sem það á við, og hvaða þúnaður er á handstýringu;
8. ástand og vinnumáta, þar sem það á við, sjálfstýringu á kötlum, svo sem öryggisstýrikerfi fyrir loga, vatnshæðar- og þrýstistýrikerfi, kyndikerfi, stýrikerfi eldsneytis- og loftaðfærslu og annars þúnaðar sem tengist keyrslu gufukatla;
9. öll hugsanleg vandkvæði vegna illviðris, íss, af menguðum sjó eða grunnsvævi;
10. hvers konar aðgerðir sem verður að grípa til vegna bilunar í vélþúnaði eða erfiðleika sem skipið hefur komist í;
11. að skýrslur frá aðstoðarmönnum í vél um verkefni sem þeim hafa verið falin hafi verið ritaðar;
12. aðgengi að slökkvitækjum; og
13. fullvissa sig um að lokið sé færslu véladagbókar.

Gengin vélstjórnarvakt.

59. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal ganga úr skugga um að fyrirkomulag sem hefur verið ákveðið á vaktinni sé í heiðri haft og að aðstoðarmenn í vél á vakt leggi sitt af mörkum, undir stjórn yfirmanns sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt, við að tryggja að aðal- og hjálparvélar starfi með öruggum og skilvirkum hætti.

60. Þrátt fyrir nærveru yfirvélstjórans í vélarúmi skal yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt vera áfram ábyrgur fyrir stjórn og gangi vélþúnaðar þar til yfirvélstjórinn tilkynnir honum sérstaklega að hann taki sjálfur ábyrgð á vélstjórnarvaktinni og sé gagnkvæmur skilningur á milli þeirra á því.

61. Allir á vélstjórnarvakt skulu vita með vissu hvaða skyldustörf þeim er ætlað að inna af hendi. Hver og einn á auk þess að gjörþekkja eftirfarandi um borð í því skipi sem hann er skráður á:

1. notkun viðeigandi kallkerfa;
2. útgönguleiðir úr vélarýmum;
3. viðvörunarbúnað í vélarúmi og að geta greint á milli hinna ýmsu viðvörunarkerfa með sérstöku tilliti til kerfa sem ræsa sjálfvirkkan slökkvibúnað; og
4. fjölda, staðsetningu og gerðir slökkvibúnaðar ásamt útbúnaði til neyðarviðgerða í vélarúmi og notkun þessa búnaðar, kunna enn fremur skil á hinum margvíslegu öryggisráðstöfunum sem þarf að gæta.

62. Sérstaklega skal gætt að vélbúnaði sem gengur ekki eins og eðlilegt er, vænta má að bili eða þurfi sérstakrar vélgæslu. Einnig skal hafa sérstaklega í huga það sem þegar hefur verið gert til viðgerðar. Gera skal áætlanir um áframhaldandi viðgerðir ef þess gerist þörf.

63. Þegar vélarúm er mannað skal yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt ætíð geta umsvifalaust svarað og framkvæmt skipanir um breytingar á snúningsstefnu eða snúningshraða aðalvélar.

64. Þegar vélarúm er tímabundið ómannað skal tafarlaust vera unnt að ná sambandi við þann yfirmann sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt og skal hann strax reiðubúinn til að gæta vélarúmsins.

65. Allar skipanir frá stjórnþalli til vélarúms skal framkvæma þegar í stað. Breytingar á snúningsstefnu eða snúningshraða aðalvélar skal skrá nema stjórnvöld hafi ákveðið að vegna stærðar eða sérstakrar gerðar og eiginleika tiltekins skips sé slík skráning í reynd óframkvæmanleg. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal tryggja að stjórnþæki í stjórnborði aðalvélar séu ætíð mönnuð þegar stjórnborð er stillt á handstýringu og stjórnþækjanna sé stöðugt gætt, hvort sem aðalvélar eru í viðbragðsstöðu eða beitt er stjórnþökum.

66. Þess skal vandlega gætt að viðhald og umsjá alls vélbúnaðar fari fram að staðaldri, þar með talið vélar, rafmagnstæki, rafeindatæki, vökvaprýstibúnaður og loftstýrð kerfi ásamt stjórnþækjum þessa búnaðar með tilheyrandi öryggisbúnaði. Einnig er meðtalinn allur búnaður fyrir tæki sem eru notuð í íbúðum skipsins og tæki sem skrá notkun vista og varahluta um borð.

67. Yfirvélstjórinn á að fullvissa sig um að vélstjóri sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt hafi fengið tæmandi upplýsingar um fyrirbyggjandi viðhald og skipulag neyðarviðgerða eða viðgerðir sem á að vinna að á vélstjórnarvaktinni. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vél stjórnarvakt er ábyrgur ef búnaður er aftengdur, ef tengt er framhjá búnaði og á stillingu véla sem unnið er við og falla undir ábyrgðarsvið vélstjórnarvaktar. Yfirmaður sem

ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal skrá allt sem unnið er á vaktinni í véladagbók.

68. Þegar starfsmenn vélarúmsins eru í viðbragðsstöðu skal yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt tryggja að allur vélbúnaður sem kann að verða notaður við stjórnök sé án tafar tilbúinn til notkunar og nægilegt varaafli sé til reiðu fyrir stýrisbúnað og til annarra þarfa.

69. Vélstjórar sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt eiga ekki að taka að sér, né skulu þeim falin nein þau skyldustörf, sem gætu truflað starf þeirra við eftirlit og yfirumsjón aðalvélar og hjálparbúnaðar. Þeir eiga að hafa stöðugt eftirlit með aðalvélum og hjálparvélum þar til þeir eru leystir af á tilhlýðilegan hátt og eiga með reglulegu millibili að líta eftir vélbúnaði sem er í þeirra umsjá. Yfirmenn sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt eiga einnig að fullvissa sig um að farnar séu nægilega tíðar eftirlitsferðir um vélarúm og stýrisvélarúm til þess að athuga og tilkynna um gangtruflanir eða bilanir og til þess að framkvæma eða hafa eftirlit með venjubundnum stillingum, lagfæringum þar sem þeirra er þörf og öðrum nauðsynlegum störfum.

70. Yfirmenn sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt eiga að brýna fyrir öllum sem eru á vélstjórnarvakt að þeim verði tilkynnt um hugsanlegar hættulegar aðstæður sem gætu komið upp og valdið gangtruflunum eða stofnað lífi fólks og öryggi skipsins í hættu.

71. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal fullvissa sig um að eftirlit sé með vakt í vélarúminu og skal sjá um að starfsmenn séu settir til afleysingar á vakt ef forföll verða á vélstjórnarvaktinni. Vélstjórnarvakt má ekki yfirgefa vélarúmið og skilja við það þannig að ekki sé hægt að handstýra vélbúnaði eða stjórnlokum fyrir eldsneytisgjöf.

72. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal gera tilhlýðilegar varúðarráðstafanir til þess að draga úr áhrifum af tjóni vegna bilunar á búnaði, af völdum eldsvoða, vatnsskaða, sprungum, árekstri, strandi eða af öðrum orsökum.

73. Áður en yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt fer af vakt skal hann tryggja að allt sem hefur gerst á vaktinni í tengslum við aðalvél og hjálparvélar sé skráð á tilhlýðilegan hátt.

74. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal hafa samvinnu við aðra vélstjóra sem sjá um fyrirbyggjandi viðhald, neyðarviðgerðir eða venjulegar viðgerðir. Þetta nær til eftirfarandi en er þó ekki tæmandi upptalning:

1. aftenginga eða framhjatenginga véla sem unnið er við;
2. stillinga annarra véla til þess að þær vinni með fullnægjandi afköstum og örugglega meðan viðhald og viðgerðir standa yfir;

3. skráningar í véladagbók eða annars staðar sem það hentar til upplýsinga fyrir þá yfirmenn sem leysa af og til síðari varðveislu, hvaða búnað hafi verið unnið við og hvertjir hafi þar starfað, hvaða öryggisráðstafanir hafi verið gerðar og hver gerði þær;
4. prófana og gangsetninga á vélbúnaði eða tækjum sem voru til viðgerðar ef þess er þörf.

75. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal tryggja að allir aðstoðarmenn í vél á vakt sem vinna að viðhaldsstörfum geti aðstoðað við handstýringu vélbúnaðar ef sjálfvirkur búnaður bilar.

76. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal hafa í huga að breytingar á hraða sem verða vegna gangtruflana vélbúnaðar eða ef dregur úr virkni stýris geta stofnað öryggi skipsins og mannslífum á hafinu í alvarlega hættu. Komi upp eldur skal tafarlaust koma boðum til brúar, einnig skal tilkynna um allar yfirvofandi aðgerðir í vélarúmi sem gætu valdið því að dragi úr hraða skipsins, yfirvofandi bilun á stýrisbúnaði, aðalvél og að skrúfa stöðvist eða verði nokkur breyting á raforkuframleiðslu eða öðru því sem gæti ógnað öryggi skips og áhafnar. Ef þess er nokkur kostur skal tilkynna þetta áður en einhverju er breytt í vélarúmi til þess að veita þar með starfslíði í brú eins mikinn tíma og unnt er til að grípa til allra mögulegra ráðstafana svo að komist verði hjá hugsanlegu sjóslysi.

77. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt á tafarlaust að tilkynna yfirvélstjóra um:

1. ef svo miklar skemmdir verða á vélbúnaði eða bilanir þess eðlis að þær ógni öruggri starfsemi skipsins;
2. bilun sem álitid er að gæti valdið skemmdum eða algjörrri stöðvun á aðalvél, hjálparvélum eða viðvörunar- og stýrikerfum; og
3. öll neyðartilvik eða ef hann er í vafa um ákvarðanir eða hvað gera skuli.

78. Þó að brýnt sé að kalla umsvifalaust á yfirvélstjóra við fyrrgreindar aðstæður skal yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt, ef svo ber undir, ekki hika við að gera tafarlaugar ráðstafanir til að tryggja öryggi skipsins, vélbúnaðar og áhafnar.

79. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal gefa starfsmönnum á vaktinni öll nauðsynleg fyrirmæli og upplýsingar sem tryggja að staðin sé örugg vakt í vélarúmi. Venjubundið viðhald á vélbúnaðinum sem fer fram og telst tilfallandi við örugga vélgæslu skal setja sem fastan lið í venjubundna vakt. Umfangsmeiri viðgerðir á rafbúnaði, vélbúnaði, vökvaþrýstibúnaði, loftstýrðum kerfum eða rafeindatækjum sem eru notuð

viðsvegar um skipið skulu ekki fara fram nema með vitund yfirmanns sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt og yfirvélstjórans. Viðgerðir þessar skulu skráðar.

Vakt í vélarúmi við ólíkar aðstæður og á mismunandi hafsvæðum.

Í takmörkuðu skyggni.

80. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal sjá um að haldið sé uppi stöðugum loft- eða gufuþrýstingi svo að unnt sé að gefa þokumerki. Hann skal einnig ávallt sjá um að skipanir frá brú um breyttan hraða skipsins eða um breyttan skurð á skrúfu eða breytta snúningsátt skrúfuöxuls verði framkvæmdar tafarlaust og auk þess séu hjálparvélar sem eru notaðar við stjórnök reiðubúnar til notkunar þegar í stað.

Siglingar með ströndum fram og í mikilli umferð.

81. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal tryggja að umsvifa-laust sé unnt að stilla allan vélbúnað sem tengist stjórnökum skipsins á handvirkni þegar tilkynnt hefur verið að skipið sigli í mikilli umferð. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal einnig tryggja að nægilegt varaafli sé til reiðu til þess að stýra skipinu og beita öðrum stjórnökum. Neyðarstýring og annar hjálparbúnaður skal vera tilbúinn til tafarlausrar notkunar.

Skipið liggur fyrir akkeri.

82. Þegar legið er fyrir akkeri á legu fyrir opnu hafi skal yfirvélstjóri ráðfæra sig við skipstjórnann hvort eigi að halda áfram vélstjórnarvöktum eins og á siglingunni.

83. Þegar legið er fyrir akkeri á ytri höfn sem er fyrir opnu hafi eða við aðstæður sem eru eins og á hafi úti skal vélstjóri sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt tryggja að:

1. staðin sé virk vélstjórnarvakt;
2. með ákveðnu millibili sé farið í eftirlitsferðir og gætt að vélbúnaði sem er í gangi og í viðbragðsstöðu;
3. aðalvélar og hjálparvélar séu í þeirri viðbragðsstöðu sem er fyrirskipuð frá stjórnalli;
4. gerðar séu ráðstafanir til þess að vernda umhverfið fyrir mengun frá skipinu og að fylgt sé gildandi reglum um mengunarvarnir og umhverfisvernd; og
5. allur búnaður til neyðarviðgerða og slökkvistarfa sé reiðubúinn til notkunar.

Hluti 3-3 – Grundvallaratriði varðstöðu á fjarskiptavakt.

Almenn ákvæði.

84. Athygli útgerða, skipstjóra og fjarskiptamanna er beint að eftirfarandi ákvæðum sem ber að fylgja til að tryggja að staðin sé örugg fjarskiptavakt á skipum sem eru á hafi úti. Þegar fylgt er fyrirmælum í þessum kafla skal taka tillit til alþjóða radióreglugerðarinnar.

Fyrirkomulag vakta.

85. Þegar ákveðið er fyrirkomulag fjarskiptavakta skal skipstjóri á hverju skipi sem siglir á opnu hafi:

1. tryggja hlustvörslu fjarskipta samkvæmt gildandi fyrirmælum í alþjóðaradióreglugerðinni (ITU-reglur) og alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS);
2. tryggja, að forgangsröð um hlustvörslu fjarskipta verði ekki rofin vegna fjarskipta sem varða í engu örugga ferð skipsins og siglingu þess; og
3. taka tillit til fjarskiptabúnaðar um borð og hvernig hann starfar.

Fjarskiptavakt.

86. Fjarskiptamaður á vakt skal:

1. tryggja hlustvörslu á þeim tíðnum sem eru tilgreindar í alþjóðaradióreglugerðinni og alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu, og
2. sannreyna með reglulegu millibili hvort fjarskiptaútbúnaðurinn og aflgjafi búnaðarins starfar eðlilega og tilkynna skipstjóra ef vart verður bilunar á búnaðinum.

87. Færa skal fjarskiptadagbók eins og mælt er fyrir um í alþjóðaradióreglugerðinni og alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu.

88. Fjarskiptamaður sem hefur verið tilnefndur til að hafa meginábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum ber ábyrgð á skráningu fjarskipta eins og krafist er í alþjóðaradióreglugerðinni og alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu. Eftirfarandi skal skráð ásamt því hvenær sólarhringsins það gerðist:

1. yfirlit yfir fjarskipti um neyðarástand (MAYDAY), bráðanauðsyn (PAN) og öryggi (SÉCURITÉ);
2. mikilvægir atburðir sem varða fjarskiptaþjónustu;
3. staður skipsins a.m.k. einu sinni á dag, þegar það á við; og
4. yfirlit yfir ástand fjarskiptabúnaðar og aflgjafa búnaðarins.

89. Skrár um fjarskipti skulu varðveittar á þeim stað sem neyðarskeyti eru send út og skulu liggja frammi:

1. fyrir skipstjórnann til eftirlits;

2. til eftirlits fyrir alla embættismenn sem hafa löggildingu til þess og auk þess fyrir alla löggilta embættismenn er starfa við eftirlit samkvæmt X. gr. STCW alþjóðasamþykktarinnar.

4. HLUTI - VAKTIR Í HÖFN

Grundvallaratriði um allar vaktir í höfn.

Almennt.

90. Á öllum skipum sem við venjulegar aðstæður í höfn eru tryggilega bundin með landfestum eða liggja fyrir akkeri skal skipstjórinn með tilliti til öryggis sjá um að staðin sé fullnægjandi vakt eins og aðstæður krefjast hverju sinni. Sérstakar ráðstafanir kunna að vera nauðsynlegar fyrir sérstakar gerðir aðalvéla eða hjálparvéla skipa og vegna skipa sem flytja efni er geta valdið stórslysum, eru hættuleg, eitruð eða mjög eldfim eða vegna annarra sérstakra farmtegunda.

Tilhögun vaktar.

91. Þegar skipið liggur í höfn skal þilfarsvakt ætíð vera þannig að hún uppfylli eftirfarandi:

1. tryggi öryggi mannlífa, skipsins, hafnar og umhverfis og að allur búnaður í sambandi við lestun og losun farmsins starfi eðlilega;
2. að farið sé að alþjóðareglum, landslögum og þeim reglum sem gilda á hverjum stað;
3. að haldið sé uppi reglu og venjubundnum störfum um borð í skipinu.

92. Skipstjóri skal ákveða hverjir skipa vaktina og hve lengi vaktin stendur en það fer eftir aðstæðum þar sem legið er, gerð skipsins og hvers eðlis skyldustörfín eru.

93. Telji skipstjóri það nauðsynlegt skal fullgildur yfirmaður bera ábyrgð á þilfarsvakt.

94. Nauðsynlegum útbúnaði skal þannig komið fyrir að góð varðstaða sé tryggð.

95. Yfirvélstjóri skal að höfðu samráði við skipstjóra sjá um að tilhögun vakta í vélarúmi sé fullnægjandi til að tryggja þar örugga vakt á meðan skipið liggur í höfn. Þegar ákveðið er hverjir skipa vaktina, en á vaktinni geta verið aðstoðarmenn í vélarúmi, skal m.a. taka tillit til þess að:

1. á öllum skipum sem eru með 3.000 kW aðalvél eða stærri skal ávallt vera yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt;
2. á skipum með minni aðalvél en 3.000 kW megi vélstjórnarvaktin, með leyfi skipstjórans og í samráði við yfirvélstjóra, vera undir stjórn annars en yfirmanns; og

3. yfirmönnum sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt og eru á vakt skal ekki fela verkefni eða önnur störf sem myndu trufla skyldustörf þeirra við eftirlit með vélbúnaði skipsins.

Vaktaskipti.

96. Yfirmenn sem bera ábyrgð á þilfars- eða vélstjórnarvakt eiga ekki að afhenda vaktina yfirmanni sem á að taka við vaktinni hafi þeir nokkra ástæðu til að ætla að hann sé greinilega ófær um að gegna skyldustörfum sínum af árvekni og öryggi og skal eftir því sem við á tilkynna þetta skipstjóra og yfirvélstjóra. Yfirmenn sem leysa af á þilfars- eða vélstjórnarvakt skulu fullvissa sig um, að allir á þeirra vakt séu greinilega fullfærir um að vinna sín störf á viðunandi hátt.

97. Ef mikilvæg vinna fer fram á vaktaskiptum skal yfirmaður á þilfari eða í vélarúmi sem verið er að leysa af ljúka því verki nema skipstjóri eða yfirvélstjóri hafi gefið fyrirmæli um annað.

Hluti 4-1. Vaktaskipti á þilfarsvakt.

98. Áður en skipt er vöktum á þilfarsvakt skal yfirmaður sem ber ábyrgð á vaktinni upplýsa yfirmann sem leysir hann af um:

1. dýpi þar sem skipið liggur, djúpristu skipsins, hæð og tíma flóðs og fjöru, hvernig gengið er frá landfestum, hvort akkerin séu í klussi eða sjó og þá hve margir akkerisliðir séu úti ásamt öðru er varðar legufæri og er mikilvægt fyrir öryggi skipsins; ástand aðalvéla og að hve miklu leyti þær eru tiltækar til notkunar í neyðartilvikum;
2. alla vinnu sem á að inna af hendi um borð; eðli, magn og frágang farms sem verið er að lesta eða er eftir að lesta og allt sem kynni að hafa orðið eftir um borð þegar skipið hefur verið losað;
3. hæð í kjalsogi (rennusteinum) og kjölfestugeymum;
4. ljós sem eru höfð uppi eða ljós- og hljóðmerki sem eru gefin;
5. fjölda skipverja sem eiga að vera um borð og um alla aðra sem kynnu að vera um borð í skipinu;
6. ástand slökkvitækja;
7. hvers konar sérreglur hafnarinnar;
8. fastákveðin fyrirmæli og sérstakar tilskipanir skipstjóra;
9. möguleika á samskiptum milli skips og starfsmanna í landi, þar með talið við hafnaryfirvöld, ef þörf yrði á aðstoð og í neyðartilvikum;
10. allar aðrar aðstæður sem skipta miklu fyrir öryggi skipsins, skipverja, farminn og verndun umhverfis gegn mengun; og
11. hvernig á að tilkynna réttum stjórnvöldum um hvers konar umhverfismengun vegna vinnu við skipið.

99. Áður en yfirmenn sem leysa af taka við vaktinni eiga þeir að gæta þess að:

1. landfestar og akkeriskeðjur séu tryggilega festar;
2. tilskilin ljós og merki séu höfð uppi og gefin séu rétt hljóð- og ljósmerki;

3. fylgt sé reglum um öryggisráðstafanir og eldvarnir;
4. hættulegur farmur getur við lestun eða losun valdið stórslysum og gera sér glögga grein fyrir til hvaða ráðstafana á að grípa ef þessi farmur fer til spillis eða ef eldur kemur upp;
5. engin ytri skilyrði eða aðstæður stofni skipinu í hættu og að eigið skip verði ekki öðrum hættulegt.

Hluti 4-2. – Vaktaskipti á vélstjórnarvakt.

100. Áður en skipt er vöktum á vélstjórnarvakt skal yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt upplýsa yfirmann sem leysir hann af um:

1. fastákveðin fyrirmæli þann daginn, allar sérstakar tilskipanir er varða starfsemi skipsins, viðhald, viðgerðir á vélbúnaði eða stjórnækjum;
2. eðli allra starfa sem unnin eru við vélar og kerfi skipsins, hverjir séu þar að störfum og hættur sem að þeim kunna að steðja;
3. hæð, og þar sem það á við, ástand vatns eða austurs í kjalsogi, stöðugleikatönkum, geymum fyrir úrgangsolíu, skolptönkum, varageymum og um sérstök fyrirmæli um hvort eigi að nota innihaldið eða losa tankana;
4. sérstök fyrirmæli um frárennsli frá böðum og salernum;
5. í hvernig ástandi handslökkvitæki, fastur slökkvibúnaður, reyk- og hitaskynjarar eru og hvort umsvifalaust sé hægt að nota búnaðinn;
6. viðgerðarmenn, sem er heimilt að vera um borð og vinna við vélbúnaðinn, hvar þeir séu að vinna og að hvaða viðgerðum sé unnið svo og um annað fólk, sem er heimilað að vera um borð ásamt þeim úr áhöfn skipsins sem nauðsynlegt er að séu um borð;
7. allar reglur hafnarinnar um frárennsli frá skipum, kröfur um slökkvibúnað, tæki og mannskap og hvaða viðbúnað skipið hefur til slökkvistarfa, sérstaklega ef hætta er á illviðri;
8. möguleika á samskiptum milli skips og starfsmanna í landi, þar með talið hafnaryfirvöld, í neyðartilvikum eða ef þörf yrði á aðstoð;
9. allar aðrar aðstæður mikilvægar fyrir öryggi skipsins, skipverja, farminn og verndun umhverfis gegn mengun; og
10. hvernig eigi að tilkynna réttum stjórnvöldum um hvers konar umhverfismengun vegna vinnu við vélbúnað skipsins.

101. Yfirmenn sem leysa af á vélstjórnarvakt skulu áður en þeir axla ábyrgð á vaktinni fullvissa sig um að þeir hafi fengið allar upplýsingar sem eru taldar upp hér að framan hjá þeim yfirmanni sem leystur er af, og:

1. þekki til hlítar núverandi og væntanlega aflgjafa, hita- og ljósgjafa og dreifingarkerfi þeirra;
2. viti um tiltækt magn og í hvaða ástandi eldsneyti skipsins, smurolíur og allar vatnsbirgðir eru; og
3. séu, eftir því sem unnt er, viðbúnir til að setja skipið og vélbúnaðinn í viðbragðsstöðu eða reiðubúnir til neyðaraðgerða ef þess gerist þörf.

Hluti 4-3 Gengin þilfarsvakt.

102. Yfirmaður sem ber ábyrgð á þilfarsvakt skal:

1. fara í eftirlitsferðir um skipið með hæfilegu millibili;
2. gæta sérstaklega að:
 - 2.1 ástandi og festingum landgangs, akkeriskeðju og legufæra, einkum við sjávarfallaskipti og þegar gætir mikils hæðarmunar flóðs og fjöru þar sem skipið liggur og gera, ef nauðsyn krefur, ráðstafanir til þess að búnaðurinn sé í eðlilegu, nothæfu ástandi;
 - 2.2 djúpristu, dýpi frá kili til sjávarbotns og almennu hleðsluástandi skipsins til þess að forðast hættulega slagsíðu eða hættulegan stafnhalla við lestun eða losun eða töku kjölfestu;
 - 2.3 ástandi veðurs og sjávar;
 - 2.4 fylgja öllum reglum um öryggisráðstafanir og eldvarnir;
 - 2.5 vatnshæð í kjalsogi og tönkum;
 - 2.6 öllum sem eru um borð og hvar þeir eru, einkum þeim sem eru í afsíðis eða innilokuðum rýmum; og
 - 2.7 hafa uppi lögboðin ljós og dagmerki og gefa hljóðmerki, þegar það er skylt og á við;
3. í illviðri eða þegar borist hefur viðvörðun um storm, gera nauðsynlegar ráðstafanir til að verja skipið og farminn áföllum og gæta öryggis allra um borð;
4. gera hvers konar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir umhverfismengun frá skipinu;
5. gefa hættumerki ef neyðarástand ógnar öryggi skipsins, tilkynna það skipstjóra og gera allar hugsanlegar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir tjón á skipinu, farminum og þeim sem eru um borð og ef nauðsyn krefur óska aðstoðar frá landi eða frá skipum í grennd;
6. gera sér ljósan stöðugleika skipsins til þess að unnt sé að upplýsa yfirmenn slökkviliðs í landi hve miklu vatni megi dæla um borð án þess að skipinu sé hætta búin;
7. bjóða skipum eða fólki í neyð aðstoð;
8. gera nauðsynlegar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir slys eða tjón þegar á að nota skráfurnar skipsins; og
9. skrá í viðeigandi skipisdagbækur öll mikilvæg atvik er varða skipið.

Hluti 4-4. Gengin vélstjórnarvakt.

103. Yfirmenn sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt skulu sérstaklega gæta að:

1. öllum fyrirmælum, sérstaklega um starfrækslu og keyrslu alls búnaðar ásamt reglum um hættulegar aðstæður og hvernig megi koma í veg fyrir hættuástand alls staðar þar sem ábyrgðin er þeirra;
2. tækjabúnaði og stjórnkerfum, mælum sem fylgjast með aflgjöfum, hvers kyns búnaði og kerfum sem eru í gangi;

3. hvaða tækni, aðferðum og verklagi er nauðsynlegt að beita og viðhafa til þess að koma í veg fyrir að reglur stjórnvalda á staðnum um mengunarvarnir séu brotnar; og
4. kjalsogi.

104. Yfirmenn sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt skulu:

1. gefa hættumerki þegar þeir telja að um neyðarástand sé að ræða og gera allar hugsanlegar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir slys á þeim sem eru um borð, tjón á skipinu og farminum;
2. gera sér grein fyrir hvað yfirmaður á þilfarsvakt þarf til, í sambandi við búnað sem er nauðsynlegt að nota við lestun og losun á farminum og hvaða kröfur eru auk þess gerðar til stjórnkerfa í sambandi við kjölfestu og stöðugleika skipsins;
3. fara í tíðar eftirlitsferðir til að ganga úr skugga um hugsanlegar gangtruflanir eða bilanir og gera tafarlaugar ráðstafanir til úrbóta til þess að tryggja öryggi skipsins, vinnu við lestun eða losun farmsins ásamt öryggi hafnar og umhverfis;
4. sjá um að tryggt sé að nauðsynlegar varúðarráðstafanir hafi verið gerðar innan ábyrgðarsviðs vélstjórnarvaktar til þess að koma í veg fyrir slys eða tjón á margs konar rafknúnum, rafeindastýrðum, vökvaknúnum, loftknúnum og vélknúnum kerfum skipsins;
5. tryggja að öll mikilvæg atvik sem hafa áhrif á starfrækslu, stillingu eða viðgerðir á vélbúnaði skipsins séu skráð á fullnægjandi hátt.

Hluti 4-5. Vaktir um borð í skipum sem liggja í höfn með stórhættulegan farm.

105. Skipstjóri á hverju skipi sem flytur stórhættulegan farm, hvort sem af farminum stafar sprengihætta eða hann er eldfimur, eitradur, hættulegur heilsu manna eða mengandi fyrir umhverfið, skal tryggja að staðnar séu öruggar vaktir. Á skipum sem flytja stórhættulegan lausafarm skal þetta tryggt með því að um borð sé yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt með fullgilt skirteini í meðferð þessara efna eða fleiri slíkir fullgildir yfirmenn og aðstoðarmenn ef svo ber undir og skal umsvifalaust vera unnt að ná til þessara manna og það þó skipið liggja örugglega fyrir akkeri eða við landfestar í höfn.

106. Á skipum sem flytja stórhættulegan farm á annan hátt en sem lausafarm skal skipstjórinn taka fullt tillit til eðlis, magns, umbúða og frágangs hins stórhættulega farms sem og til allra sérstakra aðstæðna um borð, á rúmsjó og í landi.

II. VIÐAUKI

Leiðbeiningar um vaktreglur.

Undirkafli B-VIII/1.

Hæfni til að ganga vaktir.

Komið í veg fyrir þreytu.

1. Þegar fullnægt er ákvæðum um hvíldartíma á að túlka „brýn og knýjandi skipsstörf“ sem störf um borð er af öryggisástæðum eða vegna yfirvofandi mengunarhættu þola enga bið eða sem ekki var með góðu móti unnt að sjá fyrir þegar sjóferðin hófst.

2. Jafnvel þótt ekki sé til nein tæknileg, almennt viðtekin skilgreining á þreytu eiga allir sem gegna störfum um borð að gera sér ljósa grein fyrir hvað geti valdið þreytu, hér meðtalin þau atriði sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) telur að séu orsök þreytu, sem er þó ekki endanleg upptalning en tekið skal tillit til þessara atriða þegar ákveðið er hvað eigi að vinna um borð. (Ályktun IMO, A.772 (18), gr. 2 til 4.4.1.).

2. ALMENN LÝSING Á ÞREYTU

2.1 Þreyta hefur í för með sér að það dregur úr afköstum fólks. Þreyta hægir á andlegum og líkamlegum viðbrögðum og/eða dregur úr getu manna til að taka rökréttar ákvarðanir.

2.2 Orsakir þreytu eru margs konar svo sem líkamleg störf til langs tíma og viðvarandi andlegt álag, ónóg hvíld, óhagstæðir umhverfisþættir, líkamlegar orsakir og/eða streita eða aðrar sálrænar orsakir.

3. FLOKKUN ÞÁTTA ER VALDA ÞREYTU Í INNBYRÐIS SKYLDA HÓPA

3.1 Meðal sjómanna eru þekktustu orsakir þreytu ónóg hvíld, of mikið vinnuálag, hávaði og erfiðleikar í mannlegum samskiptum. Fjölmörg og margvísleg atriði stuðla að þreytu. Mikilvægi einstakra þátta í þreytu er breytilegt eftir umhverfi og vinnuástandum. Sum þessara atriða eru mun viðráðanlegri en önnur. Þessi atriði má flokka sem hér segir:

- 3.1.1 Stjórnun í landi og um borð í skipi og ábyrgð stjórnvalda:
 - gerð áætlana um vinnu- og hvíldartíma;
 - mönnun;
 - úthlutun skyldustarfa;
 - gagnkvæmur stuðningur og samskipti milli aðila í landi og um borð;
 - stöðlun vinnuferla;
 - siglingaáætlun;
 - fyrirkomulag vakta;
 - stjórnunarstefna;
 - umsvif í höfnum;

- tómsundaaðstaða;
- stjórnunarskyldur.
- 3.1.2 Þættir sem varða skipið:
 - sjálfvirkni um borð;
 - áreiðanleiki búnaðar;
 - hreyfing skipsins og hvernig það veltur og stampar;
 - titringur, hiti og hávaði;
 - aðbúnaður við vinnu og í frístundum;
 - farmur, hvers eðlis hann er og reglur um meðferð hans;
 - hönnun skips.
- 3.1.3 Þættir sem varða áhöfn:
 - þjálfun og hve ítarleg hún er;
 - reynsla;
 - samsetning áhafnar; samheldni;
 - hæfni áhafnar og gæði.
- 3.1.4 Ytri umhverfisþættir:
 - veður;
 - hafnaraðstaða;
 - hafis;
 - skipaumferð.

4. ALMENN UMRÆÐA

4.1. Stjórnun í landi, um borð í skipi og ábyrgð stjórnvalda

4.1.1 Með skynsamlegum og nútímalegum stjórnunarháttum bæði um borð og í landi við skipulagningu vinnu- og hvíldartíma um borð í skipum, ákvörðun á fjölda í áhöfn, skipulagi vakta og skiptingu skyldustarfa væri að miklu leyti unnt að koma í veg fyrir þreytu. Það er einnig viðurkennt að yfirvöld siglingamála hafa jafnmikilvægu hlutverki að gegna með löggjöf sem leiðir til að samþykkt er að koma á og hrinda í framkvæmd alþjóðasamþykktum á þessu sviði. Í leiðbeiningum og reglum ber að taka tillit til tengsla vinnu- og hvíldartíma til að tryggja öllum nægilega hvíld. Ákvarðanir um vinnu- og hvíldartíma eiga að fela í sér endurmat á lengd sjóferðar og veru í höfn, starfsaldri hvers einstaks skipverja og hvenær hann gegnir vöktum og ber ábyrgð.

4.1.2 Það skiptir öllu máli að stjórnendur gefi glöggar, nákvæmar og ritaðar leiðbeiningar um hvernig eigi að tryggja að áhöfn skips viti hvernig störfum sé háttað um borð, hvers eðlis farmurinn er og lengd sjóferðar, hver sé ákvörðunarstaður, venjur um fjáskipti um borð og fjarskipti við umheiminn og hvernig mönnum hafi verið kynnt skipið og aðstaður um borð.

4.1.3 Stjórnendur ættu að gera sér ljóst að skipverjar sem koma til starfa um borð verða að vera nægilega hvíldir áður en þeir takast á hendur skyldustörf.

4.2 Þættir sem varða skipið

4.2.1 Við hönnun eða breytingu á skipi verður að taka tillit til þeirra þarfa sem fyrir liggja, tilmæla, viðmiðana og ritaðra gagna sem tengjast því sem varðar skipið. Við hönnun skips skal auk þess gæta að því að vinnuaðstaða sé góð og vistvæn til að koma í veg fyrir þreytu.

4.3 Þættir sem varða áhöfn

4.3.1 Eitt mikilvægasti atriði til að koma í veg fyrir þreytu er rækileg þjálfun áhafnar. Hæfni til skyldustarfa, þar með talið líkamlegt og andlegt heilbrigði, starfsreynsla og menntun og hæfni skipverja eru einnig talin mikilvæg í þessu sambandi.

4.3.2 Mikilvægt er að stjórnendur geri sér ljóst að vandamál sem tengjast ráðningu skipverja frá mörgum löndum á einu og sama skipinu kunna að stafa af tungumálaörðugleikum, félagslegri, menningarlegri og trúarlegri einangrun, en allt þetta getur stofnað öryggi skipsins í hættu.

4.3.3 Stjórnendur verða að leggja sérstaka áherslu á að koma á persónulegu sambandi manna á milli, koma í veg fyrir einsemd, félagslega einangrun og óhóflegt vinnuálag sem kann að skapast vegna þess hve fáir eru í áhöfn.

4.3.4 Leiðindi geta leitt til þreytu. Það er því nauðsynlegt að sjá sæfarendum fyrir nægilegri tilbreytingu.

4.3.5 Ytri umhverfisþættir

4.3.6 Hvað varðar ytri umhverfisþætti þá skal þess minnst að þeir geta stuðlað að þreytu.

3. Þegar fylgt er reglu VIII/1 skal taka tillit til eftirfarandi:

1. reglna sem hafa verið settar til að koma í veg fyrir þreytu og eiga að tryggja að heildarvinnutími sé ekki óhóflega langur eða fjöldi vinnustunda ósanngjarn. Sérstaklega er skylt að túlka ekki þann tíma sem er ætlaður til lágmarkshvildar í hluta A-VIII/1 þannig að alla aðra tíma sólarhringsins megi nota til vakta eða annarra skyldustarfa;
2. tíðni og lengd orlofa ásamt því að veita áunnið leyfi skipta mjög miklu máli við að koma í veg fyrir að þreyta safnist upp á vissu tímabili; og
3. reglurnar geta verið aðrar fyrir skip sem eru í styttri ferðum með því skilyrði að sérstakar öryggisráðstafanir séu gerðar.
4. Siglingastofnun Íslands ber að meta hvort ekki sé rétt að setja reglur um skráningu vinnu- eða hvíldarstunda sjómanna og að skráningin sé með hæfilegu millibili sannreynd af stofnuninni til þess að tryggja að reglum um vinnu- og hvíldartíma sé fylgt.
5. Siglingastofnun Íslands skal á grundvelli upplýsinga sem koma fram við rannsóknir sjóslysa hafa reglur sem hafa verið settar til að koma í veg fyrir þreytu í stöðugri endurskoðun.

Undirkafli B-VIII/2

Leiðbeiningar varðandi vaktir og grundvallaratriði, sem skal halda í heiðri.

1. Útgerðarmenn, skipstjórar og yfirmenn sem ganga vaktir eiga að taka tillit til eftirfarandi leiðbeininga.

1. HLUTI - LEIÐBEININGAR VARÐANDI SKÍRTEINI.

2. HLUTI - LEIÐBEININGAR UM SIGLINGA-ÁÆTLUN.

3. HLUTI - LEIÐBEININGAR UM VAKTIR Á HAFI ÚTI.

Hluti 3-1 Leiðbeiningar um vaktir í brú.

Inngangur.

2. Nauðsynlegt kann að vera að semja sérstakar leiðbeiningar fyrir skip sem gegna sérstöku hlutverki á sama hátt og gert er fyrir skip sem flytja stórhættulegan farm, hættulegan, eitraðan eða mjög eldfíman. Skipstjóri skal sjá um að slíkar leiðbeiningar séu samdar eftir því sem ástæða er til.

3. Mjög áriðandi er að yfirmenn sem bera ábyrgð á siglingavakt geri sér ljóst að vegna öryggis mannlífa og verðmæta á hafi úti sem og með tilliti til verndunar hafs og sjávarstranda gegn mengun er afar mikilvægt að þeir gegni skyldustörfum sínum af árvekni.

Stjórnun vakta í brú.

4. Útgerðum er skylt að gefa út leiðbeiningar um hvernig staðin skuli virk vakt í brú og skulu eftir því sem við á hvetja til notkunar gátlista um borð í hverju skipi og skal þá tekið tillit til innlendra og alþjóðlegra leiðbeininga um vaktir.*

5. Útgerðir eiga einnig að gefa út leiðbeiningar fyrir skipstjóra og yfirmenn sem bera ábyrgð á siglingavakt um borð í hverju skipi um að nauðsynlegt er að endurmeta stöðugt verkaskiptingu vaktmanna og notkun tækja í brúnni og er matið byggt á eftirfarandi grundvallaratriðum um stjórnun vakta í brú:

1. nægilega margir með tilskilin réttindi skulu vera á vakt til að tryggja að öll skyldustörf séu framkvæmd rétt og með skilvirkni;
2. allir sem standa siglingavakt skulu hafa tilskilin réttindi og vera hæfir til að inna af hendi skyldustörf sín á sem bestan og virkastan hátt ella taki yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt tillit til allra takmarkana varðandi fullgild réttindi eða hæfni þeirra sem heyra til vaktinni þegar hann tekur ákvarðanir um siglingu skipsins og önnur störf;
3. hverjum og einum skal skýrt og ótvírætt sagt hver skyldustörf hans eru og skal hann staðfesta að hann skilji hver ábyrgð hans er;
4. störf skulu framkvæmd í skýrri forgangsröð;
5. engum á siglingavakt skulu lagðar á herðar meiri skyldur eða erfðari störf en hann getur með góðu móti innt af hendi;
6. hverjum og einum skal ætíð fela þau störf sem hann getur á sem bestan og skilvirkastan hátt innt af hendi en ef aðstæður krefjast skal setja menn annars staðar til starfa;
7. þeim sem eru á siglingavakt skulu ekki lögð á herðar önnur skyldustörf, verkefni eða skipaður annar staður fyrir en yfirmaður sem ber ábyrgð á

* Leiðarvísir alþjóðasamtaka skipaeigenda um starfshætti á stjórnpalli (*ICS Bridge Procedures Guide*) og kennslubókin *Siglingareglur – stjórn og sigling skipa* geta verið gagnlegar við undirbúning leiðbeininga.

siglingavakt hefur gengið úr skugga um að við breytinguna verði störfin innt af hendi á fullnægjandi og skilvirkan hátt;

8. tæki og búnaður sem telst nauðsynlegur til þess að inna af hendi skyldustörf á skilvirkan hátt skulu vera til staðar og til tafarlausrar notkunar fyrir þá sem eru á siglingavakt;

9. tjáskipti meðal þeirra sem ganga siglingavakt skulu vera skýr, tafarlaus, áreiðanleg og varða þau störf sem á að vinna;

10. forðast ber, að stöðva eða leggja niður hvers konar óþarfa starfsemi og trúflanir;

11. allur búnaður í brúnni á að starfa óaðfínanlega og ef svo er ekki á yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt að taka tillit til hvers konar bilana sem kunna að vera til staðar þegar hann ákveður hvað gera skuli;

12. öllum mikilvægum upplýsingum á að safna saman, vinna úr þeim, túlka þær og birta á aðgengilegum stað fyrir þá sem þurfa á þessum upplýsingum að halda við skyldustörf sín;

13. í brúnni eða annars staðar þar sem starfað er, á ekki að hafa ónauðsynlega hluti;

14. þeir sem ganga siglingavakt eiga ávallt að vera reiðubúnir til að bregðast umsvifalaust og á skilvirkan hátt við breyttum aðstæðum.

Hluti 3-2 Leiðbeiningar um vélstjórnarvakt.

6. Nauðsynlegt kann að vera að semja sérstakar leiðbeiningar fyrir sérstakar gerðir aðalvéla eða hjálparbúnaðar og fyrir skip sem flytja stórhættulegan farm, hættuleg, eitruð eða mjög eldfim efni og annan sérstakan farm. Yfirvélstjóri skal sjá um að slíkar leiðbeiningar séu samdar eftir því sem ástæða er til.

7. Það er mjög áriðandi að yfirmenn sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt geri sér ljóst að vegna öryggis mannlífa og verðmæta á hafi úti sem og með tilliti til verndunar hafs og sjávarstranda gegn mengun er afar mikilvægt að þeir gegni skyldustörfum sínum af árvekni.

8. Yfirmaður sem leysir af á vélstjórnarvakt skal áður en hann tekur við vaktinni:

1. vita um staðsetningu öryggistækja til bjargar mannlífum og kunna að nota þau við stórhættulegar aðstæður eða þar sem hefur orðið eitrun;

2. fullvissa sig um að tafarlaust sé unnt að komast að búnaði, efnum og tækjum til skyndihjálpar í neyðartilvikum, sérstaklega þeim sem eru ætluð til meðferðar brunasára af völdum elds og sjóðandi vatns; og

3. þegar skipið liggur í höfn, örugglega fyrir akkeri eða við legufæri skal hann vita um:

3.1 hvað unnið er við farminn, hve langt er komið viðhaldi og viðgerðum og alla aðra starfsemi sem kann að hafa áhrif á vaktina, og

3.2 hjálparvélar sem eru í gangi fyrir íbúðir farþega eða áhafnar, störf við lestun eða losun farmsins, vatnsbirgðir fyrir starfsemi skipsins og um útblásturskerfin.

Hluti 3-3 Leiðbeiningar um fjarskiptavaktir.

Almenn atriði.

9. Í alþjóðaradióreglugerðinni er þess m.a. krafist að hvert skip hafi heimild stjórnvalda til að reka fjarskiptastöð undir yfirumsjón skipstjórans eða þess sem ber ábyrgð á skipinu og sé stöðin aðeins undir stjórn manna sem hafa nægileg og tilskilin réttindi. Í alþjóðaradióreglugerðinni er þess einnig krafist að neyðarskeyti skuli aðeins send með heimild skipstjórans eða annars manns sem ber ábyrgð á skipinu.

10. Skipstjórinn skal hafa í huga að allir í áhöfn skipsins sem eru ábyrgir fyrir sendingu neyðarskeyta verða að hafa fengið leiðbeiningar um notkun alls fjarskiptabúnaðar um borð; þeir skulu þekkja vel til búnaðarins og geta notað hann á réttan hátt eins og krafist er í tölulið 1.4 í reglu I/14. Þetta skal skráð í leiðarabók eða í fjarskiptadagbók.

Vaktir.

11. Til viðbótar kröfum um fjarskiptavaktir skal skipstjóri á hverju skipi sem siglir á opnu hafi tryggja að:

1. fjarskiptastöð skipsins sé nægilega mönnuð til þess að taka á móti og senda almenn skeyti, sérstaklega opinberar tilkynningar og að þeir sem hafa heimild til að nota stöðina taki tillit til þeirra takmarkana sem þagnarskyldan leggur þeim á herðar; og
2. fjarskiptabúnaði um borð ásamt varaafstöð þar sem sá búnaður er, sé ætíð vel viðhaldið og hann sé vel virkur.

12. Sá í áhöfn skipsins sem samkvæmt neyðaráætlun ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum á með reglulegu millibili að leiðbeina og upplýsa alla viðkomandi skipverja um notkun fjarskiptabúnaðarins og hvernig eigi að senda neyðarskeyti og tilkynningar um öryggi. Þetta skal skráð í fjarskiptadagbók.

13. Skipstjóri á hverju skipi sem fellur ekki undir samþykkt um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS) skal sjá um að haldið sé uppi fullnægjandi hlustvörslu í samræmi við ákvarðanir stjórnvalda og sé þá tekið tillit til alþjóðaradióreglugerðarinnar.

Rekstur fjarskiptastöðvar.

14. Áður en lagt er upp í sjóferð skal fjarskiptamaður sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum fullvissa sig um að:

1. allur fjarskiptabúnaður til neyðar- og öryggisfjarskipta ásamt varaafstöð sé virkur og að þetta sé skráð í fjarskiptadagbókina;
2. öll rit sem krafist er í alþjóðasamþykktum, tilkynningar til fjarskiptastöðva og önnur rit sem stjórnvöld krefjast séu aðgengileg og

leiðrétt í samræmi við nýjustu viðauka og leiðréttingar en allt misræmi skal tilkynnt skipstjóra;

3. klukka fjarskiptastöðvar sé rétt stillt í samræmi við stöðluð tímamerki;
4. loftnet séu rétt staðsett, óskemmd og rétt tengd; og
5. reglubundnar veðurfréttir og tilkynningar um hættur fyrir siglingar á því hafsvæði sem skipið siglir um séu eftir því sem mögulegt er alltaf þær nýjustu. Hið sama á við um önnur hafsvæði sem skipstjórinn hefur óskað eftir veðurfréttum og tilkynningum frá og sé þeim komið til skipstjórans.

15. Þegar sjóferðin hefst og fjarskiptastöðin er opnuð á fjarskiptamaður á vakt:

1. að hlusta eftir hugsanlegu neyðarástandi viðeigandi neyðartíðnum; og
2. senda brottfararskeyti (nafn, stað, ákvörðunarstað o.s.frv.) til næstu strandarstöðvar og eftir því sem við á til allra annarra strandarstöðva sem vænta má að sendi og taki á móti almennum radióviðskiptum.

16. Meðan fjarskiptastöðin er opin skal fjarskiptamaður á vakt:

1. stilla a.m.k. einu sinni á dag klukku fjarskiptastöðvar til samræmis við stöðluð tímamerki;
2. senda komu- og brottfararskeyti þegar skipið siglir inn í eða út úr þjónustusvæði strandarstöðvar sem má vænta að sendi og taki á móti almennum skeytum;
3. senda skeyti til tilkynningarskyldu í samræmi við fyrirmæli skipstjórans.

17. Þegar skipið er á hafi úti skal fjarskiptamaður sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum fullvissa sig um að eftirtalinn búnaður sé að fullu virkur:

1. búnaður fyrir stafrænt valkall (DSC) og neyðar- og öryggisfjarskipti og sé búnaðurinn prófaður að minnsta kosti einu sinni í viku með sérstöku kalli; og
2. neyðar- og öryggisfjarskiptabúnaður, sem sé prófaður a.m.k. einu sinni á dag en án þess að senda út kall.

Niðurstöður þessara prófana skulu skráðar í fjarskiptadagbókina.

18. Fjarskiptamaður sem á að sinna almennum fjarskiptum skal fullvissa sig um að skilvirk vakt sé á þeim tíðnum sem líklegt er að fjarskipti fari fram á og taka þá tillit til staðar skipsins miðað við þær strandar- og landsímastöðvar, sem má vænta að sendi og taki á móti almennum skeytum og tilkynningum. Þegar fjarskiptamenn taka á móti og senda skeyti skulu þeir fylgja gildandi tilmælum Alþjóðafjarskiptasambandsins (ITU).

19. Þegar fjarskiptastöð skips er lokað við komu til hafnar skal fjarskiptamaður tilkynna fjarskiptastöð á staðnum og öðrum strandarstöðvum sem skipið hefur verið í sambandi við að skipið sé komið til hafnar og stöðinni verði lokað.

20. Þegar fjarskiptastöð er lokað skal fjarskiptamaður, sem í neyðartilvikum ber ábyrgð á fjarskiptum:

1. ganga úr skugga um að sendiloftnet séu jarðtengd; og
2. gæta að því hvort varaafgjafar séu nægilega hlaðnir.

Neyðarfjarskipti – merki um neyðarkall og neyðarskeyti.

21. Neyðarfjarskipti hafa skilyrðislausan forgang gagnvart öllum öðrum fjarskiptasendingum. Samkvæmt alþjóðaradióreglugerðinni skulu allar stöðvar sem taka á móti slíkum merkjum tafarlaust stöðva allar fjarskiptasendingar sem geta truflað neyðarviðskiptin.

22. Ef eigið skip er í neyð skal fjarskiptamaður sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum umsvifalaust ábyrgjast að fylgt sé reglum alþjóðaradióreglugerðarinnar og gildandi tilmælum Alþjóðafjarskiptasambandsins (ITU-R).

23. Við móttöku merkja um neyðarkall:

1. skal fjarskiptamaður á vakt strax kalla til skipstjóra og einnig fjarskiptamann sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum ef hann er annar en skipstjórinn; og
2. skal fjarskiptamaður sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum meta ástandið og umsvifalaust ábyrgjast að fylgt sé leiðbeiningum alþjóðaradióreglugerðarinnar og gildandi tilmælum Alþjóðafjarskiptasambandsins (ITU-R).

Skeyti um bráðanauðsyn.

24. Verði eigið skip að senda út kall um bráðanauðsyn vegna erfiðleika skal fjarskiptamaður sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum umsvifalaust ábyrgjast að fylgt sé verklagsreglum alþjóðaradióreglugerðarinnar og gildandi tilmælum Alþjóðafjarskiptasambandsins um radiófjarskipti (ITU-R).

25. Ef um er að ræða fjarskipti varðandi læknisráðgjöf skal fjarskiptamaður sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum fylgja verklagsreglum alþjóðaradióreglugerðarinnar og fara eftir þeim fyrirmælum sem gefin eru út í gildandi alþjóðaritum (sjá tölulið 14.2) eða tilgreind eru af þeim aðilum er sjá um gervihnattafjarskipti.

26. Ef um er að ræða fjarskipti varðandi sjúkraflutninga eins og skilgreint er í 1. viðauka viðbótarbókunar við Genfarsamningana frá 12. ágúst 1949 um vernd stríðshrjáðra aðila að alþjóðlegum vopnaviðskiptum (bókun 1) skal fjarskiptamaður sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum fara eftir verklagsreglum alþjóðaradióreglugerðarinnar.

27. Þegar tekið er á móti skeyti um bráðanauðsyn skal fjarskiptamaður á vakt kalla til skipstjóra og einnig fjarskiptamann sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum ef hann er annar en skipstjórinn.

Skeyti er varða öryggi.

28. Þegar skeyti er varða öryggi eru send eiga skipstjóri og fjarskiptamaður á vakt að fylgja verklagsreglum alþjóðaradióreglugerðarinnar.

29. Þegar tekið er á móti skeyti er varða öryggi skal fjarskiptamaður á vakt gaumgæfa um hvað skeytið fjallar og bregðast við samkvæmt fyrirmælum skipstjórans.

30. Fjarskipti frá stjórnþalli eigin skips til brúar annars skips eiga að fara fram á rás 13 á metrabylgju (VHF). Fjarskipti frá stjórnþalli eigin skips til brúar annars skips eru í alþjóðaradióreglugerðinni nefnd „Fjarskipti á milli skipa um öryggi við siglingar“ (Intership Navigation Safety Communications).

Skráning fjarskipta.

31. Rita skal viðbótarfærslur í fjarskiptadagbókina í samræmi við 10. , 12. , 14. , 17. og 33. tölulið.

32. Ef þess er kostur skal reynt að komast að hverjir standa að heimildarlausum fjarskiptasendingum og truflunum sem geta haft skaðleg áhrif og skal þetta skráð í fjarskiptadagbókina. Í samræmi við alþjóðaradióreglugerðina skal vekja athygli stjórnvalda á þessu og fylgi tilkynningunni útdráttur úr fjarskiptadagbókinni eftir því sem þurfa þykir.

Viðhald rafhlaðna.

33. Fjarskiptamaður sem ber höfuðábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum ber ábyrgð á rafhlöðum sem eru aflagjafi fyrir alla hluta fjarskiptabúnaðarins, þar með talið þann hluta búnaðarins sem er tengdur stöðugum aflagjafa.

Rafhlöðurnar skal:

1. mæla daglega undir álagi og án álags og ef nauðsyn krefur skal fullhlaða þær;

2. mæla einu sinni í viku með flotmæli ef hægt er eða ef ekki er unnt að nota flotmæli með tæki sem hentar til prófunar; og

3. prófa einu sinni í mánuði með tilliti til öryggis hverrar rafhlöðu og skal yfirfara tengi hennar, ástand rafhlaðnanna og rafhlöðuréymi.

Niðurstöður skal skrá í fjarskiptadagbók.

4. HLUTI – LEIÐBEININGAR UM VAKTIR Í HÖFN.

5. HLUTI – LEIÐBEININGAR UM HVERNIG KOMIÐ SKULI Í VEG FYRIR MISNOTKUN ÁFENGIS, LYFJA OG FÍKNIEFNA.

34. Misnotkun áfengis, lyfja og fíkniefna hefur bein áhrif á hæfni og hæfileika sjómanna til þess að standa vaktir. Sjómönnum, sem reynast vera undir áhrifum áfengis, lyfja eða fíkniefna, skal ekki leyft að gegna skyldustörfum á vakt fyrr en hæfni þeirra til að gegna þessum störfum er óskert.

**ALÞJÓÐASAMNINGUR
UM MENNTUN OG ÞJÁLFUN,
SKÍRTEINI OG VAKTSTÖÐUR ÁHAFNA
FISKISKIPA, 1995. (STCW-F).**

**IV. KAFLI
Vaktstaða.**

Regla 1

Grundvallaratriði sem fylgja ber á siglingavakt um borð í fiskiskipum.

1. Stjórnvöld skulu beina athygli eiganda skipa og rekstraraðila fiskiskipa, skipstjóra og þeirra sem ganga vaktir að eftirfarandi meginreglum sem ber að virða í því skyni að tryggja að ávallt sé staðin örugg vakt.

2. Skipstjóri á hverju fiskiskipi skal tryggja að fyrirkomulag vakta nægi til þess að ávallt sé staðin örugg siglingavakt. Yfirmenn á vakt eru, undir almennri stjórn skipstjóra, ábyrgir fyrir öruggri siglingu fiskiskipsins meðan á vaktstöðu þeirra stendur og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand.

3. Um borð í öllum fiskiskipum ber, meðal annars en þó ekki einvörðungu, að hafa hliðsjón af eftirfarandi meginreglum. Samt sem áður getur aðili undanskilið mjög lítil fiskiskip, sem eru á veiðum á takmörkuðum hafsvæðum, frá því að fylgja þessum meginreglum í einu og öllu.

4. Á leið til og frá fiskimiðum.

4.1. *Fyrirkomulag siglingavaktar.*

4.1.1. Ávallt skal manna vakt á fullnægjandi og tilhlýðilegan hátt miðað við ríkjandi aðstæður og skilyrði og þess skal gætt að hafa dyggilegan útvörð.

4.1.2. Þegar vakt er mönnuð skal meðal annars taka tillit til eftirfarandi þátta:

1. brúin skal aldrei vera mannlaus;
2. veðurskilyrða, skyggnis og hvort hjart sé af degi eða myrkur;
3. nálægðar yfirvofandi hættu með tilliti til siglingar sem kann að skapa þörf á að yfirmaðurinn á vakt fylgist enn nánar með siglingu skipsins;

4. notkunar og ganghæfni siglingatækja eins og ratsjár eða annarra staðarákvörðunartækja sem og allra annarra tækja sem hafa áhrif á örugga siglingu skipsins;
5. hvort skipið sé búið sjálfstýringu; og
6. óvenjulegs álags á þá sem standa siglingavakt sem kann að leiða af sérstökum aðstæðum vegna siglingar skipsins.

4.2. *Hæfni til skyldustarfa.*

Fyrirkomulag vakta skal vera með þeim hætti að þreyta dragi ekki úr árvekni þeirra sem standa vaktir. Vaktir skal skipuleggja þannig að þeir sem taka fyrstu vakt í upphafi sjóferðar og síðan þeir sem leysa af og ganga næstu vaktir séu nægilega hvíldir og að öðru leyti vel á sig komnir til að gegna skyldustörfum.

4.3. *Sigling.*

4.3.1. Væntanlega siglingaleið skal ákvarða fyrirfram, að því marki sem unnt er, með hliðsjón af öllum viðeigandi upplýsingum og yfirfara ber allar stefnur, sem settar hafa verið út í kort, áður en sjóferðin hefst.

4.3.2. Á vakt skal sannreyna, með reglulegu millibili og nægilega oft, stýrða stefnu skipsins, staðsetningu og hraða með því að beita öllum tiltækum siglingatækjum sem eru nauðsynleg í því skyni að tryggja að skipið sigli eftir útsettri stefnu.

4.3.3. Yfirmaður á vakt skal vita nákvæmlega hvar öll öryggis- og siglingatæki eru um borð í skipinu og hvernig ber að nota þau og skulu honum vera ljós notkunartakmörk þessara tækja og taka mið af þeim.

4.3.4. Yfirmaður á siglingavakt skal hvorki taka að sér né skulu honum falin nein þau skyldustörf sem gætu truflað örugga siglingu skipsins.

4.4. *Siglingatæki.*

4.4.1. Yfirmenn á vakt skulu nota til hins ítrasta öll siglingatæki sem þeir hafa yfir að ráða.

4.4.2. Við notkun ratsjár skal yfirmaður á vakt hafa í huga nauðsyn þess að fylgja ávallt reglum um notkun ratsjár sem eru í gildandi reglugerðum til að koma í veg fyrir árekstra á sjó.

4.4.3. Ef þörf krefur skal yfirmaður á siglingavakt ekki hika við að nota stýri, vélarafl og hljóð- og ljósmerkjatæki skipsins.

4.5. *Skyldur og ábyrgð vegna siglingar skipsins.*

4.5.1. Yfirmaður vaktar skal:

1. standa vakt í brúnni;
2. ekki víkja af stjórnspalli undir neinum kringumstæðum fyrr en hann hefur verið leystur af vakt á tilhlýðilegan og viðunandi hátt;
3. hafa áfram ábyrgð á öruggri siglingu skipsins, þrátt fyrir nærveru skipstjóra á stjórnspalli, þar til honum er tilkynnt sérstaklega að skipstjórinn hafi tekið yfir ábyrgð á vaktinni og gagnkvæmur skilningur ríki þar um;
4. hafa samband við skipstjóra sé hann í nokkrum vafa um hvað gera skuli til að tryggja öryggi skipsins; og
5. skila ekki af sér vakt til yfirmanns, sem á að leysa af, sé ástæða til að ætla að sá síðarnefndi sé ekki fær um að standa siglingavakt af árvekni og skal tilkynna það skipstjóra.

4.5.2. Þegar yfirmaður leysir af vakt skal hann sannreyna ágiskaða eða raunverulega staðsetningu skipsins, útsetta stefnu í korti, stýrða stefnu og hraða og gæta að hvers konar hættu sem skipinu kann að vera búin á siglingu sinni á vaktinni.

4.5.3. Halda skal nákvæma leiðarbók eða dagbók um siglingu skipsins og annað það sem hendir á vaktinni og varðar siglingu skipsins.

4.6. *Útvörður.*

4.6.1. Hafa ber viðeigandi útvörð í samræmi við 5. reglu samþykktar um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó frá 1972. Hann skal þjóna því markmiði:

1. að huga með stöðugri árvekni, jafnt með auga og eyra sem og öllum tiltækum ráðum, að öllum breytingum sem geta skipt máli fyrir stjórn skipsins;
2. að leggja fullkomið mat á aðstæður og hættuna á árekstri og strandi og aðra hættu sem skipinu er búin á siglingu sinni; og
3. að greina skip eða loftför sem eru í nauðum stödd, skipreika menn, flök og rekgóss.

4.6.2. Þegar ákveðið er hvernig siglingavakt skuli mönnum svo fullnægjandi sé til að tryggja að ávallt sé hafður öruggur útvörður skal skipstjóri taka tillit til allra þátta sem máli skipta, meðal annars þeirra sem er lýst í málsgrein 4.1 í þessari reglu sem og eftirfarandi atriða:

1. skyggnis, veðurs og sjólags;
2. fjölda skipa á siglingaleið og annarra umsvifa á því svæði þar sem skipið siglir;

3. árvekni sem er brýn þegar siglt er á eða nærri aðskildum siglingaleiðum og annarra reglna um leiðastjórnun;
4. auka vinnuálags vegna þeirra verkefna sem skipið er notað til að leysa, knýjandi aðstæðna við stjórn skipsins og fyrirsjáanlegra stjórnataka;
5. stjórnar stýris og skrófu og þess hvernig skipið lætur að stjórn;
6. starfshæfni allra í áhöfn skipsins sem eru í viðbragsstöðu og kunna að verða kallaðir á vakt;
7. vitneskju um og tiltrúar á starfshæfni yfirmanna og áhafnar skipsins;
8. reynslu yfirmanns á siglingavakt og þekkingar þess yfirmanns á tækjabúnaði skipsins, verklagsreglum og því hvernig skipið lætur að stjórn;
9. umsvifa um borð í skipinu á hverjum tíma og hvaða aðstoðar er að vænta sem kalla má umsvifalaust á í brúnni þegar nauðsyn krefur;
10. gangfærni tækja og stjórnborða í brúnni, þar með talin viðvörunarkerfi;
11. stærðar skipsins og sjónsviðs frá stjórnþalli;
12. byggingarlags brúarinnar, að því marki sem það gæti komið í veg fyrir að vaktmaður sjái eða heyrir það sem fer fram fyrir utan; og
13. allra viðeigandi staðla, verklagsreglna og leiðbeininga sem varða fyrirkomulag vakta og starfshæfni og Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur samþykkt.

4.7. *Verndun náttúrulegs umhverfis sjávar.*

Skipstjóri og yfirmaður á vakt skulu sérstaklega hafa í huga hinar alvarlegu afleiðingar sem mengun af völdum reksturs skipsins eða mengunarslys hafa á náttúrulegt umhverfi sjávar og skulu gera allar hugsanlegar varúðarráðstafanir til þess að koma í veg fyrir slíka mengun, einkum í samræmi við og innan ramma viðeigandi alþjóðareglna og hafnarreglugerða.

4.8. *Veðurskilyrði.*

Yfirmaður siglingavaktar skal gera viðeigandi ráðstafanir og upplýsa skipstjóra ef óhagstæðar breytingar á veðri geta haft áhrif á öryggi skipsins, þar með talin veðurskilyrði sem geta leitt til ísingar.

5. Sigling með hafnsögumann um borð.

Nærvera hafnsögumanns um borð leysir hvorki skipstjóra né yfirmann á vakt undan skyldum og skuldbindingum vegna öryggis skipsins. Skipstjóri og hafnsögumaður skulu skiptast á upplýsingum um tilhögun siglingar

skipsins, staðbundnar aðstæður og eiginleika skipsins. Skipstjóri og yfirmaður á siglingavakt skulu hafa nána samvinnu við hafnsögumanninn og fylgjast áfram nákvæmlega með stað skipsins og siglingu.

6. Skip á fiskveiðum eða í leit að fiski.

6.1. Auk þeirra meginreglna, sem eru taldar upp í 4. mgr., skal yfirmaður vaktar hafa eftirfarandi atriði í huga og gera viðeigandi ráðstafanir vegna þeirra:

1. önnur skip á veiðum og veiðarfæri þeirra, það sem einkennir stjórnþök eigin skips, einkum stöðvunarvegalegd þess og þvermál hringis þegar skipinu er snúið við á siglingu og með veiðarfæri úti;
2. öryggi áhafnar á þilfari;
3. óhagstæð áhrif á öryggi skipsins og áhafnarinnar vegna minnkandi stöðugleika og fríborðs sem eru til komin vegna óvenjulegra krafta sem rekja má til veiðanna, meðferðar afla og hleðslu og óvenjulegra sjávar- og veðurskilyrða;
4. nálægð við mannvirki á hafi úti með sérstöku tilliti til öryggissvæða; og
5. skipsflök og aðrar hindranir neðansjávar sem gætu verið veiðarfærum hættuleg.

6.2. Þegar afli er lestaður skal, þegar siglt er til löndunarhafnar, huga að mikilvægum kröfum um nægjanlegt fríborð, nægjanlegan stöðugleika og traustleika vatnspéttra skilrúma og athuga eldsneytiseyðslu og birgðastöðu, líkur á óhagstæðum veðurskilyrðum og, einkum að vetrarlagi, hættu á ísingu á eða yfir óvörðu þilfari á svæðum þar sem vænta má ísingar.

7. Akkerisvakt.

Skipstjóri skal tryggja, með tilliti til öryggis skipsins og áhafnar þess, að viðeigandi vakt sé ávallt staðin í brú eða á þilfari fiskiskips sem liggur við akkeri.

8. Fjarskiptavakt.

Skipstjóri skal tryggja að staðin sé fullnægjandi fjarskiptavakt þegar skipið er á sjó, á viðeigandi tíðnum, að teknu tilliti til krafna alþjóðaradió-reglugerðarinnar.

STJÓRNSKIPANIR Í BRÚ OG VÉLARÚMI.

Staðlaðar setningar í sjómannamáli.

Boðskipti um siglingar og öryggi frá skipum til lands og frá landi til skipa, milli skipa og um borð í skipum verða að vera nákvæm, einföld og ótvíræð til þess að koma í veg fyrir misskilning og mistök. Því er nauðsynlegt að notað sé staðlað tungutak. Þetta er sérstaklega mikilvægt þegar litið er til þess að sífellt fleiri kaupskip í alþjóðasiglingum eru mönnuð fólki sem talar ólík tungumál og erfiðleikar í tjáskiptum skipverja og annarra kunna að valda misskilningi sem getur stofnað skipinu, fólkinu um borð og umhverfinu í hættu.

Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) samþykkti árið 1977 að tekið yrði saman orðasafn og setningar á ensku sem væri sérstaklega ætlað sjómönnum. Orðasafnið var nefnt *Staðlað orðasafn sjómanna* (Standard Marine Navigational Vocabulary – SMNV). Árið 1981 samþykkti IMO ályktun þess efnis að orðasafnið yrði notað um borð í einstökum skipum (on-board communications) og í viðskiptum milli skipa (ship-to-ship) og milli skipa og hafnaryfirvalda (ship-to-shore). Þetta orðasafn var síðan endurskoðað og gefið út árið 1985.

Árið 1992 samþykkti siglingaöryggisnefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (MSC – Maritime Safety Committee) að endurskoða og aðlagja *Staðlað orðasafn sjómanna* með tilliti til þeirrar reynslu sem hafði fengist af notkun orðasafnsins og tekið yrði tillit til þeirra nýjunga sem hefðu orðið í siglingum frá því það var fyrst gefið út. Orðasafnið yrði yfirgripsmeira með stöðluðum setningum úr sjómannamáli.

Í kjölfar samþykktar siglingaöryggisnefndar á 68. fundi hennar í maí og júní 1997 var *Stöðluðum setningum í sjómannamáli* (Standard Marine Communication Phrases (SMCP)) eins og hin endurskoðaða útgáfa *Staðlaðs orðasafns sjómanna* var nefnd, dreift til aðildarríkja IMO, sjómannaskóla og annarra sem tengjast samskiptum við skip og sjómenn.

Með þessu var ætlunin að fá reynslu af orðasafninu. Á 22. allsherjarþingi IMO í nóvember 2001 var ritið *Staðlaðar setningar í sjómannamáli* (SMCP) formlega samþykkt sem Ályktun A.918(22). Ritið hefur að geyma setningar sem ná til allra mikilvægustu viðskipta á milli hafna og skipa (shore-to-ship/ship-to-shore), milli skipa (ship-to-ship) og munnlegra samskipta um borð í hverju skipi. Markmið með ritinu er að brúa það bil sem tungumálaörðugleikar geta myndað í samskiptum á milli fólks og koma í veg fyrir misskilning sem getur valdið slysum. Gert er ráð fyrir að notendur ritsins hafi undirstöðukunnáttu í ensku og í því eru einfaldar setningar úr ensku sjómannamáli sem tengjast venjubundnum aðstæðum

eins og að leggja skipi að eða halda frá bryggju og setningar sem eru notaðar í neyðartilvikum og allir sem málið varðar eiga að skilja strax.

Hér á eftir eru birtir þeir hlutar *Staðlaðra setninga í sjómannamáli* sem snúa beint að stjórnun skipsins frá stjórnþalli, þ.e. stýrisskipanir og skipanir til vélarúms um gang aflvéla.

Í alþjóðsamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978, með síðari breytingum (STCW) er þess krafist að skipstjórnarmenn á rekstrarsviði skipa, 500 brúttótonn og stærri, kunni skil á *Stöðluðum setningum í sjómannamáli* (SMCP). Samkvæmt sömu alþjóðasamþykkt er þess einnig krafist að aðstoðarmenn í brú og í vélarúmi á stöðsviði kunni á ensku skil á stýrisskipunum og skipunum til vélarúms.

Stýrisskipanir

Sá sem er við stýrið á að endurtaka hátt og snjallt allar stýrisskipanir, sem skipstjórnarmaður gefur. Skipstjórnarmaður sem er á vakt á að fylgja því eftir að allar stýrisskipanir séu þegar í stað rétt og hiklaust framkvæmdar. Hver og ein stýrisskipun gildir þar til önnur stýrisskipun hefur verið gefin.

Sýni skipið engin viðbrögð, þegar breytt er stýri, á sá sem er við stýrið tafarlaust að tilkynna það skipstjórnarmanni með eftirfarandi:

„Skipið lætur ekki að stjórn.“

She does not answer the wheel.

Skipstjórnarmaður vill sannreyna stýrða kompásstefnu:

„Hvað stýrirðu?“ eða „Hver er stefnan?“ eða „Hvað liggur?“

What is your heading? / What is your course?

Sá sem stýrir svarar um hæl:

„Stefnan er ...“ eða „Skipið liggur ...“

My heading is ... degrees / My course is ... degrees.

Dæmi: „Stefnan er 084 gráður“ / *My heading is 084 degrees.*

Stýrisskipanir	
<i>Standard wheel orders</i>	
Skipun <i>Order</i>	Merking <i>Meaning</i>
Miðskips. <i>Midships.</i>	Stýrisblaðið fært miðskips í langskurðarflöt skipsins og haldið þar. <i>Rudder to be held in the fore and aft position.</i>

Bakborða, fimm gráður. <i>Port five.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 5° til bakborða og haldið þar. <i>5° of port rudder to be held.</i>
Bakborða, tíu gráður. <i>Port ten.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 10° til bakborða og haldið þar. <i>10° of port rudder to be held.</i>
Bakborða, fimmtán gráður. <i>Port fifteen.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 15° til bakborða og haldið þar. <i>15° of port rudder to be held.</i>
Bakborða, tuttugu gráður. <i>Port twenty.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 20° til bakborða og haldið þar. <i>20° of port rudder to be held.</i>
Bakborða, tuttugu og fimm gráður. <i>Port twenty-five.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 25° til bakborða og haldið þar. <i>25° of port rudder to be held.</i>
Hart í bak. <i>Hard-a-port.</i>	Stýrisblaðið fært eins langt og það kemst til bakborða og haldið þar. <i>Rudder to be held fully over to port.</i>
Stjórnborða – fimm gráður. <i>Starboard five.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 5° til stjórnborða og haldið þar. <i>5° of starboard rudder to be held.</i>
Stjórnborða – tíu gráður. <i>Starboard ten.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 10° til stjórnborða og haldið þar. <i>10° of starboard to be held.</i>
Stjórnborða – fimmtán gráður. <i>Starboard fifteen.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 15° til stjórnborða og haldið þar. <i>15° of starboard rudder to be held.</i>

Stjórnborða – tuttugu og fimm gráður. <i>Starboard twenty-five.</i>	Stýrisblaðið fært í stöðuna 25° til stjórnborða og haldið þar. <i>25° of starboard rudder to be held.</i>
Hart í stjórn. <i>Hard-a-starboard.</i>	Stýrisblaðið fært eins langt og unnt er til stjórnborða og haldið þar. <i>Rudder to be held fully over to starboard.</i>
Létu á stýrinu til fimm gráður. <i>Ease to five.</i>	Létt á stýrinu og það fært þar til stýrisblaðið er 5° í það borð sem stýrið lá áður og haldið þar. <i>Reduce amount of rudder to 5° and hold.</i>
Létu á stýrinu til tíu gráður. <i>Ease to ten.</i>	Létt á stýrinu og það fært þar til stýrisblaðið er 10° í það borð sem stýrið lá áður og haldið þar. <i>Reduce amount of rudder to 10° and hold.</i>
Létu á stýrinu til fimmtán gráður. <i>Ease to fifteen.</i>	Létt á stýrinu og það fært þar til stýrisblaðið er 15° í það borð sem stýrið lá áður og haldið þar. <i>Reduce amount of rudder to 15° and hold.</i>
Létu á stýrinu til tuttugu gráður. <i>Ease to twenty.</i>	Létt á stýrinu og það fært þar til stýrisblaðið er 20° í það borð sem stýrið lá áður og haldið þar. <i>Reduce amount of rudder to 20° and hold.</i>
Ekkert í bakborða. <i>Nothing to port.</i>	Forðast ber að stafn skipsins fari yfir til bakborða. <i>Avoid allowing the vessel's head to go to port.</i>
Létu á stýrinu. <i>Meet her.</i>	Létt á stýrinu þannig að skipið snýst hægar. <i>Check the swing of the vessel's head.</i>

<p>Svona beint.</p> <p><i>Steady.</i></p>	<p>Snúningur skipsins er stöðvaður eins fljótt og unnt er.</p> <p><i>Reduce swing as rapidly as possible.</i></p>
<p>Eins og horfir.</p> <p><i>Steady as she goes.</i></p>	<p>Sá sem stýrir á að endurtaka stýrisskipunina og lesa strax af áttavita á hvaða kompásstefnu skipið liggur þegar skipunin er gefin og svarar um hæl eins og áður er lýst: „Stefnan er ...“ eða „skipið liggur á ...“.</p> <p><i>My heading is ... eða my course is</i></p>
<p>Hafðu baujuna / merkið / vitann / skorsteininn o.s.frv. um bakborða / stjórnborða.</p> <p><i>Keep the buoy / mark / beacon / chimney, etc. on port / starboard side.</i></p>	<p>Vakthafandi skipstjórnarmaður getur gefið þessa skipun. Einnig getur sá sem stýrir tekið mið af merki í landi og réttir þá skipið af eins fljótt og hann getur með því að gefa stýri í gagnsætt borð. Síðan stýrir hann þá stefnu sem áttavitinn sýndi þegar stýrisskipunin var gefin eða eftir merki í landi og spyr þá vakthafandi skipstjórnarmaður venjulega: „Hvað stýrirðu?“ eða „Hvað liggur?“</p> <p><i>“What is your heading?” or “What is your course?” Steer a steady course on the compass heading indicated at the time of the order. The helmsman is to repeat the order and call out the compass heading in receiving the order. When the vessel is steady on that heading, the helmsman is to call out: “steady on ...”.</i></p>
<p>Lokið við stýrið.</p> <p><i>Finished with the wheel.</i></p>	<p>Stýrisvaktinni er lokið og vakthafandi stýrimaður gengur frá í brúnni.</p>
<p>Skipstjórnarmaður fyrirskipar að stýra skuli tiltekna kompásstefnu. Vakthafandi skipstjórnarmaður á að taka fram í hvort borð á að beygja og nefna hverja tölu. Uppgefnar stefnur skulu ætíð lesnar sem þrír einstakir tölustafir. Ef stefnan er lægri en 100° er fyrsta talan núll t.d. 085° o.s.frv.</p>	

Stýrisskipanir. <i>Wheel orders.</i>	Stefna sem á að stýra. <i>Courses to be steered.</i>
Skipstjórnarmaður fyrirskipar stefnubreytingu til bakborða/ stjórnborða: „Til bakborða, stýrðu einn fimm sex.“ <i>Port, steer one five six.</i>	156° 156°
„Til stjórnborða. Stýrðu núll átta tveir.“ <i>Starboard, steer zero eight two.</i>	082° 082°
„Til bakborða. Stýrðu þrjár núll fimm.“ <i>Port, steer three zero five.</i>	305° 305°

Þegar sá sem stýrir fær stýrisskipun að stýra 156° endurtekur hann skipunina:

„Til bakborða, einn fimm sex.“

Port, steer one five six.

Um leið notar hann stýrið til að koma skipinu á þessa stefnu. Þegar skipið liggur á stefnunni 156° tilkynnir hann skipstjórnarmanni það hátt og snjallt og segir:

“Á stefnunni einn fimm sex.“

Steady on one five six.

Skipstjórnarmaður á vakt staðfestir að þetta sé rétt með því að segja:

„Þetta er rétt, einn fimm sex.“

You are right, one five six.

Óski skipstjórnarmaður eftir að stýrt verði á tiltekið merki eða kennileiti eða í tilteknu miði gefur hann stýrisskipunina:

„Stýrðu á ... baujuna / ... merkið / ... vitann.“

Steer on ... buoy / ... mark / ... beacon.

Sá sem er við stýrið endurtekur eins og alltaf stýris-skipunina hátt og snjallt. Þegar skipið hefur stefnu á baujuna/merkið/vitann tilkynnir hann það skipstjórnar-manni ásamt þeirri kompásstefnu sem skipið liggur á og segir:

„Stefnan er á ... baujuna / ... merkið / ... vitann. Kompásstefnan tveir fjórir fimm“.

Steer on ...buoy / ... mark / ... beacon. Heading two four five.

Skipstjórnarmaður staðfestir að þetta sé rétt.

Vaktaskipti eða leyst af á stýrinu

Þegar skipt er vöktum tilkynnir sá sem hefur stýrt þeim sem tekur við stýri hátt og snjallt hvaða stefnu eigi að stýra, t.d. „Stýrð stefna er einn átta fimm“.

Sá sem tekur við endurtekur og svarar: „Stýrð stefna er einn átta fimm“.

Sá sem er að fara af vakt eða hefur verið leystur af fer síðan til vakthafandi skipstjórnarmanns og tilkynnir honum hvaða stefnu hann hafi skilað til þess sem leysti hann af: „Stýrð stefna einn átta fimm“. Vakthafandi skipstjórnarmaður endurtekur eins og áður og staðfestir að þetta sé rétt.

Stjórnskipanir við gangskiptingu í brú og vélarúmi

Skipun <i>Order</i>	Merking <i>Meaning</i>
Fulla ferð áfram. <i>Full ahead.</i>	Mestur snúningshraði aðalvélar skipsins fyrir ferð áfram. <i>Maximum manoeuvring engine revolutions for ahead propulsion.</i>
Hálfa ferð áfram. <i>Half ahead.</i>	Snúningshraði aðalvélar samkvæmt fyrir-mælum. <i>Revolutions as indicated in ship's orders.</i>
Hæga ferð áfram. <i>Slow ahead.</i>	Snúningshraði aðalvélar samkvæmt fyrir-mælum. <i>Revolutions as indicated in ship's orders.</i>
Mjög hæga ferð áfram. <i>Dead slow ahead.</i>	Snúningshraði aðalvélar samkvæmt fyrir-mælum. <i>Revolutions as indicated in ship's orders.</i>
Stöðvið vél (vélar). <i>Stop engine(s).</i>	Aðalvél snýst ekki. <i>No engine revolutions.</i>
Mjög hæga ferð afturábak. <i>Dead slow astern.</i>	Snúningshraði aðalvélar samkvæmt fyrir-mælum. <i>Revolutions as indicated in ship's orders.</i>

Hæga ferð afturábak. <i>Slow astern.</i>	Snúningshraði aðalvélar samkvæmt fyrir- mælum. <i>Revolutions as indicated in ship's orders.</i>
Hálfa ferð afturábak. <i>Half astern.</i>	Snúningshraði aðalvélar samkvæmt fyrirmælum. <i>Revolutions as indicated in ship's orders.</i>
Fulla ferð afturábak. <i>Full astern.</i>	Snúningshraði aðalvélar samkvæmt fyrirmælum. <i>Revolutions as indicated in ship's orders.</i>
Neyðarferð áfram/afturábak. <i>Emergency full ahead /astern.</i>	Snúningshraði aðalvélar samkvæmt fyrirmælum. <i>Revolutions as indicated in ship's orders.</i>
Viðbúinir til stjórnataka í vél. <i>Stand by engine.</i>	Starfsfólk í vélarúmi reiðubúið til stjórnataka og starfsfólk á stjórnþalli reiðubúið til að taka á móti og flytja boð um gangskipti véla. <i>Engine-room personnel fully ready to manoeuvre and bridge manned to relay engine orders.</i>
Notkun aflvéla lokið. <i>Finished with engines.</i>	Ekki er lengur þörf á notkun aflvéla. <i>Movement of engine(s) no longer required.</i>

Á skipum með tvær skrúfur á að bæta orðinu „báðar“ (*both*) við allar skipanir sem eiga við báða skrúfuöxla, t.d. „Fulla ferð áfram á báðum vélum“ (*Full ahead both*) og „Hæga ferð afturábak á báðum vélum“ (*Slow astern both*). Þá skal nota orðasambandið „Stöðvið allar vélar“ (*Stop all engines*) þegar það á við. Þegar nauðsynlegt er að beita tveimur skrúfum hvorri fyrir sig skal gefa það til kynna með: „Fulla ferð áfram á stjórnborðsskrúfu“ (*Full ahead starboard*), „Hálfa ferð afturábak á bakborðsskrúfu“ (*Half astern port*), o.s.frv. Stundum er hverri skrúfu gefið sérstakt nafn, t.d. „Sara“ fyrir stjórnborðsskrúfu, „Bára“ fyrir bakborðsskrúfu og „Magga“ fyrir miðskrúfu og þá gefnar skipanirnar: „Bára fulla ferð áfram“ og „Sara hálfa ferð afturábak“. Ef báðar eða allar skrúfur eru notaðar með sömu stillingu þá er t.d. notuð skipunin „Allar hálfa ferð áfram“.

Hliðarskrúfur

Á skipum með hliðarskrúfur á bógi eða skut eru notaðar eftirfarandi skipanir um ferð:

Skipun <i>Order</i>	Merking <i>Meaning</i>
Hliðarskrúfa á bógi fulla ferð (hálf) til bakborða. <i>Bow thrust full (half) to port.</i>	Stefni skipsins færist til bakborða með því afli sem nánar er tiltekið. <i>Ship's head to move to port with power as specified.</i>
Hliðarskrúfa á bógi fulla (hálf) ferð til stjórnborða. <i>Bow thrust full (half) to starboard.</i>	Stefni skipsins færist til stjórnborða með því afli sem nánar er tiltekið. <i>Ship's head to move to starboard with power as specified.</i>
Hliðarskrúfa á skut fulla (hálf) ferð til bakborða. <i>Stern thrust full (half) to port.</i>	Skutur skipsins færist til bakborða með því afli sem er tiltekið. <i>Ship's stern to move to port with power as specified.</i>
Hliðarskrúfa á skut fulla (hálf) ferð til stjórnborða. <i>Stern thrust full (half) to starboard.</i>	Skutur skipsins færist til stjórnborða með því afli sem er tiltekið. <i>Ship's stern to move to starboard with power as specified.</i>
Stöðva hliðarskrúfu á bógi (skut). <i>Bow (stern) thrust stop.</i>	Enginn snúningur á hliðarskrúfu á bógi (skut). <i>No bow (stern) thrust revolutions.</i>

Á skipum með skiptiskrúfu eru skipanir til vélar sambland skipana um breytingu á skurði skráfunnar og snúningshraða öxuls samkvæmt fyrirmælum.

ÁÆTLUN UM ÖRYGGI SJÓFARENDA

*Markmiðið er að treysta öryggi
áhafna, farþega og skipa.*



Helstu átaksverkefni eru:

- Menntun og þjálfun sjómanna.
- Öryggi farþegaskipa.
- Fræðsla og áróður um öryggismál.
- Öryggis- og gæðastjórnunarkerfi.
- Kynning á lögum og reglum.
- Rannsóknir á sviði öryggismála.
- Gerð fræðsluefnis og leiðbeininga.
- Söfnun og miðlun upplýsinga.
- Stöðugleiki skipa og báta.



Fræðsluefnið á að vera um borð í hverju skipi.



Alþjóðasiglingareglurnar eru meginreglur um stjórn og siglingu skipa. Markmið þeirra er að koma í veg fyrir árekstra á sjó, stuðla að betri og öruggari siglingum og þar með auknu öryggi sæfarenda.