

Ed.

178. Frumvarp til laga

[124. mál]

um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972.

(Lagt fyrir Alþingi á 96. löggjafarþingi, 1974.)

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, undirritaða í London 20. október 1972.

2. gr.

Þegar samþykkt sú, sem um ræðir í 1. gr., hefur verið staðfest, skulu ákvæði hennar hafa lagagildi hér á landi.

Auglýsing um staðfestingu og gildistöku samþykktarinnar skal birt í C-deild Stjórnartíðinda.

3. gr.

Á sama degi, sem samþykktin gengur í gildi, skulu reglurnar koma í staðinn fyrir og ógilda tilskipun um reglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, nr. 79 frá 10. ágúst 1965.

4. gr.

Brot gegn reglum og viðaukum, sem samþykktinni fylgja, varða sektum, ef ekki liggur þyngrri refsing við.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Á tímabilinu 4.—20. október 1972 var haldin í London alþjóðaráðstefna til þess að endurskoða alþjóðasiglingareglurnar frá 1960.

Á ráðstefnunni var gerð samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó og var hún undirrituð af fulltrúum 16 landa hinn 20. október 1972. Flestir undirrituðu með fyrirvara, þar á meðal Ísland.

Samþykktin hefur verið lögð fyrir samgönguráðuneytið, sem leggur til að hún verði staðfest fyrir Íslands hönd.

Sökum örrar þróunar á sviði siglingatækni og tilkomu risaskipa, sem fer sífjölgaandi, þótti orðið nauðsynlegt að endurskoða reglurnar frá 1960, en þær tóku gildi 1. september 1965.

Til þessa hafa siglingareglurnar byggst á samkomulagi þjóða í milli án þess að þær væru byggðar á alþjóðasamþykkt. Nú hefur hins vegar í fyrsta sinni verið gerð samþykkt um reglurnar.

Samþykktin auðveldar endurskoðun og breytingar á reglunum, sem áður var aðeins hægt að breyta með því að kalla saman alþjóðaráðstefnu.

Greinar samþykktarinnar eru 9 talsins og eru efnisatriði þeirra sem hér segir:

1. grein: Almennar skyldur.
2. grein: Undirritun, fullgilding, staðfesting, samþykkt og aðild.
3. grein: Gildi samþykktarinnar gagnvart lendum, sem ekki ráða sér sjálfar.
4. grein: Gildistaka.
5. grein: Ráðstefna um endurskoðun.
6. grein: Breytingar á reglunum.
7. grein: Uppsögn.
8. grein: Varsla og skráning.
9. grein: Tungumál.

Sjálfar reglurnar til að koma í veg fyrir árekstra á sjó fylgja samþykktinni og eru í 5 köflum:

Kafli A — Almenn ákvæði.

Kafli B — Reglur um stjórn og siglingu.

Kafli C — Ljós og bendingamyndir.

Kafli D — Ljós og hljóðmerki.

Kafli E — Undanþágur.

Reglurnar eru 38 alls og þeim fylgja 4 viðaukar:

1. viðauki: Fyrirkomulag og tæknileg atriði varðandi ljós- og dagmerki.
2. viðauki: Merkjahljós fyrir fiskiskip, sem er að veiðum í námunda við önnur skip.
3. viðauki: Tæknileg gerð hljóðmerkjataekja.
4. viðauki: Neyðarmerki.

Mikil rækt hefur verið lögð við samningu hinna nýju reglna og reynt að komast hjá tvíræðni, og að þær verði túlkaðar á mismunandi hátt, enda tók stór hópur löglærðra manna þátt í ráðstefnunni auk fjölda siglingafróðra.

Helstu breytingar, sem gerðar voru á siglingareglunum að þessu sinni, eru í stórum dráttum sem hér segir:

Kaflaskiptingu og niðurröðun greina hefur verið breytt, þannig að nú er hún skýrari og ýmis atriði tæknilegs eðlis, sem áður voru hluti reglnanna, eru nú birt aftan við þær sem viðaukar.

Hins vegar eru leiðbeiningar um notkun radars sem hjálpartækis til að koma í veg fyrir árekstra á sjó og er viðauki við núgildandi reglur felldar inn í nýju reglurnar, þannig að nú er þeim skipstjórnarmönnum, sem hafa radar til umráða, lagðar ýmsar skyldur á herðar í sambandi við notkun hans.

Í núverandi reglum er mælt fyrir um að skip, sem ekki á að víkja fyrir öðru skipi, skuli halda stefnu sinni og ferð óbreyttri. Hefur grein þessi lengi verið skipstjórnarmönnum áhyggjuefni. En í nýju reglunum hefur verið bætt úr þessu með því að heimila slíkum skipum að gera eigin ráðstafanir í tæka tíð, ef fyrirsjáanlegt er að skipið, sem víkja átti samkvæmt reglunum, vanrækir skyldu sína í þeim efnunum.

Merk nýmæli koma fram í 10. grein reglnanna, en þar er ákveðið, hvernig skip skuli haga siglingu sinni á ýmsum þröngum og fjölförnum siglingaleiðum, sem ákveðnar hafa verið af Alþjóðasiglingamálastofnuninni.

Samþykktin um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó og reglurnar, sem henni fylgja, taka gildi 12 mánuðum eftir að 15 ríki, sem eiga samanlagt ekki minna en 65% af verslunarflota heims miðað við fjölda eða rúmlestatölu, hafa gerst aðilar.

Er miðað við skip 100 brl. og stærri og fer gildistakan eftir því hvoru markinu verður fyrst náð, en þrátt fyrir framangreind ákvæði skulu reglurnar ekki taka gildi fyrr en 1. janúar 1976.

Samþykktin og reglurnar, ásamt viðaukum þeirra, eru birtar hér með sem fylgiskjal.

Fylgiskjal.

SAMÞYKKT UM ALÞJÓÐAREGLUR TIL AÐ KOMA Í VEG FYRIR ÁREKSTRA Á SJÓ, 1972

Aðilar að samþykkt þessari,
SEM ÓSKA að tryggja viðtækt öryggi
á sjó,

SEM GERA SÉR LJÓSA nauðsyn þess
að endurskoða og færa í nútímahorf al-
þjóðareglur til að koma í veg fyrir
árekstra á sjó, er fylgdu lokabókun al-
þjóðaráðstefnunnar um öryggi mannslífa
á hafinu, 1960,

SEM HAFA ATHUGAÐ reglur þessar
í ljósi þróunarinnar síðan þær voru sam-
þykktar,

HAFA ORÐIÐ ÁSÁTTIR um eftirfar-
andi:

1. gr.

Almennar skyldur

Aðilar að samþykkt þessari skuldbinda
sig til að koma í framkvæmd reglunum
og öðrum viðaukum, sem mynda með-
fylgjandi alþjóðareglur til að koma í veg
fyrir árekstra á sjó, 1972 (eftirleiðis
nefndar „reglurnar“).

2. gr.

Undirritun, fullgilding, staðfesting, samþykkt og aðild.

1. Samþykkt þessi skal liggja frammi
til undirritunar til 1. júní 1973 og eftir
það til aðildar.

2. Ríki, sem eru aðilar Sameinuðu
þjóðanna eða einhverrar sérstofnunar
þeirra eða Alþjóðakjarnorkumálastofnun-
arinnar eða eiga aðild að samþykktum
Alþjóðadómstólsins mega gerast aðilar að
samþykkt þessari með:

- (a) undirritun án fyrirvara um fullgild-
ingu, staðfestingu eða samþykki;
- (b) undirritun með fyrirvara um full-
gildingu, staðfestingu eða samþykki
og síðari fullgildingu, staðfestingu
eða samþykki, eða
- (c) aðild.

CONVENTION ON THE INTER- NATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

The Parties to the present Convention,
DESIRING to maintain a high level of
safety at sea,

MINDFUL of the need to revise and
bring up to date the International Regu-
lations for Preventing Collisions at Sea
annexed to the Final Act of the Inter-
national Conference on Safety of Life
at Sea, 1960,

HAVING CONSIDERED those Regula-
tions in the light of developments since
they were approved,

HAVE AGREED as follows:

Article I

General Obligations.

The Parties to the present Convention
undertake to give effect to the Rules and
other Annexes constituting the Inter-
national Regulations for Preventing
Collisions at Sea, 1972, (hereinafter re-
ferred to as “the Regulations”) attached
hereto.

Article II

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession.

1. The present Convention shall re-
main open for signature until 1 June
1973 and shall thereafter remain open
for accession.

2. States Members of the United Nati-
ons, or of any of the Specialized Agen-
cies, or the International Atomic Energy
Agency, or Parties to the Statute of the
International Court of Justice may be-
come Parties to this Convention by:

- (a) signature without reservation as to
ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification,
acceptance or approval followed
by ratification, acceptance or ap-
proval; or
- (c) accession.

3. Fullgilding, staðfesting, samþykki eða aðild skal fara fram með þeim hætti að skjal þar að lútandi sé afhent Alþjóðasiglingamálastofnuninni (eftirleiðis nefnd „stofnunin“), sem tilkynni ríkisstjórnnum, sem hafa undirritað eða gerst aðilar að samþykkt þessari, um afhendingu sérhvers slíks skjals og hvenær það hafi verið afhent.

3. gr.

Gildi samþykktarinnar gagnvart lendum, sem ekki ráða sér sjálfar.

1. Í þeim tilvikum, er Sameinuðu þjóðirnar hafa forræði lenda, eða einhver samningsaðila annast samskipti lenda á alþjóðlegum vettvangi, geta þessir aðilar hvenær sem er látið samþykkt þessa ná til slíkra lenda með því að tilkynna það skriflega aðalritara stofnunarinnar (eftirleiðis nefndur „aðalritarinn“).

2. Samþykkt þessi skal frá móttöku-degi tilkynningarinnar að telja eða degi, sem þar er tilgreindur, ná til lendum, sem þar er nefnd.

3. Sérhverja tilkynningu, sem gefin er samkvæmt 1. tölulið þessarar greinar, má afturkalla, að því er varðar hverja þá lendu, sem í tilkynningunni er greind, og fellur gildi þessarar samþykktar fyrir lendum niður að ári liðnu frá afturkölluninni eða síðar, sé slíkt fram tekið, þegar afturköllun á sér stað.

4. Aðalritarinn skal kunngera öllum samningsaðilum um tilkynningar, er honum berast varðandi útfærslur á gildissvæði í sambandi við ákvæði þessarar greinar eða afturkallanir.

4. gr.

Gildistaka.

1. (a) Samþykkt þessi skal ganga í gildi að tólf mánuðum liðnum frá þeim degi, er að minnsta kosti 15 ríki hafa gerst aðilar, enda eigi þau ekki minna en 65% af kaupskipum heims, 100 rúmlesta og stærri, miðað annaðhvort við fjölda eða rúmlestatölu eftir því hvoru markinu verður fyrr náð.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as “the Organization”) which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

Article III

Territorial Application.

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as “the Secretary-General”), extend the application of this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this Article.

Article IV

Entry into force.

1. (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65% by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.

(b) Þrátt fyrir ákvæði stafliðs (a) þessarar greinar, skal samþykkt þessi ekki taka gildi fyrr en 1. janúar 1976.

2. Samþykktin skal ganga í gildi á gildistökudegi fyrir þau ríki, sem í samræmi við 2. grein hafa fullgilt, staðfest eða gerst aðilar hennar eftir að ákvæðum töluliðs 1 (a) hefur verið fullnægt en áður en hún hefur gengið í gildi.

3. Fyrir þau ríki, sem fullgilda, staðfesta, samþykkja eða gerast aðilar að samþykktinni eftir gildistökudag hennar, gengur hún í gildi á afhendingardegi skjals samkvæmt 2. grein.

4. Eftir gildistökudag breytinga á samþykktinni samkvæmt 3. tölulið 6. greinar, skal hver fullgilding, staðfesting, samþykkt eða aðild ná til samþykktarinnar í hinu breytta formi.

5. Á gildistökudegi samþykktarinnar koma reglurnar í staðinn fyrir og fella úr gildi Alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1960.

6. Aðalritarinn skal tilkynna ríkisstjórnnum, er undirritað hafa eða gerst aðilar að þessari samþykkt, um gildistökudag.

5. gr.

Ráðstefna um endurskoðun.

1. Stofnuninni er heimilt að kalla til ráðstefnu um endurskoðun á samþykktinni eða reglunum eða hvoru tveggja.

2. Stofnuninni er skylt að kalla til ráðstefnu samningsaðila í heim tilgangi að endurskoða þessa samþykkt eða reglurnar eða hvort tveggja, ef eigi færri en þriðjungur samningsaðila óskar þess.

6. gr.

Breytingar á reglunum.

1. Sérhver breyting, sem samningsaðili leggur til að gerð verði á reglunum, skal athuguð hjá stofnuninni, fari hann þess á leit.

(b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.

2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in subparagraph 1 (a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.

4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.

5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

Article V

Revision Conference.

1. A Conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

Article VI

Amendments to the Regulations.

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. Hljóti breytingartillagan stuðning $\frac{2}{3}$ af aðilum öryggisnefndar stofnunarinnar, sem viðstaddir eru og greiða atkvæði, skal hún kunngerð öllum samningsaðilum og meðlimum stofnunarinnar að minnsta kosti sex mánuðum áður en hún verður lögð fyrir þing stofnunarinnar. Hver sá samningsaðili, sem ekki er aðili stofnunarinnar, hefur rétt til að taka þátt í afgreiðslu breytingartillögunnar.

3. Hljóti breytingartillagan samþykki $\frac{3}{4}$ af viðstöddum þingfulltrúum, sem atkvæði greiða, skal aðalritarinn leggja hana fyrir alla 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 tiltekinn af sama þingi tilkynnt stofnuninni að þeir séu breytingunni mótfallnir. Ákvarðanir þingsins varðandi dagsetningar þær, sem um ræðir í þessum tölulið, skulu krefjast stuðnings $\frac{2}{3}$ viðstaddra þingfulltrúa, sem atkvæði greiða.

5. Sérhver breyting skal við gildistöku koma í staðinn fyrir og ógilda fyrri ákvæði, sem breytingin tekur til, að því er varðar alla samningsaðila, sem ekki hafa mótmælt henni.

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

7. gr. Uppsögn.

1. Samþykkt þessi er uppegjanleg af hálfu hvers samningsaðila sem er að liðnum fimm árum frá þeim degi, er hún öðlaðist gildi fyrir þeim aðila.

2. Uppsögn skal fara fram með þeim hætti að skjal þar að lútandi sé afhent stofnuninni til vörslu. Aðalritarinn skal tilkynna öllum öðrum samningsaðilum um móttöku uppsagnarskjalsins og afhendingardag þess.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption, unless by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.

6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this Article and the date on which any amendment enters into force.

Article VII Denunciation.

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. Uppsögn kemur til framkvæmda ári eftir að uppsagnarskjalið hefur borist stofnuninni, eða síðar, ef svo er greint í skjalinu.

8. gr.

Varsla og skráning.

1. Samþykkt þessi og reglurnar skulu vera í vörslu stofnunarinnar og aðalritarinn skal senda staðfest afrit til allra ríkisstjórna, sem hafa undirritað samþykktina eða gerst aðilar að henni.

2. Þegar samþykktin hefur tekið gildi skal aðalritarinn senda texta hennar skrifstofu Sameinuðu þjóðanna til skráningar og birtingar samkvæmt 102. grein Sáttmála Sameinuðu þjóðanna.

9. gr.

Tungumál.

Samþykktin ásamt reglunum 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 fruntexta.

ÞESSU TIL STAÐFESTINGAR hafa undirritaðir, sem til þess hafa fullt umboð ríkisstjórna sinna, undirritað samþykkt þessa.

GERT Í LONDON tuttugasta dag októbermánaðar 1972.

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

KAFLI A — ALMENN ÁKVÆÐI

1. regla

Notkun.

- a) Reglur þessar gilda um öll skip á hafi úti og á öllum leiðum, sem eru tengdar því og færar eru skipum.
- b) Í þessum reglum skal ekkert vera því til fyrirstöðu, að fylgt verði sérreglum, sem hlutaðeigandi yfirvöld setja um

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

Article VIII

Deposit and Registration.

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.

2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX

Languages.

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this twentieth day of October one thousand nine hundred and seventy-two.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

PART A — GENERAL

Rule 1

Application.

- a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by a appropriate authority for

hafnarlegur, hafnir, fljót, vötn eða vatnavegu innanlands, sem tengdir eru úthafi og færir eru skipum. Slíkar sérreglur skulu fylgja alþjóðasiglingareglunum eins náð og auðið er.

- c) Í þessum reglum skal ekkert vera því til fyrirstöðu, að fylgt verði hverjum þeim sérstökum reglum, er einstakar ríkisstjórnir setja um frekari notkun legu- eða merkjaljósa eða hljóðmerkja á herskipum og skipum, sem sigla í skipalest. Alþjóðareglurnar brjóta ekki heldur í bága við frekari notkun legu- eða merkjaljósa á fiskiskipum, sem veiða í flota. Legu- eða merkjaljós eða hljóðmerki, sem eru ákveðin með sérreglum, skulu sem framast er unnt vera þannig gerð, að þau verði ekki tekin fyrir nokkur þeirra ljósa eða merkja, sem heimiluð eru annars staðar í þessum alþjóðareglum.
- d) Til að framfylgja þessum alþjóðasiglingareglum kann Alþjóðasiglingamálastofnunin að setja ákvæði um aðgreindar 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, staðsetningu, sjónarlengd eða lögun ljósa eða merkja, sem og um fyrirkomulag og einkenni hljóðmerkjataekja, án þess að það brjóti í bága við hið sérstaka hlutverk skipsins, þá skal skipið fara eftir öðrum ákvæðum um fjölda, staðsetningu, sjónarlengd og lögun ljósa eða merkja, sem og um fyrirkomulag og einkenni hljóðmerkjataekja, er að áliti hlutaðeigandi ríkisstjórnar fylgir ákvæðum alþjóðasiglingareglanna eins náð og kostur er.
- c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing at a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.
- d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to number, position, range or arc of visibility of light or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of soundsignalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect to that vessel.

2. regla Ábyrgð.

- a) Í þessum reglum getur ekkert leyst skip, eiganda þess, skipstjóra eða áhöfn undan ábyrgð, ef siglingareglunum er ekki fylgt eða vanrækt er að

Rule 2 Responsibility.

- a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these

gæta þeirra varúðar, sem venjuleg 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, árekstrahættu og allra sérstakra kringumstæðna, þar á meðal takmarkaðrar hæfni hlutaðeigandi skips til að vikja, sem veldur því að ekki verður komist hjá að sniðganga alþjóðasiglingareglurnar til að forðast yfirvofandi hættu.

3. regla

Almennar skilgreiningar.

Við túlkun þessara reglna 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 særymis og sjóflugvélar, sem eru notaðar eða nota má til flutninga á sjó eða vötnun.
- b) „Vélskip“ merkir sérhvert skip, sem knúið er áfram með vélarafli.
- c) „Seglskip“ merkir sérhvert skip undir seglum, svo fremi aflvél — sé skipið búið henni — er ekki notuð.
- d) „Skip að fiskveiðum“ merkir sérhvert skip, sem veiðir með netum, línu, togvörpu eða öðrum veiðarfærum, sem draga úr stjórnhæfni skips, en á ekki við um skip, sem veiðir með toglinum eða öðrum þeim veiðarfærum, sem draga ekki úr stjórnhæfni.
- e) „Sjóflugvél“ merkir hvert það loftfar, sem er þannig búið, að því má stjórna á sjó.
- 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, er hefur takmarkaða hæfni til stjórnataka eins og kveðið er á um í þessum reglum, vegna þeirra sérstöku starfa, sem skipið er bundið,

Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

- b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

Rule 3

General Definitions.

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

- a) The word “vessel” includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.
- b) The term “power-driven vessel” means any vessel propelled by machinery.
- c) The term “sailing vessel” means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- d) The term “vessel engaged in fishing” means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- e) The word “seaplane” includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- f) The term “vessel not under command” means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.
- g) The term “vessel restricted in her ability to manoeuvre” means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and there-

og getur það því ekki vikið úr leið fyrir öðru skipi.

Takmarkaða stjórnhæfni teljast hafa:

1. skip við lögn, viðgerð eða upptöku siglingamerkis, neðansjávarstrengs eða leiðslu;
 2. skip við dýpkun, sjómælingar eða neðansjávarvinnu;
 3. skip við móttöku eða losun vista og farms skipa á milli eða við flutning manna, vista eða farms meðan skipið er laust;
 4. skip við flugtak eða landingu flugvélar um borð;
 5. skip, sem slæðir tundurdufl;
 6. skip, sem dregur annað skip við þær aðstæður, að mjög erfitt er fyrir það og skipið, sem dregið er, að víkja frá stefnu sinni.
- h) „Skip, sem er багаð vegna djúpristu“ merkir vélskip, sem á mjög erfitt með að víkja frá stefnu sinni vegna mikillar djúpristu miðað við það dýpi, sem er á siglingaleið þess.
- i) „Laust“ er skip, sem liggur hvorki við akkeri né landfestar eða stendur á grunn.
- 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.

fore is unable to keep out of the way of another vessel.

The following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre:

- i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
 - ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
 - iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;
 - iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
 - v) a vessel engaged in minesweeping operations;
 - vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.
- h) The term “vessel constrained by her draught” means a powerdriven vessel which because of her draught is relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.
- i) The term “underway” means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
- j) The words “length” and “breadth” of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- l) The term “restricted visibility” means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

**KAFLI B — REGLUR UM STJÓRN OG
SIGLINGU**

**I. hluti — Sigling og stjórn skipa í
hvers konar skyggni.**

**4. regla
Notkun.**

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

**5. regla
Vörður.**

Á hverju skipi skal ávallt hafa dyggilega vörð, jafnt með auga og eyra sem öllum tiltækum tækjum, er 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 heita 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:
 1. skyggnis;
 2. fjölda skipa á siglingaleið, þar með þéttra flota fiskiskipa eða aunarra skipa;
 3. stjórn hæfni skipa, sérstaklega með tilliti til stöðvunarvegalengdar og hæfni til að snúa við aðstæður hverju sinni;
 4. villuljósa að nóttu til frá ljósum í landi eða vegna endurspeglunar ljósa á eigin skipi;
 5. vindhraða, sjólags og strauma og nálægðar á hættum fyrir siglingar skipa;
 6. djúpristu skipsins miðað við dýpi siglingaleiðar;
- b) Skip með gangfæra ratsjá skulu auk þess taka tillit til;

**PART B — STEERING AND SAILING
RULES**

**Section I — Conduct of vessels in any
condition and visibility.**

**Rule 4
Application.**

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

**Rule 5
Look-out.**

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

**Rule 6
Safe speed.**

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

- a) By all vessels:
 - i) the state of visibility;
 - ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
 - iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
 - iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
 - v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
 - vi) the draught in relation to the available depth of water.
- b) Additionally, by vessels with operational radar:

1. fjarlægðarstillingar, myndgæða og takmarkana ratsjár;
2. allra annmarka, sem stafa af fjarlægðarstillingu, sem notuð er;
3. áhrifa sjólags, veðurs og annarra truflanavalda á ratsjármynd;
4. líkinda þess, að litil skip, ís og reköld komi ekki fram á ratsjónni í nægilegri fjarlægð;
5. fjölda, legu og hreyfinga skipa, sem birtast á ratsjónni;
6. nákvæmara mats á skyggni, sem má fá, þegar ratsjá er notuð til að ákveða fjarlægð til skipa eða annarra hluta í nánd.
 - i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;
 - ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
 - iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
 - iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;
 - v) the number, location and movement of vessels detected by radar;
 - vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

7. regla

Hætta á árekstri.

- a) Á sérhverju skipi skal beita öllum þeim tækjum og ráðum, sem tiltæk eru og 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 árekstrarhætta sé fyrir hendi.
- b) Ef skip er búið ganghæfri ratsjá, skal nota hana af árvekni. Í því felst m. a. stilling ratsjár á lengri vegalengdir, svo að fá megi viðvörðun um árekstrarhættu í tæka tíð, svo og teikning ratsjármyndar eða jafngild kerfisbundin athugun á endurvörpum, sem birtast á ratsjónni.
- c) Eigi 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 til athugunar og hliðsjónar:
 1. ef kompásmiðun af skipi, sem nálgast, breytist ekki svo að greint verði, skal gera ráð fyrir, að slík hætta sé fyrir hendi.
 2. jafnvel þó að miðun breytist greinilega getur stundum verið hætta á árekstri, einkum þegar komið er nær mjög stóru skipi eða skipi með annað í drætti eða nálgast er annað skip, sem er mjög skammt undan.
 - a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
 - b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
 - c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
 - d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:
 - i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;
 - ii) such risk may sometimes exist when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

Rule 7

Risk of Collision.

8. regla

Hvernig komast skal hjá árekstri.

- a) Sérhver stjórnþök, sem beitt er til að komast hjá árekstri, skulu, þegar aðstæður leyfa, framkvæmd hiklaust í tæka tíð, og um leið skal taka tillit til þess, sem góð sjómennska krefst.
- b) Stefnubreyting og/eða hraðabreyting til að komast hjá árekstri, 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 hraða.
- c) Ef nægilegt svigrúm er, getur stefnubreyting ein saman verið árangursríkast stjórnþök til að komast hjá því að nálgast annað skip um of, svo framfarlega 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 stjórnþök til að vika beri tilætlaðan árangur, uns komið er alveg framhjá skipinu og á frían sjó.
- e) Draga skal úr ferð skips og stöðva það, ef nauðsynlegt er til að forðast árekstur eða ef þörf er frekari tíma til mats á aðstæðum. Þetta skal gert með því að stöðva skrúfu eða annað það, sem knýr skipið áfram, eða með því að láta vél eða skrúfu ganga aftur á bak.

9. regla

Þröngar leiðir.

- a) Skip, sem siglir þröngt sund eða ál, skal halda eins nærri ytri mörkum sundsins eða leiðarinnar, sem veit að stjórnborða, og unnt er án áhættu.
- b) Skip, sem er styttra en 20 metrar, eða seglskip má ekki tálma siglingu skips, er aðeins getur siglt af fullu öryggi með því að þræða þröngt sund eða át.

Rule 8

Action to avoid collision.

- a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.
- b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.
- c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.
- d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.
- e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

Rule 9

Narrow channels.

- a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.
- b) A vessel of less than 20 m in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

- c) Skip, sem er að fiskveiðum, má ekki trufla siglingu skips, er fer eftir þröngu sundi eða ál.
- d) Skip má ekki sigla þvert yfir þröngt sund eða ál, ef það truflar með því siglingu skips, sem öryggis vegna verður að þræða sundið 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 þvert yfir.
- e) 1. Sé því aðeins unnt að sigla fram úr skipi í þröngu sundi eða ál, að skipið hliðri til og beiti sérstökum stjórn tökum, svo að sigla megi framhjá því með fullu öryggi, þá skal á skipinu, sem ætlar að sigla uppi og framhjá, láta þá fyrirætlun í ljós með viðeigandi hljóðmerki, eins og mælt er fyrir um í 1. grein c-liðar 34. reglu. Sé fallist á framúr-siglingu, skal á skipinu, sem sigla á fram úr, gefa rétt hljóðmerki, eins og ákveðið er í 2. grein c-liðar í 34. reglu, og gera viðhlitandi ráðstafanir til að sigla megi framhjá skipinu með fullu öryggi. Ef nokkur vafi er á því, getur sama skip gefið frá sér hljóðmerki eins og kveðið er á um í d-lið 34. reglu.
2. Regla þessi leysir ekki þann, sem siglir fram úr, undan ákvæðum 13. reglu.
- f) Skip, sem nálgast bugðu eða svæði í þröngu sundi eða 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 fremi aðstæður hverju sinni leyfa, forðast að varpa akkeri í þröngu sundi.
- c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.
- d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34 d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.
- e) i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34 c) i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 c) ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34 d).
- ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.
- f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 e).
- g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

10. regla

Afmarkaðar og aðskildar siglingaleiðir.

- a) Regla þessi mælir fyrir um siglingar á afmörkuðum, aðskildum siglingaleiðum, sem Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur sett ákvæði um.
- b) Skip, sem siglir innan afmarkaðra, aðskilinna siglingaleiða skal:

Rule 10

Traffic separation schemes.

- a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.
- b) A vessel using a traffic separation scheme shall:

1. sigla innan afmarkaðrar leiðar, sem við á, og í þá höfuðátt, sem umferð skipa er stefnt innan leiðarmarkar;
 2. halda sig eftir því sem framast er unnt frá sjálfum leiðarmörkunum og svæðum, sem afmarka umferðarleiðir;
 3. sigla að jafnaði inn á afmarkaða siglingaleið eða út úr henni við enda leiðarinnar. Þegar siglt er frá hlið inn á afmarkaða siglingaleið eða út úr henni, skal það gert undir eins litlu horni, miðað við höfuðstefnu leiðarinnar, og framkvæmanlegt er.
- c) Eftir því sem framast er unnt, skal forðast að sigla skipi yfir afmarkaða siglingaleið, en ef nauðsyn ber til, þá skal fara yfir leiðina í stefnu, er myndar sem næst rétt horn við höfuðstefnu hinnar afmörkuðu siglingaleiðar.
- d) Á afmörkuðum, aðskildum siglingaleiðum með ströndum fram má umferð skipa, sem eiga leið yfir þær, að jafnaði ekki beinast skemmsta veg yfir umferðarleið, þegar umferðin getur hættulaust fylgt réttri umferðarstefnu þeirrar aðgreindu leiðar, sem næst liggur.
- e) Að jafnaði má ekki sigla skipi yfir svæði, sem skilur að umferðarleiðir, né heldur má sigla yfir markalínur, nema því aðeins að skipið ætli að sigla hvert yfir leiðina.
- Undantekning er þó gerð:
1. þegar um bráða hættu er að ræða, sem komast verður hjá;
 2. við fiskveiðar á svæði, sem skilur að umferðarleiðir.
- f) Á siglingu við endamörk afmarkaðra, aðskilinna siglingaleiða skal gæta sérstakrar varúðar.
- g) Eftir því sem framast er unnt skal komist hjá að varna akkeri á afmarkaðri, aðskilinni siglingaleið eða í nánd við endamörk leiðarinnar.
- h) Skip, sem siglir ekki eftir afmarkaðri, aðskildri siglingaleið, skal halda sig eins fiarri leiðinni og unnt er.
- i) Skip að fiskveiðum má ekki trufla ferðir skipa, sem sigla eftir afmarkaðri siglingaleið.
- i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
- ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;
- iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.
- c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.
- e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:
- i) in cases of emergency to avoid immediate danger;
 - ii) to engage in fishing within a separation zone.
- f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.
- g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic scheme or in areas near its terminations.
- h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.
- i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

- j) Skip, sem er styttra en 20 metrar, eða seglskip má ekki tálma örugga siglingu vélskips á afmarkaðri siglingaleið.

II. hluti — Sigling skipa, sem eru í sjónmáli hvert frá öðru.

**11. regla
Notkun.**

Reglur í þessum hluta eiga við skip, sem eru í sjónmáli hvert frá öðru.

**12. regla
Seglskip.**

- a) Þegar tvö seglskip nálgast hvort annað, þannig að hætta er á árekstri, skulu þau víkja hvort fyrir öðru eftir þeim reglum, sem nú skal greina.
1. Þegar þau hafa vind á gagnstæð borð, skal það skipið, sem hefur vindinn á bakborða, víkja fyrir hinu;
 2. Þegar bæði hafa vind á sama borð, skal það skipið, sem áveðurs siglir, víkja fyrir hinu, sem í hléi siglir;
 3. ef skip sést til kulborða frá seglskipi, sem hefur vind á bakborða, og ekki er hægt að ákvarða með fullri vissu, hvort skipið til kuls hefur vindinn á bakborða eða stjórnbörða, þá skal víkja fyrir því.
- b) Með orðinu „áveðurs“ í þessari grein er átt við það borðið, sem er gagnstætt því, sem stórseglið er haft í, eða — sé um rásigt skip að ræða — gagnstætt því borði, sem stærsta stageglið eða gaffalseglið er haft í.

**13. regla
Siglt fram úr skipi.**

- a) Sérhvert skip, sem siglir fram úr öðru skipi, skal víkja fyrir því, án tillits til þess, sem annars segir í reglum þessa kafla.
- b) Skip telst sigla fram úr öðru skipi, ef það nálgast það úr átt, sem er meira

- j) A vessel less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a powerdriven vessel following a traffic lane.

Section II — Conduct of vessels in sight of one another.

**Rule 11
Application.**

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

**Rule 12
Sailing vessels.**

- a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:
- i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;
 - ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;
 - iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.
- b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a squarerigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

**Rule 13
Overtaking.**

- a) Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.
- b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another

en 22,5 gráður aftan við þverskipstefnu þess, þ. e. a. s. í þeirri afstöðu, miðað við skipið, sem siglt er fram úr, að um nóttu mundi aðeins sjást skutiljós þess, en hvorugt hliðarljósa.

- 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 í reglum þessum um skip, er leiðir þeirra liggja á mis, né leysa það undan þeirri skyldu að halda sig frá skipi því, sem siglt er fram úr, uns komið er alveg framhjá því á frian sjó.

14. regla

Skip, sem sigla gagnstæðar stefnur.

- a) Þegar tvö vélskip mætast á gagnstæðri eða því nær gagnstæðri stefnu, svo að hætt er við árekstri, skulu bæði víkja til stjórnborða, svo að þau komist hvort fram hjá öðru á bakborða.
- b) Telja verður, að þetta eigi við, þegar skip sést beint framundan eða því nær beint framundan. Að nóttu mundi þá sigluljós skipsins bera saman eða því sem næst og/eða bæði hliðarljósin sjást, en að degi til væri afstaða skipsins tilsvandi.
- c) Þegar ekki er unnt að ákvarða með vissu, hvort skip séu í þeirri afstöðu, sem að framan greinir, þá skal álíta, að svo sé, og haga siglingu í samræmi við það.

15. regla

Þegar leiðir skerast.

Þegar tvö vélskip stefna þannig, að leiðir þeirra liggja á mis, og hætt er við árekstri, skal það skipið víkja, sem hefur hitt á stjórnborða, og skal, ef aðstæður leyfa, forðast að fara fyrir framan hitt skipið.

vessel from a direction more than 22,5 degrees abaft her beam, that is in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

- c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.
- d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaking vessel until she is finally past and clear.

Rule 14

“Head-on situation”

- a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.
- b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.
- c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

Rule 15

“Crossing Situation”

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

16. regla

Stjórn tök skips, sem v íkja.

Skip, sem á að v íkja fyrir öðru skipi, skal eftir því sem framast er unnt og í tæka tíð heita stjórn tökum, sem um munar og duga til að v íkja og veita nóg rúm.

17. regla

Stjórn tök skips, sem halda skal stefnu og ferð óbreyttri.

- a) 1. Þegar annað tveggja skipa á að v íkja, skal hitt halda stefnu sinni og ferð óbreyttri.
2. Á skipi sem halda skal stefnu og ferð óbreyttri, má samt sem áður grípa til eigin stjórn taka til að afstýra árekstri, jafnskjótt og ljóst er, að um horð í skipi því, sem átti að v íkja, eru ekki gerðar viðhlítandi ráðstafanir til þess samkvæmt reglum þessum.
- b) Þegar skip það, sem halda skal stefnu og ferð óbreyttri, er af einhverjum ástæðum komið svo nærri, að ekki verður komist hjá árekstri með því einu, sem skipið er átti að v íkja gerir til þess, skal hið fyrrnefnda grípa til hvernna þeirra úrræða, sem best geta afstýrt árekstri.
- c) Ef vélskip fylgir 2. grein a-liðar þessarar reglu til að afstýra árekstri við annað vélskip, er leiðir þeirra liggja á mis, skal það, ef aðstæður leyfa, ekki breyta stefnu til bakborða, þegar vikið er fyrir skipi, sem það hefur á bakborðshlið.
- d) Regla þessi leysir ekki skipið, sem á að v íkja úr leið, 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 v íkja fyrir:
 1. stjórnvana skipi;
 2. skipi með takmarkaða stjórn-hæfni;
 3. skipi að fiskveiðum;
 4. seglskipi.

Rule 16

Action by "give-way" vessel.

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

Rule 17

Action by "stand-on" vessel.

- a) i) Where one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.
- ii) The latter vessel may, however, take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.
- b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph a) ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.
- d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

Rule 18

Responsibilities between vessels.

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

- a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:
 - i) a vessel not under command;
 - ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - iii) a vessel engaged in fishing;
 - iv) a sailing vessel.

- b) Seglskip, sem er laust, skal víkja fyrir;
1. stjórnvana skipi;
 2. skipi með takmarkaða stjórn-hæfni;
 3. skipi að fiskveiðum.
- c) Skip að fiskveiðum, sem er laust, skal eftir því sem framast er unnt víkja fyrir;
1. stjórnvana skipi;
 2. skipi með takmarkaða stjórn-hæfni.
- d) 1. Sérhvert skip, annað en stjórnvana skip eða skip með takmarkaða stjórn-hæfni, skal, eftir því sem að-stæður leyfa, forðast að tálma ör-ugga leið skips, sem er багаð vegna djúpristu og sýnir ljós- eða dag-merki, sem um getur í 28. reglu.
2. Skip, sem er багаð vegna djún-ristu, skal sigla með sérstakri varúð, og taka fullt tillit til hinna sérstöku aðstæðna skipsins.
- e) Síóflugvél á sjó skal að jafnaði halda sig fiarri öllum skipum og forðast að tálma siglingu þeirra. Við bær aðstæð-ur, að hætta er á árekstri, skal síó-flugvél þó fara að reglum þessa kafla.
- b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:
- i) a vessel not under command;
 - ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - iii) a vessel engaged in fishing.
- c) A vessel engaged in fishing underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
- i) a vessel not under command;
 - ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.
- d) i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals of Rule 28.
- ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
- e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

III. hluti — Stjórn og sigling skipa, þegar dregur úr skyggni.

19. regla

Stjórn og sigling skipa í takmörkuðu skyggni.

- a) Regla þessi á við um skip, sem eru ekki í síónmáli hvert frá öðru, þegar siglt er á eða nærri svæði, þar sem skyggni er takmarkað.
- b) Sérhvert skip skal sigla með öruggri ferð, sem er miðuð við aðstæður og ástand hverju sinni vegna takmarkaðs skyggnis. Vélskip skal hafa vélar sínar viðhúnar tafarlausrí gangskiptingu.
- c) Þegar fara skal eftir reglum í I hluta þessa kafla, skal á hverju skini taka fullt tillit til aðstæðna og ástands hverju sinni vegna takmarkaðs skyggnis.
- d) Þegar aðeins verður vart nærveru

Section III — Conduct of vessels in restricted visibility.

Rule 19

Conduct of vessels in restricted visibility.

- a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.
- b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.
- c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with Rules of Section I of this Part.
- d) A vessel which detects by radar alone

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. Ef breytt er um stefnu við þau stjórnök, skal eftir því sem framast er unnt komast hjá:

1. að breyta stefnu til bakborða fyrir skipi, sem er framan við þverskipsstefnu, nema breytt sé stefnu fyrir skipi, sem siglt er fram úr;
 2. að breyta stefnu í átt að skipi, sem er þvert eða aftan við þverskipsstefnu.
- e) Þegar þokumerki heyrast frá skipi, sem virðist vera framan við þvert, eða óumflýjanlegt er að nálgast um of annað skip, sem er framan við þvert, skal sett á minnstu ferð, sem halda má óbreyttri stefnu með. Þetta á við, nema því aðeins að ekki sé talin hætta á árekstri. Ef nauðsyn krefur, skal stöðva skipið alveg og í öllum tilvikum skal sigla með ítrustu varkárni, þar til hætta á árekstri er liðin hjá.

KAFLI C — LJÓS OG DAGMERKI

20. regla

Notkun.

- 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 greina þau eða draga úr glöggum einkennum þeirra eða torvelða góða útsýn frá skipinu.
- c) Á skipum, sem eru búin þeim ljósum, sem fyrirskipuð eru í þessum reglum, skal einnig hafa ljósin frá sólaruppkomu til sólseturs í takmörkuðu skvggni, og þau má alltaf sýna, þegar það er álitid nauðsynlegt.
- d) Reglum um dagmerki skal fylgja að deginum.
- e) Siglingaljós og dagmerki þau, sem

the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:

- i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;
 - ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.
- e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a closequarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C — LIGHTS AND SHAPES

Rule 20

Application.

- a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.
- b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.
- c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset to restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.
- d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.
- e) The lights and shapes specified in

mælt er fyrir að nota og lýst er í reglum, skulu vera í samræmi við þau fyrirmæli, sem eru gefin í I. viðauka í þessum alþjóðlegu siglingareglum.

21. regla Skilgreiningar.

- a) „Sigluljós“ er hvítt ljós, sem er í og yfir langskurðarfleti skips og varpar samfelldri birtu á 225 gráðu boga af sjóndeildarhringnum. Sigluljósi skal þannig komið fyrir, að það lýsi beint fram og til hliðar 22,5 gráður aftur fyrir þverskipsstefnu á hvorri hlið skipsins.
- b) „Hliðarljós“ er grænt ljós á stjórnborðshlið og rautt ljós á bakborðshlið og varpi ljósin hvort um sig samfelldri birtu á 112,5 gráðu boga af sjóndeildarhringnum. Þeim sé þannig komið fyrir, að ljósið lýsi beint fram og til hliðar 22,5 gráður aftur fyrir þverskipsstefnu á hvorri hlið eftir því sem við á. Á skipi, sem er styttra en 20 metrar, má hafa hliðarljósin í einu samsettu ljóskeri, sem er í langskurðarfleti skipsins.
- c) „Skutljós“ er hvítt ljós, sem er komið fyrir eins nærri skut skipsins og unnt er og varpar samfelldri birtu vfir 135 gráðu boga á sjóndeildarhringnum; þannig að ljósið lýsi beint aftur og 67,5 gráður á hvora hlið skipsins.
- d) „Dráttarljós“ er gult ljós, sem lýsir eins og skutljósið, sem skilgreint er í c-lið þessarar reglu og er komið fyrir á sama hátt.
- e) „Hringljós“ er ljós, sem varnar samfelldri birtu á 360 gráðu boga sjóndeildarhringsins.
- f) „Blossaljós“ er ljós, sem blossar með reglulegu millibili og með tíðni, sem er 120 blossar eða fleiri á hverri mínútu.

22. regla Langdrægni siglingaljósa.

Ljós, sem kveðið er á um að hafa uppi í reglum þessum, skulu hafa þann ljóstyrk, sem tilgreindur er í 8. hluta I. viðauka við reglurnar. Ljósin skulu að minnsta kosti vera sýnileg þá vegalengd er hér greinir:

these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

Rule 21 Definitions.

- a) “Masthead light” means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22,5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.
- b) “Sidelights” means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112,5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22,5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.
- c) “Sternlight” means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67,5 degrees from right aft on each side of the vessel.
- d) “Towing light” means a yellow light having the same characteristics as the “sternlight” defined in paragraph c).
- e) “All round light” means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.
- f) “Flashing light” means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

Rule 22 Visibility of Lights.

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I so as to be visible at the following minimum ranges:

- a) Á skipum, sem eru 50 metrar á lengd eða lengri:
- sigluljós sjáist 6 sjómílar;
 - hliðarljós sjáist 3 sjómílar;
 - skutljós sjáist 3 sjómílar;
 - dráttarljós sjáist 3 sjómílar;
 - hvítt, rautt, grænt eða gult hringljós sjáist 3 sjómílar.
- b) Á skipum, sem eru 12 metrar eða lengri, en styttri en 50 metrar:
- sigluljós sjáist 5 sjómílar, nema á skipum, sem eru styttri en 20 metrar lési ljósið 3 sjómílar;
 - hliðarljós sjáist 2 sjómílar;
 - skutljós sjáist 2 sjómílar;
 - dráttarljós sjáist 2 sjómílar;
 - hvítt, rautt, grænt eða gult hringljós sjáist 2 sjómílar.
- c) Á skipum, sem eru styttri en 12 metrar:
- sigluljós sjáist 2 sjómílar;
 - hliðarljós sjáist 1 sjómílar;
 - skutljós sjáist 2 sjómílar;
 - dráttarljós sjáist 2 sjómílar;
 - hvítt, rautt, grænt eða gult hringljós sjáist 2 sjómílar.
- a) In vessels of 50 metres or more in length:
- a masthead light, 6 miles;
 - a sidelight, 3 miles;
 - a sternlight, 3 miles;
 - a towing light, 3 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.
- b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:
- a masthead light, 5 miles: except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
 - a sidelight, 2 miles;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
- c) In vessels of less than 12 metres in length:
- a masthead light, 2 miles;
 - a sidelight, 1 mile;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

23. regla

Vélskip, sem er laust.

- a) Vélskip, sem er laust, skal hafa uppi:
1. sigluljós fram á;
 2. annað sigluljós aftar og ofar en sigluljósið fram á. Skip, styttri en 50 metrar, eru ekki skyld að hafa þetta ljós, en mega hafa það;
 3. hliðarljós;
 4. skutljós.
- b) Svifskip, sem fer á loftpúða yfir sjóinn og án nokkurs særymis, skal auk þeirra siglingaliósa, sem kveðið er á um að hafa í a-lið þessarar reglu, hafa uppi gult blossaljós, sem sést hvaðan sem litið er.
- c) Á vélskipi, sem er styttra en 7 metrar og fer með 7 sjómílna hámarkshraða á klukkustund, má hafa uppi hvítt hringljós í stað ljósa þeirra, sem kveðið er á um í a-lið þessarar reglu. Þetta

Rule 23

Power-driven vessels underway.

- a) A power-driven vessel underway shall exhibit:
- i) a masthead light forward;
 - ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one: except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
 - iii) sidelights;
 - iv) a sternlight.
- b) An air-cushion vessel when operating in the nondisplacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.
- c) A power-driven vessel of less than 7 metres in length and whose maximum speed does not exceed 7 knots may, in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit

skip skal einnig hafa uppi hliðarljós, ef það er framkvæmanlegt.

24. regla

Skip, sem draga önnur skip eða ýta þeim.

- a) „Vélskip“, sem dregur annað skip, skal hafa uppi:
1. tvö sigluljós fram á skipinu og sé annað lóðrétt upp af hinu; koma þessi ljós í stað þess, sem kveðið er á um í 1. grein a-liðar í 23. reglu; þrjú sigluljós, lóðrétt hvert upp af öðru, þegar lengd skipalestar í drætti, mælt frá skut skipsins, sem dregur, til afturenda skipsins, sem dregið er, verður yfir 200 metra;
 2. hliðarljós;
 3. skutljós;
 4. dráttarljós, lóðrétt ofan við skutljósið;
 5. tígullaga dagmerki, þar sem best verður séð, þegar lengd skipalestar í drætti er yfir 200 metra.
- b) Þegar skip, sem ýtir, og annað, sem ýtt er áfram, eru fast tengd í eina samsetta heild, þá skal líta á þau sem eitt vélskip, og hafa skal uppi ljós, sem mælt er fyrir um í 23. reglu.
- c) Þegar vélskip ýtir öðru skipi áfram eða dregur það sér við hlið í öðrum tilvikum en þeim, að um samsetta heild sé að ræða, þá skal skipið hafa uppi þessi ljós:
1. tvö sigluljós fram á skipinu, annað lóðrétt upp af hinu, og koma þau í stað ljóssins, sem lýst er í 1. grein a-liðar í 23. reglu;
 2. hliðarljós;
 3. skutljós.
- d) Þegar a- og c-liður þessarar reglu á við vélskip, þá skal það ennfremur hlíta 2. grein a-liðar í 23. reglu.
- e) Á skipi eða öðru því, sem dregið er, skal hafa uppi:
1. hliðarljós;
 2. skutljós;
 3. tígullaga dagmerki, þar sem best verður séð, þegar lengd skipalestar í drætti verður yfir 200 metra.

an allround white light. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

Rule 24

Towing and pushing.

- a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:
- i) instead of the light prescribed in Rule 23 a) i), two mast-head lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights;
 - ii) sidelights;
 - iii) a sternlight;
 - iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
 - v) a diamond shape where it can best be seen, when the length of the tow exceeds 200 metres.
- b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.
- c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:
- i) instead of the light prescribed in Rule 23 a) i), two mast-head lights forward in a vertical line;
 - i) sidelights;
 - iii) a sternlight.
- d) A power-driven vessel to which paragraphs a) and c) above apply shall also comply with Rule 23 a) ii).
- e) A vessel or object being towed shall exhibit:
- i) sidelights;
 - ii) a sternlight;
 - iii) a diamond shape where it can best be seen, when the length of the tow exceeds 200 metres.

- f) Ef fleiri skip eru dregin við hlið dráttarskips, eða þeim er ýtt saman hlið við hlið, þá skulu skipin sýna ljós eins og um eitt skip væri að ræða;
1. skip, sem ýtt er áfram og ekki er hluti samsettrar heildar, skal hafa hliðarljósin fram á skipinu;
 2. skip, sem dregið er við hlið dráttarskips, skal hafa uppi skutljós og fram á skipinu hliðarljós.
- g) Sé af gildri ástæðu óframkvæmanlegt á skipi eða öðru því, sem dregið er, að hafa uppi ljós þau, sem kveðið er á um að sýna í e-lið þessarar reglu, þá skal gera allar hugsanlegar ráðstafanir til að lýsa upp skipið eða það, sem dregið er. Annars skal að minnsta kosti gera viðvart um að verið sé með ljóslaut skip eða annað í drætti.

25. regla

Seglskip, sem er laust, og farkostir undir árum.

- a) Seglskip, sem er laust, skal hafa uppi:
 1. hliðarljós;
 2. skutljós.
- b) Á seglskipi, sem er styttra en 12 metrar, má hafa ljós þau, sem mælt er fyrir um í a-lið þessarar reglu, í einu samsettu ljóskeri, á eða nærri siglutoppi, þar sem það sést best.
- c) Á seglskipi, sem er laust, má auk þeirra ljósa, sem kveðið er á um í a-lið, hafa uppi, á eða nærri siglutoppi, tvö hringljós, annað lóðrétt upp af hinu. Efra ljósið skal vera rautt og neðra ljósið grænt. Hringljósin má þó ekki hafa uppi með samsetta ljóskerinu, sem heimilað er í b-lið reglunnar.
- d) 1. Á seglskipi, sem er styttra en 7 metrar, skal hafa uppi ljósin, sem kveðið er á um í a- eða b-lið, ef slíkt er framkvæmanlegt. Ef seglskipið hefur ekki uppi þessi ljós, skal raflugt eða tendrað ljósker, sem sýnir hvítt ljós, vera tiltækt

- f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel,
- i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;
 - ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.
- g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) above, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

Rule 25

Sailing vessels underway and vessels under oars.

- a) A sailing vessel underway shall exhibit:
 - i) sidelights;
 - ii) a sternlight.
- b) In a sailing vessel less than 12 metres in length the lights prescribed in paragraph a) of this Rule may be in a combined lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.
- c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph b) of this Rule.
- d) i) A sailing vessel less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph a) or b), but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light

og skal því brugðið upp í tæka tíð til að hindra árekstur.

2. Á farkosti undir árum má hafa uppi þau ljós, sem seglskip á að hafa eftir reglunum, en ef þau ljós eru ekki sýnd, skal raflugt eða tendrað ljósker, sem sýnir hvítt ljós, vera tiltækt, og skal því brugðið upp í tæka tíð til að hindra árekstur.
- e) Á skipi undir seglum, sem jafnframt er knúið vélarafli, skal fram á skipinu, þar sem best verður séð, hafa uppi keilu og vísi oddur keilunnar niður.

26. regla Fiskiskip.

- a) Skip að fiskveiðum, hvort sem það er laust eða liggur við akkeri, skal aðeins hafa uppi þau ljós og merki, sem kveðið er á um í þessari reglu.
- b) Skip að togveiðum, þ. e. skip, sem dregur vörpu eða annað veiðarfæri í sjó, skal hafa uppi:
 1. tvö hringljós, annað lóðrétt upp af hinu; efra ljósið skal vera grænt og neðra ljósið hvítt, eða dagmerki, sem er tvær keilur, önnur lóðrétt upp af hinni, og snúi topparnir saman; á skipi, styttra en 20 metrar, má í stað þessa dagmerkis hafa uppi kórflu;
 2. sigluljós, aftar og ofar en græna hringljósið; á skipi, styttra en 50 metrar, er ekki skylt að hafa uppi þetta ljós, en það má hafa;
 3. hliðarljós og skutljós, þegar það er á ferð, auk þeirra ljósa, sem á að hafa uppi eftir þessum lið.
- c) Skip að fiskveiðum, annað en skip að togveiðum, skal hafa uppi:
 1. tvö hringljós, annað lóðrétt upp af hinu; efra ljósið skal vera rautt og neðra ljósið hvítt, eða dagmerki,

which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

- ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
- c) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

Rule 26 Fishing vessels.

- a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.
- b) When engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, a vessel shall exhibit:
 - i) two all round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;
 - ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;
 - iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:
 - i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white or a shape con-

sem er tvær keilur, önnur lóðrétt upp af hinni og þannig að topparnir snúi saman; á skipi, styttra en 20 metrar, má í stað þessa dagmerkis hafa uppi kórflu;

2. hvítt hringljós eða keilu, þegar veiðarfæri í sjó ná lengra en 150 metra í lárétta stefnu frá skipinu, og snúi toppur keilunnar upp og í þá átt, sem veiðarfærið liggur;
3. hliðarljós og skutljós, þegar það er á ferð, auk þeirra ljósa, sem kveðið er á um að hafa uppi í þessum lið.
- d) Á skipi að fiskveiðum, rétt í námunda við önnur skip, má auk þess hafa uppi þau viðbótarkerki, sem lýst er í II. viðauka við þessar reglur.
- e) Þegar skip er ekki að fiskveiðum, má ekki hafa uppi þau ljós eða dagmerki, sem kveðið er á um að sýna í þessari reglu, heldur aðeins þau ljós og dagmerki, sem jafnlöng skip eiga að sýna.

27. regla

Stjórnvana skip og skip með takmarkaða stjórnhæfni.

- a) Stjórnvana skip skal hafa uppi:
 1. tvö rauð hringljós, annað lóðrétt upp af hinu, og þar sem þau sjást best;
 2. tvær kúlur eða áþekkt dagmerki, annað lóðrétt upp af hinu, og þar sem þau sjást best;
 3. hliðarljós og skutljós, þegar skipið er á ferð, auk þeirra ljósa, sem á að hafa uppi eftir þessum lið.
- b) Skip með takmarkaða stjórnhæfni, nema skip við slæðingu tundurdufla, skal hafa uppi:
 1. þrjú hringljós, lóðrétt hvert upp af öðru, og þar sem þau sjást best. Efsta og neðsta ljósið skal vera rautt, en miðljósið hvítt;
 2. sem dagmerki þrjú tákn, lóðrétt hvert upp af öðru og þar sem best verður séð. Efsta og neðsta merkið

sisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other; a vessel less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

- ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;
- iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II.
- e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

Rule 27

Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre.

- a) A vessel not under command shall exhibit:
 - i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;
 - ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
 - iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit:
 - i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes

- á að vera kúla, en miðmerkið tígulaga;
3. sigluljós, hliðarljós og skutljós, þegar það er á ferð, auk þeirra ljósa, sem á að hafa uppi eftir 1. grein þessa liðar;
 4. ljós eða dagmerki þau, sem mælt er fyrir um í 30. reglu, þegar legið er við akkeri, auk ljósa og dagmerkja, sem kveðið er á um að sýna í 1. og 2. grein þessa liðar.
- c) Skip, sem dregur önnur skip við þannig aðstæður, að það getur ekki vikið frá stefnu sinni, skal auk ljósa eða dagmerkja, sem kveðið er á um að sýna í 1. og 2. grein b-liðar þessarar reglu, hafa uppi þau ljós eða dagmerki, sem á að hafa eftir a-liði 24. reglu.
- d) Dýpkunarskip eða skip við neðan-sjávarvinnu, sem hefur takmarkaða stjórnhæfni, skal hafa uppi þau ljós eða dagmerki, sem kveðið er á um í b-lið þessarar reglu; er skipið mættir hindrun, skal það ennfremur hafa uppi:
1. tvö rauð hringljós, annað lóðrétt upp af hinu, eða tvær kúlur, önnur lóðrétt upp af hinnu, sem sýna á hvora hlið hindrunin er;
 2. 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;
 3. sigluljós, hliðarljós og skutljós, þegar það er á ferð, auk þeirra ljósa, sem á að hafa uppi eftir þessum lið;
 4. þegar skip, er þessi grein á við, liggur við akkeri, skal það hafa uppi ljós og dagmerki, sem kveðið er á um að sýna í 1. og 2. grein þessa liðar, í stað ljósa eða dagmerkja, sem lýst er í 30. reglu.
- e) Þegar stærð skips, er hefur kafara utanborðs, veldur því, að óframkvæmanlegt er að hafa uppi þau dagmerki, sem kveðið er á um í d-lið þessarar reglu, þá skal þess í stað sýna stíft spjald með nákvæmri mynd af al-
- shall be balls and the middle one a diamond;
- iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph i), masthead lights, sidelights and a sternlight;
 - iv) when at anchor, in addition to the lights or shape prescribed in sub-paragraphs i) and ii), the lights or shape prescribed in Rule 30.
- c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph b) i) and the shapes prescribed in subparagraph b) ii) of this Rule exhibit the lights or shape prescribed by Rule 24 a).
- d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph b) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:
- i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the obstructed side;
 - ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;
 - iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;
 - iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights prescribed in sub-paragraphs i) and ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.
- e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit the shapes prescribed in paragraph c), a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height

þjóðafánanum A. Spjaldið skal ekki vera lægra en einn metri á hæð og þess skal gætt, að það sjáist hvaðan sem litið er.

- f) Skip, sem slæðir tundurdufl, skal auk ljósa, sem kveðið er á um í 23. reglu, að vélskip skuli sýna, hafa uppi þrjú græn hringljós eða þrjár kúlur. Eitt þessara ljósa eða dagmerkja skal vera á eða nálægt húni framsiglu og eitt á hvorum enda framrár. Ljósín eða kúlnar merkja, að hættulegt sé fyrir önnur skip að koma nær en 1000 metra frá skut tundurduflaslæðarans eða nær en 500 metra á hvora hlið hans.
- g) Á skipum, sem eru styttri en 7 metrar, er ekki skylt að hafa uppi þau ljós, sem fyrirskipað er að sýna í þessari reglu.
- h) Ljós og dagmerki, sem á að hafa uppi eftir þessari reglu, eru ekki merki skipa, er þarfnast aðstoðar og eru í sjávarháska. Neyðarmerkjum er lýst í IV. viðauka þessara alþjóðlegu siglingareglna.

28. regla

Skip böguð vegna djúpristu.

Skip, sem er bagað vegna djúpristu, má auk ljósa þeirra, sem mælt er fyrir um í 23. reglu, að vélskip skuli sýna, hafa uppi, þar sem best verður séð, þrjú rauð hringljós, lóðrétt hvert upp af öðru eða sivalning.

29. regla

Hafnsöguskip.

- a) Skip, sem gegnir hafnsöguerindum, skal hafa uppi:
 - 1. tvö hringljós á eða nærri siglu-toppi, annað lóðrétt upp af hinu; efra ljósið skal vera hvítt, neðra ljósið rautt;
 - 2. auk þess hliðarljós og skutljós, þegar það er laust;
 - 3. akkerisljós eða kúlu, þegar legið er við akkeri, auk ljósanna, sem lýst er í 1. grein.
- b) Á hafnsöguskipi, sem gegnir ekki leiðsöguerindum, skal hafa uppi sömu

shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.

- f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1,000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.
- g) Vessels less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights prescribed in this Rule.
- h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

Rule 28

Vessels constrained by their draught.

A vessel constrained by her draught may in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23 exhibit where they can best be seen three allround red lights in a vertical line, or a cylinder.

Rule 29

Pilot vessels.

- a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:
 - i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;
 - ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;
 - iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in subparagraph i), the anchor light, lights or shape.
- b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights

Ljós eða dagmerki og sams konar skip jafnlöng eiga að hafa uppi.

or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

30. regla

Skip, sem liggja við akkeri eða standa á grunn.

- a) Skip, sem liggur við akkeri, skal hafa uppi, þar sem best verður séð:
 1. hvítt hringljós eða kúlu framan til á skipinu;
 2. annað hvítt hringljós á eða nærri skut og lægra en ljósið, sem kveðið er á um í 1. grein.
- b) Skip, sem er styttra en 50 metrar, má í stað ljósanna, sem mælt er fyrir um í a-lið, hafa uppi hvítt hringljós, þar sem best verður séð.
- c) Þegar skip, sem er 100 metrar á lengd eða lengra, liggur við akkeri, þá skal jafnframt lýsa upp þilför þess með vinnuljósum þeim, sem um borð eru, eða öðrum jafngildum ljósgjöfum. Önnur skip, sem liggja við akkeri, má lýsa upp á sama hátt.
- d) Skip, sem stendur á grunn, skal hafa uppi þau ljós, sem mælt er fyrir um að sýna í a- og b-lið þessarar reglu, og auk þess, þar sem best verður séð:
 1. tvö rauð hringljós, annað lóðrétt upp af hinu;
 2. þrjár kúlur, hver lóðrétt upp af annarri.
- e) Á skipi, styttra en 7 metrar, er ekki skylt að hafa uppi ljós eða dagmerki, sem kveðið er á um að sýna í a-, b- eða d-lið þessarar reglu, þegar skipið liggur við akkeri eða stendur á grunn annars staðar en í eða nálægt þröngu sundi eða ál, eða á akkerislegu eða þar sem er almenn umferð skipa.

31. regla

Sjóflugvélar.

Þegar óframkvæmanlegt reynist að hafa uppi ljós og dagmerki á sjóflugvél, með þeim einkennum, lögun og staðsetningu, sem krafist er í reglum þessa kafla, þá skal flugvélin hafa uppi ljós og dagmerki, sem fara eins nærri hinum réttu einkennum og staðsetningu og framast er unnt.

Rule 30

Anchored vessels and vessels aground.

- a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:
 - i) in the fore part, an all-round white light or one ball;
 - ii) at or near the stern and at a lower level than the light required by sub-paragraph i), an all-round white light.
- b) A vessel less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph a).
- c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.
- d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph a) or b) and in addition, where they can best be seen:
 - i) two all-round red lights in a vertical line;
 - ii) three balls in a vertical line.
- e) A vessel less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs a), b) or d).

Rule 31

Seaplanes.

Where it is impracticable for a seaplane to exhibit lights and shapes of the characteristics in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

KAFLI D — HLJÓÐ- OG LJÓSMERKI

32. regla Skilgreiningar.

- a) „Flauta“ er sérhvert hljóðgefandi tæki, sem getur gefið frá sér þau hljóð, sem á að gefa, og fullnægir þeim sérstöku kröfum, sem eru settar fram í III. viðauka við siglingareglurnar.
- 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, sem er 12 metrar á lengd eða lengra, skal búið flautu og skipklukku. Skip, sem er 100 metrar á lengd eða lengra, skal auk þess vera búið málmtrumbu og verði hljómur hennar og hljóð ekki tekið fyrir klukknahtingingu. Skipsflautan, klukkan og málmtrumban eiga að fullnægja þeim sérstöku kröfum, sem eru settar fram í III. viðauka við siglingareglurnar. Í stað klukkunnar eða málmtrumbunnar má nota annað tæki, sem gefur sömu hljóðeinkenni og þau hvort um sig. Þess skal þó gætt, að ávallt sé unnt að gefa hin fyrirskipuðu hljóðmerki með handafli.
- b) Ekki er skylt að búa skip, sem er styttra en 12 metrar, hljóðgjöfum þeim, sem kveðið er á um í a-lið. En ef skipið er ekki búið þessum tækjum, skal það hafa einhvern annan útbúnað, sem gefur frá sér fullnægjandi hljóð.

34. regla Stjórnök og viðvörðunarkerki.

- a) Þegar skip eru í sjónmáli hvert frá öðru, skal á vélskipi, sem er laust, og ef beitt er stjórnökum, sem heimiluð eru eða krafist er í reglum þessum, láta það í ljós með eftirfarandi hljóðmerkjum frá flautunni:
— eitt stutt hljóð merkir: „Ég sný til stjórnborða“;

PART D — SOUND AND LIGHT SIGNALS

Rule 32 Definitions.

- a) The word “whistle” means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.
- b) The term “short blast” means a blast of about one second’s duration.
- c) The term “prolonged blast” means a blast of from four to six seconds’ duration.

Rule 33 Equipment for sound signals.

- a) A vessel 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.
- b) A vessel less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph a) of this Rule, but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

Rule 34 Manoeuvring and warning signals.

- a) When vessels are in sight of one another, a powerdriven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:
— one short blast to mean “I am altering my course to starboard”;

- tvö stutt hljóð merkja: „Ég sný til bakborða“;
 - þrjú stutt hljóð merkja: „Ég læt vélina knýja aftur á bak“.
- b) Á hverju skipi má auk hljóðmerkja, sem lýst er í a-lið reglunnar, gefa ljósmerki, sem eftir atvikum eru endurtekin á meðan stefnu skipsins eða ferð er breytt:
1. Ljósmerki þessi skulu hafa svo-hljóðandi merkingu:
 - einn blossi merkir: „Ég sný til stjórnborða“;
 - tveir blossar merkja: „Ég sný til bakborða“;
 - þrír blossar merkja: „Ég læt vélina knýja aftur á bak“.
 2. Lengd hvers blossa skal vera um það bil ein sekúnda; hilið 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 10 sekúndur.
 3. Ef skipið er húið sérstöku ljóskeri til þessara merkjagjafa, skal það vera hvítt hringljós, sem sést að minnsta kosti í 5 sjómílna fjarlægð og skal það fullnægja þeim fyrir-mælum, sem eru sett í I. viðauka við reglurnar.
- c) Þegar skip eru í sjónmáli hvort frá öðru í þröngu sundi eða ál, gilda þessar reglur:
1. Á skipi, sem ætlar að sigla fram úr öðru skipi, skal í samræmi við 1. grein e-liðar í 9. reglu láta vita um fyrirhugaða framúrsiglingu með hljóðmerkjum frá flautunni:
 - tvö löng hljóð með eftirfarandi stuttu hljóði merkja: „Ég ætla að sigla fram úr yður á stjórnborða“;
 - tvö löng hljóð með eftirfarandi tveimur stuttum hljóðum merkja: „Ég ætla að sigla fram úr yður á bakborða“.
 2. Á skipi því, sem sigla á fram úr, skal í samræmi við 1. grein e-liðar í 9. reglu láta í ljós að fallist sé á framúrsiglingu með þessum hljóðmerkjum frá flautunni:
 - eitt langt hljóð, eitt stutt, eitt
- two short blasts to mean “I am altering my course to port”;
- three short blasts to mean “I am operating astern propulsion”.
- b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph a) by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:
- i) these light signals shall have the following significance:
 - one flash to mean “I am altering my course to starboard”;
 - two flashes to mean “I am altering my course to port”;
 - three flashes to mean “I am operating astern propulsion”;
 - ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;
 - iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.
- c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:
- i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9 e) i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
 - two prolonged blasts followed by one short blast to mean “I intend to overtake you on your starboard side”;
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean “I intend to overtake you on your port side”.
 - ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9 e) i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
 - one prolonged, one short, one

- langt og eitt stutt hljóð; og skal gefa hljóðmerkin í þessari röð.
- d) Þegar skip eru í sjónmáli hvort frá öðru og nálgast hvort annað, en fyrirætlanir og sigling annars skipsins er af einhverjuun ástæðum óskiljanleg stjórnendum hins, eða efast er um, að fullnægjandi ráðstafanir séu gerðar á hinu skipinu til að komast hjá árekstri, þá skal þegar í stað láta slíkar efasemdir í ljós með því að blása hratt að minnsta kosti 5 stutt hljóð í flautuna. Auk hljóðmerkisins má sýna ljósmerki, sem eru a. m. k. 5 stuttir blossar, er lýsa hratt hver á eftir öðrum.
- e) Á skipi, sem nálgast bugðu eða svæði í sundi eða ál, þar sem önnur skip geta verið í hvarfi, skal gefa eitt langt hljóð. Á skipi, sem nálgast bugðuna eða hvarfið hinum megin frá, þar sem hljóðmerkið kann að heyrast, skal því svarað með öðru löngu hljóði.
- f) Ef skip eru búin flautum með meira en 100 metra innbyrðis fjarlægð, þá skal aðeins nota eina flautu til að gefa hljóðmerki vegna stjórnataka og til viðvörunar.
- prolonged and one short blast, in that order.
- d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.
- e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.
- f) If whistles are fitted on a vessel at distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

35. regla

Hljóðmerki í takmörkuðu skyggni.

Á eða nærri svæði, þar sem skyggni er takmarkað, skal, hvort sem er á nóttu eða degi, gefa hljóðmerki þau, sem lýst er í þessari reglu, þannig:

- a) Á vélskipi, sem er á ferð, skal með 2ja mínútna millibili í mesta lagi láta kveða við eitt langt hljóð.
- b) Á vélskipi, sem er laust, en hefur stöðvast og er ferðlaust, skal með 2ja mínútna millibili í mesta lagi láta kveða við tvö löng hljóð með um það bil 2ja sekúndna þögn á milli þeirra.
- c) Á stjórnvana skipi, skipi með takmarkaða stjórnhæfni, skipi, sem er bogað vegna djúpristu, seglskipi, skipi að fiskveiðum og skipi, sem dregur annað skip eða ýtir því, skal í stað hljóðmerkja þeirra, sem fyrirskipað er að gefa í a- eða b-lið þessarar

Rule 35

Sound signals in restricted visibility.

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

- a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.
- b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with a interval of about 2 seconds between them.
- c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel, shall, instead of the signals prescribed in

reglu, með 2ja mínútna millibili í mesta lagi gefa þrjú hljóð hvert á eftir öðru, sem sé eitt langt hljóð og á eftir því tvö stutt hljóð.

- d) Á skipi, sem dregið er, eða ef fleiri en eitt skip eru í eftirdragi, þá á síðasta skipi í lestinni, ef það er mannað, skal með 2ja mínútna millibili í mesta lagi gefa fjögur hljóð hvert á eftir öðru, sem sé eitt langt hljóð og á eftir því þrjú stutt. Þegar því verður við komið, skal gefa þetta hljóðmerki strax á eftir hljóðmerkjum dráttarskipsins.
- e) Þegar skip, sem ýtir, og annað, sem ýtt er áfram, eru fast tengd í eina samsetta heild, þá skal líta á þau sem vélskip og gefa skal hljóðmerki þau, sem fyrirskipað er að gefa í a- eða b-lið þessarar reglu, eftir því sem við á.
- f) Á skipi, sem liggur við akkeri, skal með einnar mínútu millibili í mesta lagi hringja skipsklukkunni ótt og títt í um það bil 5 sekúndur. Á skipum, sem eru 100 metrar á lengd eða lengri, skal hringja klukkunni fram á skipinu, og strax á eftir klukknafringingunni skal berja málmtrumbu aftur á skipinu ótt og títt í um það bil 5 sekúndur. Á skipi, sem liggur við akkeri, má auk þess gefa þrjú hljóð hvert á eftir öðru, sem sé eitt stutt, eitt langt og eitt stutt hljóð til að vara skip, sem nálgast, við stað skipsins og hver hætta kunní að vera á árekstri.
- g) Á skipi, sem stendur á grunni, skal hringja klukkunni ótt og títt í um það bil 5 sekúndur, og ef þess er krafist skal berja málmtrumbuna eins og kveðið er á um í f-lið þessarar reglu. Auk þess skal slá þrjú, sérstök og greinileg högg á klukkuna strax á undan og eftir hverri klukknafringingu. Á skipi, sem stendur á grunni, má auk þess gefa önnur hljóðmerki með flautunni eftir því sem við á.
- h) Á skipi, sem er styttra en 12 metrar, er ekki skylt að gefa ofangreind hljóðmerki. Ef slík hljóðmerki eru ekki gefin, skal með 2ja mínútna millibili í mesta lagi gefa einhver önnur greinileg hljóðmerki.
- paragraphs a) or b), sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs a) or b).
- f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.
- h) A vessel less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

i) Á hafnsöguskipi, sem gegnir leiðsögu-erindum, má auk hljóðmerkja, sem kveðið er á um í a-, b- eða f-lið þessarar reglu, gefa fjögur stutt hljóð til auðkenningar hafnsöguskipinu.

36. regla

Merki til að vekja á sér athygli.

Á sérhverju skipi má sýna ljós eða gefa hljóðmerki, ef það telst nauðsynlegt til þess að vekja athygli áhafnar um borð í öðru skipi. Þessum ljós- eða hljóðmerkjum má þó ekki rugla saman við neitt af þeim merkjum, sem heimilað er að nota annars staðar í þessum siglingareglum. Einnig má beina ljóskastara í átt að hættunni, en þó þannig, að það trúfli ekki önnur skip.

37. regla

Neyðarmerki.

Þegar skip þarfnast aðstoðar og er í sjávarháska, skal nota eða sýna þau merki, sem mælt er fyrir um í IV. viðauka við þessar reglur.

KAFLI E — UNÐANÞÁGUR

38. regla

Undanþágur.

Sérhvert skip (eða flokkur skipa), sem lagður er kjörlur að eða er á samsvarandi smíðastigi, áður en þessar alþjóðlegu siglingareglur taka gildi, má, svo fremi að skipið uppfylli kröfur í alþjóðasiglingareglum frá 1960, vera undanþegið að fylgja þessum alþjóðareglum varðandi þau atriði, sem hér greinir:

- Uppsetningu ljósa með há langdrægni, sem krafist er í 22. reglu, í allt að 4 ár frá heim degi, að þessar siglingareglur taka gildi.
- Uppsetningu ljósa með heim sérstöku litareinkennum, sem krafist er í 7. hluta í I. viðauka við siglingareglurnar, í allt að 4 ár frá heim degi, að þessar siglingareglur taka gildi.
- Tilfærsla siglingaljósa vegna breytinga frá ensku máli í metrakerfi og notkun lengdarmála upp á heilan og hálfan metra er undanþegin um alla framtíð.

i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs a), b) or f) sound an identity signal consisting of four short blasts.

Rule 36

Signals to attract attention.

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel.

Rule 37

Distress signals.

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals prescribed in Annex IV to these Regulations.

PART E — EXEMPTIONS

Rule 38

Exemptions.

Any vessel (or class of vessel) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted for compliance therewith as follows:

- The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

- d) 1. Tilfærsla á sigluljósi skipa, sem eru styttri en 150 metrar, vegna fyrirmæla í 3. kafla a) í I. viðauka við reglurnar er undanþegin um alla framtíð.
2. Tilmærsla sigluljósa skipa, sem eru 150 metrar á lengd eða lengri, vegna fyrirmæla í 3. kafla a) í I. viðauka við siglingareglurnar er undanþegin í allt að 9 ár frá þeim degi, er siglingareglur þessar taka gildi.
- e) Tilmærsla sigluljósa vegna fyrirmæla í 2. kafla b) í I. viðauka er undanþegin í allt að 9 ár frá þeim degi, er þessar siglingareglur taka gildi.
- f) Tilmærsla hliðarliósa vegna fyrirmæla í 2. kafla c) og í 3. kafla b) í I. viðauka er undanþegin í allt að 9 ár frá þeim degi, er þessar siglingareglur taka gildi.
- g) Fyrirmæli um hlióðmerkjatæki, sem kveðið er á um í III. viðauka, eru undanþegin framkvæmd í allt að 9 ár frá þeim degi, er siglingareglur þessar taka gildi.
- d) i) The repositioning of masthead lights on vessels less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3 a) of Annex I, permanent exemption.
- ii) The repositioning of masthead lights on vessels, 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3 a) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2 b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Section 2 g) and 3 b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

I. Viðauki
STAÐSETNING LIÓSA OG MERKJA
SÉRSTÖK GERÐ ÞEIRRA OG LÖGUN

1. Skilgreining.

„Hæð upp frá bol skinsins“ merkir hæð upp frá efsta þilfari, sem nær stafna á milli.

2. Lóðrétt staðsetning sigluljósa og fjarlægð á milli þeirra.

a) Á vélskipi, sem er 20 metrar á lengd eða lengra, skal koma sigluljósi fyrir sem hér segir:

1. Fremra sigluljósið, eða ef einungis er hæft upp eitt sigluljós, þá þáð ljós, skal að minnsta kosti vera í 6 metra hæð upp frá bol skinsins. Ef skipið er breiðara en 6 metrar, þá skal ljósið vera að minnsta kosti jafn margna metra upp frá bol skinsins og breidd skinsins nemur. Sigluljósið þarf þó ekki að

Annex I
POSITIONING AND TECHNICAL
DETAILS OF LIGHTS
AND SHAPES
1. Definition.

The term “height above the hull” means height above the uppermost continuous deck.

2. Vertical positioning and spacing of lights.

a) On a power-driven vessel 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:

- i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater

- setja hærra en 12 metra upp frá bol skipsins.
2. Þegar 2 sigluljós eru höfð uppi skal aftara ljósið vera að minnsta kosti 4,5 metrum hærra en fremra ljósið, mælt í lóðlínu.
- b) Lóðrétt fjarlægð milli sigluljósa vélskipa skal vera svo mikil, að aftara sigluljósið sjáist frá sjávarfleti í 1000 metra fjarlægð frá stafni skipsins, og við eðlilegan stafnhalla ofan við fremra sigluljósið og aðgreint frá því.
- c) Sigluljósi vélskipa, sem er 12 metra langt eða lengra, en styttra en 20 metrar, skal komið fyrir a. m. k. í 2,5 metra hæð ofan við borðstokk skipsins.
- d) Efsta ljósið á vélskipi, sem er styttra en 12 metrar, má vera lægra en 2,5 metra ofan við borðstokkinn. Þegar sigluljós er haft uppi auk hliðarljósa og skutljóss, skal sigluljósið samt vera að minnsta kosti einum metra hærra en hliðarljósin.
- e) Annað eða eitt þriggja sigluljósa, sem vélskip skulu hafa uppi, er þau draga annað skip eða ýta því, skal komið fyrir á sama stað og fremra sigluljósi vélskipa.
- f) Einu eða fleiri sigluljósum skal ætíð komið fyrir ofan við og laust við önnur ljós og hindranir.
- g) Á vélskipi má ekki setja hliðarljós hærra yfir bol skipsins en sem nennur $\frac{3}{4}$ af hæð fremra sigluljóssins. Hliðarljósin mega ekki vera svo lága, að þeim verði ruglað saman við þilfarsljós.
- h) Ef hliðarljósin eru í samsettu ljóskeru á skipi, sem er styttra en 20 metrar, þá skulu hliðarljósin vera að minnsta kosti einn metra neðan við sigluljósið.
- i) Þegar mælt er fyrir í siglingareglunum að hafa uppi tvö eða þrjú ljós, lóðrétt hvert upp af öðru, skal fjarlægð milli ljósanna vera sem hér segir:
- height above the hull than 12 metres;
- ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4,5 metres vertically higher than the forward one.
- b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 100 metres from the stem, when viewed from sea level.
- c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2,5 metres.
- d) A power-driven vessel less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height less than 2,5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.
- e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.
- f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.
- g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.
- h) The sidelights, if in combined lantern and when carried on a power-driven vessel less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.
- i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:

1. á skipi, sem er 20 metra langt eða lengra, skulu að minnsta kosti vera 2 metrar á milli ljósanna. Neðra eða neðsta ljósið skal, nema hafa skuli uppi dráttarljós, vera að minnsta kosti 4 metra ofan við bol skipsins;
 2. á skipi, sem er styttra en 20 metrar, skal að minnsta kosti vera einn metri á milli ljósanna. Neðra eða neðsta ljósið skal, nema hafa skuli uppi dráttarljós, vera að minnsta kosti 2 metra ofan við borðstokkinn;
 3. Þegar þrjú ljós eru höfð uppi, skal vera jafnt bil á milli þeirra.
- j) Á skipi að fiskveiðum skal lægra hringljósið, er þau skip skulu hafa uppi, vera svo hátt ofan við hliðarljósinn að nemi að minnsta kosti tvöfaldri fjarlægð milli hringljósanna.
- k) Þegar höfð eru uppi tvö akkerisljós, skal fremra ljósið vera að minnsta kosti 4,5 metrum ofar en aftara ljósið. Á skipi, sem er 50 metrar á lengd eða lengra, skal fremra akkerisljósið vera í minnst 6 metra hæð ofan við bol skipsins.

3. Lárétt staðsetning ljósa og fjarlægð á milli þeirra.

- a) Lárétt fjarlægð milli sigluljósa á skipi, sem er skylt að hafa uppi tvö sigluljós, skal vera að minnsta kosti hálf skipslengdin, en þarf þó ekki að vera lengri en 100 metrar. Fremra sigluljósi má ekki koma fyrir fjær stafni en sem nemur fjórðungi af lengd skipsins.
- b) Á skipi, sem er 20 metrar á lengd eða lengra, skal ekki setja hliðarljósinn framan við fremri sigluljósinn. Hliðarljósum skal komið fyrir á eða nærri hliðum skipsins.

3. Horizontal positioning and spacing of lights.

- a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but shall not need to be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.
- b) On a vessel 20 metres or more in length the sidelights shall not be fitted in front of the forward masthead lights. They shall be situated at or near the side of the vessel.

4. Nánari ákvarðanir um staðsetningu stefnuljósa á fiskiskipum, dýpkunarskipum og skipum við neðansjávarvinnu.

- a) Ljósíð, sem kveðið er á um að sýna í 2. grein c-liðar í 26. reglu og sýnir í hvaða átt veiðarfæri skips að fiskveiðum liggur, skal vera að minnsta kosti í 2ja metra, en í mesta lagi í 6 metra láréttri fjarlægð frá bæði rauða og hvíta hringljósinu. Ljós þetta skal ekki vera hærra en hvíta hringljósið, sem mælt er fyrir að sýna í 1. grein c-liðar í 26. reglu, og ekki lægra en hliðarljósin.
- b) Ljós og merki, sem kveðið er á um að hafa uppi í 1. og 2. grein d-liðar í 27. reglu til að sýna á hvora hlið dýpkunarskips og skips, er vinnur við neðansjávarvinnu, hindrunin er og/eða á hvora hlið telst öruggt að sigla framhjá, skal komið fyrir í eins mikilli láréttri fjarlægð og unnt er frá líósum þeim eða merkjum, sem kveðið er á um að hafa uppi í 1. og 2. grein b-liðar í 27. reglu; lárétt fjarlægð frá nefndum ljósum og merkjum í 27. grein skal þó aldrei vera minni en 2 metrar. Hærra ljósið eða dagmerkið má ekki undir neinum kringumstæðum vera hærra en það líós eða dagmerki, er lægst er þeirra þriggja líósa og dagmerkja, er á að hafa uppi skv. 1. og 2. grein b-liðar 27. reglu.

5. Hlífar fyrir hliðarljós.

Hliðarljósin skulu að þeirri hlið, sem veit inn að skipinu, vera búin hlífum, sem eru svartmálaðar, en gljálansar. Hlífnar skulu fullnægja kröfum þeim, sem eru gerðar í 9. hluta þessa viðauka. Þegar notað er samsett ljósker með einni lóðréttri bráðgrind og örmióu bili á milli græna og rauða líósgeirans, þá þarf ekki að húa hliðarljósin hlífum að utanverðu.

6. Dagmerki.

- a) Dagmerki skulu vera svört og af eftirfarandi stærðum:
1. Þvermál kúlu skal ekki vera minna en 0,6 metrar.
 2. Þvermál grunnflatar keilu skal

4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations.

- a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26 c) ii) shall be located at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26 c) i) and not lower than the sidelights.
- b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27 d) i) and ii), shall be exhibited at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27 b) i) and ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27 b) i) and ii).

5. Screens for sidelights.

The sidelights shall be fitted with in-board screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes.

- a) Shapes shall be black and of the following sizes:
- i) a ball shall have a diameter of not less than 0,6 metre;
 - ii) a cone shall have a base diameter

- ekki vera minna en 0,6 metrar. Hæð keilunnar skal vera jöfn þvermáli grunnflatar hennar.
3. Þvermál sívalnings skal vera a. m. k. 0,6 metrar. Hæð sívalnings skal vera tvisvar sinnum þvermál hans.
 4. Tígullaga merki skal vera 2 keilur, sem hafa sameiginlegan grunnflöt og séu keilurnar af sömu gerð og lýst er í 2. grein að ofan.
- b) Lóðrétt fjarlægð á milli merkja skal vera a. m. k. 1,5 metrar.
 - c) Á skipi, sem er styttra en 20 metrar, má hafa uppi minni dagmerki, en þau skulu svara til stærðar skipsins; fjarlægð milli merkjanna má stytta samvarandi.

7. Skilgreining lita á siglingaljósum.

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

Mörkin fyrir hvern lit eru gefin með hornhnitum, sem eru þessi:

1. 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
2. Grænt						
x	0.028	0.009	0.300	0.203		
y	0.385	0.723	0.511	0.356		
3. Rautt						
x	0.680	0.660	0.735	0.721		
y	0.320	0.320	0.265	0.259		
4. 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 kertum (candela), þegar ljósið er komið á sinn stað og í notkun.
 T er raftregðustuðull 2×10^{-7} lux.

of not less than 0,6 metre and a height equal to its diameter;

- iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0,6 metre and a height of twice its diameter;
- iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in ii) above having a common base.

- b) The vertical distance between shapes shall be at least 1,5 metre.
- c) In a vessel less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel, may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights.

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

i) White						
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) Green						
x	0.028	0.009	0.300	0.203		
y	0.385	0.723	0.511	0.356		
iii) Red						
x	0.680	0.660	0.735	0.721		
y	0.320	0.320	0.265	0.259		
iv) Yellow						
x	0.612	0.618	0.575	0.575		
y	0.382	0.382	0.425	0.406		

8. Intensity of lights.

- a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$
 where I is luminous intensity in candelas under service conditions,
 T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

D er langdrægni (sjónarlengd) ljóssins í sjómílum.

K er ljósburðargæði andrúmsloftsins eða hver skilyrði eru til þess að ljósið sjáist.

Fyrir ljós þau, sem lýst er í reglunum, skal K-gildi vera 0,8 og svarar það til, að skyggni með berum augum sé um það bil 13 sjómílur.

- b) Í eftirfarandi töflu er röð samsvarandi gilda, sem eru fundin með jöfnunni:

Langdrægni ljóssins (sjónarlengd) í sjómílum	Ljós magn í kertum (candela) K 0,8
D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Athugið: Hámarksljósmagn siglingaljósa ætti að miða við að komist verði hjá óæskilegri blindun.

9. Láréttir ljósgeirar.

- a) 1. Hliðarljósin skulu þaðan, sem þeim er komið fyrir um borð, sýna lágmarksljós magn, sem krafist er í stefnu fram á við. Ljósstyrkur skal minnka og verða í reynd ómælanlegur 1—3 gráður utan þess geira, sem ljósið skal lýsa í.
2. Lágmarksljósstyrkur skutljósa og hliðarljósa, 22,5 gráður aftan við þverskipsstefnu, skal vera á boga af sjóndeildarhringnum, sem er allt að því 5 gráður frá mörkum og innan þeirra ljósgeira, sem kveðið var á um í 21. reglu. Frá fimm gráðum innan marka lögboðinna ljósgeira má ljósmagnið minnka um 50 af hundraði að endamörkun þeirra; ljósstyrkur skal síðan minnka stöðugt, uns hann er í reynd ómælanlegur og skal vera svo eigi síðar en á boga, sem er 5 gráður utan ljósgeiranna, sem fyrirskipað er að ljósin lýsi.

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles, K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0,8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

- b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Range of visibility light in nautical miles (luminous range) of	Luminous intensity of light in candelas for K = 0,8
D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid under glare.

9. Horizontal Sectors.

- a) i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1° and 3° outside the prescribed sectors.
- ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5° abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5° within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5° within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50% up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5° outside the prescribed limits.

b) Hringljósum skal komið þannig fyrir, að ekki beri fyrir þau stærri hluti mastra, siglutoppa eða yfirbygginga en sem nemi 6 gráðum af sjóndeildarhringnum; þetta ákvæði á þó ekki við um akkerisljós, sem þarf ekki að setja ofar bol skipsins en vel er framkvæmanlegt.

10. Lóðréttir ljósgeirar.

- a) Lóðréttir ljósgeirar rafljósa, nema um seglskip sé að ræða, skulu lýsa og tryggja:
1. að lágmarksljós magn, sem krafist er, verði á samfelldum 10 gráðu boga; frá 5 gráðum yfir láréttum fleti að 5 gráðum undir láréttum fleti;
 2. að minnsta kosti 60 af hundraði þess lágmarksljós magns, sem krafist er, verði á samfelldum boga frá 7,5 gráðum yfir láréttum fleti að 7,5 gráðum undir láréttum fleti.
- b) Ef um seglskip er að ræða, skal þess gætt, að lóðréttir ljósgeirar rafljósa lýsi þannig:
1. að lágmarksljós magn, sem krafist er, verði á samfelldum 10 gráðu boga; frá 5 gráðum yfir láréttum fleti að 5 gráðum undir láréttum fleti;
 2. að minnsta kosti 50 af hundraði þess lágmarksljós magns, sem krafist er, verði á samfelldum boga frá 25 gráðum yfir láréttum fleti að 25 gráðum undir láréttum fleti.
- c) Þegar um önnur ljós en rafljós er að ræða, skal fylgja þessum ákvæðum um lýsingu eins náð og kostur er.

11. Ljósstyrkleiki annarra ljósa en rafljósa.

Önnur ljós en rafljós skulu, eftir því sem framkvæmanlegt er, uppfylla kröfur um lágmarksljósstyrk eins og skilgreint er í töflu í 8. kafla þessa viðbætis.

Stefnuljós.

Drátt fyrir ákvæði í f-lið 2. greinar þessa viðbætis, skal stefnuljósi, sem kveðið er á um að hafa í b-lið 34. reglu, komið fyrir í sama lóðrétta langskurðarfleti og sigluljósið eða sigluljósin eru í;

b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, top-masts or structures within angular sectors of more than 6°, except anchor lights, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. Vertical Sectors.

- a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that:
- i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5° below the horizontal;
 - ii) at least 60% of the required minimum intensity is maintained from 7,5° above to 7,5° below the horizontal.
- b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that:
- i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.
- c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11. Intensity of non-electric lights.

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8.

12. Manoeuvring light.

Notwithstanding the provisions of paragraph 2 f) the manoeuvring light described in Rule 34 b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where

þar sem það er framkvæmanlegt skal stefnuljosið vera að minnsta kosti 2 metra lóðrétt ofan við fremra sigluljosið, þess skal þó gætt, að stefnuljosið sé að minnsta kosti 2 metra lóðrétt fyrir ofan eða neðan aftara sigluljosið. Á skipi með aðeins eitt sigluljós skal, ef skip er búið sérstöku stefnuljosi, hafa ljosið þar sem það sést best, en að minnsta kosti í 2ja metra lóðréttri fjarlægð frá sigluljósinu.

13. Samþykkt.

Útbúnaður ljósa og merkja svo og uppsetning ljósa um borð í skipum skal uppfylla þær kröfur, sem hlutaðeigandi opinber yfirvöld í landi því, sem skipið er skrásett, setja.

II. Viðauki

VIÐBÓTARMERKI FYRIR FISKISKIP, SEM ERU AÐ VEIÐUM Í GRENND HVERT VIÐ ANNAÐ

I. Almenn ákvæði.

Ef ljós þau, sem hér er um fjallað, eru samkvæmt heimild í d-lið 26. reglu höfð uppi, skal þeim komið fyrir þar sem þau sjást best með að minnsta kosti 0,9 metra millibili, en lægra en ljósunum, sem lýst er í 1. greinum b- og c-liðar í 26. reglu. Ljósín skulu sjást hvaðan sem litið er, í að minnsta kosti einnar sjómílu fjarlægð, en þó styttra en ljósín, sem skylt er að hafa á fiskiskipum eftir þessum reglum.

2. Merki skipa að togveiðum.

- a) Á skipi að togveiðum, hvort sem það veiðir með botnvörpu eða flotvörpu, má hafa uppi:
 1. þegar vörpunni er kastað: tvö hvít ljós, annað lóðrétt upp af hinu;
 2. þegar varpan er hífð um borð: hvítt ljós, lóðrétt yfir rauðu ljósi;
 3. þegar varpan er föst í einhverri hindrun: tvö rauð ljós, annað lóðrétt upp af hinu.
- b) Á skipum, er toga vörpu á milli sín, má á hvoru þeirra um sig:

practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. Approval.

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

Annex II

ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. General.

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26 d) be placed where they can best be seen. They shall be at least 0,9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26 b) i) and c) i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for Trawlers.

- a) Vessels, when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear may exhibit:
 - i) when shooting their nets: two white lights in a vertical line;
 - ii) when hauling their nets: one white light over one red light in a vertical line;
 - iii) when the net has come fast upon an obstruction: two red lights in a vertical line.
- b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit:

1. beina ljóskastara að nóttu til fram á við og fyrir stafn hins skipsins, sem varpan er toguð í félagi með;
2. hafa uppi ljósin, sem kveðið er á um í a-lið 2. hluta hér að framan, þegar vörpunni er kastað eða hún er hífð um borð, eða er föst í einhverri hindrun.

3. Merki skipa að nótaveiðum.

Á skipum að nótaveiðum má hafa uppi 2 gul ljós, annað lóðrétt upp af hinu. Ljósin skulu blossa til skiptis hverja sekúndu, þannig að ljós sé á efra ljóskeri, þegar slökkt er á því neðra og svo öfugt. Ljós þessi má eingöngu sýna, þegar skipið er bundið veiðarfærum sínum.

- i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;
- ii) vessels engaged in pair trawling when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction may exhibit the lights prescribed in 2 a) above.

3. Signals for purse seiners.

Vessels engaged in fishing with purse seine gear exhibit two yellow lights, in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

III. Viðauki

UM TÆKNILEGAN ÚTBÚNAÐ OG GERÐ HLJÓÐMERKJATÆKJA

1. Flautur.

- a) **Tíðni og langdrægni hljóðmerkja.**
Grundvallartíðni skal vera innan marka 70 og 700 riða (Hz). Langdrægni heyranlegra hljóðmerkja frá flautu skal ákvarða með tíðnum, sem eru innan marka 180—700 riða (Hz) ($\pm 1\%$) og ná því stigi hljóðþrýstings, sem tilgreint er í 1. grein c-liðar hér á eftir. Tíðnirnar geta verið grundvallartíðnin og/eða ein eða fleiri hærri tíðnir.
- b) **Mörk grundvallartíðna.**
Til þess að tryggja mikla fjölbreytni í einkennum hljóðmerkja frá skipsflautu skal grundvallartíðni flautu liggja milli eftirfarandi marka:
 1. 70—200 rið (Hz) á skipum, sem eru 200 metrar á lengd eða lengri.
 2. 130—350 rið (Hz) á skipum, sem eru 75 metrar á lengd eða lengri, en styttri en 200 metrar.
 3. 250—700 rið (Hz) á skipum, sem eru styttri en 75 metrar.

Annex III

TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

1. Whistles.

- a) **Frequencies and range of audibility.**
The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70—700 Hz.
The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180—700 Hz ($\pm 1\%$) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1 c).
- b) **Limits of fundamental frequencies.**
To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:
 - i) 70—200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;
 - ii) 130—350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;
 - iii) 250—700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

c) **Styrkur hljóðmerkja og langdrægni þeirra.**

Skipsflauta um borð skal í þá átt, sem hljóðstyrkur flautunnar er mestur, og í eins metra fjarlægð frá flautunni ná hljóðþrýstistigi, sem er að minnsta kosti einn þriðji úr áttund og innan tíðnimarka 180 og 700 riða (Hz) ($\pm 1\%$) og ná a. m. k. þeim gildum, sem gefin eru í eftirfarandi töflu:

Skips lengd í metrum	Tónstiginn $\frac{1}{3}$ úr áttund í eins m fjarlægð, talinn í dB 2×10^{-5} N/m ²	Langdrægni heyranlegra hljóðmerkja í sjómílum
200 eða lengri	143	2
75, en styttri en 200	138	1,5
20, en styttri en 75	130	1
Styttri en 20	120	0,5

Tölur um langdrægni hljóðmerkja í töflunni að ofan eru til upplýsinga. Í kyrru veðri um borð í skipi með venjulegan hávaða í bakgrunn á þeim stöðum, sem hlustað er, eru 90% líkur til að tölurnar gefi nokkurn veginn þá langdrægni, sem heyra má í flautu í beinu framhaldi af langskurðarfleti (miðjuási) hennar. Venjulegur bakgrunnshávaði er talinn 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 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 roki og miklum hávaða í nánd við þá staði, sem hlustað er, getur dregið verulega úr langdrægni hljóðmerkjana.

d) **Stefnugefandi þættir.**

Hljóðþrýstistig flautu, sem beinir hljóðinu í ákveðna átt, skal ekki vera meira en 4 dB undir hljóðþrýstistigi í langskurðarfleti flautunnar í hvaða stefnu sem er í láréttum fleti innan $\pm 45^\circ$ horns frá langskurðarfletinum. Hljóðþrýstistigið í allar aðrar áttir í láréttum fleti skal ekki vera meira en 10 dB undir hljóðþrýsti-

c) **Sound signal intensity and range of audibility.**

A whistle fitted in a vessel shall provide in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one $\frac{1}{3}$ rd octave band within the range of frequencies 180—700 Hz ($\pm 1\%$) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Lenght of vessel in metres	$\frac{1}{3}$ rd octave band level at 1 metre in dB referred to 2×10^{-5} N/m ²	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1,5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0,5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90% probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

d) **Directional properties.**

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within $\pm 45^\circ$ of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the sound pressure level on the axis,

stigi í langskurðarfleti flautunnar, þannig að langdrægni hljóðsins í allar áttir verði a. m. k. helmingur af langdrægni í stefnu, sem er í beinu framhaldi af langskurðarfletinum. Hljóðþrýstistigið skal mæla á hljóðsviðinu einn þriðji úr áttund, sem ákvarðar langdrægni hljóðmerkja.

e) Staðsetning skipsflautu.

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

Skipsflautu skal setja eins hátt um borð í skipinu og framkvæmanlegt er til þess að draga úr því, að hljóðið rofni eða truflist af hindrunum, og einnig til að draga sem mest úr þeirri hættu að áhöfnin verði fyrir heyrnarskaða. Hljóðþrýstistig hljóðmerkja frá eigin skipi skal ekki vera hærra en 110 dB (A) á þeim stöðum, sem hlustað er um borð, og ef það er framkvæmanlegt ætti það ekki að vera hærra en 100 dB (A).

f) Skip útbúin fleiri en einni flautu.

Ef skip eru búin flautum, sem eru í meira en 100 metra innbyrðis fjarlægð, skal koma þeim svo fyrir, að þær gefi ekki hljóð frá sér báðar um leið.

g) Samsett flautukerfi.

Ef hljóðsvið einu flautunnar um borð eða einnar af flautunum, sem fjallað er um í lið 1 f) að framan, virðist hafa svæði með mjög skertu hljóðmagni, vegna hindrunar, þá er mælt með að setja upp samsett flautukerfi til þess að bæta úr þessari truflun. Eftir skilningi siglingareglanna er er litið á samsett flautukerfi sem einstaka flautu. Í samsettum flautukerfum má ekki vera meira en 100 metrar á milli flautanna og flauturnar skulu þannig útbúnar, að þær gefi samtímis hljóð. Tíðni hverrar einstakrar flautu skal víkja a. m. k. um 10 ríð frá tíðni annarrar.

so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that third-octave band which determines the audibility range.

e) Positioning of whistles.

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

f) Fitting of more than one whistle.

If on a vessel, whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

g) Combined whistle systems.

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Klukkur og málmtrumbur.

a) Hljóðstyrkur.

Skipsklukka eða málmtrumba eða önnur tæki, sem hafa svipuð hljóðeinkenni, skulu gefa frá sér hljóðþrýstistig, sem sé a. m. k. 110 dB í eins metra fjarlægð.

b) Gerð.

Skipsklukkur og málmtrumbur skulu smíðaðar úr efni, sem stenst ryð, og þannig gerðar, að þær gefi tæran tón. Þvermál klukkunnar, þar sem það er stærst, skal vera a. m. k. 300 mm á skipum, sem eru lengri en 20 metrar og a. m. k. 200 mm á skipum, sem eru 12—20 metrar á lengd. Þar sem það er framkvæmanlegt er mælt með að nota vélknúinn kólf til þess að tryggja jafnan kraft í klukknaðslögum, þannig klukku skal þó vera unnt að hringja með handafli. Efnismassi kólfsins skal vera a. m. k. 3 af hundraði af efnismassa klukkunnar.

3. Samþykki.

Gerð hljóðgjafatækja, hljómburður þeirra og uppsetning um borð í skipinu skal uppfylla þær kröfur, sem hlutaðeigandi, opinber yfirvöld í landi því, sem skipið er skrásett, setja.

IV. Viðauki NEYÐARMERKI

1. Merki þau, sem hér fara á eftir, gefa til kynna, hvort sem þau eru notuð saman eða hvert fyrir sig, að skip sé í sjávarháaska og að þörf sé á aðstoð.

- a) Byssuskot eða annað hvellmerki hleypt af með hér um bil einnar mínútu millibili.
- b) Notkun hvers konar þokubendingatækis í sífellu.
- c) Flugeldar eða sprengjur, sem varpa frá sér rauðum stjörnuljósum, og er þeim skotið einu í einu með stuttu millibili.
- d) Merkið . . . - - - . . . (SOS) eftir Morsekerfi, sent með loftskýtatækjum eða öðrum merkjasenditækjum.

2. Bell or gong.

a) Intensity of signal.

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at 1 metre.

b) Construction.

Bells and gongs shall be made of corrosion resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3% of the mass of the bell.

3. Approval.

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate Authority of the State where the vessel is registered.

Annex IV DISTRESS SIGNALS

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:

- a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
- b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
- c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
- d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group . . . - - - . . . (SOS) in the Morse Code;

- e) Orðið „Mayday“ kallað út í talstöð.
- f) Alþjóðaneyðarmerki sent með merkjaflöggunum N.C.
- g) Neyðarmerki, 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, oliutunnu o. s. frv.).
- i) Fallhlífarflugeldar eða handblys, er sýna rautt ljós.
- j) Reykmerki, sem gefur frá sér rauðgulan reyk.
- k) Hægar og endurteknar hreyfingar upp og niður með útréttum handleggjum.
- l) Loftskreyta-vekjaramerkið.
- m) Talstöðvar-vekjaramerkið.
- n) Merki, sem send eru frá neyðar-radíóbauju, er gefur staðarákvörðun.
2. Framangreind merki má ekki sýna eða gefa, nema í þeim tilgangi einum að gefa til kynna, að skip sé í sjávarháská og þarfnist aðstoðar; notkun annarra merkja, sem rugla má saman við neyðarmerkin, eru bönnuð.
3. Athygli er vakin á köflum um neyðarmerki í Alþjóðlegri merkjabók, handbók um leit og hjörgun skipa, og svo á eftirfarandi merkjum:
- a) dúk, sem er appelsínugulur og annaðhvort með svörtum ferningi eða öðru hennilegu tákni (til auðkenningar úr lofti);
- b) litarefni, sem sett er í sjóinn.
- e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word “Mayday”;
- f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
- g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
- h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
- i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
- j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
- k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
- l) the radiotelegraph alarm signal;
- m) the radiotelephone alarm signal;
- n) signals transmitted by emergency position indicating radio beacons.
2. The use or exhibition of any of the foregoing signals, except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.
3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following Signals:
- a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
- b) a dye marker.