

## 3. gr.

Gjaldskrá þessi, sem er samþykkt af hreppsnefnd Stöðvarhrepps, er hér með staðfest samkvæmt 18. gr. laga nr. 81/1988 um hollustuhætti og heilbrigðiseftirlit, með síðari breytingum til að gilda fyrir árið 1997.

*Umhverfisstjórnuneytinu, 6. febrúar 1997.*

F. h. r.

**Ingimar Sigurðsson.**

*Sigurbjörg Sæmundsdóttir.*

## REGLUGERÐ

### um hafnarríkiseftirlit.

## 1. gr.

*Markmið.*

Markmið þessarar reglugerðar er að draga verulega úr siglingum undirmálsskipa um hafsvæði sem heyra undir lögsögu Íslands með því að:

- stuðla að því að farið sé eftir alþjóðlegri löggjöf og viðeigandi löggjöf EES um öryggi á hafi úti, verndun lífríkis sjávar og aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í skipum af öllum þjóðernum,
- koma á sameiginlegum viðmiðunum fyrir hafnarríkiseftirlit með skipum og samræma verklagsreglur um skoðun og farbann, að teknu tilliti til skuldbindinga sem siglingamála-yfirvöld í aðildarríkjum EES hafa gengist undir samkvæmt Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit (MOU).

## 2. gr.

*Skilgreiningar.*

Í þessari reglugerð og viðaukum hennar er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „Samningar“:
  - alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa frá 1966 (LL 66),
  - alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74),
  - alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókuninni frá 1978 (MARPOL 73/78),
  - alþjóðasamningur um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW 78),
  - samningur um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó frá 1972 (COLREG 72),
  - alþjóðasamningur um mælingar skipa frá 1969, og
  - samningur um lágmarksstaðla kaupskipa frá 1976 (ILO nr. 147), ásamt bókunum og breytingum á þessum samningum og tengdum bindandi reglum sem eru í gildi.
2. „MOU“: Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit undirritað í París 26. janúar 1982 ásamt breytingum á því sem eru í gildi.
3. „Skip“: sérhvert skip sem siglir á opnu hafi sem einn eða fleiri þessara samninga gilda um og sigla undir öðrum fána en fána Íslands.
4. „Stöð á hafi úti“: fastur eða fljótandi pallur starfræktur á eða yfir landgrunni Íslands.

5. „Skoðunarmaður“: starfsmaður Siglingastofnunar Íslands eða annar einstaklingur sem hlotið hefur viðurkenningu stofnunarinnar til að framkvæma hafnarríkiseftirlitsskoðanir og heyrir undir hana.
6. „Skoðun“: farið um borð í skip til að athuga gildi viðeigandi skírteina og annarra skjala sem og ástand skipsins, búnaðar þess og áhafnar auk aðbúnaðar og vinnuaðstæðna áhafnarinnar.
7. „Nákvæm skoðun“: skoðun sem felst í því að skip, búnaður þess og áhöfn, í heild eða að hluta til, eftir því sem við á, við þær aðstæður sem tilgreindar eru í 3. mgr. 6. gr., er skoðað nákvæmlega með tilliti til smíði skips, búnaðar, mönnunar, aðbúnaðar og vinnuskilyrða um borð ásamt því að kanna hvort þar sé beitt réttum starfsaðferðum.
8. „Vítæk skoðun“: skoðun samkvæmt 7. gr.
9. „Farbann“: formlegt bann við því að skip haldi til hafs vegna sannanlegs vanbúnaðar sem einn og sér eða ásamt öðru gerir skipið óhaffært.
10. „Stöðvun starfsemi“: formlegt bann við því að skip haldi áfram starfsemi vegna sannanlegs vanbúnaðar sem einn og sér eða ásamt öðru gæti skapað hættu ef starfsemi yrði haldið áfram.

## 3. gr.

*Gildissvið.*

1. Þessi reglugerð gildir um sérhvert skip og áhöfn þess:
  - sem hefur viðkomu í höfn á Íslandi eða stöð á hafi úti, eða
  - sem leggst við akkeri úti fyrir slíkri höfn eða stöð.

Ekkert í þessari grein skerðir rétt íslenskra stjórnvalda til afskipta sem þau hafa samkvæmt viðeigandi alþjóðasamningum.

2. Vegna skipa sem eru minni en 500 brúttótonn að stærð skal Siglingastofnun Íslands beita þeim reglum í viðeigandi samningum sem gilda um þessi skip og skal, í því tilviki að samningur gildir ekki, grípa til ráðstafana sem nauðsynlegar þykja til að tryggja að viðkomandi skip stofni hvorki öryggi né heilsu manna eða umhverfinu í beina hættu. Við beitingu þessarar málsgreinar skal Siglingastofnun Íslands hafa að leiðarljósi 1. viðauka við Parísarsamkomulagið (MOU).
3. Við skoðun á skipi, sem siglir undir fána ríkis sem er ekki aðili að samningi, skal Siglingastofnun Íslands tryggja að slíkt skip og áhöfn þess hljóti ekki hagstæðari meðferð en þá sem skip hlýtur sem siglir undir fána ríkis sem er aðili að þeim samningi.
4. Þessi reglugerð gildir ekki um fiskiskip, herskip, hjálparskip í flota, tréskip með frumstæðu byggingarlagi, ríkisskip nýtt til annarra þarfa en viðskipta og lystisnekkjur sem ekki eru nýttar til verslunarsiglinga.

## 4. gr.

*Skoðunaryfirvald.*

Siglingastofnun Íslands framkvæmir skoðanir á skipum samkvæmt þessari reglugerð.

## 5. gr.

*Skoðunarskyldur.*

1. Siglingastofnun Íslands skal árlega framkvæma skoðanir á skipum sem samanlagt eru að minnsta kosti 25 af hundraði þeirra skipa sem komu til hafnar á Íslandi á dæmigerðu almanaksári.
2. Við val á skipum til skoðunar skal Siglingastofnun Íslands veita þeim skipum forgang sem um getur í I. viðauka.

3. Siglingastofnun Íslands skal láta hjá líða að skoða skip sem hafa verið skoðuð í einhverju öðru aðildarríki að EES á næstliðnum sex mánuðum að því tilskildu að:
- skipið sé ekki tilgreint í I. viðauka, og
  - það hafi ekki verið úrskurðað vanbúið eftir fyrri skoðun, og
  - engin gild ástæða sé fyrir skoðun.
4. Ákvæði 3. mgr. skulu ekki gilda um það rekstrareftirlit sem sérstaklega er kveðið á um í samningunum.

## 6. gr.

*Skoðunaraðferðir.*

1. Skoðunarmaður skal að minnsta kosti:
  - a) athuga, eftir því sem við á, skírteinin og skjölin sem talin eru upp í II. viðauka;
  - b) ganga úr skugga um að heildarástand skips sé viðunandi, þar með talið ástand vélarrúms og vistarvera auk hreinlætisaðstöðu.
2. Skoðunarmaður má skoða öll önnur viðeigandi skírteini og skjöl sem krafist er að séu um borð í samræmi við samningana enda þótt þau séu ekki talin upp í II. viðauka.
3. Ef gild ástæða er til að ætla, eftir skoðunina sem um getur í 1. og 2. mgr., að ástand skips, búnaðar þess eða áhafnar sé ekki efnislega í samræmi við kröfurnar samkvæmt samningi skal framkvæma nákvæma skoðun sem felur í sér frekari athugun á því hvort farið sé að kröfum um starfsaðferðir um borð.  
„Gild ástæða“ er til staðar ef skoðunarmaður finnur sannanir sem, samkvæmt faglegu mati hans, kalla á nákvæma skoðun á skipinu, búnaði þess eða áhöfn.  
Í III. viðauka eru talin upp dæmi um „gildar ástæður“.
4. Einnig skal hlíta málsmeðferð og viðmiðunarreglum um eftirlit með skipum sem tilgreindar eru í IV. viðauka.

## 7. gr.

*Víðtæk skoðun á tilteknum skipum.*

1. Ef gild ástæða er til nákvæmrar skoðunar á skipi í flokkunum sem taldir eru upp í V. viðauka skal víðtæk skoðun fara fram.
2. Í B-hluta V. viðauka er að finna valfrjálssar viðmiðunarreglur um víðtæka skoðun.
3. Skipin sem um getur í 1. mgr. skulu aðeins sæta einni víðtækri skoðun einhverra lögbærra yfirvalda aðildarríkja EES á 12 mánaða tímabili. Þó má skylda þessi skip til að sæta skoðuninni sem kveðið er á um í 1. og 2. mgr. 6. gr.
4. Ef um er að ræða farþegaskip í reglubundnum áætlunarsiglingum til og frá höfn á Íslandi skal víðtæk skoðun framkvæmd á hverju skipi af Siglingastofnun Íslands. Þegar þannig farþegaskip er jafnframt í áætlunarsiglingum til hafna í aðildarríkjum EES skal eitt ríkjanna sem skipið hefur viðkomu í framkvæma víðtæku skoðunina.

## 8. gr.

*Skýrsla um skoðun til skipstjóra.*

1. Að aflokinni skoðun, nákvæmri eða víðtækri skoðun skal skoðunarmaður afhenda skipstjóra skjal í því formi sem tilgreint er í 3. viðauka við Parísarsamkomulagið (MOU) þar sem fram koma niðurstöður skoðunarinnar og ákvarðanir teknar af skoðunarmanni sem og þær aðgerðir til úrbóta sem skipstjóra, eiganda eða útgerð ber að grípa til.
2. Ef um er að ræða vanbúnað sem gefur tilefni til þess að lagt sé farbann á skip skulu koma fram í skjalinu, sem skipstjóra er afhent samkvæmt 1. mgr., upplýsingar um væntanlega birtingu ákvörðunarinnar um farbann í samræmi við ákvæði þessarar reglugerðar.

## 9. gr.

*Úrbætur og farbann.*

1. Siglingastofnun Íslands skal vera þess fullviss að verið sé að bæta úr eða bætt verði úr, samkvæmt samningunum, vanbúnaði sem staðfestur er eða kemur í ljós við skoðun sem um getur í 6. og 7. gr.
2. Ef um er að ræða vanbúnað sem sannanlega stofnar öryggi og heilsu manna eða umhverfinu í hættu skal Siglingastofnun Íslands tryggja að lagt sé farbann á skipið eða stöðvuð verði sú starfsemi, sem var í gangi þegar vanbúnaðurinn uppgötvaðist. Hvorki skal látið af ákvörðuninni um farbann né aflétt kröfunni um stöðvun starfsemi fyrir en hættan er liðin hjá eða fyrir en Siglingastofnun Íslands gengur úr skugga um að skipið geti, að teknu tilliti til nauðsynlegra skilyrða sem kunna að verða sett, haldið til hafs á ný eða unnt sé að halda áfram starfseminni þar án þess að öryggi og heilsu farþega eða áhafnar eða annarra skipa sé stefnt í hættu eða án þess að lífríki sjávar sé búin ótilhlýðileg ógn.
3. Þegar skoðunarmaður leggur faglegan dóm á það hvort leggja skuli farbann á skip eða ekki skal hann hafa til hliðsjónar viðmiðunarreglurnar sem mælt er fyrir um í VI. viðauka.
4. Í undantekningartilvikum, ef almennt ástand skips er greinilega ekki sem skyldi, getur Siglingastofnun Íslands frestað skoðun á skipinu þar til þeir aðilar, sem eru ábyrgir fyrir ástandi þess, hafa gripið til ráðstafana sem eru nauðsynlegar til að tryggja að skipið uppfylli viðeigandi skilyrði samninganna.
5. Nú réttlæta skoðanirnar sem um getur í 6. og 7. gr. að lagt sé farbann á skip og skal þá Siglingastofnun Íslands þegar tilkynna skriflega til yfirvalds í því ríki sem veitir skipinu rétt til að sigla undir sínum fána (hér eftir nefnt „fánayfirvald“) eða til ræðismanns, eða í fjarveru hans, til næsta fulltrúa utanríkisþjónustu ríkisins, um þær ástæður sem urðu þess valdandi að íhlutun var talin nauðsynleg. Að auki skal, þegar það á við, tilkynna til tilnefndra skoðunarmanna eða viðurkenndrar stofnunar þegar þau bera ábyrgð á útgáfu skírteina fyrir skipið.
6. Ákvæði þessarar reglugerðar gilda með fyrirvara um viðbótarkröfur samninganna sem lúta að málsmeðferð við tilkynningar og skýrslugerð í tengslum við hafnarríkisefirlit.
7. Við hafnarríkisefirlit samkvæmt þessari reglugerð skal gera allt sem hægt er til að forðast að lagt sé farbann á skip eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt. Ef lagt er farbann á skip eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt á eigandi þess eða útgerð rétt á bótum fyrir tap eða tjón sem hann hefur orðið fyrir. Í hvert skipti sem farbann hefur verið lagt á skip eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt skal sönnunarbyrði þess efnis hvíla á herðum eiganda eða útgerð skipsins.

## 10. gr.

*Áfrýjunarréttur.*

1. Eigandi skips, útgerð þess eða fulltrúi hennar á Íslandi hefur rétt til að áfrýja ákvörðun um farbann tekinni af Siglingastofnun Íslands. Áfrýjun ógildir ekki ákvörðunina um farbann.
2. Siglingastofnun Íslands skal með viðeigandi hætti veita skipstjóra skips sem um getur í 1. mgr. upplýsingar um áfrýjunarréttinn.

## 11. gr.

*Framhaldsmeðferð eftir skoðun og farbann.*

1. Ef ekki er hægt að bæta úr vanbúnaði, samkvæmt 2. mgr. 9. gr., í skoðunarhöfn getur Siglingastofnun Íslands heimilað viðkomandi skipi að halda til næstu skipaviðgerðarstöðvar samkvæmt ákvörðun skipstjóra og hlutaðeigandi yfirvalda, að því tilskildu að farið sé að þeim skilyrðum sem lögbært yfirvald fánaríkisins setur og Siglingastofnun Íslands sam-

þykkir. Slík skilyrði skulu tryggja að skipið geti haldið áfram ferð sinni án þess að öryggi og heilsu farþega eða áhafnar sé stefnt í hættu, öðrum skipum sé hættu búin eða lífríki sjávar ógnað með óskynsamlegum hætti.

2. Við þær aðstæður sem um getur í 1. mgr. skal Siglingastofnun Íslands tilkynna lögbæru yfirvaldi í ríkinu þar sem skipaviðgerðarstöðin er, aðilunum sem um getur í 5. mgr. 9. gr. og öðrum yfirvöldum, eftir því sem við á, um öll skilyrði sem sett eru fyrir sjóferðinni.

3. Tilkynning til aðilanna sem um getur í 2. mgr. skal vera í samræmi við 2. viðauka við Parísarsamkomulagið (MOU).

Siglingastofnun Íslands skal, þegar hún tekur við þannig tilkynningu, upplýsa þau yfirvöld sem að tilkynningum standa um aðgerðir sem gripið er til.

4. Siglingastofnun Íslands skal gera ráðstafanir til að tryggja að skip samkvæmt 1. mgr.:

- i) sem halda til hafs án þess að uppfylla skilyrðin sem sett eru af stofnuninni, eða
- ii) sem halda til hafs og neita að uppfylla skilyrði sem eru í gildi samkvæmt samningunum með því að halda ekki til tilnefndrar skipaviðgerðarstöðvar,

skuli meinaður aðgangur að öllum höfnum innan EES þar til eigandi eða útgerð hefur lagt fram fullnægjandi sannanir hjá Siglingastofnun Íslands þess efnis að skipið uppfylli með öllu gildandi kröfur samninganna.

5. Við aðstæður sem um getur í i-lið 4. mgr. skal Siglingastofnun Íslands þegar gera lögbærum yfirvöldum allra annarra aðildarríkja MOU aðvart.

Við aðstæður sem um getur í ii-lið 4. mgr. skal Siglingastofnun Íslands, ef skipaviðgerðarstöðin er á Íslandi, þegar gera lögbærum yfirvöldum allra hinna aðildarríkjanna aðvart.

Áður en skipi er meinaður aðgangur að íslenskri höfn getur viðeigandi íslenskt yfirvald ráðfært sig við fánayfirvald skipsins sem í hlut á.

6. Þrátt fyrir ákvæði 4. mgr. getur viðeigandi íslenskt yfirvald heimilað skipum aðgang að tiltekinni höfn ef um er að ræða óviðráðanlegar aðstæður eða öryggissjónarmið sem vega þyngra eða nauðsynlegt reynist að draga úr mengun eða lágmarka hættu á mengun eða ef nauðsynlegt reynist að bæta úr vanbúnaði að því tilskildu að eigandi, útgerð eða skipstjóri skipsins hafi gert fullnægjandi ráðstafanir, sem sama yfirvald sættir sig við, til að tryggja örugga komu í höfn.

#### 12. gr.

##### *Fagleg hæfni skoðunarmanna.*

1. Skoðun skal eingöngu framkvæmd af skoðunarmönnum sem uppfylla hæfniskröfurnar sem tilgreindar eru í VII. viðauka.

2. Ef Siglingastofnun Íslands getur ekki kallað til faglega sérfræðinga má skoðunarmaður stofnunarinnar fá aðstoð frá manni með tilskilda sérfræðiþekkingu.

3. Skoðunarmennirnir sem framkvæma hafnarríkiseftirlit og einstaklingarnir sem aðstoða þá mega hvorki hafa viðskiptahagsmuna að gæta í skoðunarhöfn né í þeim skipum sem skoðuð eru og skoðunarmenn skulu ekki heldur vera ráðnir hjá eða taka að sér vinnu fyrir hönd óopinberra stofnana sem gefa út opinber skírteini og flokkunarskírteini eða framkvæma það eftirlit sem krafist er til útgáfu þessara skírteina handa skipum.

4. Hver skoðunarmaður skal bera á sér persónulegt skjal í formi kennivottorðs sem gefið er út af Siglingastofnun Íslands sem sýnir að skoðunarmaðurinn hefur leyfi til að framkvæma skoðanir.

#### 13. gr.

##### *Skýrslur frá hafnsögumönnum og hafnaryfirvöldum.*

1. Hafnsögumenn sem starfa við að leggja skipum að bryggju og sigla þeim úr höfn eða starfa um borð í skipum sem eru á siglingu til hafnar á Íslandi eða í einhverju aðildarríki

EES skulu þegar tilkynna Siglingastofnun Íslands ef þeir komast að því við dagleg skyldustörf sín að um er að ræða vanbúnað sem gæti skert öryggi skipsins á siglingu eða skaðað lífríki sjávar.

2. Ef hafnaryfirvöld komast að því við dagleg skyldustörf sín að skip í höfn þeirra er vanbúið með þeim hætti að það gæti ógnað öryggi skipsins eða stefnt lífríki sjávar í ótilhlýðilega hættu skulu þessi hafnaryfirvöld þegar tilkynna það til Siglingastofnunar Íslands.

#### 14. gr.

##### *Birting upplýsinga um farbann.*

Siglingastofnun Íslands skal birta minnst ársfjórðungslega upplýsingar um skip sem farbann hefur verið lagt á á næstliðnum þremur mánuðum og á hvaða skip hefur verið lagt farbann oftast en einu sinni á næstliðnum 24 mánuðum.

Eftirfarandi upplýsingar skulu birtar:

- nafn skips,
- nafn eiganda skips eða útgerðar þess,
- IMO-númer,
- fánaríki,
- flokkunarfélag, þegar það skiptir máli og við á, hver sá aðili sem í samræmi við samningana hefur gefið út skírteini til handa skipinu fyrir hönd fánaríkis,
- ástæða farbanns,
- höfn og dagsetning farbanns.

#### 15. gr.

##### *Endurgreiðsla kostnaðar.*

1. Ef skoðanirnar sem um getur í 6. og 7. gr. staðfesta eða leiða í ljós vanbúnað í tengslum við kröfur samnings og réttlætir þannig farbann skips skal allur kostnaður í tengslum við skoðanirnar á venjulegum bókhaldstíma falla á eiganda skipsins, útgerð þess eða fulltrúa hans á Íslandi.

2. Eigandi eða útgerð skips skal krafinn um greiðslu alls kostnaðar í tengslum við skoðanir sem framkvæmdar eru af Siglingastofnun Íslands samkvæmt ákvæðum 4. mgr. 11. gr.

3. Farbanni skal ekki aflétt fyrr en full greiðsla hefur borist eða fullnægjandi tryggingar verið settar fyrir endurgreiðslu kostnaðar.

#### 16. gr.

Reglugerð þessi sem er sett samkvæmt lögum nr. 35/1993 um eftirlit með skipum, ásamt síðari breytingum, og með hliðsjón af tilskipun ráðsins nr. 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í þeim er framfylgt (hafnarríkiseftirlit) að því er varðar skip sem nota hafnir innan bandalagsins og sigla á skipaleiðum sem heyra undir lögsögu aðildarríkjanna, staðfestast hér með til að öðlast þegar gildi.

*Samgönguráðuneytinu, 30. janúar 1997.*

**Halldór Blöndal.**

*Ragnhildur Hjaltadóttir.*

## I. VIÐAUKI

VAL Á SKIPUM TIL FORGANGSSKOÐUNAR  
(sem um getur í 2. mgr. 5. gr.)<sup>1)</sup>

1. Skip sem koma til hafnar á Íslandi í fyrsta sinn eða eftir a.m.k. tólf mánaða fjarveru. Siglingastofnun Íslands ber og að taka mið af þeim skoðunum sem aðildarríki að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit (MOU) hafa framkvæmt þegar þessum viðmiðunum er beitt. Séu viðeigandi gögn hér að lútandi ekki fyrir hendi ber Siglingastofnun Íslands að styðjast við fáanleg gögn SIRENAC E-upplýsingakerfisins og skoða þau skip sem hafa ekki verið skráð samkvæmt því kerfi eftir gildistöku þess 1. janúar 1993.
2. Skip sem sigla undir fána ríkis sem er yfir meðaltali í þriggja ára hlaupandi yfirliti um farbann og tafir sem er birt í ársskýrslu Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit (MOU).
3. Skip sem hafa fengið að láta úr höfn aðildarríkis með því skilyrði að ráðin verði bót á vanbúnaði sem gerð var athugasemd við innan tiltekins frests, þegar fresturinn er útrunninn.
4. Skip sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld hafa lýst vanbúin þannig að siglingaöryggi sé stefnt í voða (samkvæmt tilskipun ráðsins 93/75/EBE frá 13. september 1993 og 13. gr. þessarar reglugerðar).
5. Skip með lögboðin skírteini um smíði og búnað, útgefin samkvæmt samningunum, og flokkunarskírteini gefin út af stofnunum sem eru ekki viðurkenndar samkvæmt skilmálum tilskipunar ráðsins 94/57/EB frá 22. nóvember 1994 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir, en þær sjá um skipaefirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamálayfirvalda.
6. Skip sem uppfylla ekki skyldur sem mælt er fyrir um í tilskipun ráðsins 93/75/EBE.
7. Skip í flokki sem krafist er víótækrar skoðunar á (samkvæmt 7. gr. þessarar reglugerðar).
8. Skip sem af öryggisástæðum hafa verið strikuð út úr flokki á undangengnum sex mánuðum.

## II. VIÐAUKI

SKRÁ UM SKÍRTEINI OG SKJÖL  
(sem um getur í 1. mgr. 6. gr.)

1. Alþjóðlega mælibréfið (1969)
2. - Öryggisskírteini farþegaskips  
- Öryggisskírteini um smíði vöruflutningaskips  
- Skírteini fyrir öryggisbúnað vöruflutningaskips  
- Öryggisskírteini fyrir loftskýstæðvar vöruflutningaskips  
- Öryggisskírteini fyrir talstöðvar vöruflutningaskips  
- Öryggisskírteini fyrir fjarskiptabúnað vöruflutningaskips  
- Undanþáguskírteini  
- Öryggisskírteini vöruflutningaskips

---

<sup>1)</sup> Ekki er um forgangsröð viðmiðana að ræða.

3. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu
  - Hæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu
4. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu
  - Hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu
5. Alþjóðlega olíumengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið)
6. Alþjóðlega mengunarvarnarskírteinið fyrir flutning fljótandi eiturefna í lausu
7. Alþjóðlega hleðslumerkjaskírteinið (1966)
  - Alþjóðlega hleðslumerkjaundanþáguskírteinið
8. Olíudagbók, I. og II. hluti
9. Farmbók
10. Lágmarksöryggismönnunarskírteini
  - Atvinnuréttindaskírteini
11. Læknisvottorð (sbr. ILO-samning nr. 73 um læknisskoðun sjómanna)
12. Gögn um stöðugleika
13. Afrif af samræmisvottorði og skírteini sem gefið er út í samræmi við alþjóðareglur um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (ályktun IMO nr. A.741 (18))
14. Skírteini fyrir styrkleika skipsbols og vélbúnað gefin út af viðkomandi flokkunarfélagi (aðeins krafist ef skip heldur flokkun sinni hjá flokkunarfélagi)

### III. VIÐAUKI

#### DÆMI UM „GILDAR ÁSTÆÐUR“ TIL NÁKVÆMRAR SKOÐUNAR (sem um getur í 3. mgr. 6. gr.)

1. Skip sem um getur í I. viðauka, að undanskildum 1. lið.
2. Skýrsla eða tilkynning hefur borist frá öðru aðildarríki MOU.
3. Skýrsla eða kvörtun frá skipstjóra, skipverja eða einstaklingi eða stofnun sem á réttmætra hagsmuna að gæta varðandi örugga starfsemi skips, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð eða mengunarvarnir, nema Siglingastofnun Íslands telji slíka skýrslu eða kvörtun ekki á rökum reista; óheimilt er að veita skipstjóra eða eiganda viðkomandi skips vitneskju um nafn þess sem leggur fram skýrslu eða kvörtun.
4. Viðkomandi skip hefur lent í árekstri á leið sinni til hafnar.
5. Olíudagbók hefur ekki verið færð sem skyldi.
6. Kæra hefur borist um meint brot skips á ákvæðum um losun skaðvænlegra efna.
7. Villur hafa verið uppgötvaðar við skoðun skírteina og annarra skjala (sbr. a-lið 1. mgr. og 2. mgr. 6. gr.).
8. Komið hafa fram vísbendingar um að skipverjar séu ófærir um að fullnægja kröfum 8. gr. tilskipunar 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarksþjálfun sjómanna.
9. Merki eru um að meðhöndlun farms og aðrar aðgerðir séu ekki framkvæmdar með öruggum hætti eða í samræmi við viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, t.d. að súrefnismagn í eðalgaslögnum til farmgeyma sé yfir því hámarki sem mælt er fyrir um.
10. Skipstjóri olíuflutningaskips leggur ekki fram skrá um vöktunar- og eftirlitskerfið fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu.
11. Uppfærður skráningarlisti er ekki fyrir hendi eða skipverjum er ókunnugt um skyldur sínar ef eldur kemur upp eða ef skipun er gefin um að yfirgefa skipið.

## IV. VIÐAUKI

## STARFSREGLUR VIÐ EFTIRLIT MEÐ SKIPUM

(sem um getur í 4. mgr. 6. gr.)

1. Starfsreglur við eftirlit með skipum (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.466 (XII)), með áorðnum breytingum.
2. Meginreglur um lágmarksöryggismönnun (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.481 (XII) ásamt viðaukum sem bera yfirskriftina: „Innihald lágmarksöryggismönnunarskírteinis“ (1. viðauki) og „Hvernig beita á meginreglum um lágmarksöryggismönnun“ (2. viðauki)).
3. Starfsreglur við eftirlit með skipum og losun frá þeim samkvæmt I. viðauka við alþjóðasamning um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókun frá 1978 (MARPOL 73/78), (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.542 (13)).
4. Starfsreglur við eftirlit með skipum og losun frá þeim samkvæmt II. viðauka við alþjóðasamning um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókun frá 1978 (MARPOL 73/78), (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MEPC 26 (23)).
5. Starfsreglur við eftirlit með starfsaðferðum sem varða öryggi skipa og mengunarvarnir (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.742 (18)).
6. Ákvæði alþjóðareglna um flutning á hættulegum varningi (International Maritime Dangerous Goods Code).
7. Rit Alþjóðavinnuálastofnunarinnar (ILO) „Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure“ (Leiðbeiningar um starfsreglur við skoðun á vinnuáðstöðu um borð í skipum).
8. I. viðauki við Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit (MOU), viðmiðunarreglur fyrir eftirlitsmenn.

## V. VIÐAUKI

## A. FLOKKAR SKIPA SEM ERU HÁÐ VÍÐTÆKRI SKOÐUN

(sem um getur í 1. mgr. 7. gr.)

1. Olíuflutningaskip sem taka á úr notkun á næstu fimm árum samkvæmt alþjóðasamningi um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókuninni frá 1978 (MARPOL 73/78), I. viðauki, reglugerð 13G, þ.e.
  - hráolíuflutningaskip með 20.000 tonna burðargetu eða yfir eða olíuflutningaskip fyrir unnar olíuvörur með 30.000 tonna burðargetu eða yfir sem ekki uppfylla kröfur sem gerðar eru til nýrra olíuflutningaskipa, eins og fram kemur í 26. tl. 1. reglu í I. viðauka við MARPOL 73/78, eru háð víðtækri skoðun 20 árum eftir afhendingu, eins og fram kemur á eyðublaði B í viðbæti við alþjóðlega olíu-mengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið), eða 25 árum eftir afhendingu ef hliðargeymar skipsins eða rými í tvöföldum botni, sem eru ekki notuð til olíuflutninga, uppfylla kröfur 4. tl. reglu 13G í þeim viðauka, nema endurbætur hafi verið gerðar á skipinu til að uppfylla kröfur reglu 13F í sama viðauka,
  - olíuflutningaskip, samanber hér að framan, sem uppfyllir kröfur sem gerðar eru til nýrra olíuflutningaskipa, eins og fram kemur í 26. tl. 1. reglu í I. viðauka við MARPOL 73/78 er háð víðtækri skoðun 25 árum eftir afhendingu, eins og fram

kemur á eyðublaði B í viðbæti við alþjóðlega olíumengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið), nema skipið uppfylli kröfur reglu 13F í sama viðauka eða endurbætur hafi verið gerðar á því til að svo mætti verða.

2. Búlkaskip, eldri en 12 ára; aldur miðast við smíðaár sem tilgreint er í öryggis-skírteinum skipsins.
3. Farþegaskip.
4. Gas- og efnaflutningaskip, eldri en 10 ára; aldur miðast við smíðaár sem tilgreint er í öryggisskírteinum skipsins.

## B. VALFRJÁLSAR VIÐMIÐUNARREGLUR UM VÍÐTÆKA SKOÐUN TILTEKINNA SKIPAFLOKKA (sem um getur í 2. mgr. 7. gr.)

Víðtæk skoðun getur náð til eftirfarandi atriða að svo miklu leyti sem það á við. Skoðunarmenn verða að gera sér grein fyrir að það kann að stefna öryggi við framkvæmd ákveðinna aðgerða um borð í voða, t.d. meðhöndlun farms, ef gerð er krafa um að prófanir sem hafa bein áhrif á slíkar aðgerðir fari fram á sama tíma og þær eru í gangi.

1. ALMENNUR FLOKKUR SKIPA (flokkar í A-hluta).
  - Straumrof og gangsetning neyðarrafa.
  - Skoðun neyðarlýsingar.
  - Virkni neyðarslökkvidælu með tveimur brunaslögum tengdum aðalbrunalögn.
  - Virkni austursdælu.
  - Lokun vatnspéttra hurða.
  - Sjósetning eins björgunarbáts sem veit að sjó.
  - Prófun fjarstýrðrar neyðarstöðvunar, t.d. fyrir katla, loftræstingu og eldsneytis-dælu.
  - Prófun stýrisbúnaðar, þar á meðal varastýrisbúnaðar.
  - Skoðun neyðarafgjafa fyrir fjarskiptabúnað.
  - Skoðun og, eftir því sem við verður komið, prófun skilju í vélarrúmi.
2. OLÍUFLUTNINGASKIP.
 

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. hluta má einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í víðtækri skoðun olíuflutningaskipa:

  - Fastur kvoðuslökkvibúnaður á þilfari.
  - Almennur slökkvibúnaður.
  - Skoðun brunaspjalda fyrir vélarrúm, dæluými og vistarverur.
  - Athugun þrýstings á eðalgasi og súrefnisinnihaldi þess.
  - Athugun á skoðunarskýrslum (sbr. ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.744 (18)) í leit að atriðum sem hugsanlega þarfnast skoðunar.
3. BÚLKASKIP.
 

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. hluta má einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í víðtækri skoðun búlkaskipa:

  - Hugsanleg tæring í undirstöðum vélbúnaðar á þilfari.
  - Hugsanleg aflögun og/eða tæring lestarlúga.
  - Hugsanlegar sprungur eða staðbundin tæring í þverskilrúnum.
  - Aðgengi að lestum.
  - Athugun skoðunarskýrslu (sbr. ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.744 (18)) í leit að atriðum sem hugsanlega þarfnast skoðunar.

## 4. GAS- OG EFNAFLUTNINGASKIP.

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. hluta má einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í víótækri skoðun gas- og efnaflutningaskipa:

- Öryggisvöktunarbúnaður farmgeyma að því er varðar hitastig, þrýsting og úllas (úllas = mismunur milli heildarlengdar dýpilsrörs geymis og dýpilshæðar vökva í sama geymi).
- Tæki til að mæla súrefni og sprengihættu, meðal annars kvörðun þeirra. Könnun á hvort efnaskynjarar (sogdælur) séu tiltækir með hæfilega mörgum hentugum túpum til að skynja lofttegundir með tilliti til þess farms sem verið er að flytja.
- Kátuflóttabúnaður með hæfilegri öndunar- og augnvörn fyrir alla um borð (ef þess er krafist fyrir vörur sem taldar eru upp í alþjóðahæfnisskírteini eða hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu eða fljótandi lofttegunda í lausu, eftir því sem við á).
- Athugun á hvort sú vara sem verið er að flytja sé talin upp í alþjóðahæfnisskírteini eða hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu eða fljótandi lofttegunda í lausu, eftir því sem við á.
- Fastur slökkvibúnaður á þilfari, hvort sem hann inniheldur kvoðu, þurr kemísk efni eða annað sem nauðsynlegt er vegna þeirrar vöru sem verið er að flytja.

## 5. FARÞEGASKIP.

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. hluta má einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í víótækri skoðun farþegaskipa:

- Prófun eldskynjara- og viðvörunarkerfa.
- Athugun á hvort eldvarnarhurðir lokast á réttan hátt.
- Prófun tilkynningakerfa.
- Brunaæfing þar sem sú lágmarkskrafa er gerð að notkun allra slökkvibúninga sé sýnd og hluti starfsmanna í veitingaþjónustu taki þátt í henni.
- Sýnt sé fram á að lykilmenn í áhöfn þekki áætlun um aðgerðir ef skip verður fyrir skaða.

Heimilt er að halda skoðun áfram, sé það talið viðeigandi, meðan skipið er í förum til og frá höfn í viðkomandi aðildarríki með samþykki skipstjóra eða útgerðar. Skoðunar- mönnum er hvorki heimilt að trufla starfsemi skipsins né skapa aðstæður sem að álit skipstjóra geta stefnt öryggi farþega, áhafnar eða skips í hættu.

## VI. VIÐAUKI

### VIÐMIÐUNARREGLUR UM ÁKVÖRÐUN FARBANNS Á SKIP (sem um getur í 3. mgr. 9. gr.)

## Inngangur.

Áður en ákvarðað er hvort vanbúnaður sem kemur í ljós við skoðun réttlætir lagningu farbanns á viðkomandi skip þarf skoðunarmaður að beita viðmiðunarreglunum sem tilgreindar eru í 1. og 2. hluta hér á eftir.

Í 3. hluta er að finna dæmi um vanbúnað sem getur einn og sér kallað á lagningu farbanns á viðkomandi skip (sjá 3. mgr. 9. gr.).

## 1. Helstu viðmiðunarreglur.

Þegar skoðunarmaðurinn ákveður með faglegum hætti hvort farbann skuli lagt á skip eða ekki skal hann beita eftirfarandi viðmiðunarreglum:

Tímasetning:

Ef óvarlegt er talið að sigla skipi á haf út skal leggja á það farbann við fyrstu skoðun burtséð frá því hve lengi skipið dvelur í höfn.

Viðmiðunarregla:

Lagt er farbann á skip ef það er svo vanbúið að skoðunarmaður verði að koma aftur um borð í það til að fullvissa sig um að ráðin hafi verið bót á vanbúnaðinum áður en skipið heldur til hafs.

Nauðsyn þess að skoðunarmaðurinn komi aftur um borð í skipið er mælikvarði á það hversu alvarlegur vanbúnaðurinn er. Ekki er þó skylda að fara í slíka heimsókn í hverju tilviki. Slíkt felur í sér að Siglingastofnun Íslands verður að staðfesta á einn eða annan hátt, öðru fremur með frekari heimsóknum, að bætt hafi verið úr vanbúnaðinum fyrir brottför.

## 2. Beiting helstu viðmiðunarreglna.

Þegar tekin er ákvörðun um það hvort vanbúnaður skips sé svo alvarlegur að það réttlæti farbann skal skoðunarmaður meta hvort:

1. viðeigandi gild skjöl séu um borð í skipinu;
2. skipið sé mannað í samræmi við lágmarksöryggismönnunarskírteinið.

Meðan á skoðun stendur skal skoðunarmaður að auki meta hvort skip og/eða áhöfn þess sé fær um að:

3. sigla með öruggum hætti alla næstu sjóferð;
4. meðhöndla, flytja og vakta á öruggan hátt ástand farms alla næstu sjóferð;
5. hafa örugga stjórn með höndum í vélarrúmi alla næstu sjóferð;
6. knýja skipið áfram og stýra með öruggum hætti alla næstu sjóferð;
7. berjast með skilvirkum hætti gegn eldi í sérhverjum hluta skipsins ef nauðsyn krefur alla næstu sjóferð;
8. yfirgefa skipið hratt og örugglega og inna af hendi björgunarstörf ef nauðsyn krefur alla næstu sjóferð;
9. koma í veg fyrir umhverfismengun alla næstu sjóferð;
10. viðhalda nægilegum stöðugleika alla næstu sjóferð;
11. viðhalda nægilegum vatnspéttleika alla næstu sjóferð;
12. annast fjarskipti á neyðarstundu, ef nauðsyn krefur, alla næstu sjóferð;
13. tryggja öruggar og heilnæmar aðstæður um borð alla næstu sjóferð.

Ef svarið við einhverri af þessum spurningum er neikvætt, að teknu tilliti til alls vanbúnaðar sem hefur komið í ljós, skal íhuga alvarlega að leggja farbann á skipið. Margs konar annar en minniháttar vanbúnaður getur einnig réttlætt að farbann sé lagt á skip.

## 3. Til hjálpar skoðunarmanni við notkun þessara viðmiðunarreglna fylgir skrá yfir vanbúnað, flokkaður undir viðkomandi samninga og/eða reglur, sem telst svo alvarlegs eðlis að hann kann að réttlæta að farbann sé lagt á skipið sem í hlut á. Þessi skrá er ekki tæmandi.

## 3.1. Almenn.

Skortur á gildum skírteinum sem krafist er samkvæmt viðeigandi samningum. Skip sem sigla undir fána ríkja sem eru ekki aðilar að viðeigandi samningi eða hafa ekki

hrint í framkvæmd öðrum viðeigandi samningum hafa þó ekki rétt til að hafa skírteinin sem kveðið er á um í samningnum eða öðrum viðeigandi samningum. Skortur á skyldubundnum skírteinum er þó ekki einn sér nægileg ástæða fyrir því að lagt sé farbann á þessi skip. Við beitingu ákvæðisins sem kveður á um „óhagstæðari meðferð“ er þess þó krafist að skipið uppfylli verulegan hluta skilyrðanna áður en það lætur í haf.

- 3.2. Atriði samkvæmt SOLAS-samningnum (tilvísanir eru gefnar í svigum):
1. Bilun í aðalvélbúnaði og öðrum nauðsynlegum vélbúnaði og rafbúnaði.
  2. Hreinlæti í vélarrúmi er ábótavant, of mikið magn olíublandaðs vatns í austri, einangrun röra, þar með talin útblástursrör í vélarrúmi, menguð olíu, ófullnægjandi starfsemi austursbúnaðar.
  3. Bilun í neyðarrafala, -ljósum, -rafhlöðum og -rofum.
  4. Bilun í aðal- og varastýrisbúnaði.
  5. Einstaklingsbjörgunartæki, björgunarför og losunarbúnaður ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaðurinn bilaður.
  6. Eldskynjunarkerfi, brunaviðvörðunarkerfi, slökkvibúnaður, föst slökkvikerfi, loft-ræstiloðar, brunaspjöld og snarlokar ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaður bilaður þannig að hann er óhæfur til þeirra nota sem honum er ætlað.
  7. Slökkvibúnaður á þilfari olíuflutningaskipa ekki fyrir hendi, í niðurníðslu eða starfar ekki sem skyldi.
  8. Ljós, dagmerki eða hljóðmerkjagjafar eru ekki fyrir hendi, eru ekki í samræmi við reglur eða í niðurníðslu.
  9. Fjarskiptabúnaður fyrir neyðar- og öryggisfjar skipti ekki fyrir hendi eða starfar ekki sem skyldi.
  10. Siglingatæki ekki fyrir hendi eða starfa ekki sem skyldi, að teknu tilliti til ákvæða SOLAS-reglugerðar nr. V/12(o).
  11. Leiðrétt sjókort og/eða öll viðeigandi sjóferðagögn sem eru nauðsynleg til fyrirhugaðrar sjóferðar eru ekki fyrir hendi, að teknu tilliti til þess að nota má rafræn kort í stað sjókorta.
  12. Neistalaus loftræstibúnaður fyrir farmdælurými ekki fyrir hendi (SOLAS-regla nr. II-2/59.3.1).
- 3.3. Atriði samkvæmt IBC-reglunum (tilvísanir eru gefnar í svigum):
1. Flutningur efna sem ekki eru tilgreind í hæfnisskírteini eða upplýsingum um farm ábótavant (16.2).
  2. Háþrýstiöryggistæki ekki fyrir hendi eða þau skemmd (8.2.3).
  3. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki viðeigandi kröfur reglnanna (10.2.3).
  4. Íkveikjuhætta á hættulegum stöðum sem um getur í 10.2 (11.3.15).
  5. Brotið í bága við sérstakar kröfur (15).
  6. Farið yfir hámarksörk geymis hvað varðar eiginleika farms (16.1).
  7. Ónógar hitavarnir fyrir viðkvæmar vörur (16.6).
- 3.4. Atriði samkvæmt IGC-reglunum (tilvísanir eru gefnar í svigum):
1. Flutningur efna sem ekki er getið í hæfnisskírteini eða upplýsingar um farm ábótavant (18.1).
  2. Lokunarbúnaður fyrir vistarverur eða þjónusturými ekki fyrir hendi (3.2.6).
  3. Þil ekki gasþétt (3.3.2).
  4. Loftlokar bilaðir (3.6).

5. Snarlokar ekki fyrir hendi eða bilaðir (5.6).
  6. Öryggislokar ekki fyrir hendi eða bilaðir (8.2).
  7. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki kröfur reglnanna (10.2.4).
  8. Loftræstibúnaður í farmrymum ekki starfhæfur (12.1).
  9. Þrýstiviðvörunarkerfi fyrir farmgeyma ekki starfhæft (13.4.1).
  10. Gasgreiningarbúnaður og/eða eiturgasgreiningarbúnaður bilaður (13.6).
  11. Flutningur efna með lata án gilda lataskírteina (17/19).
- 3.5. Atriði samkvæmt samningnum um hleðslumerki skipa:
1. Mikilvæg svæði skemmd, tærð eða með pittatæringu í plötum og styrkingum þeirra í þilfari og bol sem hefur áhrif á haffæri eða styrkleika til að þola staðbundið álag nema því aðeins að framkvæmd hafi verið fullnægjandi bráðabirgðaviðgerð fyrir sjóferð til hafnar þar sem varanleg viðgerð getur farið fram.
  2. Staðfesting á ónógum stöðugleika.
  3. Skortur á fullnægjandi og áreiðanlegum upplýsingum í viðurkenndu formi sem gera skipstjóra með einföldum hætti kleift að skipuleggja lestun farms og kjölfestu í skipið þannig að stöðugleiki þess sé innan öryggismarka á öllum stigum og við breytilegar aðstæður meðan á sjóferð stendur og að komið sé í veg fyrir óásættanlega spennu í burðarvirki skipsins.
  4. Lokunartæki, lokunarbúnaður lúga og vatnspéttar hurðir ekki fyrir hendi eða bilaðar.
  5. Ofhleðsla.
  6. Djúpristumerki ekki fyrir hendi eða ólæsileg.
- 3.6. Atriði samkvæmt I. viðauka MARPOL-samningsins (tilvísanir eru gefnar í svigum):
1. Olíusubúnaður, vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu eða 15 ppm viðvörunarfyrirkomulag ekki fyrir hendi, alvarlega bilað eða óstarfhæft.
  2. Ekki nægilegt rúmtak í dreggjar- og/eða sorageymum til fyrirhugaðrar sjóferðar.
  3. Olíudagbók ekki fyrir hendi (20 (5)).
  4. Óleyfilegum hjástreymislökum fyrir austur komið fyrir.
- 3.7. Atriði samkvæmt II. viðauka MARPOL-samningsins (tilvísanir eru gefnar í svigum):
1. P&A-handbókin ekki fyrir hendi.
  2. Farmur er ekki flokkaður (3 (4)).
  3. Engin hleðsludagbók fyrir hendi (9 (6)).
  4. Flutningur olíukenndra efna án þess að fullnægja kröfum þar að lútandi eða án þess að skírteini hafi verið breytt með viðeigandi hætti (14).
  5. Óleyfilegum hjástreymislökum fyrir austur komið fyrir.
- 3.8. Atriði samkvæmt STCW-samningnum.  
Fjöldi, samsetning eða skírteini áhafnar ekki í samræmi við lágmarksöryggismönnunarskírteini.
- 3.9. Atriði samkvæmt ILO-samningunum:
1. Ekki nægilegar vistir um borð fyrir sjóferð til næstu hafnar.
  2. Ekki nægilegt drykkjarhæft vatn fyrir sjóferð til næstu hafnar.
  3. Hollustuhættir um borð langt frá því að vera fullnægjandi.
  4. Enginn hitunarbúnaður í vistarverum í skipi sem eru starfrækt á svæðum þar sem hiti getur orðið mjög lágur.
  5. Óhófllega mikið sorp, gangar/vistarverur tepptar af búnaði eða farmi eða aðstæður þar að einhverju leyti óruggar.

- 3.10. Atriði sem réttlæta e.t.v. ekki ákvörðun um farbann en þar sem til að mynda verður að stöðva vinnu við farm:
- Ef starfsemi (eða viðhald) eðalgaskerfis, farmtengds búnaðar eða vélbúnaðar er ábótavant telst vera nægileg ástæða til að stöðva vinnu við farm.

## VII. VIÐAUKI

### LÁGMARKSKRÖFUR FYRIR SKOÐUNARMENN

(sem um getur í 1. mgr. 11. gr.)

1. Skoðunarmaður skal hafa umboð Siglingastofnunar Íslands til að framkvæma hafnar-ríkiseftirlit.
2. Skoðunarmaður skal:  
annaðhvort
  - hafa starfað í að minnsta kosti eitt ár sem skoðunarmaður hjá Siglingastofnun Íslands og hafa fengist við skoðun og skírteinisútgáfu í samræmi við ákvæði samninganna,
  - og skal hafa:
    - a) atvinnuskírteini skipstjóra sem heimilar honum að stjórna skipi sem er 1.600 brúttórúmllestir að stærð eða meira (sbr. alþjóðasamning um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW), regla II/2); eða
    - b) atvinnuskírteini yfirvélstjóra sem heimilar honum að taka að sér starf um borð í skipi þar sem afl aðalvélbúnaðar er 3.000 kW eða meira (sbr. alþjóðasamning um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW), regla III/2); eða
    - c) lokið prófi sem skipaverkfræðingur/tæknifræðingur, vélaverkfræðingur/tæknifræðingur eða verkfræðingur/tæknifræðingur á sviði siglingamála og unnið sem slíkur í fimm ár að minnsta kosti,
  - hafa starfað til sjós í fimm ár að minnsta kosti sem yfirmaður á þilfari eða í vélar-rúmi, eftir því sem við á, ef hann fellur undir a- eða b-lið hér að framan.
- eða
  - hafa háskólagráðu á viðkomandi sviði eða sambærilega menntun, og
  - hafa fengið þjálfun og verið útskrifaður úr skóla fyrir skipaskoðunarmenn, og
  - hafa starfað í að minnsta kosti tvö ár sem skoðunarmaður hjá Siglingastofnun Íslands og hafa fengist við skoðun og skírteinisútgáfu í samræmi við ákvæði samninganna.
3. Hæfni til að eiga munnleg og skrifleg samskipti við sjómenn á ensku.
4. Hæfileg þekking á ákvæðum alþjóðasamninga og viðeigandi starfsaðferðum við hafnarríkiseftirlit.