

um hans um viðgerð á bilunum og sérhverjum ráðstöfunum til varnar gegn misnotkun á heita vatninu.

Við gjaldskrána bætist virðisaukaskattur eins og hann er samkvæmt lögum á hverjum tíma.

Gjaldskrá þessi, sem samþykkt er af sveitarstjórn Sveitarfélagsins Skagafjörður, staðfestist hér með samkvæmt orkulögum nr. 58, 29. apríl 1967 með síðari breytingum, til að taka gildi 1. apríl 2000 og birtist til eftirbreytni öllum sem hlut eiga að máli. Jafnframt er úr gildi felld eldri gjaldskrá nr. 872, 21. desember 1999, með áorðnum breytingum, fyrir Hitaveitu Skagafjarðar.

Iðnaðarráðuneytið, 14. mars 2000.

F. h. r.
Jón Ingimarsson.

Katrín Jóhannsdóttir.

REGLUGERÐ

um breytingu á reglugerð um hafnaríkiseftirlit nr. 128/1997.

1. gr.

2. tölul. 5. gr. orðist svo:

Við val á skipum til skoðunar skal Siglingastofnun Íslands veita þeim skipum sem um getur í I. hluta I. viðauka, mestan forgang. Við ákvörðun á forgangsröð vegna skoðunar annarra skipa, sem um getur í I. viðauka, skal Siglingastofnun Íslands hafa hliðsjón af þeim heildarmarkþætti sem um getur í II. hluta í I. viðauka.

2. gr.

I. viðauki orðist svo:

I. VIÐAUKI

Val á skipum til forgangsskoðunar.

(sem um getur í 2. mgr. 5. gr.)

I. Ráðandi þættir.

Burtséð frá því hvert er gildi markþáttarins ber að líta svo á að eftirfarandi skip hafi forgang við skoðun.

1. Skip sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld hafa lýst vanbúin þannig að siglingaöryggi þeirra sé stefnt í voða (samkvæmt reglugerð um tilkynningarskyldu skipa sem flytja hættulegan varning, nr. 710/1998 og 13. gr. þessarar reglugerðar).
2. Skip sem uppfylla ekki skyldur sem mælt er fyrir um í reglugerð um tilkynningarskyldu skipa sem flytja hættulegan varning, nr. 710/1998.
3. Skip sem skýrsla eða tilkynning hefur borist um frá öðru aðildarríki EES.
4. Skip sem skýrsla eða kvörtun hefur borist um 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.

5. Skip sem:

- hafa lent í árekstri, tekið niðri eða strandað á leið sinni til hafnar,
- hafa verið kærð fyrir meint brot á ákvæðum um losun skaðlegra efna eða frárennslisvatns,
- hefur verið stjórnað með óstöðugum eða ótryggum hætti og ekki hefur verið farið að reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um siglingaleiðir eða venjum og reglum um öruggar siglingar,
- er stýrt á einhvern annan hátt sem einstaklingum, eignum eða umhverfi stafar hætta af.

6. Skip sem af öryggisástæðum hafa verið strikuð út úr viðkomandi flokki næstu sex mánuði á undan.

II. Heildarmarkþáttur.

Líta ber svo á að eftirfarandi skip hafi forgang við skoðun:

Gildi
markþáttar

1. Skip sem koma til hafnar í aðildarríki í fyrsta sinn eða eftir tólf mánaða fjarveru eða lengri. Aðildarríkjunum ber og að taka mið af þeim skoðunum sem aðildarríki að Parísarsamkomulaginu hafa framkvæmt þegar þessum viðmiðunum er beitt. Séu viðeigandi gögn hér að lútandi ekki fyrir hendi ber aðildarríkjum að styðjast við fánleg gögn SIRENAC-upplýsingakerfisins og skoða þau skip sem hafa ekki verið skráð samkvæmt því kerfi eftir gildistöku þess 1. janúar 1993. + 20
2. Skip sem hefur ekki verið skoðað í neinu aðildarríki á næstliðnum sex mánuðum. + 10
3. Skip með lögboðin skírteini um smíði og búnað, útgefin samkvæmt samningunum, og flokkunarskírteini, gefin út af stofnun sem er ekki viðurkennd samkvæmt skilmálum tilskipunar ráðsins 94/57/EB frá 22. nóvember 1994 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaæfirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamálayfirvalda. + 5
4. Skip sem sigla undir fána ríkis sem er skráð í þriggja ára hlaupandi yfirliti um farbann og tafir yfir meðaltali sem er birt í ársskýrslu Parísarsamkomulagsins.
 - 0 - 3% yfir meðaltali + 3
 - 3,1 - 6% yfir meðaltali + 4
 - meira en 6% yfir meðaltali + 5
5. Skip sem hafa fengið að láta úr höfn aðildarríkis með tilteknum skilyrðum:
 - a) að ráðin verði bót á vanbúnaði fyrir brottför + 1
 - b) að ráðin verði bót á vanbúnaði í næstu höfn + 1
 - c) að ráðin verði bót á tveimur ágöllum innan 14 daga + 1
 - d) að ráðin verði bót á tveimur ágöllum sem önnur skilyrði hafa verið tilgreind um + 1
 - e) að gripið hafi verið til aðgerða og ráðin bót á öllum vanbúnaði - 2

6. Skip þar sem vanbúnaður hefur verið skráður við fyrri skoðun, eftir því um hve marga ágalla er að ræða:

- 0	- 15
- 1 - 5	0
- 6 - 10	+ 5
- 11 - 20	+ 10
- meira en 20 ágallar	+ 15
7. Skip sem farbann hefur verið lagt á í annarri höfn. + 15
8. Skip sem siglir undir fána ríkis og hefur ekki fullgilt alla viðkomandi alþjóðasamninga sem um getur í 2. gr. þessarar reglugerðar. + 1
9. Skip sem siglir undir fána ríkis sem hefur hlutfall ágalla yfir meðaltali. + 1
10. Skip í flokki þar sem ágallar eru yfir meðaltali. + 1
11. Skip í flokki sem krafist er víðtækrar skoðunar á (samkvæmt 7. gr. þessarar reglugerðar). + 5
12. Önnur skip:

- milli 13 og 20 ára	+ 1
- milli 21 og 24 ára	+ 2
- eldri en 25 ára	+ 3

Markþáttur er talnagildi sem kemur í hlut eins skips í samræmi við ákvæði þessa viðauka og sést í SIRENAC-upplýsingakerfinu.

Við ákvörðun á forgangsröð skipa, sem talin eru upp hér að framan, skal Siglingastofnun Íslands hafa hliðsjón af röðun samkvæmt heildarmarkþætti. Hærri markþáttur merkir ofar í forgangsröð. Markþátturinn er summan af gildum markþáttum sem eru tilgreindir hér að framan. Ákvæði 5., 6. og 7. liðar gilda einungis um skoðanir á næstliðnum 12 mánuðum. Heildarmarkþáttur skal ekki vera lægri en summan af 4., 8., 9., 10., 11. og 12. lið.

3. gr.

Í stað 13. liðar í II. viðauka komi:

13. Afrit af samræmissskjal og öryggisstjórnunarskírteini sem gefið er út í samræmi við alþjóðareglur um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (SOLAS, IX. kafli).

4. gr.

Á eftir 14. lið í II. viðauka bætast við eftirfarandi töluliðir:

15. Skjal um samræmi við sérkröfur vegna skipa sem flytja hættulegan farm.
16. Öryggisskírteini háhraðafars og leyfi til að gera út háhraðafar.
17. Sérskrá eða farmskrá yfir hættulegan farm eða nákvæm hleðsluáætlun.
18. Skipsbók yfir próf og æfingar og færslubók yfir skoðanir og viðhald björgunartækja og -aðgerða.
19. Öryggisskírteini skips sem smíðað er í ákveðnum tilgangi.
20. Öryggisskírteini færanlegra borpalla á hafi úti.
21. Fyrir olíuflutningaskip, skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu (olíudagbók).
22. Skráningarlisti, brunavarnaáætlun og, fyrir farþegaskip, áætlun um aðgerðir til að grípa til þegar tjón verður.
23. Neyðaráætlun vegna olíumengunar um borð.
24. Skoðunarskýrslur (fyrir búlkaskip og olíuflutningaskip).

25. Skýrslur frá fyrri hafnaríkiseftirlitsskoðunum.
26. Fyrir ekjufarþegaskip, upplýsingar um A/A-hámarkshlutfall.
27. Skjal sem heimilar flutning á kornvöru.
28. Handbók um frágang farms.

5. gr.

III. viðauki orðist svo:

III. VIÐAUKI

Dæmi um „gildar ástæður“ til nákvæmrar skoðunar.

(sem um getur í 3. mgr. 6. gr.)

1. Skip sem um getur í I. hluta og liðum II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 og II-11 í II. hluta I. viðauka.
2. Olíudagbók hefur ekki verið færð sem skyldi.
3. Villur hafa fundist við skoðun skírteina og annarra skjala (sbr. a-lið 1. mgr. og 2. mgr. 6. gr.).
4. Komið hafa fram vísbendingar um að skipverjar séu ófærir um að fullnægja kröfum 8. gr. tilskipunar 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarkspjálfun sjómanna.
5. 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 tilskildu hámarki.
6. Skipstjóri olíuflutningaskips leggur ekki fram skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu.
7. 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.
8. Sent er út neyðarmerki að ástæðulausu án þess að hirt sé um að afturkalla það á viðeigandi hátt.
9. Mikilvægan búnað skortir eða ákveðin tilhögun er ekki fyrir hendi, þótt þeirra sé krafist samkvæmt samningunum.
10. Hollustuhættir um borð eru langt frá því að vera fullnægjandi.
11. Samkvæmt áliti og athugunum skoðunarmanns er alvarleg skemmd eða ágalli á bol skips eða í burðarvirki þess sem kann að stofna skipinu sjálfu, vatnsheldni þess eða veðurheldni í hættu.
12. Upplýsingar eða sönnunargögn um að skipstjórinn eða áhöfnin kunni ekki skil á nauðsynlegum öryggisráðstöfunum eða mengunarvarnarráðstöfunum um borð, eða að ekki hafi verið gripið til slíkra ráðstafana.

6. gr.

IV. viðauki orðist svo:

IV. VIÐAUKI

Starfsreglur við eftirlit með skipum.

(sem um getur í 4. mgr. 6. gr.)

1. Meginreglur um öryggismönnun (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.481 (XII) ásamt viðaukum sem bera yfirskriftina: „Innihald lágmarksöryggismönnunar-skírteinis“ (1. viðauki) og „Hvernig beita á meginreglum um öryggismönnun“ (2. viðauki)).
2. Ákvæði alþjóðareglna um siglingu með hættulegan farm (International Maritime Dangerous Goods Code).

3. Rit Alþjóðavinnuumálastofnunarinnar (ILO) „Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure“ (Leiðbeiningar um starfsreglur við skoðun á vinnu- aðstöðu um borð í skipum).
4. I. viðauki við Parísarsamkomulagið um hafnaríkiseftirlit „Reglur um hafnaríkiseftirlit“.

7. gr.

Við inngang í VI. viðauka bætist eftirfarandi málsgrein:

Ef ástæða farbanns er skemmd, sem rakin er til óhapps sem skipið hefur orðið fyrir á leið til hafnar, skal ekki gefa út fyrirmæli um farbann, að því tilskildu að:

1. tilhlýðilegt tillit hafi verið tekið til krafna c-liðar reglu I/11 í SOLAS 74 varðandi tilkynningu til yfirvalds í fánaríki, tilnefnds skoðunarmanns eða viðurkenndrar stofnunar sem ber ábyrgð á að gefa út viðkomandi skírteini,
2. áður en komið er til hafnar hafi skipstjórinn eða eigandi skipsins sent eftirlitsyfirvöldum hafnaríkisins nánari upplýsingar um tildrög óhappsins og þær skemmdir sem orðið hafa ásamt upplýsingum um tilskilda tilkynningu til yfirvalds í fánaríki,
3. af hálfu skipsins hafi verið gerðar viðeigandi ráðstafanir um úrbætur, sem yfirvaldið gerir sig ánægt með, og
4. yfirvaldið hafi séð til þess, eftir að því var tilkynnt að úrbætur hefðu verið gerðar, að bætt hafi verið úr vanbúnaði sem ljóst var að stofnaði öryggi, heilsu manna eða umhverfinu í hættu.

8. gr.

Við 3. lið í VI. viðauka bætist eftirfarandi málsgrein:

Samt sem áður er vanbúnaður á því sviði STCW 78, sem um getur í lið 3.8 hér á eftir, eina ástæða farbanns samkvæmt þessum samningi.

9. gr.

Við 3.2. í VI. viðauka bætast eftirfarandi tölulíðir:

13. Kröfum um starfshætti, eins og þeim er lýst í lið 5.5 í I. viðauka við Parísarsamkomulagið, er langt frá því að vera fullnægt.
14. Fjöldi, samsetning eða skírteini áhafnar er ekki í samræmi við öryggismönnunar-skírteinið.

10. gr.

Í stað 3.8. í VI. viðauka kemur eftirfarandi:

1. Sjómenn hafa engin skírteini, þá vantar viðeigandi skírteini eða gilda undanþágu eða geta ekki lagt fram skriflegt sönnunargagn til staðfestingar á því að umsókn um áritun til viðurkenningar hafi verið send yfirvöldum fánaríkisins.
2. Gildandi kröfur fánaríkis um öryggismönnun eru ekki uppfylltar.
3. Tilhögun siglinga- eða vélavaktar er ekki í samræmi við þær kröfur sem fánaríkið hefur sett vegna skipsins.
4. Ekki er á vakt maður sem hefur réttindi til að fara með búnað sem er nauðsynlegur öruggri siglingu eða öryggisfjarskiptum eða til að forðast sjávarmengun.
5. Sönnun um faglega kunnáttu við þau skyldustörf, sem sjómaður gegnir vegna öryggis skipsins og mengunarvarna, hefur ekki verið lögð fram.
6. Ekki eru settir á fyrstu vakt við upphaf sjóferðar og síðari vaktir, sem á eftir fylgja, menn sem hafa fengið næga hvíld og eru vinnufærir að öðru leyti.

11. gr.

Reglugerð þessi, sem er sett samkvæmt lögum nr. 35/1993 um eftirlit með skipum, ásamt síðari breytingum og með hliðsjón af tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 98/42/EB frá 19. júní 1998 um breytingu á tilskipun ráðsins nr. 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrðum 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, staðfestist hér með til að öðlast þegar gildi.

Samgönguráðuneytinu, 14. mars 2000.

Sturla Böðvarsson.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

15. mars 2000

Nr. 189

SKIPULAGSSKRÁ

fyrir Velferðarsjóð íslenskra barna.

1. gr.

Stofnaðild o.fl.

Velferðarsjóður íslenskra barna, í skipulagsskrá þessari nefndur sjóðurinn, er stofnaður af Íslenskri erfðagreiningu ehf., kt. 691295-3549, Lynghálslí 1, Reykjavík og heilbrigðis- og tryggingamálaráðherra fyrir hönd heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytisins, Laugavegi 116, Reykjavík. Hann starfar á grundvelli laga nr. 19/1988 um sjóði og stofnanir sem starfa samkvæmt staðfestri skipulagsskrá. Sjóðurinn er sjálfseignarstofnun, en mun ekki hafa með höndum atvinnurekstur.

2. gr.

Markmið.

Markmið með stofnun sjóðsins er að hlúa að hagsmunamálum og velferð barna á Íslandi, m.a. með framlögum til heilbrigðis-, velferðar- og menntastofnana, samtaka og félaga á Íslandi sem hafa störf að velferð og lækningum barna á Íslandi sem aðaltilgang sinn. Markmiðum með stofnun sjóðsins skal náð með beinum fjárframlögum og styrkjum svo sem nánar greinir í skipulagsskrá þessari.

3. gr.

Stjórn sjóðsins.

Stjórn sjóðsins skal skipuð eftirtöldum þremur aðilum: Fulltrúa Íslenskrar erfðagreiningar ehf., fulltrúa heilbrigðis- og tryggingamálaráðherra og fulltrúa atvinnulífsins, sem stofnaðilar tilnefna sameiginlega.

Láti stjórnarmaður af störfum skal varamaður hans taka sæti í stjórn. Skal hann þá tilnefna nýjan varamann í sinn stað.

Stjórnarmenn tilnefna hver um sig sinn varamann. Fulltrúi atvinnulífsins í stjórn sjóðsins skal við stofnun hans vera formaður sjóðsins en stjórnin skiptir að öðru leyti sjálf með sér verkum. Stjórnin skal skipuð formanni, gjaldkera og ritara. Stjórninni er heimilt að skipta um formann sjóðstjórnar hvenær sem er. Formaður kemur fram fyrir hönd sjóðsins og er forsvarsmáður hans á opinberum vettvangi. Gjaldkeri ber ábyrgð á fjárvörslu, færslu