

5. Þegar um sérstakar aðstæður er að ræða, svo sem tímabundna notkun mikils afls eða lágan ársnýtingartíma, geta Bæjarveitur Vestmannaeyja takmarkað val notenda við ákveðna gjaldskrárlíði, eða gert sérstaka samninga um skilyrði fyrir tengingu.
6. Virðisaukaskattur leggst á gjöldin samkvæmt gildandi lögum og reglum hverju sinni.

Gjaldskrá þessi staðfestist hér með samkvæmt vatnalögum nr. 15, 20. júní 1923 og orkulögum nr. 58, 29. apríl 1967 til að öðlast gildi 1. ágúst 2001 og birtist til eftirbreytni öllum sem hlut eiga að máli. Jafnframt er úr gildi felld eldri gjaldskrá sama efnis nr. 32, 12. janúar 1998, með síðari breytingum.

Iðnaðarráðuneytinu, 20. júlí 2001.

Valgerður Sverrisdóttir.

Atli Freyr Guðmundsson.

REGLUGERÐ

um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum.

1. gr.

Gildissvið.

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

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

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

2. gr.

Vaktstaða.

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

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

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

Þeir sem gegna starfi fjarskiptamanns eru á sinni vakt ábyrgir fyrir samfelldri hlustun á viðeigandi tíðnum.

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

3. gr.

Um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum, þar sem stærð skips, farsvið og fjöldi í áhöfn leiðir til þess að ekki er unnt að uppfylla að öllu leyti kröfur reglugerðar þessarar um vaktstöður, skal reglunum fylgt eftir því sem aðstæður leyfa. Utan hafnar eða öruggs akkerislægis skal gæta þess að ávallt sé staðin örugg vakt. Sérstaklega er vakin

athygli á 2. hluta vaktreglnanna um siglingaáætlun, 3. hluta um vaktir á sjó, útvörð, skipun vakta, vaktaskipti og siglingavakt, einnig hluta 3-2 um grundvallaratriði vélstjórnarvaktar og hluta 3-3 um grundvallaratriði fjarskiptavaktar.

4. gr.

Refsiákvæði.

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

5. gr.

Gildistaka o.fl.

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

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

Samgönguráðuneytinu, 5. júlí 2001.

Sturla Böðvarsson.

•

Ragnhildur Hjaltadóttir.

I. VIÐAUKI

Vaktreglur.

Undirkafli A-VIII/1

Hæfni til skyldustarfa.

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

Undirkafli A-VIII/2**Tilhögun vakta og grundvallaratriði sem ber að fara eftir.****1. HLUTI — SKÍRTEINI**

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

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

2. HLUTI – SIGLINGAÁÆTLUN**Almennar kröfur.**

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

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

Skipulagning fyrir hverja sjóferð.

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

Áformuð siglingaleið sett út og sannreynd.

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

Frávik frá áformaðri siglingaleið.

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

3. HLUTI - VAKTIR Á SJÓ**Almenn grundvallaratriði um vaktir.**

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

9. Skipstjóra á hverju skipi er skylt að sjá um að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé gengin örugg siglingavakt. Undir yfirmensjón skipstjóra eru yfirmenn sem bera ábyrgð á siglingavakt ábyrgir fyrir öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand.

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

Umhverfisvernd - verndun hafs og sjávarstranda.

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

Hluti 3-1 - Grundvallaratriði um varðstöðu á siglingavakt.

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

Útvörður.

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

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

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

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

1. hafi aðstæður verið vandlega metnar og samkvæmt því talið öruggt að vera einn á útverði;
2. hafi verið tekið fullt tillit til allra þátta sem máli skipta, þar með talið en þó ekki endanlega upptalið:
 - veðurfars,
 - skyggis,
 - fjölda skipa og umferðar,
 - nálægðar hættu fyrir siglingar,
 - nauðsynlegrar árvekni, þegar siglt er á eða nærri aðskildum siglingaleiðum; og
3. umsvifalaust sé unnt að kalla til aðstoð í brúna ef nauðsyn krefur vegna breyttra aðstæðna.

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

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

Skipun vakta.

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

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

Vaktaskipti.

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

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

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

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

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

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

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

Siglingavakt.

23. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt skal:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vakt við mismunandi aðstæður og á ólíkum hafsvæðum.

Bjartviðri.

43. Yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt á að taka tíðar og nákvæmar kompásmiðanir

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

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

Takmarkað skyggni.

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

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

Myrkur.

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

Siglingar með ströndum fram og í mikilli umferð.

47. Nota skal sjókort í stærsta mælikvarða sem hentar yfir svæðið sem siglt er um og skal kortið vera leiðrétt samkvæmt nýjustu upplýsingum. Hvenær sem aðstæður leyfa skal gera tíðar staðarákvarðanir með fleiri en einni aðferð.

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

Sigt með hafnsögumann um borð.

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

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

Skip við akkeri.

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

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

Hluti 3-2 - Grundvallaratriði um vélstjórnarvaktir.

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

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

Fyrirkomulag vakta.

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

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

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

Vaktaskipti.

56. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal ekki skila af sér vaktinni til yfirmanns

sem á að leysa hann af hafi hann ástæðu til að ætla að sá sem taka á við sé greinilega ófær um að gegna vaktskyldum sínum á fullnægjandi hátt og skal þetta tilkynnt yfirvélstjóra.

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

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

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

Gengin vélstjórnarvakt.

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

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

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

1. notkun viðeigandi kallkerfa;

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

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

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

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

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

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

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

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

69. Vélstjórar sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt eiga ekki að taka að sér, né skulu þeim falin nein þau skyldustörf, sem gætu truflað starf þeirra við eftirlit og yfirumsjón aðalvélar og hjálparbúnaðar. Þeir eiga að hafa stöðugt eftirlit með aðalvélum og hjálparvélum þar til þeir eru leystir af á tilhlýðilegan hátt og eiga með reglulegu millibili að líta eftir vélbúnaði sem er í þeirra umsjá. Yfirmenn sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt eiga einnig að fullvissa

sig um að farnar séu nægilega tíðar eftirlitsferðir um vélarúm og stýrisvélarúm til þess að athuga og tilkynna um gangtruflanir eða bilanir og til þess að framkvæma eða hafa eftirlit með venjubundnum stillingum, lagfæringum þar sem þeirra er þörf og öðrum nauðsynlegum störfum.

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

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

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

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

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

1. aftenginga eða framhjá tenginga véla sem unnið er við;
2. stillinga annarra véla til þess að þær vinni með fullnægjandi afköstum og örugglega meðan viðhald og viðgerðir standa yfir;
3. skráningar í véladagbók eða annars staðar sem það hentar til upplýsinga fyrir þá yfirmenn sem leysa af og til síðari varðveislu, hvaða búnað hafi verið unnið við og hverjir hafi þar starfað, hvaða öryggisráðstafanir hafi verið gerðar og hver gerði þær;
4. prófana og gangsetninga á vélbúnaði eða tækjum sem voru til viðgerðar ef þess er þörf.

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

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

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

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

79. Yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal gefa starfsmönnum á vaktinni öll nauðsynleg fyrirmæli og upplýsingar sem tryggja að staðin sé örugg vakt í vélarúmi. Venjubundið viðhald á vélbúnaðinum sem fer fram og telst tilfallandi við örugga vélgæslu skal setja sem fastan lið í venjubundna vakt. Umfangsmeiri viðgerðir á rafbúnaði, vélbúnaði, vökváþrýstibúnaði, loftstýrdum kerfum eða rafeindatækjum sem eru notuð víðsvegar um skipið skulu ekki fara fram nema með vitund yfirmanns sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt og yfirvélstjórans. Viðgerðir þessar skulu skráðar.

Vakt í vélarúmi við ólíkar aðstæður og á mismunandi hafsvæðum.

Í takmörkuðu skyggni.

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

Siglingar með ströndum fram og í mikilli umferð.

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

Skipið liggur fyrir akkeri.

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

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

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

Hluti 3-3 – Grundvallaratriði varðstöðu á fjarskiptavakt.**Almenn ákvæði.**

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

Fyrirkomulag vakta.

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

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

Fjarskiptavakt.

86. Fjarskiptamaður á vakt skal:

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

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

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

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

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

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

4. HLUTI - VAKTIR Í HÖFN**Grundvallaratriði um allar vaktir í höfn.****Almennt.**

90. Á öllum skipum sem við venjulegar aðstæður í höfn eru tryggilega bundin með landfestum eða liggja fyrir akkeri skal skipstjórinn með tilliti til öryggis sjá um að staðin sé fullnægjandi vakt eins og aðstæður krefjast hverju sinni. Sérstakar ráðstafanir kunna að vera nauðsynlegar fyrir sérstakar gerðir aðalvéla eða hjálparvéla skipa og vegna skipa sem

flytja efni er geta valdið stórslysum, eru hættuleg, eitruð eða mjög eldfim eða vegna annarra sérstakra farmtegunda.

Tilhögun vaktar.

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

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

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

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

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

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

1. á öllum skipum sem eru með 3.000 kW aðalvél eða stærri skal ávallt vera yfirmaður sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt;
2. á skipum með minni aðalvél en 3.000 kW megi vélstjórnarvaktin, með leyfi skipstjórans og í samráði við yfirvélstjóra, vera undir stjórn annars en yfirmanns; og
3. yfirmönnum sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt og eru á vakt skal ekki fela verkefni eða önnur störf sem myndu trufla skyldustörf þeirra við eftirlit með vélbúnaði skipsins.

Vaktaskipti.

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

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

Hluti 4-1 Vaktaskipti á þilfarsvakt.

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

1. dýpi þar sem skipið liggur, djúpristu skipsins, hæð og tíma flóðs og fjöru, hvernig gengið er frá landfestum, hvort akkerin séu í klussi eða sjó og þá hve margir akkerisliðir séu úti ásamt öðru er varðar legufæri og er mikilvægt fyrir öryggi skipsins; ástand aðalvéla og að hve miklu leyti þær eru tiltækar til notkunar í neyðartilvikum;
2. alla vinnu sem á að inna af hendi um borð; eðli, magn og frágang farms sem verið er að lesta eða er eftir að lesta og allt sem kynni að hafa orðið eftir um borð þegar skipið hefur verið losað;

3. hæð í kjalsogi (rennusteinum) og kjölfestugeymum;
4. ljós sem eru höfð uppi eða ljós- og hljóðmerki sem eru gefin;
5. fjölda skipverja sem eiga að vera um borð og um alla aðra sem kynnu að vera um borð í skipinu;
6. ástand slökkvitækja;
7. hvers konar sérreglur hafnarinnar;
8. fastákveðin fyrirmæli og sérstakar tilskipanir skipstjóra;
9. möguleika á samskiptum milli skips og starfsmanna í landi, þar með talið við hafnaryfirvöld, ef þörf yrði á aðstoð og í neyðartilvikum;
10. allar aðrar aðstæður sem skipta miklu fyrir öryggi skipsins, skipverja, farminn og verndun umhverfis gegn mengun; og
11. hvernig á að tilkynna réttum stjórnvöldum um hvers konar umhverfismengun vegna vinnu við skipið.

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

1. landfestar og akkeriskeðjur séu tryggilega festar;
2. tilskilin ljós og merki séu höfð uppi og gefin séu rétt hljóð- og ljósmerki;
3. fylgt sé reglum um öryggisráðstafanir og eldvarnir;
4. hættulegur farmur getur við lestun eða losun valdið stórslysum og gera sér glögga grein fyrir til hvaða ráðstafana á að grípa ef þessi farmur fer til spillis eða ef eldur kemur upp;
5. engin ytri skilyrði eða aðstæður stofni skipinu í hættu og að eigið skip verði ekki öðrum hættulegt.

Hluti 4-2 – Vaktaskipti á vélstjórnarvakt.

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

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

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

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

Hluti 4-3 Gengin þilfarsvakt.

102. Yfirmaður sem ber ábyrgð á þilfarsvakt skal:

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

Hluti 4-4 Gengin vélstjórnarvakt.

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

1. öllum fyrirmælum, sérstaklega um starfrækslu og keyrslu alls búnaðar ásamt reglum um hættulegar aðstæður og hvernig megi koma í veg fyrir hættuástand alls staðar þar sem ábyrgðin er þeirra;
2. tækjabúnaði og stjórnkerfum, mælum sem fylgjast með aflgjöfum, hvers kyns búnaði og kerfum sem eru í gangi;
3. hvaða tækni, aðferðum og verklagi er nauðsynlegt að beita og viðhafa til þess að koma í veg fyrir að reglur stjórnvalda á staðnum um mengunarvarnir séu brotnar; og
4. kjalsogi.

104. Yfirmenn sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt skulu:

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

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

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

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

II. VIÐAUKI

Leiðbeiningar um vaktreglur.

Undirkafli B-VIII/1.

Hæfni til að ganga vaktir.

Komið í veg fyrir þreytu.

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

2. Jafnvel þótt ekki sé til nein tæknileg, almennt viðtekin skilgreining á þreytu eiga allir sem gegna störfum um borð að gera sér ljósa grein fyrir hvað geti valdið þreytu, hér meðtalin þau atriði sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO)* * Ályktun IMO, A.772 (18), gr. 2 til 4.4.1.

2. ALMENN LÝSING Á PREYTU.

- 2.1 Þreyta hefur í för með sér að það dregur úr afköstum fólks. Þreyta hægir á andlegum og líkamlegum viðbrögðum og/eða dregur úr getu manna til að taka rökréttar ákvarðanir.
- 2.2 Orsakir þreytu eru margs konar svo sem líkamleg störf til langs tíma og viðvarandi andlegt álag, ónóg hvíld, óhagstæðir umhverfisþættir, líkamlegar orsakir og/eða streita eða aðrar sálrænar orsakir.

3. FLOKKUN ÞÁTTA ER VALDA ÞREYTU Í INNBYRÐIS SKYLDA HÓPA

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

3.1.1 Stjórnun í landi og um borð í skipi og ábyrgð stjórnvalda:

- gerð áætlana um vinnu- og hvíldartíma;
- mönnun;
- úthlutun skyldustarfa;
- gagnkvæmur stuðningur og samskipti milli aðila í landi og um borð;
- stöðlun vinnuferla;
- siglingaáætlun;
- fyrirkomulag vakta;
- stjórnunarstefna;
- umsvif í höfnum;
- tómsundaadstaða;
- stjórnunarskyldur.

3.1.2 Þættir sem varða skipið:

- sjálfvirkni um borð;
- áreiðanleiki búnaðar;
- hreyfing skipsin og hvernig það veltur og stampar;
- titringur, hiti og hávaði;
- aðbúnaður við vinnu og í frístundum;
- farmur, hvers eðlis hann er og reglur um meðferð hans;
- hönnun skips.

3.1.3 Þættir sem varða áhöfn:

- þjálfun og hve ítarleg hún er;
- reynsla;
- samsetning áhafnar; samheldni;
- hæfni áhafnar og gæði.

3.1.4 Ytri umhverfisþættir:

- veður;
- hafnaraðstaða;
- hafís;
- skipaumferð.

4. ALMENN UMRÆÐA

4.1.1 Stjórnun í landi, um borð í skipi og ábyrgð stjórnvalda

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

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

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

4.2 Þættir sem varða skipið

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

4.3 Þættir sem varða áhöfn

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

- 4.3.2 Mikilvægt er að stjórnendur geri sér ljóst að vandamál sem tengjast ráðningu skipverja frá mörgum löndum á einu og sama skipinu kunna að stafa af tungumálaörðugleikum, félagslegri, menningarlegri og trúarlegri einangrun, en allt þetta getur stofnað öryggi skipsins í hættu.
- 4.3.3 Stjórnendur verða að leggja sérstaka áherslu á að koma á persónulegu sambandi manna á milli, koma í veg fyrir einsemd, félagslega einangrun og óhóflegt vinnuálag sem kann að skapast vegna þess hve fáir eru í áhöfn.
- 4.3.4 Leiðindi geta leitt til þreytu. Það er því nauðsynlegt að sjá sæfarendum fyrir nægilegri tilbreytingu.
- 4.3.5 Ytri umhverfiþættir**
- 4.3.6 Hvað varðar ytri umhverfiþætti þá skal þess minnst að þeir geta stuðlað að þreytu.

telur að sé orsök þreytu, sem er þó ekki endanleg upptalning en tekið skal tillit til þessara atriða þegar ákveðið er hvað eigi að vinna um borð.

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

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

Undirkafli B-VIII/2

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

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

- 1. HLUÐI - LEIÐBEININGAR VARÐANDI SKÍRTEINI.**
- 2. HLUÐI - LEIÐBEININGAR UM SIGLINGAÁÆTLUN.**
- 3. HLUÐI - LEIÐBEININGAR UM VAKTIR Á HAFI ÚTI.**

Hluti 3-1 Leiðbeiningar um vaktir í brú

Inngangur.

2. Nauðsynlegt kann að vera að semja sérstakar leiðbeiningar fyrir skip sem gegna sérstöku hlutverki á sama hátt og gert er fyrir skip sem flytja stórhættulegan farm, hættulegan, eittraðan eða mjög eldfíman. Skipstjóri skal sjá um að slíkar leiðbeiningar séu samdar eftir því sem ástæða er til.
3. Mjög áriðandi er að yfirmenn sem bera ábyrgð á siglingavakt geri sér ljóst að vegna öryggis mannlífa og verðmæta á hafi úti sem og með tilliti til verndunar hafs og sjávarstranda gegn mengun er afar mikilvægt að þeir gegni skyldustörfum sínum af árvegni.

Stjórnun vakta í brú.

4. Útgerðum er skylt að gefa út leiðbeiningar um hvernig staðin skuli virk vakt í brú og skulu eftir því sem við á hvetja til notkunar gátlista um borð í hverju skipi og skal þá tekið tillit til innlendra og alþjóðlegra leiðbeininga um vaktir* * Leiðarvísir alþjóðasamtaka skipaeigenda um starfshætti á stjórnþalli (*ICS Bridge Procedures Guide*) og kennslubókin *Siglingareglur – stjórn og sigling skipa* geta verið gagnlegar við undirbúning leiðbeininga.

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

1. nægilega margir með tilskilin réttindi skulu vera á vakt til að tryggja að öll skyldustörf séu framkvæmd rétt og með skilvirkni;
2. allir sem standa siglingavakt skulu hafa tilskilin réttindi og vera hæfir til að inna af hendi skyldustörf sín á sem bestan og virkastan hátt ella taki yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt tillit til allra takmarkana varðandi fullgild réttindi eða hæfni þeirra sem heyra til vaktinni þegar hann tekur ákvarðanir um siglingu skipsins og önnur störf;
3. hverjum og einum skal skýrt og ótvírætt sagt hver skyldustörf hans eru og skal hann staðfesta að hann skilji hver ábyrgð hans er;
4. störf skulu framkvæmd í skýrri forgangsrið;
5. engum á siglingavakt skulu lagðar á herðar meiri skyldur eða erfiðari störf en hann getur með góðu móti innt af hendi;
6. hverjum og einum skal ætíð fela þau störf sem hann getur á sem bestan og skilvirkastan hátt innt af hendi en ef aðstæður krefjast skal setja menn annars staðar til starfa;
7. þeim sem eru á siglingavakt skulu ekki lögð á herðar önnur skyldustörf, verkefni eða skipaður annar staður fyrr en yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt hefur gengið úr skugga um að við breytinguna verði störfin innt af hendi á fullnægjandi og skilvirkan hátt;
8. tæki og búnaður sem telst nauðsynlegur til þess að inna af hendi skyldustörf á skilvirkan hátt skulu vera til staðar og til tafarlausrar notkunar fyrir þá sem eru á siglingavakt;
9. tjáskipti meðal þeirra sem ganga siglingavakt skulu vera skýr, tafarlaus, áreiðanleg og varða þau störf sem á að vinna;
10. forðast ber, að stöðva eða leggja niður hvers konar óþarfa starfsemi og truflanir;
11. allur búnaður í brúnni á að starfa óaðfinnanlega og ef svo er ekki á yfirmaður sem ber ábyrgð á siglingavakt að taka tillit til hvers konar bilana sem kunna að vera til staðar þegar hann ákveður hvað gera skuli;
12. öllum mikilvægum upplýsingum á að safna saman, vinna úr þeim, túlka þær og birta á aðgengilegum stað fyrir þá sem þurfa á þessum upplýsingum að halda við skyldustörf sín;
13. í brúnni eða annars staðar þar sem starfað er, á ekki að hafa ónauðsynlega hluti;
14. þeir sem ganga siglingavakt eiga ávallt að vera reiðubúnir til að bregðast umsvifalaust og á skilvirkan hátt við breyttum aðstæðum.

Hluti 3-2 Leiðbeiningar um vélstjórnarvakt.

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

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

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

1. vita um staðsetningu öryggistækja til bjargar mannlífum og kunna að nota þau við stórhættulegar aðstæður eða þar sem hefur orðið eitrun;
2. fullvissa sig um að tafarlaust sé unnt að komast að búnaði, efnum og tækjum til skyndihjálpar í neyðartilvikum, sérstaklega þeim sem eru ætluð til meðferðar brunasára af völdum elds og sjóðandi vatns; og
3. þegar skipið liggur í höfn, örugglega fyrir akkeri eða við legufæri skal hann vita um:
 - 3.1 hvað unnið er við farminn, hve langt er komið viðhaldi og viðgerðum og alla aðra starfsemi sem kann að hafa áhrif á vaktina, og
 - 3.2 hjálparvélar sem eru í gangi fyrir íbúðir farþega eða áhafnar, störf við lestun eða losun farmsins, vatnsbirgðir fyrir starfsemi skipsins og um útblásturskerfin.

Hluti 3-3 Leiðbeiningar um fjarskiptavaktir.

Almenn atriði.

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

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

Vaktir.

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

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

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

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

Rekstur fjarskiptastöðvar.

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

1. allur fjarskiptabúnaður til neyðar- og öryggisfjarskipta ásamt varaafstöð sé virkur og að þetta sé skráð í fjarskiptadagbókina;
2. öll rit sem krafist er í alþjóðasamþykktum, tilkynningar til fjarskiptastöðva og önnur rit sem stjórnvöld krefjast séu aðgengileg og leiðrétt í samræmi við nýjustu viðauka og leiðréttingar en allt misræmi skal tilkynnt skipstjóra;
3. klukka fjarskiptastöðvar sé rétt stillt í samræmi við stöðluð tímamerki;
4. loftnet séu rétt staðsett, óskemmd og rétt tengd; og
5. reglubundnar veðurfréttir og tilkynningar um hættur fyrir siglingar á því hafsvæði sem skipið siglir um séu eftir því sem mögulegt er alltaf þær nýjustu. Hið sama á við um önnur hafsvæði sem skipstjórinn hefur óskað eftir veðurfréttum og tilkynningum frá og sé þeim komið til skipstjórans.

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

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

16. Meðan fjarskiptastöðin er opin skal fjarskiptamaður á vakt:

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

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

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

Niðurstöður þessara prófana skulu skráðar í fjarskiptadagbókina.

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

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

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

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

Neyðarfjarskipti – merki um neyðarkall og neyðarskeyti

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

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

23. Við móttöku merkja um neyðarkall:

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

Skeyti um bráðanauðsyn

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

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

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

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

Skeyti er varða öryggi.

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

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

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

Skráning fjarskipta.

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

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

Viðhald rafhlaðna

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

Rafhlöðurnar skal:

1. mæla daglega undir álagi og án álags og ef nauðsyn krefur skal fullhlaða þær;
2. mæla einu sinni í viku með flotmæli ef hægt er eða ef ekki er unnt að nota flotmæli með tæki sem hentar til prófunar; og
3. prófa einu sinni í mánuði með tilliti til öryggis hvernar rafhlöðu og skal yfir fara tengi hennar, ástand rafhlaðnanna og rafhlöðurými.

Niðurstöður skal skrá í fjarskiptadagbók.

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

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