

4. gr.

Við 2. mgr. 9. gr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Notkun veflykils við rafræn skil skýrslu, sbr. 1. og 2. mgr. 6. gr., jafngildir undirritun skýrslu.

5. gr.

Reglugerð þessi sem sett er með stoð í 1. mgr. 24. gr. laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt, með síðari breytingum, öðlast þegar gildi.

Fjármálaráðuneytinu, 27. september 2001.

F. h. r.

Baldur Guðlaugsson.

Ingi Már Pálsson.

AUGLÝSING

um breytingu á deiliskipulagi austurbæjar, Vestmannaeyjum.

Samkvæmt skipulags- og byggingarlögum hefur bæjarstjórn Vestmannaeyjabæjar þann 4. september 2001 samþykkt breytingu á deiliskipulagi austurbæjar í Vestmannaeyjum, dagsetta 26. nóvember 1987.

Breytingin nær til reits sem afmarkast af skipulögðum lóðum að Stóragerði 1, 3 og 5 og felst í að þeim lóðum er breytt úr þremur einbýlishúsalóðum í tvær parhúsalóðir.

Greinargerð og uppdráttur hafa hlotið þá meðferð sem skipulags- og byggingarlög mæla fyrir um.

Breytingin öðlast þegar gildi.

Vestmannaeyjum, 26. september 2001.

F.h. bæjarstjórnar Vestmannaeyja,

Guðjón Hjörleifsson bæjarstjóri.

REGLUGERÐ

um skoðanir ekjuferja og háhraðafarþegafara í millilandasiglingum.

1. gr.

Markmið.

Markmiðið með reglugerð þessari og viðaukum hennar er að koma á skoðanakerfi sem mun veita aukna tryggingu fyrir öryggi í rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áetlunarferðum til eða frá höfnum Íslands og aðildarríkja samningsins um Evrópska efnahagssvæðið og kveða á um rétt til að annast, taka þátt í eða eiga samvinnu um rannsóknir á sjóslysum eða óhöppum í slíkum áetlunarferðum.

2. gr.

Skilgreiningar.

- Í reglugerð þessari og viðaukum hennar er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:
- a) *ekjuferja* er haffært farþegaskip sem getur flutt minnst tólf farþega og þar sem ökutæki eða járnbrautarvagnar geta ekið til og frá borði;
 - b) *háhraðafarþegafar* er háhraðafar eins og það er skilgreint í 1. reglu X. kafla alþjóðasamþykktarinnar um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS-samþykktin), með áorðnum breytingum við samþykkt þessarar reglugerðar, sem getur flutt fleiri en tólf farþega;
 - c) *farþegi* er einstaklingur annar en
 - i) skipstjóri og skipverjar eða þeir aðrir sem eru ráðnir til tiltekinna starfa um borð eða gegna einhverju starfi um borð í skipi í þágu þess,
 - ii) og barn undir eins árs aldri;
 - d) *SOLAS-samþykktin frá 1974* er alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 ásamt bókunum og breytingum við þær sem í gildi eru við samþykkt þessarar reglugerðar;
 - e) *reglur um háhraðaför* eru „alþjóðareglur um öryggi háhraðafara“ sem er að finna í ályktun siglingaöryggisnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC 36 (63) frá 20. maí 1994, með áorðnum breytingum við samþykkt þessarar reglugerðar;
 - f) *áætlunarferðir* eru siglingar ekjuferju eða háhraðafarþegafars milli tveggja eða fleiri hafna, eða siglingar frá og til sömu hafnar án viðkomu á öðrum stöðum, annaðhvort:
 - i) samkvæmt áætlun,
 - ii) eða með svo reglulegum eða tíðum ferðum að telja má að um reglubundnar ferðir sé að ræða;
 - g) *hafsvæði* er sérhvert hafsvæði sem tilgreint er á skrá sem tekin var saman skv. 4. gr. reglugerðar um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum;
 - h) *skírteini* er
 - i) að því er varðar ekjuferjur og háhraðafarþegaför í millilandasiglingum, öryggis-skírteini gefin út samkvæmt SOLAS-samþykktinni frá 1974 með áorðnum breytingum, ásamt viðeigandi skráum yfir búnað og, þar sem við á, undanþáguskírteinum og rekstrarleyfum,
 - ii) að því er varðar ekjuferjur og háhraðafarþegaför í innanlandssiglingum, öryggis-skírteini gefin út samkvæmt reglugerð um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum ásamt viðeigandi skráum yfir búnað og, þar sem við á, undanþáguskírteinum og rekstrarleyfum;
 - i) *undanþáguskírteini* eru öll skírteini sem eru gefin út í samræmi við ákvæði reglu I B/12(a)(vi) í SOLAS-samþykktinni frá 1974;
 - j) *stjórnvald fánaríkis* eru lögbær stjórnvöld ríkis sem ekjuferjunni eða háhraðafarþegafarinu er heimilt að sigla undir fána hjá;
 - k) *gistiríki* er EES aðildarríki þar sem ekjuferja eða háhraðafarþegafar siglir til og frá höfn eða höfnum í áætlunarsiglingum;
 - l) *millilandasiglingar* eru siglingar frá höfn aðildarríkis til hafnar utan þess aðildarríkis, eða öfugt;
 - m) *innanlandssigling* er sigling frá höfn aðildarríkis til sömu eða annarrar hafnar í því aðildarríki;
 - n) *viðurkennd stofnun* er stofnun sem viðurkennd er í samræmi við 4. gr. tilskipunar 94/57/EB;
 - o) *fyrirtæki* er fyrirtæki sem gerir út eina eða fleiri ekjuferjur sem samræmingarskjal hefur verið gefið út fyrir í samræmi við 2. tölul. 5. gr. í reglugerð ráðsins nr. 3051/95/EB

frá 8. desember 1995 um öryggisstjórnun á ekjuferjum eða fyrirtæki sem gerir út háhraðafarþegaför sem samræmingarskjal hefur verið gefið út fyrir í samræmi við reglu IX/4 í SOLAS-samþykktinni frá 1974, með áorðnum breytingum við samþykkt þessarar reglugerðar;

- p) *reglur um rannsóknir sjóslysa* eru reglur um rannsóknir sjóslysa og óhappa sem Alþjóðasiglingamálastofnunin samþykkti með þingsályktun A.849(20) frá 27. nóvember 1997;
- r) *sértæk skoðun* er skoðun sem framkvæmd er af Siglingastofnun Íslands eins og tilgreint er í 6. og 8. gr.;
- s) *viðurkenndur skoðunarmaður* er opinber starfsmaður eða annar einstaklingur sem hlotið hefur viðurkenningu Siglingastofnunar Íslands til þess að annast skoðanir og eftirlit vegna skírteina og uppfyllir hæfis- og hlutleysiskröfurnar sem tilgreindar eru í V. viðauka og
- t) *vanbúnaður* er ástand sem samræmist ekki kröfum þessarar reglugerðar.

3. gr.

Gildissvið.

Reglugerð þessi og viðaukar hennar gilda um allar ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem sigla til eða frá höfnum Íslands og aðildarríkja Evrópusambandsins í áætlunarferðum, án tillits til þess undir hvaða fána þau sigla, þegar þau eru í millilanda- eða innanlandsferðum á hafsvæðum sem falla undir A-flokk og um getur í 4. gr. reglugerðar um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum.

4. gr.

Fyrstu sannprófanir sem krafist er varðandi ekjuferjur og háhraðafarþegaför.

1. Áður en útgerð ekjuferju eða háhraðafarþegafars í áætlunarferðum hefst eða innan tólf mánaða frá gildistöku þessarar reglugerðar vegna ekjuferju eða háhraðafarþegafars sem þegar er starfandi í áætlunarferðum á þeim degi, skal Siglingastofnun Íslands kanna hvort ekjuferjurnar eða háhraðafarþegaförin:
 - a) hafi gild skírteini, sem eru gefin út af stjórnvaldi fánaríkis eða viðurkenndri stofnun í nafni þess;
 - b) hafi verið skoðuð vegna útgáfu skírteina í samræmi við viðeigandi málsmeðferð og viðmiðunarreglur í viðauka við þingsályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar nr. A.746(18) um viðmiðunarreglur um skoðun samkvæmt samræmdu skoðunar- og vottunarkerfi, eins og þær eru við samþykkt þessarar reglugerðar, eða í samræmi við málsmeðferð sem miðar að sama marki;
 - c) uppfylli þá staðla sem tilgreindir eru til flokkunar samkvæmt reglum viðurkenndrar stofnunar, eða reglum sem samþykktar eru sem jafngildar af hálfu stjórnvalds fánaríkis að því er varðar smíði og viðhald á bol þeirra, vélum, raf- og stjórnbúnaði;
 - d) séu búin siglingarrit til þess að veita upplýsingar í þágu hugsanlegrar rannsóknar á slysi. Siglingarritinn skal uppfylla þær kröfur sem tilgreindar eru í þingsályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar nr. A.861(20) frá 27. nóvember 1997 og vera í samræmi við staðla um prófanir sem mælt er fyrir um í staðli Alþjóðaraftækni-nefndarinnar (IEC) nr. 61996. Þegar setja þarf siglingarriti í ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem smíðuð voru fyrir gildistöku þessarar reglugerðar er þó heimilt að veita undanþágu frá sumum þessara krafna. Þessar undanþágur og þau skilyrði sem um þær gilda skulu samþykktar í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 16. gr. tilskipunar 1999/35/EB;

- e) uppfylli tilteknar stöðugleikakröfur sem samþykktar hafa verið og teknar upp í landslög í samræmi við tilkynningarreglur sem mælt er fyrir um í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 93/34/EB frá 22. júní, sem setur reglur um tilhögun upplýsingaskipta vegna tæknilegra staðla og reglugerða og á sviði reglna um þjónustu í upplýsingasamfélaginu, þegar þjónusta á því svæði fellur undir þau landslög, enda séu kröfurnar ekki umfram þær sem tilgreindar eru í viðauka við 14. ályktun SOLAS-þingsins 1995 (stöðugleikakröfur er varða samninginn) og enda hafi þær verið tilkynntar til aðalframkvæmdastjóra Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar í samræmi við málsmeðferðina sem tilgreind er í 3. t. ályktunarinnar.
2. Ákvæði e-liðar 1. mgr. skal taka til háhraðafarþegafara eingöngu eftir því sem við á.

5. gr.

Fyrstu sannprófanir sem krafist er varðandi fyrirtæki og fánaríki.

Áður en útgerð ekjuferju eða háhraðafarþegafars í áætlunarferðum hefst eða innan tólf mánaða frá gildistöku þessarar reglugerðar vegna ekjuferju eða háhraðafarþegafars sem þegar er í áætlunarferðum á þeim degi, skal Siglingastofnun Íslands:

1. kanna hvort fyrirtæki sem starfrækja eða ætla að starfrækja slíka ferju eða far í áætlunarferðum:
 - a) geri þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru til þess að tryggja að sérkröfunum, sem settar eru fram í I. viðauka, sé framfylgt og sýni Siglingastofnun Íslands fram á að þau uppfylli ákvæði þessa töluliðar og 4. gr.;
 - b) muni samþykka fyrirfram að rannsóknanefnd sjóslysa megi annast, taka fullan þátt í eða eiga samvinnu um allar rannsóknir sjóslysa eða óhappa samkvæmt 12. gr., og muni veita aðgang að upplýsingum sem fást úr siglingarríta ferjunnar eða farsins er verður fyrir slíku slysi eða óhappi;
2. kanna hvort slík ferja eða far, sem siglir undir öðrum fána en fána EES aðildarríkis, hafi hlotið samþykki þess fánaríkis á því að það viðurkenni skuldbindingar fyrirtækisins um að uppfylla kröfurnar í þessari reglugerð.

6. gr.

Fyrsta sértæka skoðun.

1. Áður en útgerð ekjufars eða háhraðafarþegafars í áætlunarferðum hefst eða innan tólf mánaða frá gildistöku þessarar reglugerðar vegna ekjuferju og háhraðafarþegafars sem þegar er starfandi í áætlunarferðum á þeim degi, skal Siglingastofnun Íslands láta fara fram fyrstu sértæka skoðun á viðkomandi ekjuferju eða háhraðafarþegafari, í samræmi við I. og III. viðauka, í því skyni að sannreyna að ekjuferjan eða háhraðafarþegafarið uppfylli nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur í áætlunarferðum.
2. Þegar þessari grein er beitt áður en útgerð hefst skal Siglingastofnun Íslands ákveða hvaða dag fyrsta sértæka skoðun skuli fara fram, sem skal vera eigi síðar en einum mánuði eftir að nauðsynlegar upplýsingar til þess að ljúka sannprófun, samkvæmt 4. og 5. gr., hafa borist.

7. gr.

Sérákvæði.

1. Þegar til stendur að ekjuferja eða háhraðafarþegafar stundi siglingar á annarri áætlunarleið skal nýtt gistiríki taka fullt tillit til sannprófana og skoðana sem þegar hafa verið gerðar á ekjuferjunni eða háhraðafarþegafarinu vegna fyrri áætlunarferða sem heyrðu undir þessa reglugerð. Ef nýja gistiríkið tekur þessar fyrri sannprófanir og skoðanir til greina og samþykkir að þær eigi við um ný rekstrarskilyrði þarf ekki að beita 4., 5. og 6. gr. áður en útgerð ekjuferjunnar eða háhraðafarþegafarsins hefst í nýjum áætlunarferðum.

2. Ákvæðum 4., 5. og 6. gr. þarf ekki að beita þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar, sem þegar fullnægir ákvæðum reglugerðar þessarar og er þegar í áætlunarferðum sem falla undir reglugerð þessa, flyst yfir á aðra áætlunarleið ef eiginleikar siglingaleiðarinnar eru svipaðir að mati viðkomandi gistiríkja og ef gistiríkin eru sammála um að ekjuferjan eða háhraðafarþegafarið uppfylli allar kröfur um öruggan rekstur á nýju leiðinni. Að beiðni fyrirtækis geta viðkomandi gistiríki staðfest fyrirfram samþykki sitt á því að siglingaleiðir séu svipaðar að eiginleikum.
3. Ef nauðsynlegt er að koma við varaekjuferjum eða -háhraðafarþegaförum með stuttum fyrirvara vegna ófyrirséðra aðstæðna í því skyni að tryggja áframhaldandi þjónustu, og þar sem 1. og 2. mgr. eiga ekki við, má Siglingastofnun Íslands leyfa að útgerð ferjunnar eða farsins verði hafin, með því skilyrði að:
 - a) sjónræn skoðun og athugun skjala gefi ekki tilefni til að ætla að ekjuferjan eða háhraðafarþegafarið uppfylli ekki nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur, og
 - b) Siglingastofnun Íslands ljúki sannpröfunum og skoðunum samkvæmt 4., 5. og 6. gr. innan eins mánaðar.

8. gr.

Reglubundnar sértækar skoðanir og aðrar skoðanir.

1. Siglingastofnun Íslands skal á hverju tólf mánaða tímabili láta fara fram:
 - sértæka skoðun, í samræmi við III. viðauka, og
 - skoðun á meðan áætlunarferð stendur yfir, þar sem stefnt skal að því að fara yfir eins mörg atriði í I., III. og V. viðauka og nauðsyn krefur til þess að fullvissa Siglingastofnun Íslands um að ferjan eða farið uppfylli enn allar kröfur um öruggan rekstur.
 Fyrsta sértæk skoðun samkvæmt 6. gr. telst sértæk skoðun í skilningi þessarar greinar.
2. Siglingastofnun Íslands skal láta fara fram sértæka skoðun í samræmi við III. viðauka hvenær sem meiri háttar viðgerðir eða breytingar eru gerðar á ekjuferjunni eða háhraðafarþegafarinu, eða þegar breyting verður á stjórnun eða fána, eða tilfærsla verður milli flokka. Þó er Siglingastofnun heimilt að veita ferjunni eða farinu undanþágu frá þeirri sértæku skoðun sem krafist er skv. þessum tölulíð þegar stjórnun, fána eða flokkun er breytt, að teknu tilliti til fyrri sannprófana og skoðana vegna ferjunnar eða farsins, enda hafi breytingin eða tilfærslan ekki áhrif á öryggi ferjunnar eða farsins.
3. Ef skoðanirnar sem um getur í 1. tölul. staðfesta eða leiða í ljós vanbúnað í tengslum við kröfur þessarar reglugerðar er gefur tilefni til rekstrarstöðvunar skal allur kostnaður í tengslum við skoðanirnar á venjulegu reikningsskilatímabili falla á fyrirtækið.

9. gr.

Tilkynningar.

Siglingastofnun Íslands skal tilkynna fyrirtækjum án tafar og skriflega um niðurstöður sannprófana og skoðana í samræmi við 4., 5., 6. og 8. gr.

10. gr.

Rekstrarstöðvun.

1. Siglingastofnun Íslands skal stöðva rekstur ekjuferju eða háhraðafarþegafars:
 - a) þegar ekki fæst staðfesting á að það samræmist kröfum 4. og 5. gr.;
 - b) hvenær sem vanbúnaðar verður vart við skoðanirnar, sem um getur í 6. og 8. gr., sem felur í sér bráða hættu fyrir mannlíf, ferjuna, farið, áhöfn þess eða farþega;

- c) þegar sýnt er að ákvæðum gerninga, sem taldir eru upp í II. viðauka, er ekki fullnægt og slíkt felur í sér bráða hættu fyrir mannlíf, ferjuna, farið, áhöfn þess eða farþega;
- d) hvenær sem fánaríki hefur ekki haft samráð við Siglingastofnun Íslands vegna þeirra mála sem um getur í 1. tölul. eða 5. tölul. 13. gr., þar til Siglingastofnun hefur fengið staðfest að hættunni hafi verið afstýrt og kröfur reglugerðarinnar uppfylltar. Siglingastofnun skal tilkynna fyrirtækinu skriflega um ákvörðun um að stöðva rekstur viðkomandi ekjuferju eða háhraðafarþegafars og rökstyðja ákvörðun sína.
2. Hins vegar, þegar ekjuferjan eða háhraðafarþegafarið er þegar í rekstri í áætlunarferðum og þegar sýnt hefur verið fram á vanbúnað, skal Siglingastofnun krefja fyrirtækið um nauðsynlegar úrbætur sem fyrst eða innan vel skilgreinds og eðlilegs frests, svo lengi sem það stefnir öryggi ferjunnar eða farsins, áhafnar þess eða farþega ekki í bráða hættu. Þegar vanbúnaður hefur verið lagfærður skal Siglingastofnun sannprófa að lagfæringarnar hafi verið gerðar að fullu samkvæmt kröfum þeirra. Sé svo ekki skal hún stöðva rekstur ferjunnar eða farsins.
 3. Ákvörðun Siglingastofnunar skv. þessari grein er kærnanleg til samgönguráðuneytis í samræmi við almennar reglur stjórnvöldanna og skal Siglingastofnun upplýsa fyrirtækið um kærurétt þess. Áfrýjun frestar ekki sjálfkrafa ákvörðun um rekstrarstöðvun.
 4. Ef 4., 5. og 6. gr. er beitt áður en útgerð ekjuferja eða háhraðafarþegafara hefst á áætlunarleiðum skal ákvörðun tekin um rekstrarstöðvun skips innan eins mánaðar frá fyrstu sértæku skoðun og tilkynnt fyrirtækinu án tafar.

11. gr.

Málsmeðferð í tengslum við fyrstu sértæku skoðun og reglubundnar sértækar skoðanir.

1. Ekjuferjur og háhraðafarþegaför, sem sætt hafa sértækri skoðun og uppfyllt skilyrði Siglingastofnunar Íslands eða stjórnvalda annarra gistiríkja, skulu af hálfu þessara gistiríkja, undanþegin víðtækum skoðunum sem um getur í reglugerð um hafnarríkis- eftirlit, nr. 128/1997 (sbr. 4. mgr. 7. gr. tilskipunar 95/21/EB) og víðtækum skoðunum sem grundvallast á þeim gildu ástæðum að þau tilheyri flokki farþegaskipa sem um getur í 1. mgr. 7. gr. og viðauka V.A.3 við sömu reglugerð.
2. Siglingastofnun Íslands og stjórnvöld annarra gistiríkja sem taka þátt í sértækri skoðun á sama skipi eða fari skulu eiga með sér samstarf. Sértækar skoðanir skulu framkvæmdar af hópi viðurkenndra skoðunarmanna frá Siglingastofnun Íslands. Hvenær sem þörf er á eiginlegu mati á því hvort flokkunarákvæði séu uppfyllt skal Siglingastofnun sjá til þess að nauðsynleg sérfræðipækning sé fyrir hendi í hópnum, t.d. með því að kalla til skoðunarmann frá viðurkenndri stofnun ef við á. Skoðunarmenn skulu tilkynna vanbúnað til Siglingastofnunar Íslands og skal hún koma upplýsingunum á framfæri við fánaríki, sé það ríki ekki gistiríki sem að skoðuninni kemur.
3. Siglingastofnun Íslands getur samþykkt að framkvæma skoðun að beiðni annars gistiríkis sem hlut á að máli.
4. Siglingastofnun Íslands skal að beiðni fyrirtækja, bjóða stjórnvöldum fánaríkis, sem er ekki gistiríki, að eiga fulltrúa við sérhverja sértæka skoðun sem heyrir undir ákvæði þessarar reglugerðar.
5. Siglingastofnun Íslands skal, við skipulagningu skoðunar samkvæmt 6. og 8. gr., taka tilhlýðilegt mið af rekstrar- og viðhaldsáætlun ferjunnar eða farsins og skal skoðunum hagað á þann veg að ekki verði tafir á rekstri skipsins að nauðsynjalausu.
6. Niðurstöður sértækra skoðana skulu skráðar í skýrslu, en framsetning hennar skal ákveðin í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 16. gr. tilskipunar 1999/35/EB.

12. gr.

Rannsókn slysa.

1. EES aðildarríki skulu skilgreina, innan ramma eigin réttarkerfis, réttarstöðu sem gerir þeim kleift, ásamt sérhverju öðru aðildarríki sem á efnislegra hagsmuna að gæta, að taka þátt í, eiga samvinnu um eða, þar sem gert er ráð fyrir slíku samkvæmt lögum um rannsókn sjóslysa, annast hvers konar rannsókn sjóslyss eða óhapps þar sem ekjuferja eða háhraðafarþegafar á í hlut.
2. „Ríki sem eiga efnislegra hagsmuni að gæta“, „ríki sem leiðir rannsókn“ og „sjóslys“ skulu öll hafa sömu merkingu og í reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsóknir sjóslysa.
3. Þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar lendir í sjóslysi skal rannsókn málsins hafin af því ríki sem hefur lögsögu yfir hafsvæðinu þar sem slysið eða óhappið átti sér stað, eða, ef um er að ræða hafsvæði utan lögsögu aðildarríkjanna, þá það aðildarríki þar sem ferjan eða farið kom seinast við. Þetta ríki skal bera ábyrgð á rannsókn og samhæfingu aðgerða með öðrum ríkjum sem eiga efnislegra hagsmuna að gæta til þess tíma að sameiginleg ákvörðun er tekin um hvaða ríki skuli leiða rannsóknina.
4. EES aðildarríki sem annast, taka þátt í eða eiga í samvinnu um slíkar rannsóknir skulu tryggja að rannsókninni ljúki á sem skilvirkastan máta og á sem skemmstum tíma með hliðsjón af reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsókn sjóslysa.
5. EES aðildarríki skulu tryggja að skýrslur um slík sjóslys séu birtar í samræmi við lið 12.3 í reglum um rannsókn sjóslysa og tilkynntar framkvæmdastjórn.

13. gr.

Hliðarráðstafanir.

1. EES aðildarríki sem gefa út eða viðurkenna undanþáguskírteini skulu vinna með gistiríkinu sem í hlut á eða stjórnvaldi fánaríkisins að því að jafna allan ágreining um hæfi undanþágnanna áður en til fyrstu sértæku skoðunar kemur.
2. EES aðildarríki skulu reka siglingaleiðsögukerfi í landi, auk annarra upplýsingakerfa í samræmi við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.795(19), til þess að auðvelda öruggan rekstur ekjuferja og háhraðafarþegafara á áætlunarleiðum, eða hluta þeirra, sem þau bera ábyrgð á að því er varðar öryggi.
3. Siglingastofnun Íslands skal afhenda Eftirlitsstofnun EFTA eintak af skoðunarskýrslunum sem um getur í 6. mgr. 11. gr. ásamt auðkennisnúmeri Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar þar sem við á.
4. EES aðildarríki skulu tryggja að fyrirtæki sem reka ekjuferjur eða háhraðafarþegaför í áætlunarferðum til eða frá höfnum sínum geti haldið uppi og framkvæmt samhæft kerfi viðlagaáætlana vegna neyðartilvika um borð í skipum. Í þessu skyni skulu þau byggja á þeim ramma sem kveðið er á um í þingsályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.852(20) um viðmiðunarreglur um uppbyggingu samhæfðs kerfis viðlagaáætlana. Komi tvö eða fleiri aðildarríki að áætlunarferðum sem gistiríki skulu þau ákveða í sameiningu áætlun fyrir hinar mismunandi siglingaleiðir.
5. EES aðildarríki skulu tryggja að þau hafi verið höfð með í ráðum, í hlutverki sínu sem gistiríki, af stjórnvaldi fánaríkisins áður en rekstrarleyfi vegna háhraðafars er gefið út, í samræmi við ákvæði í lið 1.9.3. í reglum um háhraðaför. Þau skulu tryggja að settar séu rekstrartakmarkanir sem leiða af staðbundnum aðstæðum og nauðsynlegar eru til að vernda líf, náttúruauðlindir og starfsemi á strandsvæðum, eða þeim haldið við, auk þess sem þau skulu gera það sem til þarf til að tryggja að þessum takmörkunum sé framfylgt.

14. gr.

Samvinna.

Siglingastofnun Íslands og stjórnvöld annarra gístíríkja sem koma að sömu áætlunarferðunum skulu hafa með sér samráð við beitingu þessarar reglugerðar.

15. gr.

Stuðningsaðgerðir.

Aðildarríkin skulu upplýsa þriðju ríki, sem annaðhvort gegna skyldum fánaríkis eða skyldum sem eru svipaðar skyldum gístíríkja vegna ekjuferja og háhraðafarþegafara sem falla undir gildissvið þessarar reglugerðar og sigla milli aðildarríkis og þriðja ríkis, um þær kröfur sem reglugerð þessi setur hverju því fyrirtæki sem veitir þjónustu á áætlunarleið til eða frá höfn innan EES svæðisins.

16. gr.

Viðurlög.

Brot á ákvæðum reglugerðar þessarar varða refsingu samkvæmt 29. gr. laga nr. 35/1993, um eftirlit með skipum.

17. gr.

Gildistaka o. fl.

Reglugerð þessi sem sett er samkvæmt heimild í 1., 3. og 4. gr. laga nr. 35/1993 um eftirlit með skipum, með síðari breytingum, og með hliðsjón af tilskipun ráðsins 1999/35/EB frá 29. apríl 1999 um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum, öðlast gildi við birtingu.

Samgönguráðuneytinu, 21. september 2001.

Sturla Böðvarsson.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

I. VIÐAUKI**Sérkröfur sem fyrirtæki skulu uppfylla.**

(sem um getur í 1. tölul. 5. gr. og 6. og 8. gr.)

Fyrirtæki skulu tryggja að um borð í ekjuferjum þeirra og háhraðafarþegaförum:

1. hafi skipstjórinn viðeigandi upplýsingar um tilvist siglingaleiðsögukerfa í landi og annarra upplýsingakerfa, sem auðvelda honum að tryggja öruggar siglingar, áður en ferjan eða farið hefur siglingar og að hann nýti sér þau siglingaleiðsögu- og upplýsingakerfi sem aðildarríkin hafa sett upp;
2. sé beitt viðeigandi ákvæðum í 2. - 6. mgr. í dreifibréfi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, MSC/Circular 699, um endurskoðaðar viðmiðunarreglur um öryggisleiðbeiningar fyrir farþega;
3. sé tafla með vinnutilhögun um borð sett upp á aðgengilegum stað, er tilgreini:
 - a) vinnuáætlun á sjó og í höfn, og
 - b) leyfilegan hámarksvinnustundafjölda eða lágmarkshvildartíma vaktmanna;
4. sé vald skipstjóra til þess að taka hverja þá ákvörðun sem að faglegu mati hans er nauðsynleg í þágu siglinga- og vinnuöryggis, einkum í vondum veðrum og þungum sjó, ekki skert á neinn hátt;
5. haldi skipstjóri skrá yfir athafnir og atvik sem eru mikilvæg siglingaöryggi;

6. séu skemmdir hvers konar eða varanleg aflögun á dyrum á byrðingi eða aðliggjandi plötum, sem kynnu að hafa áhrif á þéttleika ferjunnar eða farsins, og hvers konar vanbúnaður í lokunarþúnaði slíkra hurða, tafarlaust tilkynntar til stjórnvalds í fánaríki og til gistiríkis og þá þegar gert við slíkar skemmdir svo að fullnægjandi teljist að þeirra mati;
7. fyrir hendi sé uppfærð sjóferðaáætlun fyrir brottför ekjuferjunnar eða háhraðafarsins í ferð sína. Við undirbúning sjóferðaáætlunarinnar skal taka fullt tillit til viðmiðunarreglna sem settar eru fram í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC nr. 70 um viðmiðunarreglur um gerð sjóferðaáætlana;
8. séu almennar upplýsingar um þjónustu og aðstoð við eldra fólk og fatlaða kynntar farþegum og auk þess gerðar aðgengilegar á formi sem hentar sjónskertu fólk.

II. VIÐAUKI

Listi yfir lagagerninga bandalagsins.

(sem um getur í c-lið 1. mgr. 10. gr.)

1. Tilskipun ráðsins 93/75/EBE frá 13. september 1993 um lágmarkskröfur fyrir skip sem flytja hættulegar eða mengandi vörur til eða frá höfnum innan bandalagsins. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 98/74/EB.
2. Tilskipun ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarkspjálfun sjómanna. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun 98/35/EB.
3. Reglugerð ráðsins (EB) nr. 3051/95 frá 8. desember 1995 um öryggisstjórnun á ekjufarþegaferjum. Reglugerðinni var breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 179/98.

III. VIÐAUKI

Verklagsreglur við sértækar skoðanir.

(sem um getur í 6. og 8. gr.)

1. Sértækar skoðanir eru ætlaðar til þess að tryggja að lagaákvæði, einkum um smíði, niðurbólun og stöðugleika, vélbúnað og rafbúnað, lestun, stöðugleika, brunavarnir, hámarksfjölda farþega, björgunarbúnað og flutning hættulegra efna, fjarskipti og leiðsögu, séu uppfylltar og nái í þeim tilgangi, og þar sem við á, að minnsta kosti til eftirfarandi:
 - ræsingar neyðarrafala,
 - skoðunar á neyðarlýsingu,
 - skoðunar neyðaraflgjafa fyrir fjarskiptabúnað,
 - prófunar kallkerfis,
 - brunaæfingar, þ.m.t. að sýnt sé fram á kunnáttu í notkun slökkvibúninga,
 - virkni neyðarslökkvidælu með tveimur brunaslöngum tengdum aðalbrunalögn í notkun,
 - prófunar fjarstýrðar neyðarstöðvunarstýritækja fyrir eldsneytisskömmun til katla, aðal- og hjálparvéla og loftræstivifta,
 - prófunar fjarstýrðs og handstýrðs stjórnbúnaðar til að loka brunalökum,
 - prófunar eldskynjunar- og viðvörðunarkerfa,
 - prófunar á því hvort eldvarnarhurðir lokist á réttan hátt,
 - virkni austursdæla,
 - lokunar vatnsþéttra hurða á þiljum, bæði með handstýringu og fjarstýringu,
 - sýningar sem leiðir í ljós að lykilmenn í áhöfn þekki áætlun um aðgerðir vegna leka,

- sjósetningar a.m.k. eins björgunarbáts og eins léttabáts, gangsetningar og prófunar á vél- og stýrisbúnaði þeirra, endurheimt þeirra af sjónum og frágangs um borð,
 - athugunar á að allir björgunarbátar og léttabátar séu í samræmi við birgðaskrár,
 - prófunar á stýrisbúnaði skipsins eða farsins, þ.m.t. varastýrisbúnaði.
2. Sértekur skoðanir skulu ná yfir sannprófun á viðhaldskerfisáætlun um borð.
3. Sértekur skoðanir skulu beinast að uppfærðslu skipverja og hæfni þeirra varðandi starfsaðferðir í öryggismálum og viðbrögð í neyð, viðhald, vinnureglur, öryggi farþega, starfsreglur í brú, sem og störf sem tengjast lestun og ökutækjum. Kanna skal hæfni áhafnar til þess að skilja og, þar sem við á, gefa fyrirskipanir og fyrirmæli og skila skýrslu á sameiginlegu vinnutungumáli, sem skráð er í skipsdagbók. Kanna skal skjalfestar sannanir fyrir því að skipverjar hafi lokið sérstakri þjálfun, einkum að því er varðar:
- þjálfun í stjórn stórra hópa fólks,
 - kynningarþjálfun,
 - þjálfun í öryggismálum fyrir starfsmenn sem veita beina öryggisaðstoð til farþega í farþegarýmum, og þá sérstaklega þeirra sem eldri eru og fatlaðir, og
 - að takast á við hættuástand og bregðast við mannlegu atferli.
- Sértekur skoðun skal fela í sér mat á því hvort vaktaskipan valdi óhóflegri þreytu, einkum hjá starfsmönnum sem standa vaktir í brú.
4. Hæfisskírteini skipverja, sem gefin eru út í þriðja ríki, skulu aðeins viðurkennd ef þau uppfylla skilyrði reglu I/10 í endurskoðaðri alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW-samþykktin).

IV. VIÐAUKI

Leiðbeinandi viðmiðunarreglur fyrir viðurkennda skoðunarmenn við framkvæmd skyndiskoðunar meðan á áætlunarferð stendur.

(sem um getur í 1. tölul. 8. gr.)

1. *Upplýsingar um farþega.*
Aðferðirnar sem notaðar eru til þess að tryggja að farþegafjöldi ekjuferjunnar eða háhraðafarþegafarsins (hér eftir nefnt „skip“) fari ekki yfir þau mörk sem skírteini kveður á um. Að farþegaskráningarkerfi samræmist reglum og sé skilvirkt. Hvernig upplýsingum um farþegafjölda sé komið til skipstjóra og, ef við á, hvernig farþegar sem sigla báðar leiðir án þess að fara í land séu taldir með í ferðinni til baka.
2. *Upplýsingar um lestun og stöðugleika.*
Að áreiðanlegir djúpristumælar séu til staðar og notaðir, þar sem við á. Að gerðar séu ráðstafanir til þess að tryggja að skipið sé ekki ofhlaðið og að viðeigandi hleðslumerki hólfa séu ekki neðan sjávarborðs. Að lestunar- og stöðugleikamat sé framkvæmt samkvæmt kröfum. Að flutningabílar og annar farmur sé vigtaður þar sem þess er krafist og upplýsingunum skilað áfram til skipsins svo hægt sé að nota þær við mat á lestun og stöðugleika. Að áætlanir um aðgerðir vegna leka séu jafnan sýnilegar og að yfirmenn skipsins hafi fengið í hendur handbækur með upplýsingum um aðgerðir vegna leka.
3. *Öryggi við brottför.*
Verklagsreglur til þess að tryggja að skipið sé tilbúið til þess að leggja úr höfn, sem skulu fela í sér sérstaka tilkynningu um að allar vatns- og veðurheldar dyr á ytri byrðingi séu lokaðar. Að allar dyr á ökutækjapílvari séu lokaðar áður en skipið lætur úr höfn, eða séu aðeins opnar í þann tíma sem þarf til þess að loka stefnisloka, aðferðir við lokun á

stafnhurðum, hurðum í skuti og hliðarhurðum, og að viðvörunarljós og eftirlitsmyndavélar séu til staðar og sýni stöðu þeirra í brúnni. Kanna skal og greina frá því hvort einhver vandkvæði séu á virkni viðvörunarljósa, einkum rofanna við hurðirnar.

4. *Tilkynningar um öryggismál.*

Reglubundnar öryggistilkynningar og uppsetning veggspjalda með upplýsingum og leiðbeiningum um neyðarviðbrögð á viðeigandi tungumáli(málum). Að reglubundnar öryggistilkynningar séu lesnar við upphaf ferðar og að hægt sé að heyra þær í öllum almennum rýmum sem farþegar hafa aðgang að, þ.m.t. úti á opnum þilförum.

5. *Færslur í skipsdagbók.*

Skoðun á dagbók til þess að tryggja að færðar séu athugasemdir vegna lokunnar á stafn-, skut- og öðrum vatns- og veðurheldum hurðum, æfinga á lokun vatnspéttra hurða milli hólfa, prófunar á stýrisbúnaði o.s.frv. Einnig að djúprista, fríborð og stöðugleiki sé skráður, sem og sameiginlegt vinnutungumál áhafnar.

6. *Hættulegur varningur.*

Að allur farmur sem telst hættulegur eða mengandi sé fluttur í samræmi við viðeigandi reglur og, einkum og sér í lagi, að yfirlýsing fylgi hættulegum og mengandi vörum ásamt farmskrá eða áætlun um frágang farms til þess að sýna staðsetningu þeirra um borð, að leyfi sé fyrir flutningi á viðkomandi farmi með farþegaskipi, að hinar hættulegu og mengandi vörur séu merktar, gengið frá þeim, þær festar og aðgreindar á viðeigandi hátt.

Að ökutæki sem flytja hættulegar og mengandi vörur séu tryggilega merkt með viðvörunum og skorðuð. Að eintak af viðkomandi farmskrá eða áætlun um frágang farms sé til taks í landi þegar hættulegar og mengandi vörur eru fluttar. Að skipstjóra sé kunnugt um tilkynningaskyldu samkvæmt tilskipun 93/75/EBE og um leiðbeiningar um neyðarviðbrögð og veitingu skyndihjálpar verði óhapp í tengslum við hættulegar vörur og sjávarmengunarvalda. Að loftræsting á ökutækjapilfari sé ávallt í notkun, að hún sé aukin þegar vélar ökutækja eru í gangi og að einhvers konar búnaður sé fyrir hendi í brú skipsins sem sýnir að loftræsting á ökutækjapilfari sé í gangi.

7. *Festing flutningsökutækja.*

Hvernig flutningsökutæki eru fest, t.d. hvort þau eru skorðuð með blokkum eða með stökum festingum. Hvort nægilega margir festipunktar séu fyrir hendi. Ráðstafanir til þess að festa flutningsökutæki í slæmu veðri eða þegar von er á slíku veðri. Aðferðir við festingu hópferðabifreiða og mótorhjóla, ef einhverjar eru. Að um borð í skipinu sé handbók um frágang farms.

8. *Ökutækjapilför.*

Hvort farnar séu reglulegar eftirlitsferðir um sérstök rými eða ekjufarmrými, eða hvort þau séu undir stöðugu eftirliti sjónvarpsmyndavéla þannig að hægt sé að fylgjast með hreyfingum ökutækja í slæmu veðri og óheimilum ferðum farþega. Að eldvarnar- og inngöngudyr séu ávallt lokaðar og að tilkynningarspjöld séu hengd upp til þess að koma í veg fyrir að farþegar séu á ökutækjapilfari á meðan skipið er á sjó.

9. *Lokun vatnspéttra dyra.*

Að stefnunni sem tilgreind er í verklagsreglum skipsins vegna vatnspéttra hurða milli hólfa sé fylgt eftir. Að skylduæfingar eigi sér stað. Að stjórnbúnaður á stjórnpalli fyrir vatnspéttar hurðir sé stilltur yfir á stjórnbúnaðinn á staðnum, þegar mögulegt er. Að dyr

séu hafðar lokaðar þegar skyggni er takmarkað og við allar aðstæður sem teljast hættulegar. Að áhöfn sé kennd rétt aðferð við stjórnun hurða og skipverjum sé gerð grein fyrir þeim hættum sem fylgja misnotkun.

10. *Brunavarsla.*

Staðfest skal að virk brunavarsla sé fyrir hendi þannig að strax verði vart við eld sem kann að kvikna. Þetta skal einnig ná til sérstakra rýma sem ekki eru búin föstu eldskynjunar- og viðvörunarkerfi, með hliðsjón af því að eftirlit með slíkum rýmum kunní að vera með þeim hætti sem lýst er í 8. lið.

11. *Boðskipti í neyðartilvikum.*

Að nægilegur fjöldi skipverja sé til reiðu samkvæmt samsöfnunarlista til þess að aðstoða farþega í neyðartilvikum, að auðvelt sé að bera kennsl á þá og þeir geti tjáð sig við farþegana í neyðartilviki, að teknu tilliti til viðeigandi samsetningar eftirfarandi þátta:

- a) hvaða þjód tungu flestir farþegar, sem fluttir eru á tiltekinni leið, tala;
- b) líkinda á því að geta beitt undirstöðuorðaförða á ensku til að gefa einfaldar leiðbeiningar sem geti gagnast til samskipta við farþega sem er hjálparþurfi, hvort sem farþeginn og skipverjar tala sama tungumál eða ekki;
- c) hugsanlegrar þarfar til að eiga samskipti með einhverjum öðrum hætti þegar neyðarástand ríkir (t.d. með sýnikennslu, bendingum eða með því að beina athygli þangað sem leiðbeiningar er að fá, að útköllunarstöðvum, björgunarbúnaði eða rýmingarleiðum þegar munnleg samskipti koma að litlu gagni);
- d) í hve ríkum mæli farþegar hafa fengið alhliða tilsögn í öryggismálum á móðurmáli eða – málum sínum;
- e) þeirra tungumála sem heimilt er að senda tilkynningar um neyðarástand út á, þegar slíkt ástand ríkir eða við æfingar, í þeim tilgangi að koma lífsnauðsynlegum leiðbeiningum til farþega og auðvelda skipverjum að aðstoða þá.

12. *Sameiginlegt vinnutungumál skipverja.*

Sannreyna að vinnutungumál hafi verið ákveðið til þess að tryggja fullnægjandi frammistöðu skipverja í öryggismálum og að vinnutungumálið sé skráð í dagbók skipsins.

13. *Öryggisbúnaður.*

Að björgunar- og eldvarnartækjum, þ.m.t. eldvarnarhurðum og öðrum þáttum byggingartæknilegra brunavarna skipsins þar sem auðvelt er að koma við eftirliti, sé viðhaldið. Að brunavarnaráætlanir séu ávallt sýnilegar eða að bæklingum með samsvarandi upplýsingum sé dreift til yfirmanna. Að geymsla og frágangur björgunarvesta sé viðunandi og að auðvelt sé að bera kennsl á geymslurými björgunarvesta barna. Að lestun ökutækja hindri ekki notkun brunavarnatækja, neyðarstöðvunarbúnaðar, stjórnatækja stormloka o.s.frv., sem kunna að vera staðsett á ökutækjapilfari.

14. *Siglingatæki og fjarskiptabúnaður.*

Að siglingatæki og fjarskiptabúnaður, þ.m.t. gervihnattarneýðarbaujur (EPIRB), séu virk.

15. *Viðbótarneýðarlýsing.*

Að viðbótarneýðarlýsing sé fyrir hendi, þegar reglur krefjast slíks, og að skrá yfir vanbúnað sé færð.

16. Neyðarútgangar.

Að merking sé í samræmi við gildandi kröfur og að neyðarútgangar séu upplýstir bæði með aðal- og neyðarafgjöfum. Að ráðstafanir séu gerðar til þess að tryggja að ökutæki teppi ekki undankomuleiðir þar sem þær liggja yfir eða um ökutækjapilför. Að útgönguleiðum sé haldið opnum, einkum útgönguleiðum frá tollfrjálsum verslunum sem hafa reynst teptar af söluvörum.

17. Starfsleiðbeiningar.

Að eintökum af starfsleiðbeiningum sé dreift til skipstjóra og annarra yfirmanna og að allir skipverjar hafi aðgang að frekari eintökum. Einnig að til séu gátlistar um undirbúning fyrir brottför og aðra starfsemi.

18. Hreinlæti í vélarúmi.

Að vélarúmi sé haldið hreinu með tilliti til viðhaldsreglna.

19. Losun sorps.

Að ráðstafanir varðandi meðhöndlun og losun sorps séu viðunandi.

20. Viðhaldsáætlun.

Öll fyrirtæki skulu hafa ákveðin föst fyrirmæli, ásamt viðhaldsáætlunarkerfi, fyrir öll öryggissvæði, þ.m.t. stafnhurðir og hurðir í skuti og byrðingsop, svo og um fyrirkomulag varðandi lokun þeirra, en ná einnig til viðhalds í vélarúmi og öryggisbúnaðar. Áætlanir skulu vera fyrir hendi um reglubundna skoðun á öllum atriðum þannig að hámarksöryggis sé gætt. Vinnureglur skulu settar um að skrá vanbúnað og staðfesta að úr honum hafi verið bætt með viðeigandi hætti þannig að skipstjóri og tilnefndur yfirmaður fyrirtækisins í landi hafi vitneskju um vanbúnaðinn og að þeim sé tilkynnt innan tiltekins frests þegar úrbætur hafa verið gerðar. Reglubundin athugun á lokunarfyrirkomulagi innri og ytri stafnhurða skal ná til viðvörunar- og vöktunarbúnaðar og allra austuropa á milli ytri stafnhurðar og innri hurðar og þá sérstaklega lokunarbúnaðar og vökvakerfis hans.

21. Lagt upp í sjóferð.

Þegar lagt er upp í sjóferð skal tækifærið notað til þess að kanna hvort of margir farþegar séu um borð, hvort framboð á sætum sé nægilegt og hvort aðgangur að göngum, stigum og neyðarútgöngum sé teptur af farangri eða farþegum sem ekki finna sæti. Einnig skal kanna hvort farþegar séu allir farnir af ökutækjapilfari áður en skipið lætur úr höfn og að þeir hafi ekki aðgang að því aftur fyrr en rétt áður en skipið leggst að bryggju.

V. VIÐAUKI

Hæfis- og hlutleysiskröfur sem gerðar eru til viðurkenndra skoðunarmanna.

(sem um getur í r-lið 2. gr.)

1. Viðurkenndur skoðunarmaður skal hafa umboð Siglingastofnunar Íslands til þess að annast þær sértæku skoðanir sem um getur í 6. gr.
2. Skoðunarmaður skal annaðhvort:
 - hafa starfað í að minnsta kosti eitt ár hjá lögbæru stjórnvaldi aðildarríkis sem skoðunarmaður fánaríkis er annast skoðun og vottun í samræmi við ákvæði SOLAS-samþykktarinnar frá 1974,
 - og skal hafa:

- a) atvinnuskírteini skipstjóra sem heimilar honum að stjórna skipi sem er 1600 brúttórumlestir 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 það starf um borð í skipi þar sem afl aðalvélbúnaðar er 3000 kW eða meira (sbr. alþjóðasamning um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW), regla III/2); eða
 - c) lokið prófi sem skipaverkfræðingur, vélaverkfræðingur eða verkfræðingur/teknifræðingur 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 vélarúmi, eftir því sem við á, ef hann fellur undir a- eða b-lið hér að framan; eða:
 - hafa háskólagráðu frá aðildarríki á viðkomandi sviði eða sambærilega menntun, og
 - hafa fengið þjálfun og verið útskrifaður úr skóla fyrir skipaskoðunarmenn í aðildarríki, og
 - hafa starfað í að minnsta kosti tvö ár hjá lögbæru yfirvaldi aðildarríkis sem skoðunarmaður fánaríkis og hafa fengist við skoðun og vottun í samræmi við ákvæði SOLAS-samþykktarinnar frá 1974.
3. Viðurkenndir skoðunarmenn skulu hafa hæfni til að eiga munnleg og skrifleg samskipti við sjómenn á því tungumáli sem algengast er til sjós.
 4. Viðurkenndir skoðunarmenn skulu hafa tilhlýðilega þekkingu á ákvæðum SOLAS-samþykktarinnar frá 1974 og viðeigandi starfsaðferðum í reglugerð þessari.
 5. Viðurkenndir skoðunarmenn sem annast sérstakar skoðanir mega ekki hafa neinna viðskiptahagsmuna að gæta, hvorki í viðkomandi fyrirtæki né nokkru öðru fyrirtæki sem rekur áætlunarferðir til og frá viðkomandi gistiríki, né heldur í þeim ekjuferjum eða háhraðafarþegaförum sem skoðuð eru, og skoðunarmenn skulu ekki heldur vera ráðnir hjá eða taka að sér störf fyrir frjáls félagasamtök sem annast lögbundnar skoðanir eða flokkunarskoðanir eða gefa út skírteini fyrir viðkomandi ekjuferju eða háhraðafarþegafar.
 6. Eftirlitsmenn sem ekki fullnægja viðmiðunum hér að framan geta einnig öðlast viðurkenningu ef þeir störfuðu hjá Siglingastofnun Íslands þann dag sem reglugerð um hafnarríkiseftirlit, nr. 128/1997, tók gildi þann 30. janúar 1997.

REGLUGERÐ

um breytingu á reglugerð nr. 6/1996 um útgáfu húsbréfa á árinu 1996 fyrir Byggingarsjóð ríkisins, húsbréfadeild, sbr. reglugerð nr. 169/1997.

1. gr.

1. gr. reglugerðarinnar, með síðari breytingum, orðast svo:

Ríkisstjórnin hefur ákveðið, á grundvelli laga um Húsnaðisstofnun ríkisins nr. 97/1993, með síðari breytingum, að Byggingarsjóður ríkisins, húsbréfadeild, gefi út 1., 2. og 3. flokk húsbréfa 1996. Samanlögð fjárhæð húsbréfa í flokkunum, skal vera að hámarki 28.500 milljónir króna á árinu 1996 og 1997. Húsbréfin í 1. og 3. flokki skulu gefin út í þremur undirflokkum A, B og C en í 2. flokki skulu húsbréfin gefin út í fjórum undirflokkum A, B, C og D. Í undirflokki A skal hvert húsbréf vera að fjárhæð 1.000.000 kr., í undirflokki