

## REGLUGERÐ

### um hafnarríkiseftirlit með sjóflutningum.

#### 1. gr.

##### *Markmið.*

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

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

#### 2. gr.

##### *Skilgreiningar.*

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

#### 1. *Samningar:*

- alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa frá 1966 (LL 66),
  - alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74),
  - alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókuninni frá 1978 (MARPOL 73/78),
  - alþjóðasamningur um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW 78),
  - samningur um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó frá 1972 (COLREG 72),
  - alþjóðasamningur um mælingar skipa frá 1969 (ITC 69),
  - samningur um lágmarksstaðla kaupskipa frá 1976 (ILO nr. 147) og
  - alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992 (CLC 92), ásamt bókunum og breytingum á þessum samningum og tengdum bindandi kóðum samkvæmt nýjustu útgáfu þeirra.
2. *MOU:* Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit undirritað í París 26. janúar 1982 samkvæmt nýjustu útgáfu þess.
  3. *Skip:* sérhvert skip sem siglir á opnu hafi sem einn eða fleiri þessara samninga gilda um og sigla undir öðrum fána en fána Íslands.
  4. *Stöð á hafi úti:* fastur eða fljótandi pallur starfræktur á eða yfir landgrunni Íslands.
  5. *Skoðunarmaður:* starfsmaður Siglingastofnunar Íslands eða annar einstaklingur sem hlotið hefur viðurkenningu stofnunarinnar til að framkvæma hafnarríkiseftirlitsskoðanir og heyrir undir hana.
  6. *Skoðun:* farið um borð í skip til að athuga gildi viðeigandi skírteina og annarra skjala sem og ástand skipsins, búnaðar þess og áhafnar auk aðbúnaðar og vinnuáðstæðna áhafnarinnar.

7. *Nákvæm skoðun*: skoðun sem felst í því að skip, búnaður þess og áhöfn, í heild eða að hluta til, eftir því sem við á, við þær aðstæður sem tilgreindar eru í 3. mgr. 6. gr., er skoðað nákvæmlega með tilliti til smíði skips, búnaðar, mönnunar, aðbúnaðar og vinnuskilyrða um borð ásamt því að kanna hvort þar sé beitt réttum starfsaðferðum.
8. *Víðtæk skoðun*: skoðun samkvæmt 7. gr.
9. *Farbann*: formlegt bann við því að skip haldi til hafs vegna sannanlegs vanbúnaðar sem einn og sér eða ásamt öðru gerir skipið óhaffært.
10. *Stöðvun starfsemi*: formlegt bann við því að skip haldi áfram starfsemi vegna sannanlegs vanbúnaðar sem einn og sér eða ásamt öðru gæti skapað hættu ef starfsemi yrði haldið áfram.

## 3. gr.

*Gildissvið.*

Þessi reglugerð gildir um sérhvert skip og áhöfn þess:

- sem hefur viðkomu í höfn á Íslandi eða stöð á hafi úti, eða
- sem leggst við akkeri úti fyrir slíkri höfn eða stöð.

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

Vegna skipa sem eru minni en 500 brúttótonn að stærð skal Siglingastofnun Íslands beita þeim reglum í viðeigandi samningum sem gilda um þessi skip og skal, í því tilviki að samningur gildir ekki, grípa til ráðstafana sem nauðsynlegar þykja til að tryggja að viðkomandi skip stofni hvorki öryggi né heilsu manna eða umhverfinu í beina hættu. Við beitingu þessarar málsgreinar skal Siglingastofnun Íslands hafa að leiðarljósi 1. viðauka við MOU.

Við skoðun á skipi, sem siglir undir fána ríkis sem er ekki aðili að samningi, skal Siglingastofnun Íslands tryggja að slíkt skip og áhöfn þess hljóti ekki hagstæðari meðferð en þá sem skip hlýtur sem siglir undir fána ríkis sem er aðili að þeim samningi.

Þessi reglugerð gildir ekki um fiskiskip, herskip, hjálparskip í flota, tréskip með frumstæðu smíðalagi, ríkisskip nýtt til annarra þarfa en í atvinnuskyni og lystisnekkjur sem ekki eru nýttar til verslunarsiglinga.

## 4. gr.

*Skoðunaraðili.*

Siglingastofnun Íslands framkvæmir skoðanir á skipum samkvæmt þessari reglugerð.

## 5. gr.

*Skoðunarskyldur.*

Siglingastofnun Íslands skal árlega framkvæma skoðanir á skipum sem samanlagt eru að minnsta kosti 25 af hundraði þeirra skipa sem komu til hafnar á Íslandi á ári hverju að meðaltali, reiknað á grundvelli þriggja næstliðinna almanaksára sem tölulegar upplýsingar eru til um.

- a) Siglingastofnun Íslands skal með hliðsjón af ákvæðum a-liðar 7. gr. tryggja að skip sem eiga ekki að fara í víðtæka skoðun og hafa markþátt yfir 50 í SIRENAC-upplýsingakerfinu, séu skoðuð í samræmi við 6. gr., að því tilskildu að a.m.k. einn mánuður hafi liðið frá síðustu skoðun í höfn á svæðinu sem fellur undir MOU.
- b) Við val á öðrum skipum til skoðunar skal Siglingastofnun Íslands ákveða forgangsröð samkvæmt eftirfarandi:
  - Fyrst skal velja skip sem um getur í I. hluta I. viðauka án tillits til markþáttar þeirra.
  - Skipin sem upp eru talin í II. hluta I. viðauka skulu valin í öfugri röð samkvæmt forgangsröð sem fer eftir gildi markþáttar þeirra eins og um getur í SIRENAC-upplýsingakerfinu.

Siglingastofnun Íslands skal láta hjá líða að skoða skip sem hafa verið skoðuð í einhverju öðru aðildarríki að EES á næstliðnum sex mánuðum að því tilskildu að:

- skipið sé ekki tilgreint í I. viðauka, og
- að ekki hafi verið tilkynnt um annmarka eftir síðustu skoðun,
- engin gild ástæða sé fyrir skoðun,
- skipið falli ekki undir a-lið, 2. mgr. 5. gr.

6. gr.

*Skoðunaraðferðir.*

Skoðunarmaður skal að minnsta kosti:

- a) athuga, eftir því sem við á, skírteinin og skjölin sem talin eru upp í II. viðauka;
- b) ganga úr skugga um að heildarástand skips sé viðunandi, þar með talið ástand vélarrúms og vistarvera þar á meðal með tilliti til hreinlætis.

Skoðunarmaður má skoða öll önnur viðeigandi skírteini og skjöl sem krafist er að séu um borð í samræmi við samningana enda þótt þau séu ekki talin upp í II. viðauka.

Ef gild ástæða er til að ætla, eftir skoðunina sem um getur í 1. og 2. mgr., að ástand skips, búnaðar þess eða áhafnar sé ekki efnislega í samræmi við kröfurnar samkvæmt samningi skal framkvæma nákvæma skoðun sem felur í sér frekari athugun á því hvort farið sé að kröfum um starfsaðferðir um borð.

„Gild ástæða“ er til staðar ef skoðunarmaður finnur sannanir sem, samkvæmt faglegu mati hans, kalla á nákvæma skoðun á skipinu, búnaði þess eða áhöfn.

Í III. viðauka eru talin upp dæmi um „gildar ástæður“.

Einnig skal hlíta málsmeðferð og viðmiðunarreglum um eftirlit með skipum sem tilgreindar eru í IV. viðauka.

7. gr.

*Skyldubundin, víðtæk skoðun á tilteknum skipum.*

Skip, sem fellur undir einhvern af flokkunum í A-þætti V. viðauka, er tækt til skoðunar þegar 12 mánuðir eru liðnir frá því að síðasta víðtæka skoðunin fór fram í höfn ríkis sem er undirritunaraðili að MOU.

Ef þannig skip er valið til skoðunar í samræmi við b-lið 2. mgr. 5. gr. skal víðtæk skoðun fara fram. Þó má skoðun skv. 6. gr. fara fram á tímabilinu sem líður á milli tveggja víðtækra skoðana.

- a) Útgerð eða skipstjóri skips sem fellur undir 1. tölul. skal senda allar upplýsingar sem eru taldar upp í B-þætti V. viðauka til Siglingastofnunar Íslands þegar skipið kemur til hafnar á Íslandi eftir að 12 mánuðir eru liðnir frá því að síðasta víðtæka skoðunin fór fram. Láta skal þessar upplýsingar í té a.m.k. þremur dögum fyrir áætlaðan komutíma til hafnar eða áður en farið er úr næstu höfn þar á undan ef búist er við að ferðin taki innan við þrjú daga.
- b) Öll skip sem eru ekki í samræmi við a-lið skulu tekin til víðtæktrar skoðunar í höfninni sem er ákvörðunarstaður.

Siglingastofnun skal skv. 7. gr. a sjá til þess að víðtæk skoðun fari fram á skipi sem 3. mgr. gildir um og sem hefur markþáttinn 7 eða meira í fyrstu höfninni sem komið er til eftir lok 12 mánaða tímabilsins frá því að síðasta víðtæka skoðunin fór fram.

Víðtæk skoðun skal fara fram í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í C-þætti V. viðauka.

7. gr. a

*Málsmeðferð þegar ekki er hægt að skoða tiltekin skip.*

Þegar Siglingastofnun Íslands getur ekki, af rekstrarástæðum, framkvæmt skoðun á

skipi, sem hefur markþátt yfir 50, eins og um getur í a-lið 2. mgr. 5. gr., eða skyldubundna, víðtæka skoðun, eins og um getur í 4. mgr. 7. gr., skal það án tafar tilkynna um það til SIRENAC-kerfisins að slík skoðun hafi ekki farið fram.

Tilkynna skal um slík tilvik til Eftirlitsstofnunar EFTA á sex mánaða fresti ásamt ástæðunum fyrir því að viðkomandi skip voru ekki skoðuð.

Slík tilvik, þegar skoðun ferst fyrir, mega ekki vera fleiri á almanaksárinu en 5% af ársmeðaltali fjölda þeirra skipa sem hafa viðkomu í höfnum á Íslandi og fara eiga í skoðun sem um getur í 1. mgr., reiknað á grundvelli þriggja næstliðinna almanaksára sem tölulegar upplýsingar eru til um.

Skip, sem um getur í 1. mgr., skulu, eftir því sem við á, fara í skoðun, eins og kveðið er á um í a-lið 2. mgr. 5. gr., eða í skyldubundna, víðtæka skoðun, eins og um getur í 4. mgr. 7. gr., í næstu viðkomuhöfn í bandalaginu.

#### 7. gr. b

##### *Aðgangsbann fyrir tiltekin skip.*

Siglingastofnun Íslands skal sjá til þess að skipum, sem falla undir einhvern af flokkunum í A-þætti XI. viðauka, sé bannaður aðgangur að höfnum á Íslandi, nema í tilvikum sem lýst er í 6. mgr. 11. gr., ef:

annaðhvort

- skipið siglir undir fána ríkis sem er á svarta listanum sem er birtur í ársskýrslu MOU, og
- lagt hefur verið farbann á skipið oftast en tvisvar á síðustu 24 mánuðum í höfn ríkis sem er undirritunaraðili að MOU,

eða

- skipið siglir undir fána ríkis sem hefur lýsinguna „mjög mikil áhætta“ eða „mikil áhætta“ á svarta listanum sem er birtur í ársskýrslu MOU, og
- lagt hefur verið farbann á skipið oftast en einu sinni á síðustu 36 mánuðum í höfn ríkis sem er undirritunaraðili að MOU.

Aðgangsbann skal taka gildi um leið og skipinu hefur verið leyft að láta úr höfn þar sem farbann hefur verið lagt á það, eftir atvikum, í annað eða þriðja sinn.

Að því er varðar 1. mgr. skal Siglingastofnun Íslands fylgja málsmeðferðinni sem mælt er fyrir um í B-þætti XI. viðauka.

#### 8. gr.

##### *Skýrsla um skoðun til skipstjóra.*

Að aflokinni skoðun, nákvæmri skoðun eða víðtækri skoðun skal skoðunarmaður gera skýrslu í samræmi við IX. viðauka. Skipstjóri skal fá afrit af skoðunarskýrslunni.

#### 9. gr.

##### *Úrbætur og farbann.*

Siglingastofnun Íslands skal vera þess fullviss að bætt sé úr eða að bætt verði úr, samkvæmt samningunum, annmörkum sem hafa verið staðfestir eða komið í ljós við skoðun sem um getur í 2. mgr. 5. gr. og 7. gr.

Ef um er að ræða annmarka sem sannanlega stofnar öryggi og heilsu manna eða umhverfinu í hættu skal Siglingastofnun Íslands tryggja að lagt sé farbann á skipið eða stöðvuð verði sú starfsemi, sem var í gangi þegar annmarkinn uppgötvaðist. Hvorki skal látið af ákvörðuninni um farbann né aflétt kröfunni um stöðvun starfsemi fyrr en hættan er liðin hjá eða fyrr en Siglingastofnun Íslands gengur úr skugga um að skipið geti, að teknu tilliti til nauðsynlegra skilyrða sem kunna að verða sett, haldið til hafs á ný eða unnt sé að halda

áfram starfseminni þar án þess að öryggi og heilsu farþega eða áhafnar eða annarra skipa sé stefnt í hættu eða án þess að lífríki sjávar sé búin ótilhlýðileg ógn.

Þegar skoðunarmaður leggur faglegan dóm á það hvort leggja skuli farbann á skip eða ekki skal hann hafa til hliðsjónar viðmiðunarreglurnar sem mælt er fyrir um í VI. viðauka. Í þessu sambandi skal lagt farbann á skip ef það er ekki búíð starfhæfu siglingaritakerfi þegar notkun þess er skyldubundin skv. XII. viðauka. Ef ekki er hægt að lagfæra þennan annmarka í farbannshöfn getur Siglingastofnun Íslands leyft skipinu að halda áfram til næstu hafnar, sem heppileg er, þar sem strax verður bætt úr annmörkum, eða krafist þess að það verði gert eigi síðar en innan 30 daga. Í þessu sambandi skal málsmeðferðin, sem um getur í 11. gr., gilda.

Í undantekningartilvikum, ef almennt ástand skips er greinilega ekki sem skyldi, getur Siglingastofnun Íslands frestað skoðun á skipinu þar til þeir aðilar, sem eru ábyrgir fyrir ástandi þess, hafa gripið til ráðstafana sem eru nauðsynlegar til að tryggja að skipið uppfylli viðeigandi skilyrði samninganna.

Ef skoðun, sem um getur í 2. mgr. 5. gr. og 7. gr., gefur tilefni til að farbann sé lagt á skip skal Siglingastofnun Íslands þegar í stað tilkynna skriflega, og láta fylgja skýrslu um skoðunina, til yfirvalda í ríkinu sem veitir skipinu rétt til að sigla undir sínum fána (hér á eftir nefnd „fánayfirvöld“) eða, þegar það er ekki hægt, til ræðismanns eða, í fjarveru hans, til næsta fulltrúa utanríkisþjónustu þess ríkis, um þær ástæður sem ollu því að íhlutun var talin nauðsynleg. Auk þess skal, þegar það á við, einnig tilkynna tilnefndum skoðunarmönnum eða viðurkenndum stofnunum sem bera ábyrgð á útgáfu flokkunarskírteinis eða skírteina sem gefin eru út fyrir hönd fánaríkisins í samræmi við alþjóðasamninga.

Ákvæði þessarar reglugerðar gilda með fyrirvara um viðbótarkröfur samninganna sem lúta að málsmeðferð við tilkynningar og skýrslugerð í tengslum við hafnarríkiseftirlit.

Við hafnarríkiseftirlit samkvæmt þessari reglugerð skal gera allt sem hægt er til að forðast að lagt sé farbann á skip eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt. Ef lagt er farbann á skip eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt á eigandi þess eða útgerð rétt á bótum fyrir tap eða tjón sem hann hefur orðið fyrir. Í hvert skipti sem farbann hefur verið lagt á skip eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt skal sönnunarbyrði þess efnis hvíla á herðum eiganda eða útgerðar skipsins.

#### 9. gr. a

##### *Gildandi málsmeðferð ef ISM-skírteini eru ekki til staðar.*

Leiði skoðun í ljós að afrit af samræmisskjali eða öryggisstjórnunarskírteini, sem eru gefin út í samræmi við alþjóðakóða um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (ISM-kóðann), er ekki að finna um borð í skipi sem heyrir undir ISM-kóðann á skoðunardegi skal Siglingastofnun Íslands sjá til þess að lagt sé farbann á skipið.

Siglingastofnun Íslands er heimilt að aflétta farbanninu, þrátt fyrir að skjölin, sem um getur í 1. mgr. vanti, til að komast hjá þrengslum í höfn ef skoðunin leiðir í ljós að ekki er um aðra annmarka að ræða sem heimila farbann. Þegar slík ákvörðun er tekin skal Siglingastofnun Íslands ætíð tilkynna lögbærum yfirvöldum hinna aðildarríkja MOU um það tafarlaust.

Siglingastofnun Íslands skal gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að öllum skipum, sem hafa heimild til að láta úr höfn í aðildarríki MOU undir þeim kringumstæðum sem um getur í 2. mgr., sé meinaður aðgangur að öllum höfnum á Íslandi, nema undir þeim kringumstæðum er um getur í 6. mgr. 11. gr., þangað til eigandi eða útgerð skipsins hefur sýnt lögbærum yfirvöldum aðildarríkisins, sem fyrirskipaði farbannið, fram á að skipið hafi gild skírteini sem eru gefin út í samræmi við ISM-kóðann. Komi í ljós við skoðun að um annmarka er að ræða, eins og um getur í 2. mgr. 9. gr., sem ekki er unnt að bæta úr í farbannshöfn skulu viðeigandi ákvæði 11. gr. einnig gilda.

## 10. gr.

*Áfrýjunarréttur.*

Eigandi skips, útgerð þess eða fulltrúi hennar á Íslandi hefur rétt til að áfrýja ákvörðun um farbann eða aðgangsbann tekinni af Siglingastofnun Íslands. Áfrýjun ógildir ekki ákvörðunina um farbann eða aðgangsbann.

Siglingastofnun Íslands skal með viðeigandi hætti veita skipstjóra skips sem um getur í 1. mgr. upplýsingar um áfrýjunarréttinn.

## 11. gr.

*Framhaldsmeðferð eftir skoðun og farbann.*

Ef ekki er hægt að bæta úr annmarka, samkvæmt 2. mgr. 9. gr., í skoðunarhöfn getur Siglingastofnun Íslands heimilað viðkomandi skipi að halda til næstu skipaviðgerðarstöðvar samkvæmt ákvörðun skipstjóra og hlutaðeigandi yfirvalda, að því tilskildu að farið sé að þeim skilyrðum sem lögbært yfirvald fánaríkisins setur og Siglingastofnun Íslands samþykkir. Slík skilyrði skulu tryggja að skipið geti haldið áfram ferð sinni án þess að öryggi og heilsu farþega eða áhafnar sé stefnt í hættu, öðrum skipum sé hætta búin eða lífríki sjávar ógnað með óskynsamlegum hætti.

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

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

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

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

i) sem halda til hafs án þess að uppfylla skilyrðin sem sett eru af stofnuninni, eða

ii) sem halda til hafs og neita að uppfylla skilyrði sem eru í gildi samkvæmt samningunum með því að halda ekki til tilnefndrar skipaviðgerðarstöðvar,

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

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

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

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

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

## 12. gr.

*Fagleg hæfni skoðunarmanna.*

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

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

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

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

Siglingastofnun Íslands gefur út kennivottorðið sem kveðið er á um í 4. mgr. Kennivottorðið skal vera á ensku og innihalda a.m.k. eftirfarandi:

- a) Nafn Siglingastofnunar Íslands.
- b) Fullt nafn handhafa kennivottorðsins.
- c) Nýlega mynd af handhafa kennivottorðsins.
- d) Undirskrift handhafa kennivottorðsins.
- e) Yfirlýsingu þess efnis að handhafi kennivottorðsins hafi leyfi til að framkvæma skoðanir í samræmi við þessa reglugerð.

### 13. gr.

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

Hafnsögumenn sem starfa á Íslandi við að leggja skipum að bryggju og sigla þeim úr höfn eða starfa um borð í skipum sem eru á siglingu til hafnar á Íslandi eða í einhverju aðildarríki EES skulu þegar tilkynna Siglingastofnun Íslands ef þeir komast að því við dagleg skyldustörf sín að um er að ræða annmarka sem gæti skert öryggi skipsins á siglingu eða skaðað lífríki sjávar.

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

### 14. gr.

#### *Samstarf.*

Hafnaryfirvöld og önnur hlutaðeigandi yfirvöld eða stofnanir á Íslandi, sem starfa í viðskiptalegum tilgangi, skulu veita Siglingastofnun Íslands allar upplýsingar sem máli skipta um skip sem koma til hafnar á Íslandi.

Siglingastofnun Íslands skal annast upplýsingaskipti og samstarf við lögbær yfirvöld annarra aðildarríkja MOU. Jafnframt skal stofnunin viðhalda áunnum tengslum við þessi lögbæru yfirvöld, Eftirlitsstofnun EFTA og upplýsingakerfið SIRENAC E sem komið hefur verið upp í St. Malo í Frakklandi.

Að því er varðar skoðun, sem um getur í 2. mgr. 5. gr. og 7. gr., skulu skoðunarmenn, sem annast hana, leita upplýsinga í almennum gagnasöfnum og einkagagnasöfnum sem varða skoðun skipa og sem eru aðgengileg í gegnum upplýsingakerfið Equasis.

Upplýsingarnar sem um getur í 2. mgr. skulu vera þær sem tilgreindar eru í 4. viðauka við MOU og krafist er til að uppfylla skilyrði 15. gr. þessarar reglugerðar.

### 15. gr.

#### *Birting upplýsinga.*

Siglingastofnun Íslands skal grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja að upplýsingar,

sem fram koma í I. hluta VIII. viðauka um skip sem farbann hefur verið lagt á á Íslandi eða synjað um aðgang að höfnum þess næstliðinn mánuð, séu birtar a.m.k. einu sinni í mánuði.

Upplýsingarnar, sem koma fram í I. og II. hluta VIII. viðauka, og upplýsingar um breytingar, niðurfellingar og útríkanir úr flokki, sem um getur í 3. mgr. 15. gr. tilskipunar 94/57/EB, skulu vera aðgengilegar í Sirenac-upplýsingakerfinu. Þær skulu gerðar aðgengilegar almenningi með Equasis-upplýsingakerfinu eins fljótt og unnt er eftir að skoðun lýkur eða farbanni hefur verið aflétt.

16. gr.

*Endurgreiðsla kostnaðar.*

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

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

Sé lagt farbann á skip vegna annmarka eða vegna þess að það hefur ekki gild skírteini, eins og mælt er fyrir um í 9. gr. og VI. viðauka, skal eigandi eða útgerð skipsins bera allan kostnað í tengslum við farbann í höfn.

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

17. gr.

*Gögn til að fylgjast með framkvæmd.*

Siglingastofnun skal láta Eftirlitsstofnun EFTA í té upplýsingar sem koma fram í X. viðauka, á því millibili sem þar greinir.

18. gr.

*Gildistaka.*

Reglugerð þessi er sett samkvæmt lögum um eftirlit með skipum nr. 35/1993, með síðari breytingum. Höfð var hliðsjón af tilskipun ráðsins 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í þeim er framfylgt (hafnarríkiseftirlit) að því er varðar skip sem nota hafnir innan bandalagsins og sigla á skipaleiðum sem heyra undir lögsögu aðildarríkjanna, ásamt síðari breytingum með tilskipunum nr. 98/25/EB, 98/42/EB, 1999/97/EB og 2001/96/EB og tilskipun ráðsins nr. 96/40/EB frá 25. júní 1996 um kennivottorð fyrir skoðunarmenn sem annast hafnarríkiseftirlit og 4. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/84/EB frá 5. nóvember 2002 um breytingar á tilskipunum um siglingaöryggi og varnir gegn mengun frá skipum.

Reglugerðin staðfestist hér með til að öðlast þegar gildi. Jafnframt fellur úr gildi reglugerð um hafnarríkiseftirlit, nr. 128/1997, með síðari breytingum, nr. 439/1997, 97/1999, 188/2000, 656/2000 og 361/2001.

*Samgönguráðuneytinu, 23. júlí 2003.*

**Sturla Böðvarsson.**

*Ragnhildur Hjaltadóttir.*

## I. VIÐAUKI

## Val á skipum til forgangsskoðunar.

(sem um getur í 2. mgr. 5. gr.)

## I. Ráðandi þættir.

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

1. Skip sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld hafa lýst vanbúin þannig að siglingaöryggi þeirra sé stefnt í voða (samkvæmt reglugerð um tilkynningarskyldu skipa sem flytja hættulegan varning, nr. 710/1998 og 13. gr. þessarar reglugerðar).
2. Skip sem uppfylla ekki skyldur sem mælt er fyrir um í reglugerð um tilkynningarskyldu skipa sem flytja hættulegan varning, nr. 710/1998.
3. Skip sem skýrsla eða tilkynning hefur borist um frá öðru aðildarríki MOU.
4. Skip sem skýrsla eða kvörtun hefur borist um frá skipstjóra, skipverja eða einstaklingi eða stofnun sem á réttmætra hagsmuna að gæta varðandi örugga starfsemi skips, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð eða mengunarvarnir, nema Siglingastofnun Íslands telji slíka skýrslu eða kvörtun ekki á rökum reista; óheimilt er að veita skipstjóra eða eiganda viðkomandi skips vitneskju um nafn þess sem leggur fram skýrslu eða kvörtun.
5. Skip sem:
  - hafa lent í árekstri, tekið niðri eða strandað á leið sinni til hafnar,
  - hafa verið kærð fyrir meint brot á ákvæðum um losun skaðlegra efna eða frárennslisvatns,
  - hefur verið stjórnað með óstöðugum eða ótryggum hætti og ekki hefur verið farið að reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um siglingaleiðir eða venjum og reglum um öruggar siglingar,
  - er stjórnað á einhvern annan hátt sem einstaklingum, eignum eða umhverfi stafar hætta af.
6. Skip, sem af öryggisástæðum hefur verið vikið úr flokki eða það tekið úr flokki, næstu sex mánuði á undan.

## II. Heildarmarkþáttur.

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

1. Skip sem koma til hafnar í aðildarríki MOU í fyrsta sinn eða eftir tólf mánaða fjarveru eða meira. Siglingastofnun Íslands ber og að taka mið af þeim skoðunum sem aðildarríki að MOU hafa framkvæmt þegar þessum viðmiðunum er beitt. Séu viðeigandi gögn hér að lútandi ekki fyrir hendi ber Siglingastofnun Íslands að styðjast við fánaleg Sirenacgögn og skoða þau skip sem hafa ekki verið skráð samkvæmt því kerfi eftir gildistöku þess gagnagrunns 1. janúar 1993.
2. Skip sem ekki hafa verið skoðuð af neinu aðildarríki MOU á næstliðnum sex mánuðum.
3. Skip með lögboðin skírteini um smíði og búnað, gefin út samkvæmt samningunum, og flokkunarskírteini, gefin út af stofnunum sem eru ekki viðurkenndar samkvæmt skilmálum tilskipunar ráðsins 94/57/EB.
4. Skip sem sigla undir fána ríkis og eru á svarta listanum sem er birtur í ársskýrslu MOU.
5. Skip sem hafa fengið að láta úr höfn aðildarríkis MOU með ákveðnum skilyrðum, svo sem
  - a) að ráðin verði bót á annmörkum fyrir brottför;
  - b) að ráðin verði bót á annmörkum í næstu viðkomuhöfn;
  - c) að ráðin verði bót á annmörkum innan 14 daga;
  - d) að önnur skilyrði hafi verið sett vegna annmarka.

Hafi ráðstafanir verið gerðar í tengslum við skipið og ráðin bót á öllum annmörkum er tekið tillit til þess.

6. Skip þar sem annmarkar hafa verið skráðir við fyrri skoðun, allt eftir fjölda annmarka sem finnast.
7. Skip sem farbann hefur verið sett á í fyrri höfn.
8. Skip sem sigla undir fána ríkis sem hefur ekki fullgilt alla viðeigandi alþjóðasamninga sem um getur í 2. gr. þessarar reglugerðar.
9. Skip sem eru flokkuð hjá flokkunarfélagi með hlutfall annmarka yfir meðallagi.
10. Skip í flokkum sem um getur í A-þætti V. viðauka.
11. Skip sem eru eldri en 13 ára.

Við ákvörðun á forgangsröð skoðunar skipa, sem talin eru upp hér að framan, skal Siglingastofnun Íslands hafa hliðsjón af heildarmarkþætti sem sjá má í Sirenac-upplýsingakerfinu skv. I. hluta í I. viðauka MOU. Hærri markþáttur merkir ofar í forgangsröð. Heildarmarkþátturinn er summan af gildandi markþáttagildum eins og þau eru skilgreind innan ramma MOU. Ákvæði 5., 6. og 7. liðar gilda einungis um skoðun á næstliðnum 12 mánuðum. Heildarmarkþáttur skal ekki vera lægri en summan af 3., 4., 8., 9., 10. og 11. lið. Að því er varðar grein 7.4 skal 10. liður þó ekki tekinn með þegar heildarmarkþáttur er fundinn.

## II. VIÐAUKI

### Skrá um skírteini og skjöl.

(sem um getur í 1. mgr. 6. gr.)

1. Alþjóðlega mælibréfið (1969)
2. - Öryggisskírteini farþegaskips.
  - Öryggisskírteini um smíði vöruflutningaskips.
  - Skírteini fyrir öryggisbúnað vöruflutningaskips.
  - Öryggisskírteini fyrir loftskýtastöðvar vöruflutningaskips.
  - Öryggisskírteini fyrir talstöðvar vöruflutningaskips.
  - Öryggisskírteini fyrir fjarskiptabúnað vöruflutningaskips.
  - Undanþáguskírteini ásamt farmskrá, eftir því sem við á.
  - Öryggisskírteini vöruflutningaskips.
3. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu.
  - Hæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu.
4. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu.
  - Hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu.
5. Alþjóðlega olíumengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið).
6. Alþjóðlega mengunarvarnarskírteinið fyrir flutning fljótandi eiturefna í lausu.
7. Alþjóðlega hleðslumerkjaskírteinið (1966).
  - Alþjóðlega undanþáguskírteinið vegna hleðslumerkja.
8. Olíudagbók, I. og II. hluti.
9. Farmbók.
10. Lágmarksöryggismönnunarskírteini.
- 10a Skírteini, gefin út í samræmi við alþjóðasamning um menntun og þjálfun, skilríki og vaktstöður sjómanna (STCW).
11. Læknisvottorð (sbr. ILO-samning nr. 73 um læknisskoðun sjómanna).
12. Gögn um stöðugleika.
13. Afrit af samræmisskjali og öryggisstjórnunarskírteini sem gefin eru út í samræmi við alþjóðakóða um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (SOLAS, IX. kafli).
14. Skírteini fyrir styrkleika skipsbols og vélbúnað gefin út af viðkomandi flokkunarfélagi (aðeins krafist ef skip heldur flokkun sinni hjá flokkunarfélagi).
15. Samræmisskjal vegna sérkrafna fyrir skip sem flytja hættulegan varning.

16. Öryggisskírteini háhraðafars og leyfi til að gera út háhraðafar.
17. Sérskrá eða farmskrá yfir hættulegan varning eða nákvæm hleðsluáætlun.
18. Skipsbók yfir próf og æfingar og færslubók yfir skoðanir og viðhald björgunartækja og -aðgerða.
19. Öryggisskírteini skips sem smíðað er í sérstökum tilgangi.
20. Öryggisskírteini færanlegra borpalla á hafi úti.
21. Fyrir olíuflutningaskip, skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu.
22. Skráningarlisti, brunavarnaáætlun og, fyrir farþegaskip, áætlun um aðgerðir til að grípa til þegar tjón verður.
23. Neyðaráætlun skips vegna olíumengunar (SOPEP-áætlunin).
24. Skoðunarskýrslur (fyrir búlkaskip og olíuflutningaskip).
25. Skýrslur frá fyrri hafnarríkiseftirlittsskoðunum.
26. Fyrir ekjufarþegaskip, upplýsingar um A/A-hámarkshlutfallið.
27. Skjal sem heimilar flutning á kornvöru.
28. Handbók um frágang farms.
29. Áætlun um meðferð sorps og sorpdagbók.
30. Stoðkerfi fyrir ákvarðanir skipstjóra farþegaskipa.
31. SAR-samvinnuáætlun fyrir farþegaskip sem sigla á föstum siglingaleiðum.
32. Skrá yfir rekstrartakmarkanir fyrir farþegaskip.
33. Bæklingur fyrir búlkaskip.
34. Fermingar- og affermingaráætlun fyrir búlkaskip.
35. Tryggingarskírteini eða einhver önnur fjárhagsleg trygging gegn skaðabótaábyrgð vegna olíumengunartjóns (alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar, 1992).

### III. VIÐAUKI

#### **Dæmi um „gildar ástæður“ til nákvæmrar skoðunar.**

(sem um getur í 3. mgr. 6. gr.)

1. Skip sem um getur í I. hluta og liðum II-3, II-4, II-5b, II-5c og II-8 í II. hluta I. viðauka.
2. Olíudagbók hefur ekki verið færð sem skyldi.
3. Villur hafa fundist við skoðun skírteina og annarra skjala (sbr. a-lið 1. mgr. og 2. mgr. 6. gr.).
4. Komið hafa fram vísbendingar um að skipverjar séu ófærir um að fullnægja kröfum 8. gr. tilskipunar 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarksþjálfun sjómanna.
5. Merki eru um að meðhöndlun farms og aðrar aðgerðir séu ekki framkvæmdar með öruggum hætti eða í samræmi við viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, t.d. að súrefnismagn í eðalgaslögnum til farmgeyma sé yfir tilskildu hámarki.
6. Skipstjóri olíuflutningaskips leggur ekki fram skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu.
7. Uppfærður skráningarlisti er ekki fyrir hendi eða skipverjum er ókunnugt um skyldur sínar ef eldur kemur upp eða ef skipun er gefin um að yfirgefa skipið.
8. Sent er út falskt neyðarmerki án þess að hirt sé um að afturkalla það á viðeigandi hátt.
9. Mikilvægan búnað skortir eða tiltekna aðgerðir eru ekki framkvæmdar, þótt þeirra sé krafist samkvæmt samningunum.
10. Hollustuhættir um borð eru langt frá því að vera fullnægjandi.
11. Samkvæmt álit og athugunum skoðunarmanns eru vísbendingar um alvarlega rýrnun eða annmarka á bol skips eða í burðarvirki þess sem kann að stofna burðarvirki, vatnsþéttleika eða veðurþéttleika skipsins í hættu.

12. Upplýsingar eða sönnunargögn um að skipstjórinn eða áhöfnin kunni ekki skil á nauðsynlegum öryggisráðstöfunum eða mengunarvarnarráðstöfunum um borð, eða að ekki hafi verið gripið til slíkra ráðstafana.

#### IV. VIÐAUKI

##### **Starfsreglur við eftirlit með skipum.**

(sem um getur í 4. mgr. 6. gr.)

1. Meginreglur um öryggismönnun (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.890(21).
2. Ákvæði alþjóðakóða um flutning á hættulegum varningi (International Maritime Dangerous Goods Code).
3. Rit Alþjóðavinnuumálastofnunarinnar (ILO) „Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure“ (Leiðbeiningar um starfsreglur við skoðun á vinnuáðstöðu um borð í skipum).
4. I. viðauki við MOU „Starfsreglur um hafnarríkiseftirlit“.

#### V. VIÐAUKI

- A. *Flokkar skipa sem falla undir viðtæka skoðun* (eins og um getur í 1. mgr. 7. gr.)
  1. Gas- og efnaflutningaskip, eldri en 10 ára; aldur miðast við smíðadag sem tilgreindur er í öryggisskírteinum skipsins.
  2. Búlkaskip, eldri en 12 ára; aldur miðast við smíðadag sem tilgreindur er í öryggisskírteinum skipsins.
  3. Olúflutningaskip yfir 3.000 brúttótonnum og eldri en 15 ára; aldur miðast við smíðadag sem tilgreindur er í öryggisskírteinum skipsins.
  4. Farþegaskip, eldri en 15 ára, önnur en farþegaskipin sem um getur í a- og b-lið 2. gr. reglugerðar um skoðanir ekjuferja og háhraðafarþegafara í millilandasiglingum, nr. 743/2001.
- B. *Upplýsingar sem ber að tilkynna til Siglingastofnunar Íslands* (eins og um getur í a-lið 3. mgr. 7. gr.)
  - A. heiti,
  - B. fáni,
  - C. IMO-auðkenningarnúmer ef við á,
  - D. heildarburðargeta,
  - E. smíðadagur skipsins, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskírteinum skipsins,
  - F. um tankskip:
    - F.a. smíðafyrirkomulag: einfaldur bolur, einfaldur bolur með aðgreindum kjölfestugeymum (SBT), tvöfaldur bolur,
    - F.b. ástand farm- og kjölfestugeyma: fullir, tómir, með eðalgasi,
    - F.c. rúmmál farmsins og hvers eðlis hann er,
  - G. áætlaður komutími til ákvörðunarhafnar eða hafnsögustöðvar, eftir því sem hafnsöguyfirvöld krefjast,
  - H. fyrirhuguð lengd dvalar,
  - I. fyrirhuguð starfsemi í ákvörðunarhöfn (lestun, losun, annað),
  - J. áætlaðar, lögboðnar skoðanir og umtalsverð viðhalds- og viðgerðarvinna sem fara þarf fram í ákvörðunarhöfn.

C. *Málsmeðferð varðandi víðtæka skoðun tiltekinna flokka skipa* (eins og um getur í 5. mgr. 7. gr.)

Víðtæk skoðun skal a.m.k. fela í sér eftirfarandi atriði ef unnt er að koma því við og með fyrirvara um hömlur vegna öryggis manna, skipsins eða hafnarinnar. Skoðunarmenn verða að gera sér grein fyrir því að það kann að tefla öryggi við framkvæmd ákveðinna aðgerða um borð í tvísýnu, t.d. meðhöndlun farms, ef gerð er krafa um að prófanir, sem hafa bein áhrif á slíkar aðgerðir, fari fram á sama tíma og þær eru í gangi.

1. *Almennur flokkur skipa* (flokkar í þætti A)

- Aflof og gangsetning neyðarrafala,
- skoðun neyðarlýsingar,
- virkni neyðarslökkvidælu með tveimur brunaslöngum tengdum aðalbrunalöng,
- virkni austursdælna,
- lokun vatnspéttra dyra,
- sjósetning eins lífbáts,
- prófun fjarstýrðrar neyðarstöðvunar, t.d. fyrir katla, loftræstingu og eldsneytisdælur,
- prófun stýrisbúnaðar, þ.m.t. varastýrisbúnaðar,
- skoðun neyðaraflgjafa fyrir fjarskiptabúnað,
- skoðun og, eftir því sem við verður komið, prófun skilju í vélarrúmi.

2. *Gas- og efnaflutningaskip*

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. þætti skal einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í víðtækri skoðun gas- og efnaflutningaskipa:

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

3. *Búlkaskip*

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

- hugsanleg tæring í undirstöðum vélbúnaðar á þilfari,
- hugsanleg aflögun og/eða tæring lestarhlera,
- hugsanlegar sprungur eða staðbundin tæring í þverskipspiljum,
- aðgengi að lestum,
- eftirlit með því að eftirfarandi skjöl séu um borð, athugun á þeim og staðfesting á því að fánaríkið eða flokkunarfélagið hafi áritað þau:
  - 1) skýrslur um kannanir á burðarvirki,
  - 2) skýrslur um mat á ástandi,
  - 3) skýrslur um þykktarmælingar,
  - 4) lýsandi skjal sem um getur í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.744(18).

4. *Olíuflutningaskip*

Auk þeirra atriða, sem talin eru upp í 1. þætti, skal einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í viðtækri skoðun olíuflutningaskipa:

- fastur kvoðuslökkvibúnaður á þilfari,
- slökkvibúnaður almennt,
- skoðun brunaspjalda fyrir vélarrúm, dælurými og vistarverur,
- athugun þrýstings á eðalgasi og súrefnisinnihaldi þess,
- kjölfestugeymar: rannsókn á a.m.k. einum af kjölfestugeymunum á farmsvæðinu frá mannopi/þilfarsaðgangi til að byrja með og svo innan frá ef skoðunarmaðurinn telur gilda ástæðu til frekari skoðunar,
- eftirlit með því að eftirfarandi skjöl séu um borð, athugun á þeim og staðfesting á því að fánaríkið eða flokkunarfélagið hafi áritað þau:
  - 1) skýrslur um kannanir á burðarvirki,
  - 2) skýrslur um mat á ástandi,
  - 3) skýrslur um þykktarmælingar,
  - 4) lýsandi skjal sem um getur í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.744(18).

5. *Farþegaskip sem falla ekki undir reglugerð nr. 743/2001*

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

- prófun eldskynjunar- og viðvörunarkerfa,
- athugun á hvort eldvarnarhurðir lokist á réttan hátt,
- prófun almenns hátalarakerfis,
- brunaæfing þar sem sú lágmarkskrafa er gerð að notkun allra slökkvibúninga sé sýnd og hluti starfsmanna í veitingaþjónustu taki þátt í henni,
- að sýnt sé fram á að lykilmenn í áhöfn þekki átætlun um aðgerðir til að grípa til þegar tjón verður.

Heimilt er að halda skoðun áfram, sé það talið viðeigandi, meðan skipið er í förum til eða frá höfn á Íslandi með samþykki skipstjóra eða útgerðar. Skoðunarmönnum er hvorki heimilt að trufla starfsemi skipsins né skapa aðstæður sem að áliti skipstjóra geta stefnt öryggi farþega, áhafnar eða skips í hættu.

## VI. VIÐAUKI

**Viðmiðunarreglur um farbann á skipi.**

(sem um getur í 3. mgr. 9. gr.)

**Inngangur.**

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

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

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

1. tilhlýðilegt tillit hafi verið tekið til krafna c-liðar reglu I/11 í SOLAS 74 varðandi tilkynningu til yfirvaldsins í fánaríkinu, tilnefnda skoðunarmannsins eða viðurkenndu stofnunarinnar sem ber ábyrgð á að gefa út viðkomandi skírteini,
2. áður en komið er til hafnar hafi skipstjórinn eða eigandi skipsins sent eftirlitsyfirvöldum hafnarríkisins nánari upplýsingar um tildrög slyssins og þær skemmdir sem orðið hafa ásamt upplýsingum um tilskilda tilkynningu til yfirvaldsins í fánaríkinu,

3. af hálfu skipsins hafi verið gerðar viðeigandi ráðstafanir um úrbætur, sem taldar eru fullnægjandi að mati Siglingastofnunar Íslands, og
4. Siglingastofnun Íslands hafi séð til þess, eftir að því var tilkynnt að úrbætur hefðu verið gerðar, að bætt hafi verið úr annmörkum sem ljóst var að stofnuðu öryggi, heilsu manna eða umhverfinu í hættu.

### 1. Helstu viðmiðunarreglur.

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

#### *Tímasetning:*

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

#### *Viðmiðunarregla:*

Lagt er farbann á skip ef annmarkar þess eru það alvarlegir að skoðunarmaður verði að koma aftur um borð í það til að fullvissa sig um að ráðin hafi verið bót á þeim áður en skipið heldur til hafs.

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

### 2. Beiting helstu viðmiðunarreglna.

Þegar tekin er ákvörðun um það hvort annmarkar í skipi séu svo alvarlegir að það réttlæti farbann skal skoðunarmaður meta hvort:

1. viðeigandi gild skjöl séu um borð í skipinu;
  2. skipið sé mannað í samræmi við lágmarksöryggismönnunarskírteinið.
- Meðan á skoðun stendur skal skoðunarmaður að auki meta hvort skip og/eða áhöfn þess sé fær um að:
3. sigla með öruggum hætti alla næstu sjóferð;
  4. meðhöndla, flytja og vakta á öruggan hátt ástand farms alla næstu sjóferð;
  5. hafa örugga stjórn með höndum í vélarrúmi alla næstu sjóferð;
  6. knýja skipið áfram og stýra með öruggum hætti alla næstu sjóferð;
  7. berjast með skilvirkum hætti gegn eldi í sérhverjum hluta skipsins ef nauðsyn krefur alla næstu sjóferð;
  8. yfirgefa skipið hratt og örugglega og inna af hendi björgunarstörf ef nauðsyn krefur alla næstu sjóferð;
  9. koma í veg fyrir umhverfismengun alla næstu sjóferð;
  10. viðhalda nægilegum stöðugleika alla næstu sjóferð;
  11. viðhalda nægilegum vatnsþéttleika alla næstu sjóferð;
  12. annast fjarskipti á neyðarstundu, ef nauðsyn krefur, alla næstu sjóferð;
  13. tryggja öruggar og heilnæmar aðstæður um borð alla næstu sjóferð;
  14. veita eins miklar upplýsingar og unnt er ef slys ber að höndum.

Ef svarið við einhverri af þessum spurningum er neikvætt, að teknu tilliti til allra annmarka sem hafa komið í ljós, skal íhuga alvarlega að leggja farbann á skipið. Samspil annmarka, sem hver um sig er ekki eins alvarlegur og þeir sem taldir eru upp að framan, getur einnig réttlætt að farbann sé lagt á skip.

3. Til hjálpar skoðunarmanni við notkun þessara viðmiðunarreglna fylgir skrá yfir annmarka, flokkaðir undir viðkomandi samninga og/eða kóða, sem teljast svo alvarlegs eðlis að þeir kunna að réttlæta að farbann sé lagt á skipið sem í hlut á. Þessi skrá er ekki tæmandi.

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

### 3.1. *Almennt.*

Skortur á gildum skírteinum og skjölum sem krafist er samkvæmt viðeigandi samningum. Skip sem sigla undir fána ríkja sem eru ekki aðilar að samningi (viðeigandi gjörningi) eða hafa ekki hrint í framkvæmd öðrum viðeigandi gjörningum hafa þó ekki rétt til að hafa skírteinin sem kveðið er á um í samningnum eða öðrum viðeigandi gjörningum. Skortur á skyldubundnum skírteinum er því ekki einn sér nægileg ástæða fyrir því að lagt sé farbann á þessi skip. Við beitingu ákvæðisins sem kveður á um „ekki hagstæðari meðferð“ er þess þó krafist að skipið uppfylli kröfurnar í meginatriðum áður en það lætur í haf.

### 3.2. *Atriði samkvæmt SOLAS-samningnum (tilvísanir eru gefnar í svigum):*

1. Bilun í aðalvélbúnaði og öðrum nauðsynlegum vélbúnaði og rafbúnaði.
2. Hreinlæti í vélarrúmi er ábótavant, of mikið magn olíublandaðs vatns í austri, einangrun röra, þar með talin útblástursrör í vélarrúmi, menguð olíu, ófullnægjandi starfsemi austursbúnaðar.
3. Bilun í neyðarrafala, -ljósum, -rafgeymum og -rofum.
4. Bilun í aðal- og varastýrisbúnaði.
5. Einstaklingsbjörgunartæki, björgunarför og sjósetningarbúnaður ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaðurinn í mikilli niðurníðslu.
6. Eldskynjunarkerfi, brunaviðvörðunarkerfi, slökkvibúnaður, föst slökkvikerfi, loftræstilokar, brunaspjöld og hraðlokar ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaður í mikilli niðurníðslu þannig að hann er óhæfur til þeirra nota sem honum er ætlað.
7. Slökkvibúnaður á þilfari tankskipa ekki fyrir hendi, í mikilli niðurníðslu eða starfar ekki sem skyldi.
8. Ljós, dagmerki eða hljóðmerkjagjafar eru ekki fyrir hendi, eru ekki í samræmi við reglur eða í mikilli niðurníðslu.
9. Fjarskiptabúnaður fyrir neyðar- og öryggisfjarskipti ekki fyrir hendi eða starfar ekki sem skyldi.
10. Siglingatæki ekki fyrir hendi eða starfa ekki sem skyldi, að teknu tilliti til ákvæða SOLAS-reglu nr. V/12(o).
11. Leiðrétt sjókort og/eða öll viðeigandi sjóferðagögn sem eru nauðsynleg til fyrirhugaðrar sjóferðar eru ekki fyrir hendi, að teknu tilliti til þess að nota má rafræn sjókort í staðinn.
12. Neistalaus loftræstibúnaður fyrir farmdælurými ekki fyrir hendi (SOLAS-regla nr. II-2/59.3.1).
13. Alvarlegir annmarkar í sambandi við kröfur um starfshætti, eins og þeim er lýst í lið 5.5 í I. viðauka við MOU.
14. Fjöldi, samsetning eða skírteini áhafnar er ekki í samræmi við öryggismönnunarskírteinið.
15. Misbrestur er á framkvæmd auknu eftirlitsáætlunarinnar samkvæmt 2. reglu í XI. kafla SOLAS 74.
16. Siglingariti er ekki fyrir hendi eða er bilaður þegar notkun hans er skyldubundin.

3.3. *Atriði samkvæmt IBC-kóðanum (tilvísanir eru gefnar í svigum):*

1. Flutningur efna sem ekki eru tilgreind í hæfnisskírteini eða upplýsingum um farm ábótavant (16.2).
2. Háþrýstiöryggistæki ekki fyrir hendi eða þau skemmd (8.2.3).
3. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki viðeigandi kröfur kóðans (10.2.3).
4. Íkveikjuhætta á hættulegum stöðum sem um getur í 10.2 (11.3.15).
5. Brotið í bága við sérstakar kröfur (15).
6. Farið yfir hámarksörk geymis hvað varðar eiginleika farms (16.1).
7. Ónógar hitavarnir fyrir viðkvæmar vörur (16.6).

3.4. *Atriði samkvæmt IGC-kóðanum (tilvísanir eru gefnar í svigum):*

1. Flutningur efna sem ekki er getið í hæfnisskírteini eða upplýsingar um farm ábótavant (18.1).
2. Lokunarbúnaður fyrir vistarverur eða þjónusturými ekki fyrir hendi (3.2.6).
3. Þil ekki gasþétt (3.3.2).
4. Loftlokar bilaðir (3.6).
5. Hraðlokar ekki fyrir hendi eða bilaðir (5.6).
6. Öryggislokar ekki fyrir hendi eða bilaðir (8.2).
7. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki kröfur kóðans (10.2.4).
8. Loftræstibúnaður í farmrymum ekki starfhæfur (12.1).
9. Þrýstiviðvörunarkerfi fyrir farmgeyma ekki starfhæft (13.4.1).
10. Gasgreiningarbúnaður og/eða eiturgasgreiningarbúnaður bilaður (13.6).
11. Flutningur efna með lata án gildra lataskírteina (17/19).

3.5. *Atriði samkvæmt samningnum um hleðslumerki skipa:*

1. Mikilvæg svæði skemmd, tærð eða með pittatæringu í plötum og styrkingum þeirra í þilfari og bol sem hefur áhrif á haffæri eða styrkleika til að þola staðbundið álag nema því aðeins að framkvæmd hafi verið fullnægjandi bráðabirgðaviðgerð fyrir sjóferð til hafnar þar sem varanleg viðgerð getur farið fram.
2. Staðfesting á ónógum stöðugleika.
3. Skortur á fullnægjandi og áreiðanlegum upplýsingum í viðurkenndu formi sem gera skipstjóra með einföldum hætti kleift að skipuleggja lestun farms og kjölfestu í skipið þannig að stöðugleiki þess sé innan öryggismarka á öllum stigum og við breytilegar aðstæður meðan á sjóferð stendur og að komið sé í veg fyrir óásættanlega spennu í burðarvirki skipsins.
4. Lokunartæki, lokunarbúnaður lúga og vatnspéttar hurðir ekki fyrir hendi eða bilaðar.
5. Ofhleðsla.
6. Djúpristumerki ekki fyrir hendi eða ólæsileg.

3.6. *Atriði samkvæmt I. viðauka MARPOL-samningsins (tilvísanir eru gefnar í svigum):*

1. Olíusúbúnaður, vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu eða 15 ppm viðvörunarfyrirkomulag ekki fyrir hendi, alvarlega bilað eða óstarfhæft.
2. Ekki nægilegt rúmtak í dreggjar- og/eða sorageymum til fyrirhugaðrar sjóferðar.
3. Olíudagbók ekki fyrir hendi (20 (5)).
4. Óleyfilegum hjástreymislögnum fyrir austur komið fyrir.
5. Skoðunarskýrslu vantar eða hún er ekki í samræmi við reglu 13G(3)(b) í MARPOL-samningnum.

3.7. *Atriði samkvæmt II. viðauka MARPOL-samningsins (tilvísanir eru gefnar í svigum):*

1. P&A-handbókin ekki fyrir hendi.
2. Farmur er ekki flokkaður (3 (4)).
3. Engin farmbók fyrir hendi (9 (6)).
4. Flutningur olíukenndra efna án þess að fullnægja kröfum þar að lútandi eða án þess að

skírteini hafi verið breytt með viðeigandi hætti (14).

5. Óleyfilegum hjástreymislögnum fyrir austur komið fyrir.

3.8. *Atriði samkvæmt STCW-samningnum.*

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

3.9. *Atriði samkvæmt ILO-samningunum:*

1. Ekki nægilegar vistir um borð fyrir sjóferð til næstu hafnar.
2. Ekki nægilegt drykkjarhæft vatn fyrir sjóferð til næstu hafnar.
3. Hollustuhættir um borð langt frá því að vera fullnægjandi.
4. Enginn hitun í vistarverum í skipi sem eru starfrækt á svæðum þar sem hiti getur orðið mjög lágur.
5. Óhóflega mikið sorp, gangar/vistarverur tepptar af búnaði eða farmi eða aðstæður þar að einhverju leyti óruggar.

3.10. *Atriði sem réttlæta e.t.v. ekki ákvörðun um farbann en þar sem til að mynda verður að stöðva vinnu við farm:*

Ef starfsemi (eða viðhald) eðalgaskerfis, farmtengds búnaðar eða vélbúnaðar er ábótavant telst vera nægileg ástæða til að stöðva starfsemi við farm.

## VII. VIÐAUKI

### Lágmarkskröfur fyrir skoðunarmenn.

(sem um getur í 1. mgr. 11. gr.)

1. Skoðunarmaður skal hafa umboð Siglingastofnunar Íslands til að framkvæma hafnar-ríkiseftirlit.
  2. Skoðunarmaður skal annaðhvort:
    - hafa starfað í að minnsta kosti eitt ár sem skoðunarmaður hjá Siglingastofnun Íslands og hafa fengist við skoðun og skírteinisútgáfu í samræmi við ákvæði samninganna,
    - og hafa:
      - a) atvinnuskírteini skipstjóra sem heimilar honum að stjórna skipi sem er 1.600 brúttótonn að stærð eða meira (sbr. STCW-samninginn, regla II/2); eða
      - b) atvinnuskírteini yfirvélstjóra sem heimilar honum að taka að sér starf um borð í skipi þar sem afl aðalvélbúnaðar er 3.000 kW eða meira (sbr. STCW-samninginn, regla III/2); eða
      - c) lokið prófi sem skipaverkfræðingur/tæknifræðingur, vélaverkfræðingur/ tækni-fræðingur eða verkfræðingur/tæknifræðingur á sviði siglingamála og unnið sem slíkur í fimm ár að minnsta kosti,
    - og hafa starfað til sjós í fimm ár að minnsta kosti sem yfirmaður á þilfari eða í vélar-rúmi, eftir því sem við á, ef hann fellur undir a- eða b-lið hér að framan.
- eða:
- hafa háskólagráðu á viðkomandi sviði eða sambærilega menntun, og

- hafa fengið þjálfun og verið útskrifaður úr skóla fyrir skipaskoðunarmenn, og
  - hafa starfað í að minnsta kosti tvö ár sem skoðunarmaður hjá Siglingastofnun Íslands og hafa fengist við skoðun og skírteinisútgáfu í samræmi við ákvæði samninganna.
3. Hæfni til að eiga munnleg og skrifleg samskipti við sjómenn á ensku.
  4. Viðeigandi þekking á ákvæðum alþjóðasamninga og viðeigandi starfsaðferðum við hafnarríkisefirlit.
  5. Skoðunarmenn sem ekki fullnægja viðmiðununum hér að framan geta einnig öðlast viðurkenningu ef þeir störfuðu við hafnarríkisefirlit hjá Siglingastofnun Íslands fyrir 30. janúar 1997.

### VIII. VIÐAUKI

#### **Birting upplýsinga sem varða farbann og skoðun í höfnum.**

(eins og um getur í 15. gr.)

- I. Þær upplýsingar, sem birtar eru í samræmi við 1. mgr. 15. gr., skulu innihalda eftirfarandi:
  - heiti skips,
  - IMO-númer,
  - tegund skips,
  - tonnatölu (BT),
  - smíðaár, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskírteinum skipsins,
  - nafn og heimilisfang eiganda skips eða útgerðar þess,
  - sé um að ræða skip sem flytja fljóttandi eða fasta farma í lausu, nafn og heimilisfang leigutakans sem er ábyrgur fyrir vali á skipinu og tegund leigusamningsins,
  - fánaríki,
  - flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin, þegar svo ber undir, sem hafa gefið út flokkunarskírteini þessa skips ef einhver eru,
  - flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver annar aðili, sem hefur gefið út skírteini fyrir þetta skip, í samræmi við gildandi samninga fyrir hönd fánaríkisins þar sem tilgreint er um hvaða skírteini er að ræða,
  - höfn og dagsetningu síðustu viðtækrar skoðunar og tekið fram, ef við á, hvort um farbann var að ræða,
  - höfn og dagsetningu síðustu sérstöku skoðunar og nafn stofnunarinnar sem gerði skoðunina,
  - fjölda farbanna á næstliðnum 24 mánuðum,
  - farbannsland og -höfn,
  - dagsetningu þegar farbanni var aflétt,
  - lengd farbanns í dögum talið,
  - fjölda annmarka sem fundust og ástæður farbanns, sett fram á skýran og skilmerkilegan hátt,
  - lýsingu á ráðstöfunum sem Siglingastofnun Íslands og flokkunarfélagið, ef við á, hefur gert í kjölfar farbanns,
  - þegar skipi er synjað um aðgang að höfn innan bandalagsins ber að gefa upp ástæður slíkrar synjunar, settar fram á skýran og skilmerkilegan hátt,
  - ábendingu, ef við á, um hvort flokkunarfélagið eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu skoðunina, beri ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem einir sér eða saman leiddu til farbannsins,
  - lýsingu á þeim ráðstöfunum sem gerðar hafa verið ef um er að ræða skip sem hefur fengið leyfi til siglingar til næstu viðeigandi skipaviðgerðastöðvar eða sem hefur verið synjað um aðgang að íslenski höfn.

- II. Upplýsingar um skoðuð skip, sem gerðar eru opinberar í samræmi við 2. mgr. 15. gr., skulu innihalda eftirfarandi:
- heiti skips,
  - IMO-númer,
  - tegund skips,
  - tonnatölu (BT),
  - smíðaár,
  - nafn og heimilisfang eiganda skips eða útgerðar þess,
  - sé um að ræða skip sem flytja fljótandi eða fastafarma í lausu, nafn og heimilisfang leigutakans sem er ábyrgur fyrir vali á skipinu og tegund leigusamningsins,
  - fánaríki,
  - flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin, þegar svo ber undir, sem hafa gefið út flokkunarskírteini þessa skips, ef einhver eru,
  - flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver annar aðili, sem hefur gefið út skírteini fyrir þetta skip, í samræmi við gildandi samninga fyrir hönd fánaríkisins þar sem tilgreint er um hvaða skírteini er að ræða,
  - land, höfn og dagsetningu skoðunar,
  - fjölda og eðli annmarka.

#### IX. VIÐAUKI

#### Skoðunarskýrsla, gerð í samræmi við 8. gr.

Í skoðunarskýrslunni skal a.m.k. eftirfarandi koma fram:

##### I. *Almennt.*

1. Lögbært yfirvald sem gerði skýrsluna, þ.e. Siglingastofnun Íslands.
  2. Skoðunardagur og -staður.
  3. Heiti skipsins sem er skoðað.
  4. Fáni.
  5. Tegund skips.
  6. IMO-númer.
  7. Kallmerki.
  8. Tonnatala (BT).
  9. Heildarburðargeta (ef við á).
  10. Smíðaár, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskírteinum skipsins.
  11. Flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin, þegar svo ber undir, sem hafa gefið út flokkunarskírteini þessa skips ef einhver eru.
  12. Flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver annar aðili, sem hefur gefið út skírteini fyrir þetta skip, í samræmi við gildandi samninga fyrir hönd fánaríkisins.
  13. Nafn og heimilisfang eiganda skips eða útgerðar þess.
  14. Sé um að ræða skip sem flytja fljótandi eða fastafarma í lausu, nafn og heimilisfang leigutakans sem er ábyrgur fyrir vali á skipinu og tegund leigusamningsins.
  15. Dagsetningin þegar gerð skoðunarskýrslu lýkur.
  16. Ábending um að nákvæmar upplýsingar um skoðun eða farbann kunni að verða birtar.
- II. *Upplýsingar er varða skoðun.*

1. Skírteini, gefin út samkvæmt viðkomandi alþjóðasamningum og hvaða yfirvald eða stofnun gefur þau út, þ.m.t. útgáfudagur og gildistími.
2. Hlutar eða einingar skipsins sem voru skoðuð (þegar um er að ræða nákvæma eða víðtæka skoðun).
3. Tegund skoðunar (skoðun, nákvæm skoðun, víðtæk skoðun).
4. Eðli annmarka.

5. Ráðstafanir sem eru gerðar.
- III. *Viðbótarupplýsingar vegna farbanns.*
  1. Dagsetning farbannsúrskurðar.
  2. Dagsetning þegar farbanni er aflétt.
  3. Hvers eðlis þeir annmarkar eru sem gefa tilefni til farbanns (vísanir í samninga ef við á).
  4. Upplýsingar um síðustu milliskoðun eða árlega skoðun.
  5. Ábendingu, ef við á, um það hvort flokkunarfélagið eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu skoðunina, beri ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem einir sér eða saman leiddu til farbannsins.
6. Ráðstafanir sem eru gerðar.

#### X. VIÐAUKI

##### Gögn sem lögð eru fram í tengslum við eftirlit með framkvæmd beitingar 17. gr.

1. Ár hvert, eigi síðar en 1. apríl, skal Siglingastofnun Íslands láta Eftirlitsstofnun EFTA í té eftirfarandi gögn um næstliðið ár.
  - 1.1. Fjölda skoðunarmanna sem starfa á þeirra vegum innan ramma hafnarríkiseftirlits með sjóflutningum.  
Þessar upplýsingar skulu sendar til Eftirlitsstofnunar EFTA í formi eftirfarandi töflu:

Höfn/svæði	Fjöldi skoðunarmanna í fullu starfi	Fjöldi skoðunarmanna í hlutastarfi	Ígildi fullra starfa <sup>(1)</sup>
Höfn X ...			
Höfn Y ...			
<b>SAMTALS</b>			

Þessar upplýsingar verður að veita á landsvísu, svo og fyrir hverja höfn á Íslandi. Að því er varðar þennan viðauka merkir orðið höfn einstaka höfn eða landsvæði sem skoðunarmaður eða hópur skoðunarmanna annast og geta það verið nokkrar einstakar hafnir eftir atvikum. Sami skoðunarmaður getur starfað við fleiri en eina höfn/eitt landsvæði.

- 1.2. Heildarfjöldi einstakra skipa sem hafa komið í hafnir á Íslandi.
  2. Siglingastofnun Íslands skal annaðhvort:
    - a) senda Eftirlitsstofnun EFTA skrá yfir ferðir einstakra skipa, annarra en þeirra sem veita reglubundna ferjuþjónustu, á sex mánaða fresti ásamt IMO-númeri skipanna og komudegi, eða
    - b) senda upplýsingar til SIRENAC um IMO-númerin og komudag skipanna, annarra en þeirra sem veita reglubundna ferjuþjónustu, sem koma daglega í hafnir þeirra.
- Siglingastofnun Íslands skal láta Eftirlitsstofnun EFTA í té skrá yfir reglubundna ferjuþjónustu, sem um getur í a- og b-lið, eigi síðar en sex mánuðum eftir að þessi reglugerð kemur til framkvæmda og eftir það í hvert sinn sem breytingar verða á slíkri þjónustu.

(1) Þegar skoðunarmenn eru í hlutastarfi við hafnarríkiseftirlit skal heildarfjöldi skoðunarmanna breytt í þá tölu sem samsvarar ígildi fjölda skoðunarmanna í fullu starfi.

## XI. VIÐAUKI

- A. *Flokkar skipa sem hefur verið bannaður aðgangur að höfnum á Íslandi* (eins og um getur í 1. mgr. 7. gr. b)
1. Gas- og efnaflutningaskip.
  2. Búlkaskip.
  3. Olúflutningaskip.
  4. Farþegaskip.
- B. *Málsmeðferð varðandi bann við aðgangi að höfnum á Íslandi* (eins og um getur í 2. mgr. 7. gr. b)
1. Ef skilyrðin, sem lýst er í 7. gr. b, eru uppfyllt skal Siglingastofnun Íslands þegar um er að ræða skip sem lagt er farbann á í annað eða þriðja skipti innan MOU, eftir því sem við á, upplýsa skipstjórnann og eigandann eða útgerð skipsins skriflega um að skipinu hafi verið bannaður aðgangur.  
Siglingastofnun Íslands skal einnig tilkynna um það til stjórnvalda fánaríkisins, viðkomandi flokkunarfélags, hinna aðildarríkja MOU, Eftirlitsstofnunar EFTA, Miðstöð stjórnsýslu siglingamála (Centre administratif des affaires maritimes) og aðalskrifstofu MOU.  
Aðgangsbann skal taka gildi um leið og skipinu hefur verið leyft að láta úr höfn eftir að annmarkarnir, sem leiddu til farbannsins, hafa verið lagfærðir.
  2. Til að fá aðgangsbanni aflétt verður eigandi eða útgerð skipsins að bera fram formlega beiðni til Siglingastofnunar Íslands. Þessari beiðni skal fylgja skírteini frá stjórnvöldum fánaríkisins sem sýnir að skipið sé fullkomlega í samræmi við gildandi ákvæði alþjóðasamninga. Beiðninni um að aflétta aðgangsbanninu skal einnig fylgja, ef við á, skírteini frá flokkunarfélaginu, sem hefur flokkað skipið, sem sýnir að skipið er í samræmi við reglur flokkunarfélagsins.
  3. Ekki má aflétta aðgangsbanni fyrr en skoðunarmenn Siglingastofnunar Íslands hafa skoðað skipið aftur í höfn, sem menn hafa orðið ásáttir um, og lögð hafa verið fram sönnunargögn, sem eru tekin gild af Siglingastofnun Íslands, um að skipið uppfylli fullkomlega gildandi kröfur alþjóðasamninga.  
Ef höfnin, sem menn hafa orðið ásáttir um, er staðsett innan MOU-svæðisins getur lögbært yfirvald aðildarríkisins þar sem ákvörðunarhöfnin er, með samþykki Siglingastofnunar Íslands sem setti aðgangsbannið, leyft skipinu að halda áfram til viðkomandi ákvörðunarhafnar, eingöngu í þeim tilgangi að sannprófa hvort skipið uppfylli skilyrðin sem eru tilgreind í 2. lið.  
Þegar skip er skoðað aftur skal það vera víðtæk skoðun sem nær a.m.k. til viðeigandi atriða í þætti C í V. viðauka.  
Allur kostnaður við þessa víðtæku skoðun skal greiddur af eiganda eða útgerð.
  4. Ef Siglingastofnun Íslands telur að niðurstöður úr víðtæku skoðuninni séu fullnægjandi, í samræmi við 2. lið, skal aflétta aðgangsbanninu. Tilkynna skal eiganda eða útgerð skipsins það skriflega.  
Siglingastofnun Íslands skal einnig tilkynna skriflega um ákvörðun sína til stjórnvalda fánaríkisins, viðkomandi flokkunarfélags, hinna aðildarríkja MOU, Eftirlitsstofnunar EFTA, Miðstöð stjórnsýslu siglingamála (Centre administratif des affaires maritimes) og aðalskrifstofu MOU.

## XII. VIÐAUKI

**Alþjóðlegar kröfur og EES-kröfur varðandi siglingarita (VDR-kerfi).**

Skip í eftirfarandi flokkum skulu, ef þau hafa viðkomu í höfn á Íslandi, vera búin kerfi

siglingarita sem uppfyllir viðmiðanir um virkni í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.861(20) og prófunarviðmiðanir sem Alþjóðaraftækninefndin (IEC) hefur sett með staðli nr. 61996:

- farþegaskip sem eru smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar,
- ekjufarþegaskip sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002, eigi síðar en við fyrstu skoðun sem fer fram 1. júlí 2002 eða síðar,
- farþegaskip, önnur en ekjufarþegaskip, sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002, eigi síðar en 1. janúar 2004,
- skip, önnur en farþegaskip, sem eru 3.000 brúttótonn eða stærri, smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar.

Skip í eftirfarandi flokkum, og skip sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002, skulu, ef þau hafa viðkomu í höfn á Íslandi, vera búin kerfi siglingarita sem uppfyllir viðeigandi viðmiðanir Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar:

- vöruflutningaskip sem eru 20.000 brúttótonn eða stærri, eigi síðar en þann dag sem Alþjóðasiglingamálastofnunin ákveður eða, ef sú ákvörðun liggur ekki fyrir, eigi síðar en 1. janúar 2007,
- vöruflutningaskip sem eru 3.000 brúttótonn eða stærri en minni en 20.000 brúttótonn, eigi síðar en þann dag sem Alþjóðasiglingamálastofnunin ákveður eða, ef sú ákvörðun liggur ekki fyrir, eigi síðar en 1. janúar 2008.“

## GJALDSKRÁ

### um gatnagerðargjöld í Borgarfjarðarsveit.

#### 1. gr.

##### *Almenn heimild.*

Af öllum nýbyggingum svo og stækkunum eldri húsa, sem eru á eignar- eða leigulóð í Borgarfjarðarsveit, skal greiða gatnagerðargjald til sveitarsjóðs samkvæmt gjaldskrá þessari, sbr. heimild í lögum um gatnagerðargjald nr. 17/1996 og reglugerð um gatnagerðargjald nr. 543/1996.

Gatnagerðargjaldi skal varið til gatnagerðar í sveitarfélaginu, svo sem til að undirbyggja götur með tilheyrandi lögnum, m.a. vegna götulýsingar og til að leggja bundið slitlag, gangstéttir, ganga frá umferðareyjum svo og til annarra slíkra framkvæmda sem gert er ráð fyrir í skipulagi.

#### 2. gr.

##### *Gatnagerðargjald.*

Af hverjum rúmmetra húss greiðist ákveðinn hundraðshluti byggingakostnaðar pr. rúmmetra, í vísitöluhúsi fjölbýlis, eins og hann er á hverjum tíma samkvæmt útreikningum Hagstofu Íslands á grundvelli laga nr. 42/1987.

Hundraðshluti byggingakostnaðar ákvarðast eftir hústegund svo sem hér segir:

Einbýlishús .....	6,0%
Par-, rað-, og fjöleignarhús .....	4,0%
Fjöleignarhús (6 íbúðir eða fleiri) .....	2,5%
Verslunar- og skrifstofuhúsnaði .....	3,0%
Iðnaðar og geymsluhúsnaði .....	3,0%
Annað húsnaði (svo sem gripahús) .....	2,0%