

REGLUGERÐ

um hafnarrikiseftirlit.

1. gr.

Markmið.

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

- a. að stuðla að því að farið sé að alþjóðlegri löggjöf og viðeigandi löggjöf EES-svæðisins um siglingaöryggi, siglingavernd, verndun sjávarumhverfis og aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í skipum, óháð því undir hvaða fána þau sigla,
- b. að koma á sameiginlegum viðmiðunum fyrir eftirlit með skipum af hálfu hafnarrikis og samræma verklagsreglur um skoðun og farbann þar sem byggt er á sérfræðipækkingu og reynslu sem áunnist hefur á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit,
- c. að hrinda í framkvæmd innan EES-svæðisins hafnarrikiseftirlitskerfi, byggðu á skoðunum, sem fara fram innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit, þar sem stefnt væri að því að skoða öll skip með tilteknu millibili. Slíkar skoðanir skyldu byggjast á áhættusniði skipa þar sem meiri áhætta kallar á nákvæmari skoðun með styttra millibili.

2. gr.

Skilgreiningar.

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. *Samningar*: Eftirtaldir samningar eða samþykktir ásamt bókunum og tilheyrandi breytingum, svo og tengdir bindandi kóðar, í uppfærðum útgáfum þeirra:
 - a. alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa frá 1966 (LL 66),
 - b. alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74),
 - c. alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókuninni við hann frá 1978 (MARPOL '73/78),
 - d. alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW 78/95),
 - e. samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó frá 1972 (COLREG 72),
 - f. alþjóðasamningur um mælingar skipa frá 1969 (ITC 69),
 - g. samningur um lágmarksstaðla kaupskipa frá 1976 (ILO nr. 147),
 - h. alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992 (CLC 92).
2. *Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit (MOU)*: Samkomulagið um hafnarrikiseftirlit, sem undirritað var í París 26. janúar 1982, í uppfærðri útgáfu.
3. *Rammi og verklagsreglur fyrir valkvætt úttektarkerfi aðildarríkja Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO)*: Ályktun þings Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) A.974(24).
4. *Svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit*: Landsvæði þar sem undirritunaraðilar Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit framkvæma skoðanir innan ramma þess.
5. *Skip*: Sérhvert hafskip sem ein eða fleiri þessara samþykktu gilda um og siglir undir öðrum fána en fána hafnarrikisins.
6. *Tengsl skips og hafnar*: Samskipti sem eiga sér stað þegar skip verður beint og tafarlaust fyrir áhrifum af aðgerðum sem tengjast flutningi fólks eða vöru eða við það að hafnarþjónusta er innt af hendi.
7. *Skip á akkerislægi*: Skip sem er í höfn eða á öðru svæði innan lögsögu hafnar en liggur þó ekki við bryggju, sem myndar tengsl skips og hafnar.
8. *Skoðunarmaður*: Starfsmaður Samgöngustofu eða annar einstaklingur sem hlotið hefur viðurkenningu stofnunarinnar til að framkvæma hafnarrikiseftirlitsskoðanir og heyrir undir hana.
9. *Lögbært yfirvald*: Siglingamálayfirvald sem ber ábyrgð á hafnarrikiseftirliti í samræmi við reglugerð þessa.
10. *Að næturlagi*: Tímabil sem er ekki styttra en sjö klukkustundir, eins og skilgreint er í lögum eða reglugerðum, og verður í hverju tilviki að fela í sér tímabilið frá miðnætti til klukkan fimm að morgni dags.

10. *Upphafsskoðun*: Heimsókn skoðunarmanns um borð í skip til þess að kanna hvort farið sé að ákvæðum viðeigandi samninga og reglna, þ.m.t. eftirlit sem krafist er skv. 1. mgr. 13. gr. hið minnsta.
11. *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. 13. gr., er kannað nákvæmlega, með tilliti til smíði skips, búnaðar, mönnunar, aðbúnaðar og vinnuskilyrða um borð, ásamt því að kanna hvort þar sé beitt réttum starfsaðferðum.
12. *Víðtæk skoðun*: Skoðun sem tekur a.m.k. til atriðanna sem tilgreind eru í VII. viðauka. Víðtæk skoðun kann að fela í sér nákvæmari skoðun hvenær sem gildar ástæður eru til þess í samræmi við 3. mgr. 13. gr.
13. *Kvörtun*: Hvers konar upplýsingar eða skýrsla frá einstaklingi eða stofnun sem hefur lögmætra hagsmuna að gæta varðandi öryggi skipsins, þ.m.t. hagsmunir um hættu sem tengist öryggi eða heilbrigði áhafnar, aðbúnaði og vinnuskilyrðum um borð og mengunarvörnum.
14. *Farbann*: Formlegt bann við því að skip haldi til hafs vegna sannanlegra annmarka sem hver fyrir sig eða ásamt öðrum annmörkum gera skipið óhaffært.
15. *Úrskurður um aðgangsbann*: Úrskurður sem birtur er skipstjóra skips, félagi, sem ber ábyrgð á skipinu, og fánaríkinu þar sem þessum aðilum er tilkynnt að skipinu verði bannaður aðgangur að öllum höfnum og akkerislægjum í EES-ríkjum.
16. *Stöðvun starfsemi*: Formlegt bann við því að skip haldi áfram starfsemi vegna sannanlegra annmarka sem hver fyrir sig eða ásamt öðrum annmörkum gætu skapað hættu ef starfsemi yrði haldið áfram.
17. *Félag*: Eigandi skips eða hver sú stofnun eða einstaklingur, t.d. framkvæmdastjóri eða skipamiðlari þurrleiguskipa, er hefur tekið á sig ábyrgð á rekstri skipsins fyrir hönd eiganda skipsins, og sem hefur með því að takast þessa ábyrgð á hendur gengist við öllum skyldum og þeirri ábyrgð sem felst í alþjóðlega kóðanum um öryggisstjórnun (ISM-kóðanum).
18. *Viðurkennd stofnun*: Flokkunarfélag eða annar einkaaðili sem framkvæmir lögboðin verkefni fyrir hönd stjórnvalds í fánaríki.
19. *Lögboðið skírteini*: Skírteini gefið út af eða fyrir hönd fánaríkis í samræmi við samninga.
20. *Flokkunarskírteini*: Skjal sem staðfestir samræmi við reglu 3-1, hluta A-1, kafla II-1 í SOLAS 74.
21. *Skoðunargagnagrunnur*: Upplýsingakerfið fyrir framkvæmd hafnaríkiseftirlits innan EES-svæðisins sem tengist gögnum um skoðanir sem fara fram innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnaríkiseftirlit.

3. gr.

Gildissvið.

1. Reglugerð þessi gildir um öll skip, ásamt áhöfnum þeirra, sem hafa viðkomu í höfnum eða á akkerislægjum á Íslandi vegna tengsla skips og hafnar.
Ef Samgöngustofnun skoðar skip á hafsvæði innan lögsögu sinnar, en utan hafnar, telst það vera skoðun skv. reglugerð þessari.
Ákvæði greinar þessarar hafa ekki áhrif á rétt Samgöngustofnunar til afskipta samkvæmt viðeigandi samningum.
2. Samgöngustofnun skal beita þeim reglum í viðeigandi samningum, sem gilda um skip minni en 500 brúttótonn og grípa til nauðsynlegra ráðstafana, til að tryggja að viðkomandi skip stofni hvorki öryggi né heilbrigði manna eða umhverfinu í beina hættu. Við beitingu þessa ákvæðis skal Samgöngustofnun hafa að leiðarljósi 1. viðauka við Parísarsamkomulagið um hafnaríkiseftirlit.
3. Við skoðun á skipi, sem siglir undir fána ríkis sem ekki er aðili að samningi, skal Samgöngustofnun tryggja að skipið og áhöfn þess fái ekki hagstæðari meðferð en það hefði fengið ef það hefði siglt undir fána ríkis sem er aðili að þeim samningi.
4. Reglugerð þessi gildir ekki um fiskiskip, herskip, hjálparskip í flota, tréskip með frumstæðu byggingarlagi, ríkisskip nýtt til annarra þarfa en í atvinnuskyni og skemmtisnekkjur sem ekki eru nýttar í atvinnuskyni.

4. gr.

Skoðunarheimildir.

1. Samgöngustofnun skal gera allar nauðsynlegar ráðstafanir, að þjóðarétti, til að tryggja lagalegan rétt skv. reglugerð þessari til skoðana um borð í erlendum skipum.
2. Samgöngustofnun skal hafa yfir að ráða nægilegum mannafla, einkum hæfum skipaskoðunarmönnum, og fylgja því eftir að skoðunarmenn séu tiltækir og ræki skyldur sínar við skoðun skipa, eins og mælt er fyrir um í reglugerð þessari.

5. gr.

Skoðunarkerfi og árleg skoðunarskylda.

1. Samgöngustofnun skal skoða skip í samræmi við valfyrirkomulagið sem lýst er í 12. gr. og I. viðauka við reglugerð þessa.
2. Samgöngustofnun skal uppfylla árlega skoðunarskyldu sína með því að:
 - a. skoða öll skip í forgangshópi I, sbr. a-lið 12. gr., sem hafa viðkomu í höfnum og á akkerislægjum þeirra og
 - b. skoða árlega þann fjölda skipa í forgangshópi I og II, sbr. a- og b-lið 12. gr., sem svarar hið minnsta til þess hluta af heildarfjölda skoðana sem eiga að fara fram innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit. Skoðunarhlutdeild hvers EES-ríkis skal byggjast á fjölda skipa, sem hafa viðkomu í höfnum ríkisins, miðað við heildarfjölda skipa sem hafa viðkomu í höfnum ríkja innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit.
3. Til að reikna út hlutdeild heildarfjölda skoðana, sem eiga að fara fram árlega innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit, sbr. b-lið 2. mgr., skulu skip á akkerislægi ekki talin með, nema annað sé tekið fram af hálfu hlutaðeigandi EES-ríkis.

6. gr.

Reglur um hvernig uppfylla ber skoðunarskyldu.

Takist Samgöngustofnun ekki að uppfylla skilyrði a-liðar 2. mgr. 5. gr., skal litið svo á að stofnunin hafi uppfyllt skyldu sína ef fjöldi skipaskoðana sem farast fyrir:

- a. fer ekki yfir 5% af heildarfjölda skipa í forgangshópi I með snið sem vísar til mikillar áhættu og hafa viðkomu í höfnum þess og á akkerislægjum,
- b. fer ekki yfir 10% af heildarfjölda skipa í forgangshópi I, önnur en þau sem eru með snið sem vísar til mikillar áhættu og hafa viðkomu í höfnum þess og á akkerislægjum.

Þrátt fyrir hlutfallstölurnar í a- og b-lið skal Samgöngustofnun forgangsraða skoðun skipa, sem hafa sjaldan viðkomu í höfnum innan EES-svæðisins, samkvæmt upplýsingunum sem fengnar eru úr skoðunargagnagrunninum.

Þrátt fyrir hlutfallstölurnar í a- og b-lið fyrir skip í forgangshópi I, sem hafa viðkomu á akkerislægi, skal Samgöngustofnun forgangsraða skoðun skipa með snið sem vísar til mikillar áhættu og hafa sjaldan viðkomu í höfnum innan EES-svæðisins, samkvæmt upplýsingunum sem fengnar eru úr skoðunargagnagrunninum.

7. gr.

Fyrirkomulag um jafna skiptingu skoðunarhlutdeilda innan EES-svæðisins.

1. EES-ríki, þar sem heildarfjöldi viðkoma skipa í forgangshópi I í höfnum og á akkerislægjum fer yfir skoðunarhlutdeild þess, sem um getur í b-lið 2. mgr. 5. gr., telst uppfylla skoðunarskylduna, ef fjöldi skoðana skipa í forgangshópi I sem það ríki framkvæmir samsvarar hið minnsta umræddri skoðunarhlutdeild þó ríkið nái ekki að skoða meira en 30% af heildarfjölda skipa í forgangshópi I sem hefur viðkomu í höfnum og á akkerislægjum þess.
2. EES-ríki, þar sem heildarfjöldi viðkoma skipa í forgangshópi I og II í höfnum og á akkerislægjum er minni en skoðunarhlutdeild sem um getur í b-lið 2. mgr. 5. gr. telst uppfylla skoðunarskylduna ef ríkið skoðar skip í forgangshópi I samkvæmt kröfunni í a-lið 2. mgr. 5. gr. og skoðar a.m.k. 85% af heildarfjölda skipa í forgangshópi II sem hefur viðkomu í höfnum og á akkerislægjum þess.

8. gr.

Frestun skoðana og undantekningartilvik.

1. Samgöngustofnun er heimilt að ákveða að fresta skoðun skips í forgangshópi I í eftirfarandi tilvikum:
 - a. ef framkvæma má skoðunina í næstu viðkomuhöfn skipsins á Íslandi, að því tilskildu að skipið hafi ekki viðkomu í neinni annarri höfn á EES-svæðinu eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit þess á milli og frestunin sé ekki lengri en 15 dagar eða
 - b. ef heimilt er að framkvæma skoðunina í annarri viðkomuhöfn á EES-svæðinu eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit innan 15 daga, að því tilskildu að ríkið þar sem slík viðkomuhöfn er staðsett hafi samþykkt fyrir fram að sjá um skoðunina.

Ef skoðun er frestað, í samræmi við a- eða b-lið, og það er skráð í skoðunargagnagrunn skal skoðun, sem ferst fyrir að framkvæma, ekki tilgreind sem skoðun sem ferst fyrir að framkvæma gagnvart því EES-ríki sem frestaði skoðuninni.

Ef skoðun á skipi í forgangshópi I er ekki framkvæmd skal viðkomandi skip þó ekki undanþegið skoðun í næstu viðkomuhöfn innan EES-svæðisins í samræmi við þessa reglugerð.
2. Sé skoðun á skipi í forgangshópi I ekki framkvæmd af rekstrarástæðum telst hún ekki til skoðunar sem farist hefur fyrir að framkvæma, að því tilskildu að ástæðan sé skráð í skoðunargagnagrunninn og eftirtalin undantekningartilvik eigi við:
 - a. það sé mat Samgöngustofnunar að skoðun myndi stefna öryggi skoðunarmanna ásamt skipinu, áhöfn þess, höfninni eða sjávarumhverfinu í hættu, eða
 - b. viðkoma skipsins er aðeins að næturlagi. Í slíku tilviki skal Samgöngustofnun grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja að skip, sem hafa reglulega viðkomu í höfn að næturlagi, séu skoðuð með viðeigandi hætti.
3. Sé skip ekki skoðað á akkerislægi telst ekki vera um að ræða skoðun sem farist hefur fyrir:
 - a. ef skipið er skoðað í annarri höfn eða á akkerislægi innan EES-svæðisins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit innan 15 daga, sbr. I. viðauka, eða
 - b. ef viðkoma skipsins á sér aðeins stað að næturlagi eða dvöl þess í höfn er of stutt til að unnt sé að framkvæma skoðun með fullnægjandi hætti og ástæða þess er skráð í skoðunargagnagrunninn, eða
 - c. ef það er mat Samgöngustofnunar að skoðun myndi stofna öryggi skoðunarmanna ásamt skipinu, áhöfn þess, höfninni eða sjávarumhverfinu í hættu og ástæðan er skráð í skoðunargagnagrunninn.

9. gr.

Tilkynningar um komur skipa.

1. Útgerð skips, umboðsmaður þess eða skipstjóri sem, í samræmi við 14. gr., mun sæta viðtækri skoðun og er á leið til hafnar eða akkerislægis á Íslandi, skal tilkynna um komu þess í samræmi við ákvæðin sem mælt er fyrir um í III. viðauka.
2. Við móttöku tilkynningarinnar, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar og í 4. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis Bandalagsins fyrir umferð á sjó, skal vaktstöð siglinga framsenda slíkar upplýsingar til Samgöngustofnunar.
3. Ávallt skal nota rafrænar aðferðir þegar þess er kostur til allra samskipta sem kveðið er á um í þessari grein.
4. Þær verklagsreglur og snið sem Samgöngustofnun hefur sett upp, að því er varðar III. viðauka við reglugerð þessa, skulu uppfylla viðeigandi ákvæði sem mælt er fyrir um í tilskipun 2002/59/EB að því er varðar tilkynningar skipa.

10. gr.

Áhættusnið skipa.

1. Færa skal inn áhættusnið í skoðunargrunninn fyrir öll skip, sem hafa viðkomu í höfnum eða á akkerislægjum í EES-ríki, en skoðunarforgangur, sá tími sem líður á milli skoðana og umfang skoðana hvers skips er ákveðinn samkvæmt því.

2. Áhættusnið skips skal ákveðið á grunni tiltekinna almennra og sögulegra áhættubreytna sem hér segir:

a. Almennar breytur.

Almennar breytur skulu byggðar á tegund, aldri, fána, viðurkenndum stofnunum, sem í hlut eiga, og frammistöðu félags í samræmi við 1. lið I. hluta í I. viðauka og II. viðauka.

b. Sögulegar breytur.

Sögulegar breytur skulu byggðar á fjölda annmarka sem finnast og hve oft farbann hefur verið lagt á á tilteknu tímabili í samræmi við 2. lið I. hluta í I. viðauka og II. viðauka.

11. gr.

Tíðni skoðana.

Skip, sem hafa viðkomu í höfnum eða á akkerislægjum á Íslandi, skulu sæta reglubundnum skoðunum eða viðbótarskoðunum sem hér segir:

- a. Skip skulu sæta reglubundnum skoðunum með fyrir fram ákveðnu millibili með tilliti til áhættusniðs þeirra í samræmi við I. hluta í I. viðauka. Sá tími sem líður milli reglubundinna skoðana skipa skal lengjast eftir því sem áhættan minnkar. Að því er varðar skip með snið sem vísar til mikillar áhættu skal þetta tímabil ekki vera lengra en sex mánuðir.
- b. Skip skulu sæta viðbótarskoðunum burtséð frá því hve langt er liðið frá reglubundinni skoðun sem hér segir:
 - i. Samgöngustofnun skal sjá til þess að skip sem falla undir forgangspætti, sem tilgreindir eru í lið 2A í II. hluta í I. viðauka, séu skoðuð,
 - ii. skip sem taka til óvæntra þátta sem tilgreindir eru í lið 2B í II. hluta í I. viðauka. Ákvörðun um að framkvæma slíkar viðbótarskoðanir skal vera samkvæmt faglegu mati Samgöngustofnunar.

12. gr.

Val skipa til skoðunar.

Samgöngustofnun skal sjá til þess að skip séu valin til skoðunar á grundvelli áhættusniðs þeirra, eins og lýst er í I. hluta I. viðauka, og þegar forgangspættir eða óvæntir þættir koma í ljós í samræmi við lið 2A og 2B í II. hluta í I. viðauka.

Við ákvörðun um skoðun skipa:

- a. skal Samgöngustofnun velja skip, sem komið er að lögboðinni skoðun hjá, tilgreind sem skip í forgangshópi I, í samræmi við valfyrirkomulagið sem lýst er í lið 3A í II. hluta í I. viðauka;
- b. skal Samgöngustofnun velja skip til skoðunar, tilgreind sem skip í forgangshópi II, í samræmi við lið 3B í II. hluta í I. viðauka.

13. gr.

Upphafsskoðanir og nákvæmari skoðanir.

Samgöngustofnun skal tryggja að skip, sem eru valin til skoðunar í samræmi við 12. gr., sæti upphafsskoðun eða nákvæmari skoðun sem hér segir:

1. Við hverja upphafsskoðun skips skal Samgöngustofnun sjá til þess að skoðunarmaðurinn framkvæmi a.m.k. eftirfarandi:
 - a. skoði skírteinin og skjölin, sem tilgreind eru í IV. viðauka og krafist er að séu um borð, í samræmi við siglingalöggjöf EES-svæðisins og samninga tengda öryggi og vernd,
 - b. staðfesti, eftir því sem við á, hvort bætt hafi verið úr útistandandi annmörkum, sem komu í ljós í fyrri skoðun, sem framkvæmd var af hálfu EES-ríkis eða undirritunaraðila að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit,
 - c. gangi úr skugga um að heildarástand skipsins sé fullnægjandi, þ.m.t. hreinlæti um borð í skipinu auk vélarúms og vistarvera.

2. Þegar annmarkar, sem ráða á bót á í næstu viðkomuhöfn, hafa verið skráðir í skoðunargagnagrunninn, að lokinni skoðun, sem um getur í 1. mgr., mega lögbær yfirvöld í næstu viðkomuhöfn ákveða að framkvæma ekki sannprófanirnar sem um getur í a- og c-lið 1. mgr.
3. Framkvæma skal nákvæmari skoðun, þ.m.t. frekari sannprófun á því hvort farið sé að kröfum um rekstrarskilyrði um borð, hvenær sem augljós ástæða er til að ætla, að lokinni skoðuninni sem um getur í 1. mgr., að ástand skips, búnaðar þess eða áhafnar sé ekki að verulegu leyti í samræmi við viðeigandi kröfur samnings.
"Gild ástæða" skal vera til staðar ef skoðunarmaður finnur sannanir sem, samkvæmt faglegu mati hans, kalla á nákvæmari skoðun á skipinu, búnaði þess eða áhöfn.
Í V. viðauka eru talin upp dæmi um "gildar ástæður".

14. gr.

Víðtækar skoðanir.

1. Eftirfarandi flokkar skipa eiga að sæta víðtækri skoðun í samræmi við lið 3A og 3B í II. hluta í I. viðauka:
 - i. skip með snið sem vísar til mikillar áhættu,
 - ii. farþegaskip, olíuflutningaskip, gas- eða efnaflutningaskip eða búlkaskip, eldri en 12 ára,
 - iii. skip með snið sem vísar til mikillar áhættu eða farþegaskip, olíuflutningaskip, gas- eða efnaflutningaskip eða búlkaskip, sem eru eldri en 12 ára, ef um er að ræða forgangspætti eða óvænta þætti,
 - iv. skip sem þurfa að sæta endurtekinni skoðun í kjölfar úrskurðar um aðgangsbann sem gefinn er út í samræmi við 16. gr.
2. Útgerð skips eða skipstjóri þess skal tryggja að nægilegur tími sé til umráða í rekstraráætluninni svo víðtæk skoðun geti farið fram.
Með fyrirvara um eftirlitsráðstafanir, sem krafist er af verndarástæðum, skal skipið liggja áfram í höfninni þar til skoðun er lokið.
3. Við móttöku tilkynningar frá skipi, áður en það sætir reglubundinni, víðtækri skoðun, skal Samgöngustofnun upplýsa viðkomandi aðila ef ekki verður framkvæmd víðtæk skoðun á skipinu.
4. Kveðið er á um umfang víðtækrar skoðunar, þ.m.t. áhættusviðin sem á að skoða í VII. viðauka.

15. gr.

Leiðbeiningar og verklagsreglur um öryggi og vernd.

1. Samgöngustofnun skal tryggja að skoðunarmenn stofnunarinnar fari eftir þeim verklagsreglum og leiðbeiningum sem tilgreindar eru í VI. viðauka.
2. Að því er varðar verndarleit skal Samgöngustofnun beita viðeigandi verklagsreglum, sem settar eru fram í VI. viðauka við þessa reglugerð, gagnvart öllum skipum, sem um getur í 1., 2. og 3. mgr. 3. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 725/2004, sem hafa viðkomu í höfnum þeirra og á akkerislægjum, nema þau sigli undir fána hafnaríkisins þar sem skoðunin fer fram.
3. Ákvæði 14. gr. þessarar reglugerðar, að því er varðar víðtækar skoðanir, skulu gilda um ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem um getur í a- og b-lið 2. gr. tilskipunar 1999/35/EB.
Þegar skip hefur verið skoðað, í samræmi við 6. og 8. gr. tilskipunar 1999/35/EB, af hálfu gistiríkis, sem er ekki fánaríki skipsins, skal skrá slíka sérstaka skoðun sem nákvæmari skoðun eða víðtæka skoðun, eftir því sem við á, í skoðunargagnagrunninn og hafa það til hliðsjónar við framkvæmd 10., 11. og 12. gr. þessarar reglugerðar, og við útreikning á efndum hvers EES-ríkis fyrir sig á skoðunarskyldum sínum, að svo miklu leyti sem tekið er á öllum atriðunum sem um getur í VII. viðauka við þessa reglugerð.
Með fyrirvara um rekstrarstöðvun ekjuferju eða háhraðafarþegafars, sem ákveðin er í samræmi við 10. gr. tilskipunar 1999/35/EB, skulu ákvæði reglugerðar þessarar gilda eftir því sem við á um úrbætur á annmörkum, eftirfylgniskoðanir, farbann og aðgangsbann.

16. gr.

Ráðstafanir varðandi aðgangsbann fyrir tiltekin skip.

1. Samgöngustofnun skal sjá til þess að sérhverju skipi

- i. sem siglir undir fána ríkis sem er á svarta listanum sökum hárrar farbannstíðni, sem samþykktur er í samræmi við Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit, á grundvelli upplýsinga, sem skráðar eru í skoðunargagnagrunninn, og er birtur árlega, af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, og sem farbann hefur verið lagt á eða sem hefur sætt úrskurði um rekstrarstöðvun, samkvæmt tilskipun 1999/35/EB, oftast en tvisvar sinnum á síðastliðnum 36 mánuðum í höfn eða á akkerislægi EES-ríkis eða í ríki, sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit, eða
- ii. sem siglir undir fána ríkis sem er á gráa listanum sökum hárrar farbannstíðni, sem samþykktur er í samræmi við Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit, á grundvelli upplýsinga, sem skráðar eru í skoðunargagnagrunninn, og er birtur árlega, af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, og sem farbann hefur verið lagt á eða sem hefur sætt úrskurði um rekstrarstöðvun, samkvæmt tilskipun 1999/35/EB, oftast en tvisvar sinnum á síðastliðnum 24 mánuðum í höfn eða á akkerislægi EES-ríkis eða í ríki, sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit

verði bannaður aðgangur að höfnum og akkerislægjum á Íslandi nema í tilvikum sem lýst er í 6. mgr. 21. gr.

Aðgangsbann skal öðlast gildi um leið og skip siglir úr höfn eða frá akkerislægi þar sem farbann hefur verið lagt á það í þriðja sinni og þar sem úrskurður um aðgangsbann hefur verið gefinn út.

2. Úrskurð um aðgangsbann má einungis afturkalla að þremur mánuðum liðnum frá útgáfu hans og þegar skilyrði 3. til 9. mgr. VIII. viðauka hafa verið uppfyllt.

Ef skipið sætir aðgangsbanni öðru sinni má afturkalla úrskurð eftir 12 mánuði.

3. Sérhvert síðara farbann í höfn eða á akkerislægi innan EES-svæðisins skal verða til þess að skipinu sé bannaður aðgangur að öllum höfnum og akkerislægjum innan EES-svæðisins. Afturkalla má þennan þriðja úrskurð um aðgangsbann að 24 mánuðum liðnum frá útgáfu hans og því aðeins:

- i. að skipið sigli undir fána ríkis með farbannstíðni sem veldur því að það fer hvorki á svarta né gráa listann sem um getur í 1. mgr.,
- ii. að lögboðin skírteini og flokkunarskírteini skipsins séu gefin út af hálfu stofnunar eða stofnana sem viðurkenndar eru samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 391/2009 frá 23. apríl 2009 um sameiginlegar reglur og staðla um stofnanir sem sjá um skipaskoðun og skipaefitirlit,
- iii. að skipið sé gert út af félagi, sem sýnir góða frammistöðu, í samræmi við 1. lið I. hluta í I. viðauka og
- iv. að skilyrðin í 3. til 9. mgr. VIII. viðauka séu uppfyllt.

Sérhvert skip, sem uppfyllir ekki viðmiðanirnar sem tilgreindar eru í þessari málsgrein, að loknu 24 mánaða tímabili frá því að úrskurðurinn var gefinn út, skal vera bannaður aðgangur varanlega að öllum höfnum og akkerislægjum innan EES-svæðisins.

4. Hvers konar síðara farbann í höfn eða á akkerislægi innan EES-svæðisins, eftir þriðja aðgangsbann, veldur því að skipinu verður bannaður aðgangur að öllum höfnum og akkerislægjum innan EES-svæðisins.
5. Að því er þessa grein varðar skal Samgöngustofnun fara að verklagsreglunum sem mælt er fyrir um í VIII. viðauka.

17. gr.

Skýrsla um skoðun til skipstjóra.

Að aflokinni skoðun, nákvæmari skoðun eða viðtækri skoðun skips skal skoðunarmaður taka saman skýrslu í samræmi við IX. viðauka. Skipstjóra skips sem skoðað var skal afhent afrit af skoðunarskýrslunni.

18. gr.

Kærur.

Samgöngustofnun skal senda allar kærur í frummat með hraði. Á grunni slíks mats skal ákveða hvort kæra sé réttlætanager.

Samgöngustofnun grípur til nauðsynlegra aðgerða, í tengslum við kærana reynist hún réttlætanleg og skal einkum tryggja að allir sem kærna varðar með beinum hætti geti komið sjónarmiðum sínum að.

Komist Samgöngustofnun að þeirri niðurstöðu að kærna sé augljóslega tilefnislaus skal upplýsa kæranda um niðurstöðuna og ástæður hennar.

Ekki skal upplýsa skipstjóra eða eiganda skips um deili á kæranda. Skoðunarmaður skal sjá til þess að trúnaðarleynd sé virt, ef viðtöl eru tekin við skipverja.

Samgöngustofnun skal upplýsa yfirvöld í fánaríki skips um kærur sem eru ekki augljóslega tilefnislausar og um eftirfylgniaðgerðir sem gripið er til og senda afrit til Alþjóðavinnuálastofnunarinnar (ILO), ef við á.

19. gr.

Úrbætur og farbann.

- Samgöngustofnun skal ganga úr skugga um að verið sé að ráða bót á eða ráðin verði bót á staðfestum annmörkum eða annmörkum sem komu í ljós við skoðun í samræmi við samningana.
- Ef um er að ræða annmarka, sem sannanlega stofna öryggi og heilbrigði manna eða umhverfinu í hættu, skal Samgöngustofnun tryggja að farbann sé lagt á skipið eða þeirri starfsemi, sem innt var af hendi þegar annmarkarnir uppgötvuðust, verði hætt. Samgöngustofnun skal hvorki afturkalla úrskurð um farbann né aflétta kröfunni um stöðvun starfsemi fyrr en hættan er liðin hjá eða skipið getur, að teknu tilliti til nauðsynlegra skilyrða, sem kunna að verða sett, haldið til hafs á ný eða unnt sé að halda starfseminni áfram án þess að öryggi og heilbrigði farþega eða áhafnar eða annarra skipa sé stefnt í hættu eða án þess að sjávarumhverfi sé ógnað með ótilhlýðilegum hætti.
- Þegar skoðunarmaður metur hvort farbann skuli lagt á skip eða ekki skal hann hafa til hliðsjónar viðmiðanirnar sem mælt er fyrir um í X. viðauka.
- Leiði skoðun í ljós að skipið sé ekki búið starfhæfum siglingarita, þegar notkun slíks rita er skyldubundin í samræmi við tilskipun 2002/59/EB, skal Samgöngustofnun sjá til þess að farbann sé lagt á skipið.
Ef ekki er hægt að ráða bót á slíkum annmarka í farbannshöfn getur Samgöngustofnun annaðhvort heimilað skipinu að halda áfram til viðeigandi skipaviðgerðarstöðvar næst farbannshöfn, þar sem þegar í stað verður ráðin bót á annmarkanum, eða þess verður krafist að það verði gert eigi síðar en innan 30 daga eins og kveðið er á um í leiðbeiningunum sem samdar voru á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit. Af þessum ástæðum skal málsmeðferðin, sem mælt er fyrir um í 21. gr., gilda.
- Samgöngustofnun getur í undantekningartilvikum, ef almennt ástand skips er greinilega ekki sem skyldi, frestað skoðun þar til aðilar sem bera ábyrgð á skipinu gripa til ráðstafana sem eru nauðsynlegar til að tryggja að skipið uppfylli viðeigandi skilyrði samninganna.
- Ef farbann er lagt á skip skal Samgöngustofnun þegar í stað tilkynna það skriflega, og láta fylgja skýrslu um skoðunina, til yfirvalds í fánaríki eða, þegar það er ekki hægt, til ræðismanns eða, í fjarveru hans, til næsta fulltrúa utanríkisþjónustu ríkisins, um þær ástæður sem ollu því að íhlutun var talin nauðsynleg. Auk þess skal, þegar það á við, einnig tilkynna um tilnefnda skoðunarmenn eða viðurkenndar stofnanir sem bera ábyrgð á útgáfu flokkunarskirteina eða lögboðinna skirteina í samræmi við samninga.
- Ákvæði reglugerðar þessarar gilda með fyrirvara um viðbótarkröfur samninganna sem lúta að málsmeðferð við tilkynningar og skýrslugerð í tengslum við hafnarríkiseftirlit.
- Þegar hafnarríkiseftirliti er beitt, samkvæmt reglugerð þessari, skal gera allt, sem hægt er, til að forðast að farbann sé lagt á skipið eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt. Ef lagt er farbann á skip eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt skal eigandi þess eða útgerð eiga rétt á bótum fyrir hvers konar tapi eða tjóni sem hún hefur orðið fyrir. Í hvert skipti sem meint eða ótilhlýðilegt farbann hefur verið lagt á skip eða það tafið skal sönnunarbyrði þess hvíla á herðum eiganda skipsins eða útgerðar þess.
- Í því skyni að komast hjá þrengslum í höfn má Samgöngustofnun heimila að skip sem farbann hefur verið lagt á verði fært til annars hluta hafnar sé það öruggt. Þó skal hætta á þrengslum í höfn ekki vera til fyrirstöðu þegar ákvörðun um farbann eða um niðurfellingu farbanns er tekin.
Hafnaryfirvöld eða -aðilar skulu eiga samvinnu við Samgöngustofnun með það í huga að greiða fyrir móttöku skipa sem farbann hefur verið lagt á.
- Hafnaryfirvöld eða -aðilar skulu upplýstir við fyrsta tækifæri um það hvenær úrskurður um farbann er gefinn út.

20. gr.

Kæruréttur.

1. Eigandi skips eða útgerð þess eða fulltrúi hennar á Íslandi getur kært ákvörðun Samgöngustofnunar um farbann eða aðgangsbann. Kæra ógildir ekki ákvörðun um farbann eða aðgangsbann.
2. Samgöngustofnun skal koma á og viðhafa viðeigandi kærumálsmeðferð.
3. Samgöngustofnun skal, með viðeigandi hætti, veita skipstjóra skips, sem um getur í 1. mgr., upplýsingar um kæruréttinn og hagnýtt fyrirkomulag sem tengist honum.
4. Þegar úrskurður um farbann er afturkallaður eða aðgangsbanni aflétt eða breytt í kjölfar kæru eða óskar af hálfu eiganda eða útgerðar skips eða fulltrúa hennar skal Samgöngustofnun:
 - a. tryggja að skoðunargagnagrunnurinn sé tafarlaust uppfærður,
 - b. tryggja að upplýsingarnar, sem eru birtar í samræmi við 26. gr., séu leiðréttar innan 24 klukkustunda frá því að úrskurður um farbann eða aðgangsbann er gefinn út.

21. gr.

Eftirfylgni í kjölfar skoðana og farbanns.

1. Ef ekki er hægt að bæta úr annmörkum, skv. 2. mgr. 19. gr., í skoðunarhöfn getur Samgöngustofnun heimilað viðkomandi skipi að halda án óparfa tafar til viðeigandi skipaviðgerðarstöðvar næst farbannshöfn, samkvæmt ákvörðun skipstjóra og hlutaðeigandi yfirvalda þar sem framhaldsaðgerðir geta farið fram, að því tilskildu að farið sé að þeim skilyrðum sem lögbært yfirvald fánaríkis setur og Samgöngustofnun samþykkir. Slík skilyrði skulu tryggja að skipið geti haldið áfram ferð sinni án þess að öryggi og heilbrigði farþega eða áhafnar sé stefnt í hættu, öðrum skipum sé hætta búin eða sjávarumhverfi ógnað með óskynsamlegum hætti.
2. Ef ákvörðun um að senda skip til skipaviðgerðarstöðvar er tekin sökum þess að ekki var farið að ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO A. 744(18), annaðhvort að því er varðar skjöl skipsins eða að því er varðar bilanir í burðarvirki skipsins og annmarka, má Samgöngustofnun krefjast þess að nauðsynlegar þykktarmælingar verði framkvæmdar í farbannshöfn áður en skipinu er heimilað að sigla.
3. Við þær aðstæður sem um getur í 1. mgr. skal Samgöngustofnun tilkynna lögbæru yfirvaldi í ríkinu þar sem skipaviðgerðarstöðin er, aðilunum, sem um getur í 6. mgr. 19. gr., og öðrum yfirvöldum, eftir því sem við á, um öll skilyrði sem sett eru fyrir sjóferðinni.

Lögbært yfirvald í EES-ríkinu, sem tekur við slíkri tilkynningu, skal upplýsa þau yfirvöld sem að tilkynningum standa um aðgerðir sem gripið er til.
4. EES-ríki skulu gera ráðstafanir til þess að tryggja að skipum, sem um getur í 1. mgr., sé bannaður aðgangur að öllum höfnum og akkerislægjum innan EES-svæðisins þegar þau halda til hafs:
 - a. án þess að uppfylla skilyrði Samgöngustofnunar í skoðunarhöfn, eða
 - b. neita að fara að gildandi kröfum samninganna með því að halda ekki til tilgreindrar skipaviðgerðarstöðvar.

Slíkt bann skal vera við lýði þar til eigandinn eða útgerðin leggur fram sannanir svo fullnægjandi sé að mati Samgöngustofnunar, sem sýna að skipið uppfylli að öllu leyti gildandi kröfur samninganna.

5. Við aðstæður, sem um getur í a-lið 4. mgr., skal Samgöngustofnun gera lögbærum yfirvöldum allra hinna aðildarríkjanna tafarlaust viðvart um það.

Við aðstæður, sem um getur í b-lið 4. mgr., skal lögbært yfirvald í EES-ríkinu, þar sem skipaviðgerðarstöðin er, gera lögbærum yfirvöldum allra hinna aðildarríkjanna tafarlaust viðvart um aðstæðurnar.

Áður en skipi er meinaður aðgangur að höfn getur Samgöngustofnun ráðfært sig við yfirvald í fánaríki hlutaðeigandi skips.

6. Þrátt fyrir ákvæði 4. mgr. getur viðeigandi yfirvald hafnarríkis heimilað skipum aðgang að tiltekinni höfn eða akkerislægi ef um er að ræða óviðráðanlegar aðstæður eða forgangspætti sem tengjast öryggissjónarmiðum, sem vega þyngra, eða nauðsynlegt reynist að draga úr mengun eða lágmarka hættu á mengun eða ef nauðsynlegt reynist að ráða bót á annmörkum, að því tilskildu að eigandi, útgerð eða skipstjóri skipsins hafi gert fullnægjandi ráðstafanir, sem lögbær yfirvöld í viðkomandi EES-ríki telja fullnægjandi, til að tryggja örugga komu í höfn.

22. gr.

Fagleg hæfni skoðunarmanna.

1. Eingöngu þeir skoðunarmenn sem uppfylla hæfniskröfurnar, skv. XI. viðauka, og hafa heimild Samgöngustofnunar til að framkvæma hafnarríkiseftirlit skulu sjá um skoðanir.
2. Ef Samgöngustofnun getur ekki kallað til faglega sérfræðinga má skoðunarmaður stofnunarinnar fá aðstoð frá einstaklingi með tilskilda sérfræðipækkingu.
3. Skoðunarmenn Samgöngustofnunar 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 frjálsum félagasamtökum eða taka að sér vinnu fyrir hönd frjálsra félagasamtaka sem gefa út lögboðin skírteini og flokkunarskírteini eða framkvæma það eftirlit, sem krafist er, til útgáfu þessara skírteina handa skipum.
4. Hver skoðunarmaður skal bera á sér persónuleg skilríki í formi starfsskírteina sem gefin eru út af Samgöngustofnu í samræmi við tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 96/40/EB frá 25. júní 1996, um að taka upp sameiginlega fyrirmynd að kennivottorði fyrir skoðunarmenn sem sjá um hafnarríkiseftirlit, sbr. XV. viðauka við reglugerð þessa.
5. Samgöngustofnun skal tryggja að gengið sé úr skugga um hæfni skoðunarmanna og að þeir uppfylli lágmarkskröfurnar, sem um getur í XI. viðauka, áður en þeir fá heimild til að framkvæma skoðanir og það sé gert reglulega þaðan í frá í ljósi þjálfunaráætlunarinnar sem um getur í 7. mgr.
6. Samgöngustofnun skal tryggja að skoðunarmenn fái viðeigandi þjálfun í tengslum við breytingar á hafnarríkiseftirlitskerfinu sem beitt er á EES-svæðinu og eins og mælt er fyrir um í þessari reglugerð og breytingum á samningunum.
7. Í samstarfi við EES-ríkin skal framkvæmdastjórn ESB þróa og efla samræmt kerfi Bandalagsins um þjálfun og hæfnismat skoðunarmanna við hafnarríkiseftirlit aðildarríkja.

23. gr.

Skýrslur frá hafnsögumönnum og hafnaryfirvöldum.

1. Samgöngustofnun skal gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að hafnsögumenn, sem starfa við að leggja skipum að eða frá bryggju eða starfa um borð í skipum á leið til hafnar á Íslandi eða sigla milli hafna innanlands, upplýsi stofnunina tafarlaust, eins og við á, ef þeir komast að því við dagleg skyldustörf sín að um sé að ræða greinilegan vanbúnað þannig að það gæti ógnað öryggi skipsins á siglingu eða stefnt sjávarumhverfi í hættu.
2. Hafi hafnaryfirvöld eða -aðilar komist að því við dagleg skyldustörf sín að skip í höfn þeirra sé greinilega vanbúið með þeim hætti að það gæti ógnað öryggi skipsins eða stefnt sjávarumhverfi í ótilhlýðilega hættu skulu þau tafarlaust tilkynna það til Samgöngustofnunar.
3. Samgöngustofnun skal krefjast þess að hafnsögumenn og hafnaryfirvöld eða -aðilar tilkynni a.m.k. eftirfarandi upplýsingar á rafrænu formi þegar unnt er:
 - i. upplýsingar um skipið (nafn, IMO-auðkennisnúmer, kallmerki og fána),
 - ii. upplýsingar um siglinguna (síðustu viðkomuhöfn, ákvörðunarhöfn),
 - iii. lýsingu á greinilegum vanbúnaði um borð.
4. Samgöngustofnun skal tryggja að gripið sé til viðeigandi aðgerða til eftirfylgni ef hafnsögumenn og hafnaryfirvöld eða -aðilar tilkynna um greinilegan vanbúnað og skal stofnunin skrá upplýsingar um þær aðgerðir sem gripið var til.

24. gr.

Skoðunargagnagrunnur.

1. Framkvæmdastjórnin skal þróa, viðhalda og uppfæra skoðunargagnagrunninn byggðan á sérfræðiþekkingu og reynslu sem fengist hefur á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit.
Skoðunargagnagrunnurinn skal innihalda allar þær upplýsingar sem krafist er til framkvæmdar skoðunarkerfinu, sem sett er á laggirnar, samkvæmt þessari reglugerð, og skal fela í sér þá virkni sem mælt er fyrir um í XII. viðauka.
2. Samgöngustofnun skal gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að upplýsingarnar um raunverulegan komutíma og raunverulegan brottfarartíma allra skipa, sem hafa viðkomu í höfnum og á akkerislægjum á Íslandi, ásamt auðkenni hlutaðeigandi hafnar, séu færðar inn í skoðunargagnagrunninn innan hæfilegra tímamarka fyrir milligöngu SafeSeaNet-kerfisins sem um getur í s-lið 3. gr. tilskipunar 2002/59/EB. Þegar stofnunin hefur fært þessar upplýsingar inn í skoðunargagnagrunninn, fyrir milligöngu SafeSeaNet-kerfisins, er hún undanþegin þeirri kvöð að leggja fram gögn í samræmi við málsgrein 1.2 og a- og b-lið 2. mgr. í XIV. viðauka við þessa reglugerð.
3. Samgöngustofnun skal tryggja að upplýsingar um skoðanir í samræmi við reglugerð þessa, séu færðar inn í skoðunargagnagrunninn um leið og lokið hefur verið við að skrifa skoðunarskýrsluna eða farbanni verið aflétt.
Samgöngustofnun skal tryggja að upplýsingarnar, sem færðar eru í skoðunargagnagrunninn, séu fullgiltar til birtingar innan 72 klukkustunda.
4. Á grunni skoðunargagnanna, sem Samgöngustofnun leggur fram, skal framkvæmdastjórn ESB geta sótt í skoðunargagnagrunninn hvers konar gögn, sem varða framkvæmd þessarar reglugerðar, sérstaklega um áhættusnið skipsins, um skip sem komið er að skoðun hjá, um ferðir skipa og um skoðunarskyldur stofnunarinnar.
Samgöngustofnun skal hafa aðgang að öllum upplýsingum sem skráðar eru í skoðunargagnagrunninn og hafa þýðingu fyrir framkvæmd verklagsreglna um skoðun skv. reglugerð þessari.
Samgöngustofnun og þriðju undirritunaraðilar að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit skulu fá aðgang að hvers konar gögnum, sem þau hafa skráð í skoðunargagnagrunninn, og að gögnum um skip sem sigla undir fána þeirra.

25. gr.

Upplýsingaskipti og samvinna.

Hafnaryfirvöld eða -aðilar og önnur viðeigandi yfirvöld eða aðilar sjái Samgöngustofnun fyrir eftirtöldum tegundum upplýsinga sem þau hafa í förum sínum:

- i. upplýsingar, sem tilkynnt er um í samræmi við 9. gr. og III. viðauka,
- ii. upplýsingar um skip þar sem farist hefur fyrir að tilkynna um hvers konar upplýsingar í samræmi við kröfur skv. reglugerð þessari og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/59/EB frá 27. nóvember 2000 um aðstöðu í höfnum til að taka á móti úrgangi skipa og farmleifum og tilskipun 2002/59/EB og auk þess, ef við á, reglugerð (EB) nr. 725/2004,
- iii. upplýsingar um skip sem hafa haldið til hafs án þess að hafa uppfyllt ákvæði 7. eða 10. gr. tilskipunar 2000/59/EB,
- iv. upplýsingar um skip sem hefur verið meinaður aðgangur að höfn eða vísað frá höfn af verndarástæðum,
- v. upplýsingar um greinilegan vanbúnað í samræmi við 23. gr.

26. gr.

Birting upplýsinga.

Framkvæmdastjórn ESB skal gera aðgengilegar og viðhalda á opinberu vefsetri upplýsingum um skoðanir, farbann og aðgangsbann, í samræmi við XIII. viðauka, þar sem byggt er á sérfræðiþekkingu og reynslu sem fengist hefur á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit.

27. gr.

Birting skrár yfir félög með lélega og mjög lélega frammistöðu.

Framkvæmdastjórn ESB birtir reglulega á opinberu vefsetri upplýsingar, sem tengjast félögum sem teljast hafa lélega eða mjög lélega frammistöðu í þrjá mánuði eða lengur, með tilliti til mats á áhættusniði skips sem um getur í I. hluta I. viðauka.

Framkvæmdastjórn ESB samþykkir reglur um framkvæmd þessarar greinar, í samræmi við reglunefndarmeðferðina, þar sem tilgreindar eru aðferðir við birtinguna.

28. gr.

Gögn til að fylgjast með framkvæmd.

Samgöngustofnun skal láta framkvæmdastjórn ESB í té upplýsingar, sem koma fram í XIV. viðauka, skv. þeim tímafresti sem þar segir.

29. gr.

Endurgreiðsla kostnaðar.

Ef útgerð skips, umboðsmaður þess eða skipstjóri sem, í samræmi við 14. gr., mun sæta viðtækri skoðun og er á leið til hafnar eða akkerislægis á Íslandi, uppfyllir ekki kröfur 9. gr. um tilkynningu skal hún greiða 5.000 evrur í sérstakt gjald til að standa straum af kostnaði Samgöngustofnunar við móttöku tilkynninga.

Sé lagt á farbann skv. 19. gr. skal allur kostnaður í tengslum við skoðanirnar falla á eiganda skipsins, útgerð þess eða fulltrúa hans á Íslandi og skal greiða kostnað vegna þess að fjárhæð 5.000 evrur. Farbanni skal ekki aflétt fyrir en full greiðsla hefur borist eða fullnægjandi tryggingar verið settar fyrir endurgreiðslu kostnaðar.

30. gr.

Refsiákvæði.

Brot gegn ákvæðum reglugerðar þessarar varða refsingu samkvæmt VII. kafla laga nr. 47/2003 um eftirlit með skipum, sbr. 2. mgr. 1. gr. laganna.

31. gr.

Gildistaka.

Reglugerð þessi, sem sett er með stoð í 4. mgr. 1. gr., sbr. 14. gr. laga nr. 47/2003 um eftirlit með skipum, með síðari breytingum, öðlast þegar gildi. Frá sama tíma fellur úr gildi reglugerð um hafnarrikiseftirlit með sjóflutningum, nr. 589/2003, með síðari breytingu, nr. 815/2004. Með reglugerð þessari er innleidd tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/16/EB frá 23. apríl 2009 um hafnarrikiseftirlit.

VIÐAUKI I

Þættir hafnarriðkiseftirlitskerfis EES-svæðisins, sbr. 5. gr.

Eftirtaldir þættir heyra undir hafnarriðkiseftirlitskerfi EES-svæðisins: I. Áhættusnið skips.

Áhættusnið skips skal ákveðið á grunni tiltekinna almennra og sögulegra breytna sem hér segir:

1. Almennar breytur.**a) Tegund skips.**

Meiri áhætta telst fylgja farþegaskipum, olíu- og efnaflutningaskipum, gasflutningaskipum og búlkaskipum en öðrum tegundum skipa.

b) Aldur skips.

Meiri hætta telst fylgja skipum sem eru eldri en 12 ára en nýrri skipum.

c) Frammistaða fánaríkis.

i. Meiri áhætta telst fylgja skipum, sem sigla undir fána ríkis með háa farbannstíðni innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarriðkiseftirlit, en öðrum skipum.

ii. Minni áhætta telst fylgja skipum, sem sigla undir fána ríkis með lága farbannstíðni innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarriðkiseftirlit, en öðrum skipum.

iii. Minni áhætta telst fylgja skipum, sem sigla undir fána ríkis þar sem úttekt hefur farið fram og, ef við á, áætlun um aðgerðir til úrbóta hefur verið lögð fram, en öðrum skipum, hvorttveggja í samræmi við ramma og verklagsreglur fyrir valkvætt úttektarkerfi aðildarríkja Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Um leið og ráðstafanirnar, sem um getur í 3. mgr. 10. gr., hafa verið samþykktar skal fánaríki slíks skips sýna fram á að það uppfylli ákvæði kóðans um framkvæmd lögbundinna gerninga Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

d) Viðurkenndar stofnanir.

i. Skipum, sem hafa fengið úthlutað skirteinum frá viðurkenndum stofnunum með lélegt eða mjög lélegt frammistöðumat með tilliti til farbannstíðni þeirra innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarriðkiseftirlit, er talin fylgja meiri áhætta en öðrum skipum.

ii. Skipum, sem hafa fengið úthlutað skirteinum frá viðurkenndum stofnunum með hátt frammistöðumat með tilliti til farbannstíðni þeirra innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarriðkiseftirlit, er talin fylgja minni áhætta en öðrum skipum.

iii. Skip með skirteini sem gefin hafa verið út af stofnunum, viðurkenndum samkvæmt skilmálum reglugerðar (EB) nr. 391/2009.

e) Frammistaða félags.

i. Meiri áhætta telst fylgja skipum frá félagi með lélega eða mjög lélega frammistöðu með tilliti til fjölda annmarka og farbannstíðni skipa þess innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarriðkiseftirlit, en öðrum skipum.

ii. Minni áhætta telst fylgja skipum frá félagi með góða frammistöðu, með tilliti til tíðni annmarka og farbanns skipa þess innan EES-svæðisins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarriðkiseftirlit, en öðrum skipum.

2. Sögulegar breytur.

i. Meiri áhætta telst fylgja skipum, sem farbann hefur verið lagt á oftar en einu sinni, en öðrum skipum.

ii. Minni áhætta telst fylgja skipum sem hafa, í skoðunum sem framkvæmdar voru á tímabilinu, sem um getur í II. viðauka, færri annmarka en þá sem um getur í II. viðauka, en öðrum skipum.

iii. Minni áhætta telst fylgja skipum sem hafa ekki sætt farbanni á tímabilinu sem um getur í II. viðauka, en öðrum skipum.

Áhættubreyturnar skulu lagðar saman með því að gefa þeim vægi sem endurspeglar hlutfallsleg áhrif hverrar breytu á heildaráhættuna sem tengist skipinu í því skyni að ákvarða eftirtalin áhættusnið skips:

— sem vísar til mikillar áhættu,

— sem vísar til staðaláhættu,

— sem vísar til lítillar áhættu.

Við ákvörðun þessara áhættusniða skal leggja meiri áherslu á breyturnar fyrir tegund skips, frammistöðu fánaríkis, viðurkenndar stofnanir og frammistöðu félags.

II. Skoðun skipa.**1. Reglubundnar skoðanir.**

Reglubundnar skoðanir skulu framkvæmdar með fyrirfram ákvörðuðu millibili. Ákvarða skal tíðni þeirra með hliðsjón af áhættusniði skips. Reglubundnar skoðanir skipa með snið sem vísar til mikillar áhættu skulu vera eigi sjaldnar en á sex mánaða fresti. Millibil reglubundinna skoðana skipa með annað áhættusnið skal aukast eftir því sem áhættan minnkar.

Siglingastofnun skal framkvæma reglubundna skoðun:

— á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu og hefur ekki verið skoðað í höfn eða á akkerislægi innan EESsvæðisins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit á næstliðnum sex mánuðum; skip með snið sem vísar til mikillar áhættu verða skoðunarskyld frá og með fimmta mánuðinum,

— á sérhverju skipi með snið sem vísar til staðaláhættu og hefur ekki verið skoðað í höfn eða á akkerislægi innan EESsvæðisins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit á næstliðnum 12 mánuðum; skip með snið sem vísar til staðaláhættu verða skoðunarskyld frá og með tíunda mánuðinum,

— á sérhverju skipi með snið sem vísar til lítillar áhættu og hefur ekki verið skoðað í höfn eða á akkerislægi innan EESsvæðisins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit, á næstliðnum 36 mánuðum; skip með snið sem vísar til lítillar áhættu verða skoðunarskyld frá og með 24. mánuðinum.

2. Viðbótarskoðanir.

Skip sem falla undir eftirfarandi forgangspætti eða óvænta þætti skulu sæta skoðun án tillits til þess hve langt er um liðið frá því þau sættu reglubundinni skoðun síðast. Þörfín til að framkvæma viðbótarskoðun á grunni óvæntra þátta byggist þó á faglegu mati skoðunarmannsins.

2A. Forgangspættir.

Skip sem falla undir eftirfarandi forgangspætti skulu skoðuð án tillits til þess hve langt er um liðið frá síðustu reglubundnu skoðun:

— skip sem hafa verið felld úr floknum sínum eða strikuð út úr honum af öryggisástæðum frá síðustu skoðun innan EESsvæðisins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit,

— skip sem skýrsla eða tilkynning hefur borist um frá öðru EES-ríki,

— skip sem ekki er hægt að bera kennsl á í skoðunargagnagrunninum,

— skip:

— sem hafa lent í árekstri, tekið niðri eða strandað á leið sinni til hafnar,

— sem hafa verið kærð fyrir meint brot á ákvæðum um losun skaðlegra efna eða frárennslis eða

— sem hefur verið stjórnað með tilviljanakenndum eða ótryggum hætti og ekki hefur verið farið að reglum samþykktum af Alþjóðasiglingamálastofnuninni um leiðastjórnun eða venjum og reglum um öruggar siglingar.

2B. Óvæntir þættir.

Skip, sem falla undir eftirfarandi óvænta þætti, kunna að sæta skoðun án tillits til þess hve langt er liðið frá því þau sættu reglubundinni skoðun síðast. Ákvörðun um að framkvæma slíka viðbótarskoðun skal vera samkvæmt faglegu mati

Siglingastofnunar:

— skip sem hafa ekki uppfyllt kröfur gildandi útgáfu tilmæla Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um siglingu um siglingaleiðina inn í Eystrasalt,

— skip með skírteini sem eru gefin út af áður viðurkenndri stofnun en þar sem viðurkenningin hefur verið afturkölluð frá síðustu skoðun innan EES-svæðisins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit,

— skip þar sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld eða -aðilar hafa tilkynnt um greinilegan vanbúnað sem gæti ógnað öruggri siglingu skipsins eða skaðað umhverfið í samræmi við 23. gr. þessarar reglugerðar,

— skip þar sem farist hefur fyrir að uppfylla viðeigandi tilkynningarskyldu sem um getur í 9. gr. þessarar reglugerðar, tilskipun 2000/59/EB, tilskipun 2002/59/EB og, ef við á, í reglugerð (EB) nr. 725/2004,

— 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 telji slíka skýrslu eða kvörtun augljóslega ekki á rökum reista,

— skip sem farbann hefur áður verið lagt á fyrir meira en þremur mánuðum,

— skip sem tilkynnt hefur verið um að séu með útistandandi annmarka nema skip þar sem ráða þurfti bót á annmörkum innan 14 daga frá brottför og skip þar sem ráða þurfti bót á annmörkum fyrir brottför,

— skip, sem tilkynnt hefur verið um að eigi í erfiðleikum vegna farms síns, einkum að því er varðar skaðlegan og hættulegan farm,

— skip sem hafa verið starfrækt með þeim hætti að þau skapi hættu fyrir einstaklinga, eignir eða umhverfið,

— skip þar sem upplýsingar frá áreiðanlegum heimildarmönnum hafa sýnt að áhættubreytur þeirra séu aðrar en þær sem skráðar eru og því sé áhættustig þeirra í raun hærra.

3. Valfyrirkomulag.

3A. Skip í forgangshópi I skulu skoðuð sem hér segir:

a) Viðtæk skoðun skal fara fram:

— á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu og hefur ekki verið skoðað á næstliðnum sex mánuðum,

— á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með staðaláhættusnið og sem hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 12 mánuðum.

b) Upphafsskoðun eða nákvæmari skoðun, eins og við á, skal fara fram:

— á sérhverju skipi, öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með staðaláhættusnið og sem hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 12 mánuðum.

c) Ef um er að ræða forgangspátt:

— skal nákvæmari skoðun eða viðtæk skoðun fara fram, í samræmi við faglegt mat skoðunarmannsins, á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu og á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi sem er eldra en 12 ára,

— skal nákvæmari skoðun fara fram á sérhverju skipi öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi sem er eldra en 12 ára.

3B. Ákveði Siglingastofnun að skoða skip í forgangshópi II skal eftirfarandi gilda:

a) Viðtæk skoðun skal fara fram:

— á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu og hefur ekki verið skoðað á næstliðnum fimm mánuðum,

— á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með staðaláhættusnið og sem hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 10 mánuðum eða

— á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með snið sem vísar til lítillar áhættu og hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 24 mánuðum.

b) Upphafsskoðun eða nákvæmari skoðun, eins og við á, skal fara fram:

— á sérhverju skipi öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með staðaláhættusnið og sem hefur ekki verið skoðað á næstliðnum tíu mánuðum eða

— á sérhverju skipi öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára með snið sem vísar til lítillar áhættu og hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 24 mánuðum. c) Ef um er að ræða óvæntan þátt:

— skal fara fram nákvæmari skoðun eða viðtæk skoðun, í samræmi við faglegt mat skoðunarmannsins, á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu eða á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi sem er eldra en 12 ára,

— skal fara fram nákvæmari skoðun á sérhverju skipi öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi sem er eldra en 12 ára.

VIÐAUKI II

Uppsetning áhættusniðs skips, sbr. 2. mgr. 10. gr.

Almennar breytur	Snið			
	Skip með snið sem vísar til mikillar áhættu (HRS)	Skip með staðaláhættusnið (SRS)	Skip með snið sem vísar til lítillar áhættu (LRS)	
Almennar breytur	Viðmiðanir	Vægispunktar	Viðmiðanir	Viðmiðanir

1	Tegund skips		Efnaflutningaskip p Gasflutningaskip Oliuflutningaskip p Búlkaskip Farþegaskip	2	Hvorki skipin með snið sem vísar til mikillar áhættu né snið sem vísar til lítillar áhættu	Allar tegundir
2	Aldur skips		Allar tegundir > 12 ára	1		Allir aldurshópar
3a	Fáni	Svarti/grái/hvíti listi	Svartur – VHR, HR, M til HR Svartur - MR	2 1		Hvítur
3b		Úttekt	-	-		Já
		Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar				
4a	Viðurkennd stofnun	Frammistaða	G (góð - H) M (meðal - M) L (léleg - L) ML (mjög léleg - VL)	- - 1 Mjög léleg	- - 1 Mjög léleg	Góð (H) - - -
4b		Viðurkennt af Evrópusambandinu	-	-		Já
5	Félag:	Frammistaða	G M L	- - 2	- - 2	Góð - - Mjög léleg
Sögulegar breytur						
6	Fjöldi skráðra annmarka í hverri skoðun á næstliðnum 36 mánuðum	Ammarkar	Á ekki við	-		≤ 5 (a.m.k. ein skoðun framkvæmd á næstliðnum 36 mánuðum)
7	Fjöldi farbanna á næstliðnum 36 mánuðum	Farbönn	≥ 2 farbönn	1		Ekkert farbann

HRS eru skip sem uppfylla viðmiðanir sem nema heildarvægi 5 eða yfir í vægispunktum.

LRS eru skip sem uppfylla allar viðmiðanir um breytur sem vísa til lítillar áhættu.

SRS eru skip sem eru hvorki HRS né LRS.

Tilkynning, sbr. 1. mgr. 9. gr.

Upplýsingar sem tilkynna þarf í samræmi við 1. mgr. 9. gr.:

Upplýsingarnar sem tilgreindar eru hér á eftir skulu lagðar fram hjá hafnaryfirvöldum eða -aðilum eða hjá þeim yfirvöldum eða aðilum sem tilnefndir eru í þeim tilgangi, a.m.k. þremur dögum fyrir komu í höfn eða til akkerislægis eða áður en farið er frá fyrri höfn eða akkerislægi, ef búist er við að sjóferðin vari skemur en þrjá daga:

a) auðkenni skips (nafn, kallmerki, IMO-auðkennisnúmer eða MMSI-númer),

b) fyrirhuguð lengd dvalar,

c) um tankskip:

i. smíði: einfaldur skrokkur, einfaldur skrokkur með aðgreindum kjölfestugeymum (SBT), tvöfaldur skrokkur, ii. ástand farm- og kjölfestugeyma: fullir, tómir, fastur massi, iii. rúmmál farmsins og hvers eðlis hann er,

d) fyrirhuguð starfsemi í ákvörðunarhöfn eða ákvörðunarakkerislægi (lestun, losun, annað),

e) áætlaðar, lögboðnar skoðanir og umtalsverð viðhalds- og viðgerðarvinna sem fara þarf fram í ákvörðunarhöfn,

f) dagsetning síðustu viðtækrar skoðunar á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit.

VIÐAUKI IV

Skrá um skírteini og skjöl, sbr. 1. mgr. 13. gr.

1. Alþjóðlega mælibréfið (1969).
2. — Öryggisskírteini fyrir farþegaskip.
— Öryggisskírteini um smíði flutningaskips.
— Skírteini fyrir öryggisbúnað flutningaskips.
— Öryggisskírteini fyrir fjarskiptabúnað flutningaskips.
— Undanþáguskírteini ásamt farmskrá, eftir því sem við á.
— Öryggisskírteini vöruflutningaskips.
3. Alþjóðlegt siglingaverndarskírteini (ISSC).
4. Ferilskrá (Continuous Synopsis Record).
5. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu,
— hæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu.
6. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu,
— hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu.
7. Alþjóðlega olíumengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið).
8. Alþjóðlega mengunarvarnarskírteinið fyrir flutning fljótandi eiturefna í lausu.
9. Alþjóðlega hleðslumerkjaskírteinið (1966).
— Alþjóðlega hleðslumerkjaundanþáguskírteinið.
10. Olíudagbók, I. og II. hluti.
11. Hleðsludagbók.
12. Lágmarksöryggismönnunarskírteini.
13. Skírteini og hvers konar önnur skjöl sem krafist er í samræmi við ákvæðin í alþjóðasamþykktinni um menntun og hjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna '78/95 (STCW-samþykkt '78/95).
14. Læknisvottorð (sjá samþykkt Alþjóðavinnuáætlunastofnunarinnar nr. 73 (ILO-samþykkt nr. 73) um læknisskoðun farmanna).
15. Tafla með upplýsingum um vinnutilhögun um borð (ILO-samþykkt nr. 180 og STCW-samþykkt '78/95).
16. Skrár yfir vinnu- og hvíldartíma farmanna (ILO-samþykkt nr. 180).
17. Upplýsingar um stöðugleika.
18. Afrit af samræmingarskjali og öryggisstjórnunarskírteini sem gefið er út í samræmi við alþjóðlegan kóða um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (SOLAS 74, IX. kafli).
19. Skírteini fyrir styrkleika skipsbols og vélbúnaðar gefin út af viðkomandi viðurkenndri stofnun (aðeins krafist ef skip heldur flokkun sinni hjá viðurkenndri stofnun).
20. Skjal um samræmi við sérkröfur vegna skipa sem flytja hættulegan farm.
21. Öryggisskírteini háhraðafars og leyfi til að starfrækja háhraðafar.
22. Sérskrá eða farmskrá yfir hættulegan farm eða nákvæm áætlun um frágang farms.
23. Skipsdagbók yfir próf og æfingar, þ.m.t. verndaræfingar og færslubók yfir skoðanir og viðhald björgunartækja og fyrirkomulag þeirra og slökkvibúnaðar og fyrirkomulag hans.
24. Öryggisskírteini skips sem smíðað er í ákveðnum tilgangi.
25. Öryggisskírteini færanlegs borpalls á sjó.
26. Að því er varðar olíuflutningaskip, skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu (olíubók).
27. Skráningarlisti, brunavarnaáætlun og, að því er varðar farþegaskip, áætlun um aðgerðir til að koma í veg fyrir tjón.
28. Neyðaráætlun skipa vegna olíumengunar um borð.
29. Skoðunarskýrslur (fyrir búlkaskip og olíuflutningaskip).
30. Skýrslur um fyrri hafnaríkiseftirlitsskoðanir.
31. Að því er varðar ekjufarþegaskip, upplýsingar um A/A-hámarkshlutfall.
32. Skjal sem heimilar flutning á kornvöru.
33. Handbók um frágang farms.
34. Áætlun um meðferð sorps og sorpdagbók.

35. Stoðkerfi fyrir ákvarðanir skipstjóra farþegaskipa.
36. Samvinnuáætlun um leit og björgun (SAR) fyrir farþegaskip sem sigla á föstum siglingaleiðum.
37. Skrá yfir rekstrartakmarkanir fyrir farþegaskip.
38. Bæklingur fyrir búlkaskip
39. Lestunar- og losunaráætlanir fyrir búlkaskip.
40. Tryggingarskírteini eða einhver önnur fjárhagsleg trygging gegn skaðabótaábyrgð vegna olíumengunartjóns (alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992).
41. Skírteini sem krafist er samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB frá 23. apríl 2009 um tryggingu skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum.
42. Skírteini sem krafist er samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó.
43. Alþjóðlega loftmengunarvarnarskírteinið.
44. Alþjóðlega skólpmengunarvarnarskírteinið.

VIÐAUKI V

Dæmi um gildar ástæður, sbr. 3. mgr. 13. gr.

A. Dæmi um gildar ástæður til nákvæmrar skoðunar.

1. Skip sem tilgreind eru í lið 2A og 2B í II. hluta I. viðauka.
2. Olíubók hefur ekki verið færð sem skyldi.
3. Villur hafa fundist við skoðun skírteina og annarra skjala.
4. Komið hafa fram vísbendingar um að skipverjar séu ófærir um að fullnægja kröfum um samskipti um borð sem mælt er fyrir um í 18. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB frá 19. nóvember 2008 um lágmarkspjálfun sjómanna.
5. Skírteini er fengið með sviksamlegum hætti eða handhafi þess er annar en sá sem skírteinið var upphaflega gefið út fyrir.
6. Um borð í skipinu er skipstjóri, yfirmaður eða undirmaður sem er handhafi skírteinis gefið út af ríki sem hefur ekki fullgilt Alþjóðasamþykkt um menntun og pjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá '78/95 (STCW 78/95).
7. 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.
8. Skipstjóri olíuflutningaskips leggur ekki fram skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu.
9. Uppfærð neyðaráætlun er ekki fyrir hendi eða skipverjum er ókunnugt um skyldur sínar ef eldur kemur upp eða ef skipun er gefin um að yfirgefa skipið.
10. Sent er út neyðarmerki að ástæðulausu án þess að hirt sé um að afturkalla það á viðeigandi hátt.
11. Mikilvægan búnað skortir eða ákveðin tilhögun er ekki fyrir hendi, þótt hvorutveggja sé krafist samkvæmt samningunum.
12. Hollustuhættir um borð eru langt frá því að vera fullnægjandi.
13. Samkvæmt almennu áliti og athugunum skoðunarmanns er byrðingur skipsins eða burðarvirki í alvarlegri niðurníðslu eða með þeim annmörkum að það kann að stofna skipinu sjálfu, vatnspéttni þess eða veðurpéttni í hættu.
14. 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.
15. Tafla, sem hefur að geyma upplýsingar um vinnutilhögun um borð eða skrár um vinnu- eða hvíldartíma farmanna um borð, er ekki fyrir hendi.

B. Dæmi um gildar ástæður vegna eftirlits með verndarþáttum skipa.

1. Skoðunarmaðurinn má beita fyrir sig eftirfarandi gildum ástæðum til eftirlitsráðstafana um vernd meðan á fyrstu hafnarrikisskoðun stendur:
 - 1.1. Alþjóðlegt siglingaverndarskírteini (ISSC) er ekki gilt eða fallið úr gildi.
 - 1.2. Skipið er með lægra vástig en höfnin.

1.3. Æfingar tengdar vernd skipsins hafa ekki farið fram.

1.4. Færslur fyrir síðustu tíu tengsl skips og hafnar eða skips og skips eru óviðunandi.

1.5. Sönnunargögn eða niðurstöður athugana þess efnis að lykilmenn í starfsliði skipsins geti ekki átt samskipti hver við annan.

1.6. Sönnunargögn á grunni athugana þess efnis að alvarlegir annmarkar séu á sviði verndarráðstafana.

1.7. Upplýsingar frá þriðju aðilum, t.d. skýrslur eða kvartanir varðandi upplýsingar á sviði siglingaverndar.

1.8. Skipið hefur fengið útgefið alþjóðlegt bráðabirgðasiglingaverndarskírteini í framhaldi af öðru bráðabirgðaskírteini og það er faglegt mat skoðunarmannsins að ein af ástæðum þess að skipið eða félagið fer fram á slíkt sé að komast hjá því að fylgja til fulls reglum í kafla XI-2 í alþjóðasamningi um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74) og A-hluta ISPS-kóðans að liðnum gildistíma upphaflega bráðabirgðasiglingaverndarskírteinisins. Í A-hluta ISPS-kóðans eru tilgreindar þær aðstæður þegar gefa má út bráðabirgðaskírteini.

2. Ef skoðunarmaður telur að gildar ástæður, sem lýst er hér að framan, eigi við skal hann þegar upplýsa siglingaverndaryfirvöld (nema skoðunarmaðurinn sé einnig yfirmaður með fullt umboð sem verndarfulltrúi). Siglingaverndaryfirvöld skulu síðan ákvarða hvaða frekari eftirlitsráðstafanir séu nauðsynlegar, að teknu tilliti til vástigs í samræmi við 9. reglu í XI. kafla SOLAS 74.

3. Rökstuddur grunur um að gildar ástæður, aðrar en þær sem fram koma hér að framan, eigi við skal metinn af yfirmanni með fullt umboð sem verndarfulltrúi.

VIÐAUKI VI

Starfsreglur við eftirlit með skipum, sbr. 1. mgr. 15. gr.

I. viðauki, „Reglur um hafnaríkiseftirlit“, við Parísarsamkomulagið um hafnaríkiseftirlit og eftirfarandi fyrirmæli Parísarsamkomulagsins um hafnaríkiseftirlit í uppþæðri útgáfu þeirra:

- fyrirmæli 33/2000/02: rekstrarstjórnun um borð í ferjum og farþegaskipum,
- fyrirmæli 35/2002/02: leiðbeiningar fyrir hafnaríkiseftirlitsmenn um rafræn sjókort (ECDIS),
- fyrirmæli 36/2003/08: leiðbeiningar um skoðun á vinnuskilyrðum og aðbúnaði,
- fyrirmæli 37/2004/02: leiðbeiningar í samræmi við STCW-samþykktina frá '78/95, með áorðnum breytingum,
- fyrirmæli 37/2004/05: leiðbeiningar um skoðun vinnu- og hvíldartíma,
- fyrirmæli 37/2004/10: leiðbeiningar fyrir hafnaríkiseftirlitsmenn um verndarþætti,
- fyrirmæli 38/2005/02: leiðbeiningar fyrir hafnaríkiseftirlitsmenn sem taka til athugunar á siglingaritum (VDR),
- fyrirmæli 38/2005/05: leiðbeiningar um I. viðauka MARPOL '73/78,
- fyrirmæli 38/2005/07: leiðbeiningar um áætlun um ástandsmat (CAS) olíuflutningaskipa með einfaldan byrðing,
- fyrirmæli 39/2006/01: leiðbeiningar fyrir hafnaríkiseftirlitsmenn um alþjóðlegan kóða um öryggisstjórnun skipa (ISM-kóðann),
- fyrirmæli 39/2006/02: leiðbeiningar fyrir hafnaríkiseftirlitsmenn um eftirlit með alþjóðlegu neyðar- og öryggiskerfi fjarskipta á sjó (GMDSS-kerfi),
- fyrirmæli 39/2006/03: bestun gátlista vegna banns og tilkynninga,
- fyrirmæli 39/2006/10: leiðbeiningar fyrir hafnaríkiseftirlitsmenn um skoðun kjölfestugeyma og aflrofshermunar (aflrofsprófunar),
- fyrirmæli 39/2006/11: leiðbeiningar um athugun á burðarvirki búlkaskipa,
- fyrirmæli 39/2006/12: reglur um góðar starfsvenjur hafnaríkiseftirlitsmanna,
- fyrirmæli 40/2007/04: viðmiðanir fyrir ábyrgðarmat viðurkenndra stofnana (R/O),
- fyrirmæli 40/2007/09: leiðbeiningar um hafnaríkiseftirlitskoðanir í því skyni að fara að ákvæðum VI. viðauka MARPOL '73/78.

Víðtækar skoðanir skipa, sbr. 14. gr.

Víðtæk skoðun tekur einkum til heildarástands eftirfarandi áhættusviða:

- skjala,

- ástands burðarvirkis,
- veðurþétts ástands,
- neyðarkerfis,
- þráðlausra fjarskipta,
- vinnu við farm,
- brunaöryggis,
- viðvörunarbúnaðar,
- vinnuskilyrða og aðbúnaðar,
- siglingabúnaðar,
- björgunarbúnaðar,
- hættulegs farms,
- framdrifs- og hjálparvélar,
- mengunarvarna.

Að auki, ef unnt er að koma því við, og með fyrirvara um hömlur vegna öryggis einstaklinga, skipsins eða hafnarinnar, skal viðtæk skoðun fela í sér staðfestingu á tilteknum atriðum áhættusviða, með hliðsjón af tegund skips, sem skoðað er, í samræmi við 3. mgr. 14. gr.

VIÐAUKI VII

Ákvæði hvað varðar bann við aðgangi að höfnum og akkerislægjum innan EES-svæðisins, sbr. 16. gr.

1. Ef skilyrðin, sem lýst er í 1. mgr. 16. gr., eru uppfyllt skal Siglingastofnun, þegar farbann hefur verið lagt á skipið þriðja sinni, upplýsa skipstjóra skipsins skriflega þess efnis að úrskurður um aðgangsbann verði gefinn út og hann komi til framkvæmda um leið og skipið hefur siglt úr höfninni. Úrskurður um aðgangsbann kemur til framkvæmda um leið og skipið siglir úr höfninni og ráðin hefur verið bót á annmörkunum sem leiddu til farbannsins.

2. Siglingastofnun skal senda afrit af úrskurðinum um aðgangsbann til stjórnvalds fánaríkisins, viðurkenndrar stofnunar, sem í hlut á, hinna aðildarríkjanna og annarra undirritunaraðila að Parísarsamkomulaginu, framkvæmdastjórnarinnar og skrifstofu Parísarsamkomulagsins um hafnaríkiseftirlit. Siglingastofnun skal einnig án tafar uppfæra skoðunargagnagrunninn með upplýsingum um aðgangsbann.

3. Til að fá úrskurð um aðgangsbann afturkallaðan verður eigandi eða útgerð skipsins að leggja fram formlega beiðni hjá Siglingastofnun. Beiðninni verður að fylgja skjal frá stjórnvöldum fánaríkisins, sem gefið var út í kjölfar heimsóknar eftirlitsmanns um borð, með fullt umboð stjórnvalds fánaríkisins sem sýnir að skipið uppfylli með öllu ákvæði samninganna. Stjórnvald fánaríkisins skal færa sönnur á það hjá Siglingastofnun að heimsókn um borð hafi átt sér stað.

4. Beiðninni um að afturkalla úrskurð um aðgangsbann þarf einnig að fylgja, eftir því sem við á, skjal frá flokkunarfélagi, sem er með skipið í flokki, í kjölfar heimsóknar eftirlitsmanns um borð í skipið frá flokkunarfélaginu, sem sýnir að skipið uppfyllir flokkunarfélagsreglur þær sem það félag hefur sett. Flokkunarfélag skal leggja fram sönnunargögn hjá Siglingastofnun þess efnis að heimsóknin um borð hafi átt sér stað.

5. Ekki má afturkalla úrskurð um aðgangsbann fyrr en að loknu tímabilinu, sem um getur 16. gr. þessarar reglugerðar, og ekki fyrr en skipið hefur verið skoðað aftur í samþykkttri höfn.

Ef samþykkt höfnin er staðsett í EES-ríki getur lögbært yfirvald þess ríkis, að beiðni lögbærs yfirvalds í EES-ríkinu, sem gaf út úrskurð um aðgangsbann, leyft skipinu að halda til samþykkttrar hafnar í því skyni að skoða skipið aftur. Í slíkum tilvikum skal ekki vinna við farm í höfninni fyrr en úrskurður um aðgangsbann hefur verið afturkallaður.

6. Ef farbann, sem leiddi til úrskurðar um aðgangsbann, fól í sér annmarka á burðarvirki skipsins má Siglingastofnun, sem gaf út úrskurð um aðgangsbann, krefjast þess að tiltekin rými, þ.m.t. farmrými og geymar, séu gerðir tiltækir til skoðunar á meðan skipið er skoðað aftur.

7. Skipið skal skoðað aftur af hálfu Siglingastofnunar, sem gaf út úrskurð um aðgangsbann, eða af hálfu lögbærs yfirvalds í ákvörðunarhöfn, að fengnu samþykki Siglingastofnunar sem felldi úrskurð um aðgangsbann. Siglingastofnun má krefjast allt að 14 daga fyrirvara um að skoða eigi skip aftur. Leggja skal fram fullnægjandi sönnunargögn, að mati Siglingastofnunar, þess efnis að skipið uppfylli að öllu leyti gildandi kröfur samninganna.

8. Þegar skip er skoðað aftur skal það sæta viðtækri skoðun sem nær a.m.k. til viðeigandi atriða í VII. viðauka.

9. Allur kostnaður við þessa viðtæku skoðun mun verða greiddur af eiganda eða útgerð.

10. Ef Siglingastofnun telur að niðurstöður úr viðtækri skoðun séu fullnægjandi, í samræmi við VII. viðauka, skal afturkalla úrskurð um aðgangsbann og félagi skipsins tilkynnt um það skriflega.

11. Siglingastofnun skal einnig tilkynna skriflega um ákvörðun sína til stjórnvalds fánaríkisins, viðkomandi flokkunarfélags, hinna aðildarríkjanna, hinna undirritunaraðilanna að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit, framkvæmdastjórnarinnar og skrifstofu Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit. Siglingastofnun verður einnig án tafar að uppfæra skoðunargagnagrunninn með upplýsingum um að aðgangsbanni hafi verið aflétt.

12. Upplýsingar um skip, sem hefur verið bannaður aðgangur að höfnum innan EES-svæðisins, skulu vera aðgengilegar í skoðunargagnagrunninum og birtar í samræmi við ákvæði 26. gr. og XIII. viðauka.

VIÐAUKI VIII

Skoðunarskýrsla, sbr. 17. gr.

Í skoðunarskýrslunni skulu a.m.k. eftirfarandi atriði koma fram:

I. Almennt.

1. Lögbært yfirvald sem gerði skýrsluna.

2. Skoðunardagur og -staður.

3. Heiti skipsins sem er skoðað.

4. Fáni.

5. Tegund skips (eins og tilgreint er í öryggisstjórnunarskírteininu).

6. IMO-auðkennisnúmer.

7. Kallmerki.

8. Tonnatala (BT).

9. Burðargeta (ef við á).

10. Smíðarár, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskírteinum skipsins.

11. Flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver önnur stofnun, þar sem við á, sem hefur gefið út skírteini fyrir þetta skip, 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 félags skipsins eða útgerðar þess.

14. Sé um að ræða skip, sem flytja búlkafarm í fljótandi eða föstu formi, nafn og heimilisfang skipaleigutaka sem er ábyrgur fyrir vali skipsins og leigusamningi.

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 samningum og hvaða yfirvald eða stofnun gefur þau út, þ.m.t. útgáfudagur og gildistími.

2. Hlutar eða einingar skipsins sem voru skoðaðar (þegar um er að ræða nákvæmari skoðun eða víðtæka skoðun).

3. Höfn og dagsetning síðustu milliskoðunar eða árlegrar skoðunar eða skoðunar vegna endurnýjunar og heiti stofnunarinnar sem framkvæmdi skipaskoðunina.

4. Tegund skoðunar (skoðun, nákvæmari skoðun, víðtæk skoðun).

5. Eðli annmarka.

6. Ráðstafanir sem eru gerðar.

III. Viðbótarupplýsingar ef um farbann er að ræða.

1. Dagsetning úrskurðar um farbann.

2. Dagsetning þegar úrskurði um farbann er aflétt.

3. Hvers eðlis þeir annmarkar eru sem gefa tilefni til úrskurðar um farbann (vísanir til samninga, ef við á).

4. Ábending, ef við á, um það hvort viðurkenndar stofnanir eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu skipaskoðunina, hafi borið ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem einir sér eða saman leiddu til farbanns.

5. Ráðstafanir sem eru gerðar.

6. Ráðstafanir sem eru gerðar.

III. Viðbótarupplýsingar ef um farbann er að ræða.

1. Dagsetning úrskurðar um farbann.

2. Dagsetning þegar úrskurði um farbann er aflétt.

3. Hvers eðlis þeir annmarkar eru sem gefa tilefni til úrskurðar um farbann (vísanir til samninga, ef við á).

4. Ábending, ef við á, um það hvort viðurkenndar stofnanir eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu skipaskoðunina, hafi borið ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem einir sér eða saman leiddu til farbanns.

5. Ráðstafanir sem eru gerðar.

VIÐAUKI IX

Viðmiðanir um farbann sem lagt er á skip, sbr. 3. mgr. 19. gr.

INNGANGUR

Áður en ákvarðað er hvort annmarkar, sem koma í ljós við skoðun, réttlæta að farbann verði lagt á viðkomandi skip þarf skoðunarmaður að beita viðmiðunum sem tilgreindar eru í 1. og 2. lið hér á eftir.

Í 3. lið er að finna dæmi um annmarka sem geta einir og sér heimilað að farbann sé lagt á viðkomandi skip (sjá 4. mgr. 19. gr.).

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

a) að tilhlýðilegt tillit hafi verið tekið til krafna c-liðar reglu I/11 í SOLAS 74 varðandi tilkynningu til stjórnvalds fánaríkis, tilnefnds skoðunarmanns eða viðurkenndrar stofnunar sem ber ábyrgð á að gefa út viðkomandi skirteini,

b) að áður en komið er til hafnar hafi skipstjórinn eða eigandi skipsins sent Siglingastofnun nánari upplýsingar um tildrög óhappsins og þær skemmdir sem orðið hafa ásamt upplýsingum um tilskilda tilkynningu til stjórnvalds fánaríkis,

c) að af hálfu skipsins hafi verið gerðar viðeigandi aðgerðir til úrbóta, þannig að fullnægjandi sé að mati Siglingastofnunar,

d) að Siglingastofnun hafi séð til þess, eftir að henni var tilkynnt að aðgerðum til úrbóta væri lokið, að ráðin hafi verið bót á annmörkum sem ljóst var að stofnuðu öryggi, heilbrigði manna eða umhverfinu í hættu.

1. Helstu viðmiðanir.

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

Tímasetning:

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

Viðmiðun:

Lagt er farbann á skip ef annmarkar þess eru það alvarlegir að skoðunarmaður verður 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 yfirvöld verði að staðfesta á einn eða annan hátt, öðru fremur með frekari heimsóknum, að bætt hafi verið úr annmörkunum fyrir brottför.

2. Beiting helstu viðmiðana.

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

1. hvort viðeigandi gild skjöl séu um borð í skipinu,

2. hvort skipið sé mannað í samræmi við lágmarksöryggismönnunarskirteinið;

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

3. að sigla með öruggum hætti alla næstu sjóferð,

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

3. Til hjálpar skoðunarmanni við beitingu 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.

3.1 *Almennt.*

Skortur á gildum skírteinum og skjölum sem krafist er samkvæmt viðeigandi gerningum. Skip, sem sigla undir fána ríkja sem eru ekki aðilar að viðeigandi samningi eða hafa ekki hrint í framkvæmd öðrum viðeigandi gerningum, hafa þó ekki rétt til að hafa skírteinin sem kveðið er á um í samningnum eða öðrum viðeigandi gerningi. Skortur á skyldubundnum skírteinum er þó ekki nægileg ástæða fyrir að leggja 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 *Svið samkvæmt SOLAS 74.*

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, þ.m.t. útblástursrör í vélarrúmi, menguð olía, ófullnægjandi starfsemi austursbúnaðar.
 3. Bilun í neyðarrafala, -ljósum, -rafhlöðum og -rofum.
 4. Bilun í aðal- og varastýrisbúnaði.
 5. Einstaklingsbjörgunarbúnaður, björgunarför og losunarbúnaður ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaðurinn í alvarlegri 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 olíuflutningaskipa ekki fyrir hendi, í mikilli niðurníðslu eða starfar ekki sem skyldi.
 8. Ljós, dagmerki eða hljóðmerkjagjafir eru ekki fyrir hendi, eru ekki í samræmi við reglur eða í alvarlegri niðurníðslu.
 9. Fjarskiptabúnaður fyrir neyðar- og öryggisfjarskipti ekki fyrir hendi eða starfar ekki sem skyldi.
 10. Siglingabúnaður ekki fyrir hendi eða starfar ekki sem skyldi, að teknu tilliti til ákvæða reglu nr. V/16.2 í SOLAS 74.
 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 gerðarviðurkennt rafrænt sjókorta- og upplýsingakerfi (ECDIS), sem starfar samkvæmt opinberum gögnum, í stað sjókorta.
 12. Neistalaus loftræstibúnaður fyrir farmdælurými ekki fyrir hendi.
 13. Alvarlegir annmarkar á því að kröfur um rekstrarskilyrði, eins og þeim er lýst í lið 5.5 í 1. viðauka við Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit, séu uppfylltar.
 14. Fjöldi, samsetning eða skírteini áhafnar er ekki í samræmi við öryggismönnunarskírteinið.
 15. Misbrestur er á framkvæmd auknu eftirlitsáætlunarinnar skv. 2. reglu XI. kafla í SOLAS 74.
- 3.3 *Svið samkvæmt alþjóðlega kóðanum um efnaflutningaskip (IBC-kóðanum).*

1. Flutningur efna sem ekki er getið um í hæfnisskírteini eða upplýsingar um farm ábótavant.
2. Háþrýstiöryggistæki ekki fyrir hendi eða þau skemmd.
3. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki kröfur kóðans.
4. Íkveikjuhætta á hættulegum stöðum.
5. Brotið í bága við sérstakar kröfur.
6. Farið yfir leyfilegt hámarksmagn í hverjum geymi.
7. Ónógar hitavarnir fyrir viðkvæmar vörur.

3.4 *Svið samkvæmt alþjóðlega kóðanum um gasflutningaskip (IGC-kóðanum).*

1. Flutningur efna, sem ekki er getið um í hæfnisskírteini, eða upplýsingar um farm ábótavant.
2. Lokunarbúnaður fyrir vistarverur eða þjónusturými ekki fyrir hendi.
3. Þil ekki gasþétt.
4. Loftlokar bilaðir.
5. Hraðlokar ekki fyrir hendi eða bilaðir.
6. Öryggislokar ekki fyrir hendi eða bilaðir.
7. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki kröfur kóðans.
8. Loftfræstibúnaður í farmrýmum ekki starfhæfur.
9. Þrýstiviðvörðunarkerfi fyrir farmgeyma ekki starfhæft.
10. Gasgreiningarbúnaður og/eða eiturgasgreiningarbúnaður bilaður.
11. Flutningur efna með lata án gildra lataskírteina.

3.5 *Svið samkvæmt alþjóðasamningnum um hleðslumerki skipa (LL 66).*

1. Mikilvæg svæði skemmd, tærð eða með pittatæringu í plötum og styrkingum þeirra í þilfari og bol sem hefur áhrif á hæfð 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. Staðfest dæmi um ónógan 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, í mikilli niðurníðslu eða starfa ekki sem skyldi.

5. Ofhleðsla.

6. Djúpristumerki ekki fyrir hendi eða ólæsileg.

3.6 *Svið skv. I. viðauka MARPOL '73/78.*

1. Olíusíubúnaður, vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu eða 15 ppm (milljónarhluta) viðvörðunarfyrirkomulag ekki fyrir hendi, í alvarlegri niðurníðslu eða óstarfhæft.

2. Ekki nægilegt rúmtak í dreggjá- og/eða sorageymum til fyrirhugaðrar sjóferðar.

3. Olíudagbók ekki fyrir hendi.

4. Óleyfilegum hjástreymislokum fyrir austur komið fyrir.

5. Skoðunarskýrslu vantar eða hún er ekki í samræmi við b-lið 3. mgr. reglu 13G í MARPOL '73/78.

3.7 *Svið skv. II. viðauka MARPOL '73/78.*

1. P&A-handbókin ekki fyrir hendi.

2. Farmur er ekki flokkaður.

3. Engin hleðsludagbók fyrir hendi.

4. Flutningur olíukenndra efna án þess að fullnægja kröfum þar að lútandi eða án þess að skírteini hafi verið breytt með viðeigandi hætti.

5. Óleyfilegum hjástreymislokum fyrir austur komið fyrir.

3.8 *Svið skv. V. viðauka MARPOL '73/78.*

1. Áætlun um meðferð sorps ekki fyrir hendi.

2. Engin sorpdagbók fyrir hendi.

3. Starfslið skipsins kann ekki skil á kröfum um losun/förgun sorps samkvæmt áætlun um meðferð sorps.

3.9 *Svið samkvæmt STCW 78/95 og tilskipun 2008/106/EB.*

1. Farmmenn 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 stjórnvöldum fánaríkisins.

2. Skírteinið er fengið með sviksamlegum hætti eða handhafi þess er annar en sá sem skírteinið var upphaflega gefið út fyrir.

3. Gildandi kröfur stjórnvalds fánaríkis um öryggismönnun eru ekki uppfylltar.

4. Tilhögun siglinga- eða vélavaktar er ekki í samræmi við þær kröfur sem stjórnvald fánaríkis hefur sett vegna skipsins.

5. Ekki er á vakt maður sem hefur réttindi til að fara með búnað sem er nauðsynlegur öruggri siglingu eða öryggisfjarskiptum eða til að forðast mengun sjávar.

6. Sönnun um faglega kunnáttu við þau skyldustörf, sem farmaður gegnir vegna öryggis skipsins og mengunarvarna, hefur ekki verið lögð fram.

7. Ekki eru settir á fyrstu vakt við upphaf sjóferðar og síðari vaktir, sem á eftir fylgja, menn sem hafa fengið næga hvíld og eru vinnufærir að öðru leyti.

3.10 *Svið samkvæmt ILO-samningum.*

1. Ekki nægilegar vistir um borð fyrir sjóferð til næstu hafnar.

2. Ekki nægilegt drykkjarhæft vatn fyrir sjóferð til næstu hafnar.

3. Hollustuhættir um borð langt frá því að vera fullnægjandi.

4. Enginn hitunarbúnaður í vistarverum í skipi sem er starfrækt á svæðum þar sem hiti getur orðið mjög lágur.

5. Ekki nægileg loftræsting í vistarverum í skipi.

6. Óhóflega mikið sorp, gangar/vistarverur tepptar af búnaði eða farmi eða aðstæður þar að einhverju leyti óöruggar.

7. Augljósar sannanir þess efnis að starfsgeta starfsliðs, sem stendur fyrstu vakt, eða síðari vaktir, og gegnir öðrum skyldustörfum, sé skert sökum þreytu.

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

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

VIÐAUKI XI

Lágmarkskröfur fyrir skoðunarmenn, sbr. 1. mgr. 22. gr. og 5. gr.

1. Skoðunarmenn þurfa að hafa viðeigandi fræðilega þekkingu og faglega reynslu af skipum og rekstri þeirra. Þeir þurfa að búa yfir hæfni til að framfylgja ákvæðum samþykktar og viðeigandi reglum um hafnaríkiseftirlit. Þessi þekking og hæfni í að framfylgja alþjóðlegum kröfum og kröfum EES-svæðisins skal fengin með þátttöku í skjalfestum þjálfunaráætlunum.

2. Skoðunarmenn skulu að lágmarki hafa:

a) hlotið viðeigandi menntun og hæfi í siglinga- eða sjómannaskóla og viðeigandi reynslu í formi siglingatíma sem yfirmenn á skipi með atvinnuréttindi og skulu vera handhafar eða hafa verið handhafar gilds STCW II/2- eða III/3-atvinnuskírteinis án takmarkana hvað varðar farsvið, framdriftsafl eða tonnatölu eða

b) lokið prófi, viðurkenndu af Siglingastofnun, sem skipaverkfræðingur, vélaverkfræðingur eða verkfræðingur/ tæknifræðingur á sviði siglingamála og unnið sem slíkir í fimm ár a.m.k. eða

c) háskólagráðu á viðkomandi sviði eða sambærilega menntun og hafa hlotið viðeigandi menntun og þjálfun og útskrifast sem skipaskoðunarmenn.

3. Skoðunarmaður verður:

— að hafa starfað í a.m.k. eitt ár sem skoðunarmaður fánaríkis og hafa annaðhvort fengist við skoðun og skírteinisútgáfu í samræmi við ákvæði samninganna eða fengist við eftirlit með starfsemi viðurkenndra stofnana, sem falið hefur verið að sinna lögboðnum verkefnum, eða

— að hafa öðlast jafngilt hæfnisstig með því að taka þátt í minnst eins árs vettvangsþjálfun við hafnaríkiseftirlitsskoðanir undir leiðsögn reyndra hafnaríkiseftirlitsmanna.

4. Skoðunarmennirnir, sem um getur í a-lið 2. liðar, þurfa að hafa að baki a.m.k. fimm ára siglingareynslu, þ.m.t. stundað sjómennsku sem yfirmenn á þilfari eða í vél eða sem skoðunarmenn fánaríkis eða sem aðstoðarhafnarrikiseftirlitsmenn. Að baki slíkrar reynslu skal a.m.k. vera tveggja ára siglingatími sem yfirmaður á þilfari eða í vél.

5. Skoðunarmenn skulu hafa hæfni til að eiga munnleg og skrifleg samskipti við farmenn á því tungumáli sem algengast er til sjós.

6. Eftirlitsmenn sem ekki fullnægja viðmiðunum hér að framan geta einnig öðlast viðurkenningu ef þeir starfa við hafnarrikiseftirlit hjá Siglingastofnun þann dag sem reglugerð þessi er samþykkt.

7. Ef skoðanirnar, sem um getur í 1. og 2. mgr. 15. gr., eru framkvæmdar af skoðunarmönnum við hafnarrikiseftirlit skulu þeir skoðunarmenn búa yfir tilhlýðilegri hæfni sem skal fela í sér nægilega fræðilega og faglega reynslu í siglingavernd. Í þessu skal venjulega felast:

- a) góður skilningur á siglingavernd og hvernig henni er beitt gagnvart þeirri starfsemi sem er til skoðunar,
- b) hagnýt þekking á tækni og starfsaðferðum við siglingavernd,
- c) þekking á grundvallaratriðum skoðunar, aðferðum og tækni,
- d) hagnýt þekking á þeim rekstri sem er til skoðunar.

VIÐAUKI XII

Virkni skoðunargagnagrunnsins, sbr. 1. mgr. 24. gr.

1. Skoðunargagnagrunnurinn skal a.m.k. fela í sér eftirfarandi virkni:

— hafa að geyma skoðunargögn aðildarríkja og allra undirritunaraðila að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit,

— sjá fyrir gögnum um áhættusnið skipa þar sem komið er að skoðun,

— reikna út skoðunarskyldur fyrir hvert EES-ríki,

— setja upp hvítu, gráu og svörtu listana yfir fánaríkin sem um getur í 1. mgr. 16. gr.,

— undirbúa gögn um frammistöðu félaga,

— tilgreina þau atriði á áhættusviðum sem athuga á við hverja skoðun.

2. Skoðunargagnagrunnurinn skal vera þannig uppbyggður að unnt sé að aðlaga hann að frekari þróun og hann geti tengst öðrum gagnagrunnum Bandalagsins um siglingaöryggi, þ.m.t. SafeSeaNet-kerfinu, sem skal láta í té gögn um skipakomur til hafna í aðildarríkjunum og, eftir því sem við á, að hlutaðeigandi upplýsingakerfum innanlands.

3. Skoðunargagnagrunnurinn skal tengjast Equasis-upplýsingakerfinu með hjálp djúplægs stikluleggs. EES-ríki skulu hvetja til þess að skoðunarmenn leiti fanga í almennum gagnagrunnum og einkagagnagrunnum sem tengjast skipaskoðun og eru aðgengilegir fyrir milligöngu Equasis-upplýsingakerfisins.

VIÐAUKI XIII

Birting upplýsinga sem tengdar eru skoðunum, farbanni og banni við aðgangi að höfnum og akkerislægjum aðildarríkja, sbr. 26. gr.

1. Þær upplýsingar, sem birtar eru í samræmi við 26. gr., skulu fela í sér eftirfarandi: a) heiti skips,

b) IMO-auðkennisnúmer,

c) tegund skips,

d) tonnataka (BT),

e) smíðaár, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskírteinum skipsins,

f) heiti og heimilisfang félags skipsins,

g) sé um að ræða skip, sem flytja búlkafarm í fljótandi eða föstu formi, nafn og heimilisfang leigutakans, sem er ábyrgur fyrir vali skipsins, og tegund leigusamningsins,

h) fánaríki,

i) flokkunarfélagsskírteini og lögboðin skírteini, sem gefin eru út í samræmi við viðkomandi samninga, og hvaða yfirvald eða stofnun gefur þau út, þ.m.t. útgáfudagur og gildistími,

j) höfn og dagsetningu síðustu milliskoðunar eða árlegrar skoðunar fyrir skírteinin í i-lið hér að framan og heiti stofnunarinnar sem framkvæmdi skipaskoðunina,

k) dagsetningu farbanns, farbannsland, farbannshöfn.

2. Að því er varðar skip, sem farbann hefur verið lagt á, skulu upplýsingar, sem birtar eru í samræmi við 26. gr., einnig innihalda eftirfarandi:

- a) fjölda farbannsúrskurða á næstliðnum 36 mánuðum,
- b) dagsetningu þegar farbanni var aflétt,
- c) lengd farbanns í dögum talið,
- d) ástæður farbannsins, settar fram á skýran og skilmerkilegan hátt,
- e) ábendingu, ef við á, um það hvort flokkunarfélagið eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu skoðunina, hafi borið ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem, einir sér eða saman, leiddu til farbannsins,
- f) lýsingu á þeim ráðstöfunum sem gerðar hafa verið ef um er að ræða skip sem hefur fengið heimild til siglingar til næstu viðeigandi skipaviðgerðarstöðvar,
- g) þegar skipi er bannaður aðgangur að höfn eða akkerislægi innan EES-svæðisins ber að gefa upp ástæður slíkrar synjunar, settar fram á skýran og skilmerkilegan hátt.

VIÐAUKI XIV

Gögn lögð fram í tengslum við eftirlit með framkvæmd, sbr. 29. gr.

1. Ár hvert, eigi síðar en 1. apríl, skal Siglingastofnun láta framkvæmdastjórninni í té eftirfarandi gögn um næstliðið ár.

1.1. Fjölda skoðunarmanna sem starfa á þeirra vegum innan ramma hafnarrikiseftirlits.

Þessar upplýsingar skulu sendar til framkvæmdastjórnarinnar í formi eftirfarandi töflu ⁽¹⁾(2).

Höfn/svæði	Fjöldi skoðunarmanna í fullu starfi (A)	Fjöldi skoðunarmanna í hlutastarfi (B)	Umreikningur á (B) í fullt starf (C)	SAMTALS (A+C)
------------	---	---	--	------------------

Höfn X/eða svæði X ...

Höfn Y/eða svæði Y ...

SAMTALS

1.2. Heildarfjöldi einstakra skipa sem hafa komið í hafnir á Íslandi. Talan skal vera fjöldi skipanna sem falla undir þessa reglugerð og komu til hafna á Íslandi þar sem hvert skip er aðeins talið einu sinni.

2. Siglingastofnun skal:

a) senda framkvæmdastjórninni á sex mánaða fresti skrá yfir komur einstakra skipa til hafna, annarra en þeirra sem veita reglubundna farþega- og farmflutningsþjónustu með ferjum sem komu til hafna þeirra eða sem hafa tilkynnt til hafnaryfirvalda eða -aðila um komur þeirra til akkerislægis, sem inniheldur fyrir hverja hreyfingu skips IMOauðkennisnúmer skipsins, komudag og höfn. Skráin skal lögð fram í formi töflureiknisforrits sem gerir kleift að sækja og vinna framangreindar upplýsingar sjálfvirk; skráin skal lögð fram innan fjögurra mánaða frá lokum tímabilsins sem gögnin eiga við um og

b) sjá framkvæmdastjórninni fyrir aðskildum skráum yfir þá sem veita reglubundna farþega- og farmflutningsþjónustu með ferjum, sem um getur í a-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. Skráin skal innihalda fyrir hvert skip IMO-auðkennisnúmer þess, heiti þess og þá leið sem skipið siglir. Skráin skal lögð fram í formi töflureiknisforrits sem gerir kleift að sækja og vinna framangreindar upplýsingar sjálfvirk.

(1) Ef skoðanir, sem fara fram innan ramma hafnarrikiseftirlits, eru aðeins hluti af starfi skoðunarmannsins skal umreikna heildarfjölda skoðunarmanna í tölu sem er jafngildi skoðunarmanna í fullu starfi. Starfi skoðunarmaður í fleiri en einni höfn eða landsvæði skal telja viðeigandi hlutastarfsjafngildi fyrir hverja höfn.

(2) Þessar upplýsingar verður að veita á landsvísu, svo og fyrir hverja höfn í viðkomandi EES-ríki. 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.

VIÐAUKI XV

Kröfur vegna starfsskírteinis fyrir skoðunarmenn við hafnarrikiseftirlit,

sbr. 4. mgr. 22. gr.

Samgöngustofa gefur út starfsskírteinið sem kveðið er á í 4. mgr. 22. gr. Starfsskírteinið skal vera með enskum texta og tilgreina a.m.k. eftirfarandi:

- a) Nafn Samgöngustofu.
- b) Fullt nafn handhafa starfsskírteinisins.
- c) Nýlega mynd af handhafa starfsskírteinisins.
- d) Undirskrift handhafa starfsskírteinisins.
- e) Yfirlýsing þess efnis að handhafi skírteinisins hafi heimild til að framkvæma skoðanir í samræmi við reglugerð þessa sem innleiðir ákvæði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/16/EB.

Fyrirvari

Reglugerðir eru birtar í B-deild Stjórnartíðinda skv. 3. gr. laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað, nr. 15/2005, sbr. reglugerð um útgáfu Stjórnartíðinda nr. 958/2005.

Sé misræmi milli þess texta sem birtist hér í safninu og þess sem birtur er í útgáfu B-deildar Stjórnartíðinda skal sá síðarnefndi ráða.