

Skoðunarhandbók

Fjarskiptabúnaður fiskiskipa undir 24 metrum sem einungis sigla á A1 svæði



Póst- og fjarskiptastofnun

Október 2013

Höfundur: Þorsteinn Helgi Steinarsson
Ráð og rýni: Hörður R. Harðarson, Óskar Sæmundsson og Jósef Kristjánsson

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	3
Útgáfusaga	5
Skammstafanir og skilgreiningar	5
Inngangur.....	6
Framkvæmd eftirlits	9
Undirbúningur viðskiptavinar	9
Undirbúningur skoðunarmanns	9
Framkvæmd skoðunar um borð	10
Eftirvinnsla skoðunarmanns	14
Tafla yfir fjarskiptabúnað	15
Skýringasíður	17
Skýringar	17
9010 – Metrabylgjustöð – VHF – Rás 6, 13, 16.....	19
9015 – Metrabylgjustöð – VHF – Rás 6, 13, 16 (+70 ef einnig DSC) – skoðuð án GMDSS mælis.....	20
9020 – Metrabylgjustöð – VHF 1 – DSC stafrænt valkall (sending/móttaka) – skoðuð með GMDSS mæli	21
9130 – Neyðarhandtalstöðvar – VHF	22
9145 – Neyðarbauja – COSPAS/SARSAT – 406 og 121,5 MHz (EPIRB) án GMDSS mælis.....	23
9190 – STK búnaður	24
9210 – Viðtæki fyrir veðurfréttir	25
9250 – Rafgeymar fyrir fjarskiptabúnað.....	26
9260 – Neyðarlýsing við talstöðvar.....	27
9270 – Loftnet VHF/MF/HF, STK, Inmarsat, NAVTEX, GPS og annarra	28
9380 – Neyðarbaujur í gúmmíbjörgunarbátum – 406 og 121,5 MHz.....	30
9430 – Fjarskiptamaður á þilfars- og opnum skipum < 24m.....	31
9460 – Almennar kröfur varðandi skyldubúnað	32
9470 – Hleðslutæki fyrir rafgeyma (GMDSS búnaðar)	34
9480 – Öryggi – Rafstrengir	35
9490 – Aukabúnaður til fjarskipta	36
9500 – AIS – Tilkynningaskyldu- og eftirlitkerfi	37
Heimildir og frekari upplýsingar.....	38
Viðhengi I – Stutt lýsing á tækjum og hugtökum	39
Endurprentun útdráttar úr reglugerð 53/2000.....	44
20. gr.	44
23. gr.	44
24. gr.	45
25. gr.	45
26. gr.	45
27. gr.	46
28. gr.	46
29. gr.	46
Endurprentun útdráttar úr reglugerð 122/2004.....	47
6. regla	47
7. regla	47
11. regla	47
12. regla	48

13. regla	50
14. regla	50
15. regla	51
16. regla	51
Reglugerð 80/2013 (í stað 672/2006 með breytingum)	53

Útgáfusaga

- Útgáfa 1.0 Fyrsta útgáfa. 3. mars 2004. Höfundur: Þorsteinn Helgi Steinarsson. Verkefnastjóri Guðmundur Ólafsson. Ráð og rýni: Hörður R. Harðarson, Óskar Sæmundsson og Jósef Kristjánsson
- Útgáfa 2.0 Önnur útgáfa. 9. ágúst 2010: Viðbætur vegna AIS/DSC búnaðar og væntanlegrar úreldingar STK búnaðar. Vegna þess er nú í stað STK svæðis vísað í A1 svæði. Höfundur: Þorsteinn Helgi Steinarsson. Ráð og rýni: Hörður R. Harðarson, Óskar Sæmundsson og Jósef Kristjánsson
- Útgáfa 3.0 Þriðja útgáfa. 21. febrúar 2013: Endurbætur samhliða endurskoðun á eyðublaði skoðunarskýrslu. Höfundur: Þorsteinn Helgi Steinarsson. Ráð og rýni: Óskar Sæmundsson og Jósef Kristjánsson

Skammstafanir og skilgreiningar

AIS	Sjálfvirk auðkenningarkerfi. Alþjóðlegt kerfi sem kemur í stað íslenska STK kerfisins (Automatic Identification System)
PFS	Póst- og fjarskiptastofnun
SI	Siglingastofnun Íslands
IMO	Alþjóðasiglingamálastofnunin (International Maritime Organization)
SOLAS	Alþjóðasamþykkt IMO um öryggi mannlífa á hafinu (Safety of Life At Sea).
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System (Alþjóða neyðar- og öryggiskerfi fyrir sjófarendur).
RROC	Takmarkað talstöðvarvarðarskírteini (Restricted Radiotelephone Operator Certificate)
GROC	Almennt talstöðvarvarðarskírteini (General Radiotelephone Operator Certificate)
GOC	Almennt fjarskiptamannsskírteini (General Operator Certificate. GMDSS skírteini)
ROC	Takmarkað skírteini fjarskiptamanns (Restricted Operator Certificate. GMDSS skírteini)
STK	Sjálfvirk tilkynningaskylda með VHF. Ath. AIS kemur í staðinn.
STK svæði	Hafsvæði þar sem sjálfvirk tilkynningaskylda með VHF var virk. Sama og A1 svæði. (Sjá AIS).
STK tæki	Séríslenskt tæki fyrir sjálfvirka tilkynningaskyldu með VHF tíðni
GPS	Staðsetningarkerfi sem nær yfir allan hnöttinn (Global Positioning System)
WGS84	Hnitakerfi sem miðar við ímyndað skilgreint yfirborð sjávar í kyrrstöðu hornrétt á meðalþyngdarsvið jarðar á hverjum stað. Þetta kerfi er notað í GPS kerfum.
A1	Hafsvæði sem nýtur þjónustu a.m.k. einna VHF landstöðvar með DSC virkni. Allt að 74 km frá strandstöð.
A2	Hafsvæði utan við A1 sem nýtur þjónustu a.m.k. einna MF landstöðvar með DSC virkni. Allt að 330 km frá strandstöð á daginn og allt að 740 km á næturnar.
A3	Hafsvæði utan við A2 sem nýtur þjónustu Inmarsat gervihnatta. Þetta er svæði sunnan 70°-76° N og norðan 70°-76° S.
A4	Hafsvæði utan A3. Þetta eru heimskautahafsvæðin.

Inngangur

Þessi handbók er ætluð öllum þeim sem fást við eftirlit með og skoðun á fjarskiptabúnaði **fiskiskipa** sem eru **undir 24 metrar** að mestu lengd og sigla **eingöngu á A1 svæði**.

Handbókin er upprunalega samin árið 2004 út frá settum lögum og reglugerðum sem í gildi voru á þeim tíma. Í nýjum útgáfum hefur eftir fremsta megni verið gætt þess að upplýsingar í handbókinni séu í samræmi við ný lög og reglugerðir. Lög og reglur hafa forgang ef upplýsingar í handbókinni stangast á við þær. Upplýsingum um villur í handbókinni skal komið á framfæri við Póst- og fjarskiptastofnun, t.d. um netfangið pfs@pfs.is

Yfirlit yfir þær reglugerðir sem við eiga:

Reglugerð 80/2013 um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa, þar með talið AIS kemur í stað eldri reglugerða (672/2006 + 565/2009). Reglugerðin innleiðir tilskipanir Evrópusambandsins (2002/59/EB + 2009/17/EB + 2009/18/EB + 2011/15/ESB) sem fjalla um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum á sviði sjóflutninga.

Reglugerð 53/2000 + 124/2009 um fjarskiptabúnað og fjarskipti íslenskra skipa, þar með talið GMDSS. Breytingarreglugerðin 124/2009 fjallar um það að í 406 MHz til staðsetningar kemur 406 MHz til staðsetningar og 121,5 MHz til nærmiðunar. Reglugerðin var samin samkvæmt tilskipun Efnahagsbandalagsins nr. 97/70/EB og með hliðsjón af SOLAS samþykkt IMO.

Reglugerð 122/2004 + 125/2009 um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd. Breytingarreglugerðin 125/2009 fjallar um það að í 406 MHz til staðsetningar kemur 406 MHz til staðsetningar og 121,5 MHz til nærmiðunar. Reglugerðin kemur í stað reglugerðar 26/2000, sem hefur svokallaða Torremolinos samþykkt IMO frá 1993 um öryggi fiskiskipa til grundvallar. Reglugerð 122 kemur einnig í stað kafla 3 í reglugerð 53/2000 hvað varðar fiskiskip sem eru 15-24 metrar að lengd.

Kröfur um skyldubúnað um borð eru háðar því á hvaða svæðum skip sigla. Gert er ráð fyrir að lesendur séu kunnugir skiptingu hafsins í svæði A1, A2, A3 og A4 en frekari upplýsingar er að finna í §2 í **reglugerð 53/2000** (með síðari breytingum: 124/2009).

Kröfur um skyldubúnað eru einnig háðar stærð og tegund skipa ásamt öðrum þáttum. Hér er einungis fjallað um þau skip sem hvað einfaldastan skyldubúnað hafa, þ.e.a.s skip af tegundinni *fiskiskip*, undir 24 metrum sem sigla á hafsvæði A1.

Reglugerð 80/2013 kemur í stað 672/2006 með breytingum og fjallar um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa. Þar segir:

„Öll íslensk skip skulu tilkynna brottför og komu í höfn og staðsetningu sína gegnum sjálfvirkt auðkenniskerfi samkvæmt 29. gr. Senda skal tilkynningar gegnum sjálfvirkt auðkenniskerfi skipa (AIS-A tæki). Skipum 15 metrar og styttri að mestu lengd er þó heimilt að senda tilkynningar gegnum sjálfvirkt auðkenniskerfi skipa (AIS-B tæki).“

IV. KAFLI, Sjálfvirkt auðkenniskerfi íslenskra skipa (AIS)., 27. gr.

Helstu heimildir er að finna í heimildaskrá, en reglugerð 53/2000 og 122/2004 eru notaðar til grundvallar við samningu þessarar handbókar ásamt reglugerð 80/2013.

Hvað varðar efni þessarar handbókar þá verður að skipta þeim fiskiskipum sem hér er fjallað um í tvo flokka:

- Undir 15 metrum að lengd
- Milli 15 og 24 metrar að lengd

Skip undir 15 metrum skal skoða samkvæmt reglugerð 53/2000 (kafla 3). Tæki um borð skulu vera:

- **Föst metrabylgjustöð** (VHF), sem getur sent og tekið á móti:
 - stafrænu valkalli (DSC) á tíðninni 156,525 MHz (rás 70). Unnt skal vera að setja af stað sendingu neyðarmerkja á rás 70 frá þeim stað, þaðan sem skipinu er að jafnaði stjórnað. DSC stöðin skal uppfylla alþjóðlegar lágmarkskröfur um D-tæki (EN 301 025). Stöðin skal geta lesið GPS hnit til að veita staðsetningarupplýsingar.
 - fjarskiptum á tíðnunum 156,300 MHz (rás 6), 156,650 MHz (rás 13) og 156,800 MHz (rás 16);
- Fjarskiptabúnaður vegna **sjálfvirkrar tilkynningarskyldu** (AIS má vera af B-gerð), sbr. lög um tilkynningarskyldu íslenskra skipa nr. 80/2013 með síðari breytingum.
- **Viðtæki til móttöku veðurfregna.**
- **Neyðarbauja fyrir gúmmíbjörgunarbáta** á tíðnunum 406/121,5 MHz, nema skemmtiskip mega hafa hana fasta í brú (ekki í gúmmíbjörgunarbát).
- Fyrir farþegaskip: **Frífljótandi neyðarbauja** á tíðnunum 406/121,5 MHz.

Skip milli 15 og 24 metrar skal skoða samkvæmt reglugerð 122/2004 (kafla 9. Sjá sérstaklega reglu 6.(3), 7.(2) og 7.(3)) Tæki um borð skulu vera:

- **Föst metrabylgjustöð** (VHF), sem getur sent og tekið á móti:
 - stafrænu valkalli (DSC) á tíðninni 156,525 MHz (rás 70). Unnt skal vera að setja af stað sendingu neyðarmerkja á rás 70 frá þeim stað, þaðan sem skipinu er að jafnaði stjórnað. DSC stöðin skal uppfylla alþjóðlegar lágmarkskröfur um D-tæki (EN 301 025). Stöðin skal geta lesið GPS hnit til að veita staðsetningarupplýsingar.
 - fjarskiptum á tíðnunum 156,300 MHz (rás 6), 156,650 MHz (rás 13) og 156,800 MHz (rás 16);
- Fjarskiptabúnaður vegna **sjálfvirkrar tilkynningarskyldu** (AIS má vera af A-gerð), sbr. lög um tilkynningarskyldu íslenskra skipa nr. 80/2013 með síðari breytingum.
- **Viðtæki til móttöku veðurfregna.**

- **Neyðarbauja fyrir gúmmíbjörgunarbáta** á tíðnunum 406/121,5 MHz, nema skemmtiskip mega hafa hana fasta í brú (ekki í gúmmí-björgunarbát).
- Fyrir farþegaskip: **Frífljótandi neyðarbauja** á tíðnunum 406/121,5 MHz.

Ath. að breytingar á reglugerðum í framtíð geta valdið því að endurskoða þarf innihald þessarar handbókar.

Tilgangur eftirlits með fjarskiptabúnaði í skipum er fyrst og fremst að tryggja að búnaðurinn sé í lagi þannig að hann geti nýst sem öryggisbúnaður. Eftirlitið er hluti af heildareftirliti með bátum og skipum sem heyrir undir SÍ og er grundvöllur fyrir því að skip fái haffærisskírteini. Eftirlitskerfið er lagskipt:

- **Leyfisbréf** er gefið út af fjarskiptaftirlitsstofnun (stjórnvaldi, þ.e.a.s. PFS) til að votta að skip megi nota upptalinn búnað á alþjóðlegum tíðnum. Leyfisbréfið er hluti af nauðsynlegum skjölum um borð í skipum og því skoðað við eftirlit.
- Þegar eftirlit er framkvæmt um borð í skipi verður til **skoðunarskýrsla**, sem er skrá yfir niðurstöður skoðunarinnar. Framkvæmd skoðunar getur verið á hendi stjórnvalds, en einnig í sumum tilfellum einkaaðila sem til þess hafa tilskilin leyfi. Skoðunarskýrsla er í þríriti og skal frumrit verða eftir um borð í skipi, gult afrit skal senda til PFS, en grænt afrit er fyrir skoðunarstofu.
- Ef allar nauðsynlegar skoðanir hafa verið framkvæmdar án áfellsdóma, þá er gefið út tímabundið **öryggisvottorð** af stjórnsýslustofnun (PFS eða Siglingastofnun).
- Þegar öll nauðsynleg öryggisvottorð liggja fyrir varðandi allan búnað skips (ekki einungis fjarskiptabúnað), gefur SÍ út tímabundið **öryggisskírteini** (áður kallað haffæri).

Handbókin er byggð upp á eftirfarandi máta:

- Fyrst er fjallað um **framkvæmd** skoðunar.
- Þá er fjallað stuttlega um **tækjabúnað** og dregin upp tafla sem gefur yfirlit á skyldubúnað fiskiskipa á A1 svæðinu.
- Loks er kafli með **skýringablöðum** um skoðunatriði hvers tækis.

Í viðhengi er að finna:

- Stutta lýsingu á tækjum
- Úrdrætti úr reglugerðum 53/2000 og 122/2004
- Reglugerð 80/2013

Framkvæmd eftirlits

Í textanum hér að neðan vísar merkið § í reglugerð 53/2000, en # í kafla IX í reglugerð 122/2004. Merkið & vísar í skýringasíður með eyðublöðum. Hornklofi, [], er notaður til að afmarka tilvísanir í reglugerðir eða skýringasíður, en einnig til að afmarka einingar (t.d. [V] eða [klst]) og nákvæmar skilgreiningar á því sem skoðað er.

Greinarmunur er gerður á því hvort um er að ræða frumskoðun, aðalskoðun, aukaskoðun eða endurskoðun.

Upphafsskoðun

Ítarlegasta skoðunin er gerð þegar um frumskoðun er að ræða. Frumskoðun fer fram áður en skip fær íslenskt haffæri í fyrsta sinn, þ.e.a.s. við nýsmíð eða eftir viðamiklar breytingar að mati stjórnvalda. Gildistími öryggisvottorðs sem gefið er út eftir frumskoðun skal vera 12 mánuðir.

Aðalskoðun

Aðalskoðun er hin árlega eftirlitsskoðun sem framkvæmd er af skoðunarmönnum. Í þessari skoðun má sleppa athugun á þeim atriðum sem merkt eru sem slík í handbók, þ.e.a.s. með merkinu ¥ (lesist “ekki árlega”). Aðalskoðun skal fara fram 10-12 mánuðum eftir útgáfu síðasta öryggisvottorðs, en nýtt vottorð gildir 12-14 mánuði [§1c]. Þannig er leitast við að halda gildistíma öryggisvottorðs á svipuðum mánaðardegi og á upprunalega öryggisvottorðinu.

Aukaskoðun

Aukaskoðun er í öllum atriðum framkvæmd eins og um aðalskoðun sé að ræða. Eini munurinn er sá að aukaskoðun er framkvæmd að frumkvæði skipaeiganda án þess að komið sé að aðalskoðun. Öryggisvottorð eftir aukaskoðun gildir í 12 mánuði.

Endurskoðun

Ef eitthvert atriði fær einkunnina 2 eða 3 í við skoðun þarf að fara fram endurskoðun. Þessi skoðun á að fara fram innan 3 mánaða frá fyrri skoðun. Í þessari skoðun þarf einungis að skoða þau atriði sem gerð var athugasemd við. Dagsetning næstu skoðunar miðast ekki við hvenær þessi skoðun er framkvæmd, heldur upprunalega skoðunin, þ.e.a.s. gildistími nýs öryggisvottorðs skal vera 12 mánuði eftir útgáfu fyrra vottorðs.

Undirbúningur viðskiptavinar

Skipstjóri [§1f] (eða útgerðarstjóri fyrir hans hönd) fylgist með því hvenær komið er að skoðun. Komið er að skoðun ef 10-12 mánuðir eru síðan skoðað var síðast miðað við dagsetningu öryggisvottorðs [§1c]. Þegar komið er að skoðun hefur skipstjóri/útgerðaraðili samband við skoðunaraðila og fastsetur skoðun með skoðunarmanni. Skipstjóri eða staðgengill hans þarf að vera til staðar meðan á skoðun stendur [§1g].

Undirbúningur skoðunarmanns

Skoðunarmaður þarf að:

1. Prenta út nýtt skoðunarblað með skráningarupplýsingum skipsins, en annars óútfyllt
2. Prenta út tækjalista viðkomandi skips [§1b] ásamt athugasemdum síðustu skoðunar og dagsetningum rafhlaða ratsjársvara, handstöðva auk hnífs í bauju. (Ath. þetta er háð því að aðgengi að þessum upplýsingum sé til staðar).
3. Finna þau mælitæki sem þarf:
 - 3.1. Álagsmæli til að setja álag á geyma
 - 3.2. Bird mæli til að mæla útsent afl á loftnet og endurkast í loftnet
 - 3.3. Sýrumæli (eðlisþyngdarmæli vökva)
 - 3.4. Fjölsviðsmæli
 - 3.5. Gerviloftnet fyrir VHF

Framkvæmd skoðunar um borð

Skoðunarmaður fer um borð með þann búnað sem nota þarf. Hann vinnur síðan samkvæmt eftirfarandi ferli (skráð er í skoðunarskýrslu samhliða skoðun), en sleppir þeim atriðum sem ekki eiga við hverju sinni (háð stærð skips auk hafsvæða sem skipið siglir á):

4. Við komu í brú skips er beðið um alla **pappíra** sem þarf að skoða og eða uppfæra vegna eftirlitsins
 - 4.1. **Leyfisbréf** fyrir tækjabúnaði um borð [§1b] [\[&9460\]](#)
 - 4.1.1. Ath. að leyfisbréf sé til staðar (ekki ljósrit)
 - 4.1.2. Leyfisbréf passar við tækjabúnað um borð
 - 4.2. **Öryggisvottorð** fyrir tækjabúnaði um borð [§1c] [\[&9460\]](#)
 - 4.3. **Skoðunarblað** síðustu skoðunar [\[&9460\]](#)
 - 4.3.1. Ath. athugasemdir síðustu skoðunar á síðasta skoðunarblaði.
 - 4.4. **Skírteini** starfsmanna sem annast fjarskipti [§24] [\[&9430\]](#)
5. **Hleðslutæki** fyrir rafgeyma fjarskiptabúnaðar um borð [§26] [\[&9470\]](#)
 - 5.1. Ath. að hleðslutæki sé sjálfvirkt (eykur eða minnkar sjálft straum eftir því hver hleðsluspennan er)
 - 5.2. Lesa hleðsluspennu rafgeyma **af hleðslutæki** [á að vera $23\text{ V} < 27.6\text{ V} < 28\text{ V}$]¹
 - 5.3. Ath. að hleðslutæki sé stillt til að hlaða í 27.6V ef svo var ekki fyrir.
 - 5.4. Staðfesta að fjarskiptabúnaður virki með aðal-, neyðar- og varaorkugjöfum.
 - 5.4.1. Slá út 24 VDC til fjarskiptabúnaðar til að ath. að búnaður keyri á 230 VAC.
 - 5.4.2. Slá 24 VDC aftur inn.
 - 5.4.3. Slá út 230 VAC til fjarskiptabúnaðar eða slökkva á hleðslutæki, sé það á milli.

¹ Kjörspenna rafgeyma (til að tryggja endingu) miðast við gerð og staðsetningu (úti/inni) þeirra. Fylgja skal leiðbeiningum framleiðanda/umboðssöluaðila rafgeymanna.

- 5.4.4. Slökkva á hleðslutæki rafgeyma. Jafnframt er fjarskiptabúnaður aftengdur frá 230 VAC. Meðan á mælingu stendur má fjarskiptabúnaður ekki keyra á öðru en rafgeymum.
- 5.5. Ath. hvort straumúttak hleðslutækis [A] nægir miðað við rýmd rafgeyma [Ah] til að hlaða þá innan tilskilinna marka [Hleðsla á að taka skemmri tíma en 10 klst.]

----- undirbúningi um borð lokið / skoðun hefst -----

6. **Skilti** með kallmerkjum og númerum skipsins [#5.2e] [\[&9460\]](#)
- 6.1. Þarf að vera á áberandi stað og læsilegt frá öllum senditækjum
- 6.2. Þarf að innihalda (sé viðkomandi búnaður um borð): kallmerki (TFxx), MMSI, SelCall (NBDP eða SSFC), Standard-C, (A, B, M), skipaskrárnúmer.
- 6.3. Leiðbeiningar sem gefa skíra mynd af ferli neyðarfjarskipta, skulu vera sjáanlegar frá umsjónarstað fjarskipta.
7. Skoðun **VHF (DSC/AIS)** tækis [§6a, §6b, §14] [\[&9010\]](#)[\[&9015\]](#)[\[&9020\]](#)
[\[&9500\]](#)
- 7.1. Loftnet VHF stöðvar aftengt og tengt í staðinn við Bird mæli
- 7.2. VHF stöð tengd við Bird mæli (hann er núna raðtengdur milli stöðvar og loftnets)
- 7.3. Ath. að stöðin gangi fyrir bæði aðal og varaorkugjafa eða þá á tvöföldum varaorkugjafa
- 7.4. Mæla afl stöðvar með Bird mæli meðan sendihnappi er haldið inni [25 W ± 2 db]
- 7.5. Mæling á endurkasti VHF loftnets á útsendri orku [á að vera minna en 10%]
- 7.6. Sannreyna að rás 6, 13 og 16 séu til staðar í stöð
- 7.7. Prófun á **DSC**
- 7.7.1. Ath. að skilti sé á vegg við stöð og sé með sama MMSI kallmerki og stöð sýnir.
- 7.7.2. Ath. hvort hnit frá GPS tæki komi rétt fram á VHF stöð. [[&9200](#)]
- 7.7.3. Ath. hvort tímasetning sé rétt [klukka og dagssetning] (m.a. til að ath. hvort innri rafhlöður tækis séu í lagi)
- 7.7.4. Senda DSC merki frá VHF stöð til vaktstöðvar.
- 7.7.5. Fá staðfesta móttöku (vaktstöð svarar stafrænt á móti og staðfesta MMSI númerið). [§6b]
- 7.7.6. Ath. hvort vörn vegna neyðarhnapps sé í lagi
- 7.8. Prófun á **AIS**
- 7.8.1. Tala við vaktstöð og spyrja hvort AIS upplýsingar sem þeim birtast séu réttar (starfsmaður vaktstöðvar fer yfir listann og ber saman við skipaskrárupplýsingar).
- 7.8.2. Ath. talgæði í leiðinni.
- 7.9. Endurtaka skal þessi atriði fyrir hverja stafræna VHF stöð um borð.
8. **VHF aukastöð** [§20][#6.3a] [\[&9010\]](#) [\[&9015\]](#)
- 8.1. Loftnet VHF stöðvar aftengt og tengt í staðinn við Bird mæli
- 8.2. VHF stöð tengd við Bird mæli (hann er núna raðtengdur milli stöðvar og loftnets)

- 8.3. Ath. að stöðin gangi fyrir bæði aðal og varaorkugjafa eða þá á tvöföldum varaorkugjafa
 - 8.4. Mæla afl stöðvar með Bird mæli meðan sendihnappi er haldið inni [25 W ± 2 db]
 - 8.5. Mæling á endurkasti VHF loftnets með Bird mæli á útsendri orku [á að vera minna en 10%]
 - 8.6. Sannreyna að rás 6, 13 og 16 séu til staðar í stöð
 - 8.7. Ath. hvort vörn neyðarhnapps sé í lagi
 - 8.8. Ath. virkni með því að kalla í aðra stöð (t.d. land)
 - 8.9. Endurtaka skal þessi atriði fyrir hverja VHF aukastöð um borð.
 - 8.10. Tal við vaktstöð er í lagi
9. **Inmarsat Standard-C** fjarskiptabúnaður ef til staðar [§20b][#6.3b] [\[&9190\]](#)
 - 9.1. Ath. að stöðin gangi fyrir bæði aðal og varaorkugjafa eða þá á tvöföldum varaorkugjafa
 - 9.2. Ath. að búnaður sé rétt stilltur til sjálfvirkra tilkynningar.
 - 9.3. Ath. hvort vaktstöð geti staðfest að tilkynningar virki og Std-C númer sé rétt.
 - 9.4. Ath. hvort hnit komi rétt fram á stöð
 - 9.5. Ath. hvort tímasetning sé rétt [klukka og dagsetning] (m.a. til að ath. hvort innri rafhlöður tækis séu í lagi)
 - 9.6. Ath. hvort neyðarhnappur sé staðsettur í brú.
 - 9.7. Ath. hvort vörn sé til staðar á neyðarhnappi.
10. **Neyðarhandtalstöðvar** í brú (VHF) - Skip skulu búin handstöðvum fyrir VHF samskipti. Hafa skal 3 fyrir flutningaskip > 500 bt, fiskiskip > 45 m. Hafa skal 2 fyrir flutningaskip < 500 bt og ný fiskiskip 24-45 m. Hafa skal a.m.k.1 fyrir gömul fiskiskip og skip < 24m. 3 fyrir öll farþegaskip [\[&9130\]](#)
 - 10.1. Ath. að fjöldi neyðarrafhlaðna sé jafn fjölda talstöðva (allt að þremur)
 - 10.2. Ath. að innsigli á neyðarrafhlöðum sé óbrotið.
 - 10.3. Ath. að fjöldi hleðslutækja sé jafn fjölda talstöðva (allt að þremur) og að þau séu í lagi (ef þau eru til staðar á annað borð, en það er ekki skylda)
 - 10.4. Ath. dagsetningar á öllum neyðarrafhlöðum [Skulu duga í eitt ár fram í tímann]
 - 10.5. Prófa tal í báðar áttir með því að kalla í VHF stöð skips eða aðra handtalstöð
 - 10.6. Sannreyna að rás 16 og að minnsta kosti ein önnur rás séu til staðar í stöð
 - 10.7. Ath. merkingar [nafn skips, kallmerki, MMSI númer]
11. **Neyðarbauja (EPIRB)** – [§6e,§18][\[&9145\]](#)
 - 11.1. Ath. að staðsetning sé þannig að hún geti flotið frjálst eða verið losuð með handafli
 - 11.2. Baujan tekin niður úr festingum á þaki brúar
 - 11.3. Keyra sjálfsprófun baujunnar (ljós eða blossi)
 - 11.4. Ath. merkingu: raðnúmer, MMSI númer og nafn skips og skrifa merkingar á bauju ef vantar.
 - 11.5. Ath. að bauju hafi verið viðhaldið af vottuðu þjónustufyrirtæki
 - 11.6. Ath. dagssetningu rafhlöðu
 - 11.7. Ath. dagssetningu sjálfvirks losunarbúnaðar (hnífs)

- 11.8. Ath. aðra augljósa galla
- 11.9. Bauja sett aftur í festingar og staðfest að engin sending sé í gangi
12. **Annar fjarskiptabúnaður** annað en farsímar sem ekki er skyldubúnaður en gæti veitt falskt öryggi [\[&9490\]](#)
- 12.1. Einföld skoðun varðandi virkni
- 12.2. Ef búnaður virkar ekki skal hann fjarlægður eða merktur sem bilaður á áberandi máta.
13. **Varaorkugjafar** (rafgeymar) [§26][#12] [\[&9250\]](#)
- 13.1. Ath. að varaorkugjafi skal vera aðskilinn frá aðalrafkerfi skipsins.
- 13.2. Getur séð neyðarfjaraskiptabúnaði fyrir rafmagni ekki skemur en 1 klst [6 klst. ef enginn neyðarorkugjafi er um borð og skip undir 15 metrum. 3 klst. ef skip er 15-24 metrar og enginn neyðarorkugjafi um borð. Annars 1 klst. Ath. að rýmd rafgeyma minnkar með lægra hitastigi, t.d. er rýmd blýrafgeyma við -15°C einungis 50% af rýmd við viðmiðunarhitastigið 25°C].
14. **Rafgeymar** [§26] [#12] [\[&9250\]](#)
- ATH. SPRENGIHÆTTA ER VIÐ RAFGEYMA. REYKIÐ ÞVÍ EKKI!**
- 14.1. Ath. að spenna sé innan marka framleiðanda². [$>23 >22$ VDC]
- 14.2. Ef um sýrugeyma (blý) er að ræða [Algeng viðmiðunargildi: 21,6V < **27,6 V** < 28,8V]:
- 14.2.1. Ath. að vatnsmagn á geymum sé innan marka [> 1 cm ofan við blýplötur].
- 14.2.2. Ath. að hitastig geymanna sé ekki óeðlilega hátt (bendir til ónýtrar hleðslueiningar eða ofhleðslu frá hleðslutæki).
- 14.2.3. Ath. að ekki sé megn sýrulykt af rafgeymum.
- 14.2.4. Ath. sýru í geymum (2 eða öll hólf mæld eftir því hvort spennumælingar við stöðvar sýndu ekkert eða eitthvað athugunarvert (þ.e.a.s. ef spenna féll of mikið þegar sent var frá VHF stöð). [Eðlisþyngd á að vera 1,28 g/cm³ og ekki lægri en 1,24 g/cm³]
- 14.3. Ef um þurrgeyma (NiCd) er að ræða [Algeng viðmiðunargildi: 23V < **32V** < 33V]
- 14.3.1. Ath. hvort álagsmæling hafi átt sér stað síðustu 12 mánuði
- 14.4. Ath. að rýmd geymanna sé nægjanleg
- 14.5. Ath. aðgengi og frágang við geyma [festingar og kaplar]
15. **Loftnet** [\[&9270\]](#)
- 15.1. Réttur fjöldi loftneta miðað við búnað um borð
- 15.2. Fjarlægð loftneta frá ratsjá og öðrum loftnetum samkvæmt fyrirmælum framleiðanda
- 15.2.1. Ekki hætta á snertingu eða truflunum frá öðrum búnaði
- 15.3. Festingar í lagi
- 15.4. Kapall tengdur og varinn fyrir vatni
- 15.5. Toppstöng loftneta í lagi

² Kjörspenna rafgeyma (til að tryggja endingu) miðast við gerð og staðsetningu (úti/inni) þeirra. Fylgja skal leiðbeiningum framleiðanda/umboðssöluaðila rafgeymanna.

- 15.6. Stillibox (e: tuner) hefur gott samband við jörð og að vör í loftnet sé rétt tengdur
16. **Öryggi og rafstrengir** [[&9480](#)]
- 16.1. Ath. að 230 VAC öryggistafla hafi öryggi samkvæmt teikningu
- 16.2. Ath. að 24 VDC öryggistafla hafi öryggi samkvæmt teikningu
- 16.3. Ath. að rafstrengir séu af réttri gerð
17. Skoðun **skírteina** fjarskiptamanna [§24][#15] [[&9430](#)]
- 17.1. Ath. að fjöldi fjarskiptamanna sé réttur miðað við hafsvæði sem skipið siglir á [1 á A1 og utar]
- 17.2. Ath. að réttindi fjarskiptamanna séu fullnægjandi [Fiskiskip < 15m: að lágmarki RROC á A1, ef fiskiskip er á milli 15 og 24 m þá ROC]
18. **Ýmis atriði**
- 18.1. Útvarpsviðtæki skal vera um borð í skipum <24m [§20][#6.3c] [[&9460](#)]
- 18.2. Aðgengi að fjarskiptatækjum skal vera auðvelt [#5.2d] [[&9460](#)]
- 18.3. Athuga hvort um gagnkvæmar truflanir er að ræða milli rafeindabúnaðar [fá upplýsingar frá áhafnarmeðlimum] [§5.1a] [[&9460](#)]
- 18.4. Fjarskiptabúnaður skal vera varinn fyrir óæskilegum áhrifum frá umhverfinu (t.d. vatni, hávaða, hnjaski og hitasveiflum) [§5.1c] [[&9460](#)]

----- skoðun lokið / frágangur hefst -----

19. Taka saman búnað skoðunarmanna
20. Skrifu **skoðunarskýrslu** og staðfesta að teikningar, dagbók og leyfisbréf séu í lagi
21. Fá **undirskrift** skipstjóra eða staðgengils hans til að staðfesta að skoðun hafi farið fram.
22. Skila öllum skjölum til baka í eftirlitsbók skips
23. Kveikja á hleðslutæki rafgeyma fyrir fjarskiptabúnað
24. Slá inn 230 VAC.

Eftirvinnsla skoðunarmanns

25. Skoðunarniðurstöður eru færðar inn í tölvu í þar til gerðan gagnagrunn
26. Ath. að Póst- og fjarskiptastofnun (PFS) gefur út nýtt leyfisbréf ef breytingar hafa orðið á tækjabúnaði. Einnig gefur PFS út öryggisvottorð að lokinni skoðun (ef skip fær ekki dæminguna 3=sjósókn óheimil)

Tafla yfir fjarskiptabúnað

Tækjabúnaður um borð í skipum er oft umfangsmikill og umfram það sem skylda er að hafa. Búnaður sem ekki er hluti af skyldubúnaði skal skoða lauslega samhliða annarri skoðun.

Tafla 1 sýnir búnað tengdan fjarskiptum í skipum

Fjarskiptabúnaður	§ í 53/2 000	A1	Athugasemd
		§6 §7	Ef <24m => §20,21,22 (A3&A4) Ef <24m og sumarbatúur => §27
1. [9010/[9015]/9020] Metrabylgjustöð (VHF) á rás 6,13,16,[70 (DSC sendir)]	20a 27a	X	DSC sendir er ekki skylda á A1 svæði, né fyrir þilfars og opin skip <24m sumarbatáta
2. [9380] Neyðarbauja í gúmmibáta	20d	X	Þessi búnaður er skoðaður af þjónustuaðilum gúmmibátanna. Sjá töflu hér að neðan varðandi fjölda (0-5). Hann er ekki háður hafsvæði, heldur stærð og tilgangi.
3. [9190] STK búnaður Ureitur	20b 27b	UR-ELTUR	RacalTrack STK var notað við Ísland á STK svæði. Tilkynningaskylda gegnum gervihnött er skylda á öðrum A svæðum.
4. [9430] Fjarskiptamaður (pungapróf)	24	T	T=RROC. X=GROC. 2X=Tveir GOC réttthafar. Þilfars- og opin skip < 24 m
5. [9210] Viðtæki fyrir veðurfréttir	20c 27c	X	Einungis þilfars- og opin skip <24m
6. [9130] Neyðarhandtalstöðvar	21e	-	Sjá töflu hér að neðan varðandi fjölda. Hann er ekki háður hafsvæði, heldur stærð og tilgangi.
7. [9145] Neyðarbauja - frífljótandi	6e,1 8	X	Skylda á A1 fyrir farþegaskip
8. [9250] Rafgeymar	26	X	Þarf alls staðar
9. [9460] Leyfisbréf	1b	X	
10. [9460] Teikningar	1a	X	Geymdar hjá stjórnvaldi
11. [9460] Fjarskiptadagbók	16	X	
12. [9460] Leiðbeiningar um neyðarfjarskipti		X	
13. [9270] Loftnet VHF/HF/MF og fleiri	14f	X	Af ýmsum gerðum
14. [9260] Neyðarlýsing		X	
15. [9470] Hleðslutæki	26	X	
16. [9490] Annar búnaður	-		Ekki skyldubúnaður, en skal vera í lagi
17. [9500] AIS búnaður fyrir sjálfvirkar tilkynningar	Reglu gerð 565/20 09: IV. KAFLI, 27. gr.	X	Skyldubúnaður á öllu A1 svæðinu og kemur í staðinn fyrir STK búnað frá og með 1.1. 2011

Auk ofangreindra tækja þar sem skyldubúnaður er háður því á hvaða hafsvæði skipið siglir, gilda reglur varðandi kröfur um neyðarhandtalstöðva og ratsjársvara, þar sem skyldan er háð því hver tilgangur og stærð skipsins er. Þyngdarmörk eru notuð fyrir farþega og flutningaskip, en lengdarmörk fyrir fiski-, þilfars- og opin skip samanber töfluna hér fyrir neðan.

Ath. að þilfars- og opin skip er flokkur fiskiskipa, gamalla og nýrra, sem eru styttri en 24 metrar.

Tafla 2 sýnir kröfur um fjölda neyðarhandtalstöðva og ratsjársvara auk yfirlits yfir þau skip sem skoðunarstofum mega skoða

Skip\Stærð	<150bt	<400bt	<500bt	>500bt	>10000bt	<15m	15-24m	<24m	24-45m	>45m
Reglugerð sem notar viðmið	94	94	53	53	53	122	122	94	53	53
Reglugerð sem skoðað er eftir	53	53,122	53	53	53	53	122	Ath. brúttó tonn	122	122
Tegund skips	Olíuskip	Öll skip	Farþega- og flutnings-skip	Farþega- og flutnings-skip	Öll skip	Fiskiskip	Fiskiskip	Farþega-skip	Fiskiskip	Fiskiskip
Farþegaskip GMDSS búnaður Reglugerð 53/2000		Skoðunarstofur	3 Handst. 2 Ratsvarar	3 Handst. 2 Ratsvarar	2 ratsjár			Skoðunarstofur 3 Handst. 2 Ratsvarar		
Flutningaskip GMDSS búnaður Reglugerð 53/2000		Skoðunarstofur	2 Handst. 1 Ratsvari	3 Handst. 2 Ratsvarar						
Olíuskip GMDSS búnaður Reglugerð 53/2000	Skoðunarstofur		2 Handst. 1 Ratsvari	3 Handst. 2 Ratsvarar						
Ný fiskiskip ≥24 m		Skoðunarstofur							2 Handst. Skoðunarstofur	3 Handst. 2 Ratsvarar Skoðunarstofur
Gömul fiskiskip ≥24 m		Skoðunarstofur							1 Handst. Skoðunarstofur	3 Handst. 2 Ratsvarar Skoðunarstofur
Þilfars- og opin skip <24m		Skoðunarstofur				1 Handst. ++ (A2++) Skoðunarstofur	1 Handst. ++ (A2++) Skoðunarstofur			

Skýringasíður

Skýringar

Í þessum kafla er að finna eina síðu fyrir hvert númerað skoðunatriði sem er listað á eyðublaði skoðunarskýrslu.

Atriðin sem skoða skal eru númeruð með fjögurra stafa númeri frá 9000 - 9999 og segir fyrsti tölustafurinn í númerinu til um kaflann sem atriðið tilheyrir í gæðahandbók Siglingastofnunar (en þessi handbók Póst- og fjarskiptastofnunar er hluti af gæðahandbók SÍ). Þessi númer skal nota og engin önnur við dæmingar einstakra atriða sem færð eru á skoðunarskýrslu.

Uppsetning í skýringasíðum handbókarinnar er þannig (frá vinstri til hægri):

Reglugerð: Tilvísun til reglugerðar eða staðals sem inniheldur ákvæði um viðkomandi atriði.

Túlkun: Sérstök athugasemd um hvernig reglugerðin er túlkuð sé þess þörf.

Verklýsing: Tilvísun til kafla í handbók sem inniheldur verklýsingu vegna skoðunar viðkomandi hlutar.

Upplýsingar: Upplýsingar um gildistöku reglu ritað " dd.mm.áá, er átt við að viðkomandi búnaður skal vera til staðar eftir gildistöku viðkomandi reglu.

Skilgreiningar á dæmingum: Hér eru dæmingar skilgreindar í samræmi við kröfu í reglu eða ákveðin orð í forsendum dóma skilgreind.

Aðferð: Á hægri hlið er einnig tilgreint hvaða aðferð er notuð þegar viðkomandi atriði er skoðað. Skoðun ákveðins atriðis getur samanstaðið af fleiri en einni skoðunaraðferð. Sérhver bókstafur gefur til kynna hvaða aðferðum skuli beitt:

H: Hljóðskoðun

M: Mæling

S: Sjónskoðun

V: Virkniathugun

Við hljóðskoðun og sjónskoðun er ástand viðkomandi búnaðar eða hlutar skips metið með því að hlusta eftir óeðlilegu hljóði eða skoða ástand búnaðarins.

Við mælingu er notað mælitæki til að ákveða dæmingu viðkomandi atriðis. Mælitæki getur verið GMDSS-mælir, sýrumælir, spennumælir o.fl.

Við virkniathugun er búnaðurinn notaður á eðlilegan hátt og virkni viðkomandi búnaðar athuguð.

Forsenda dóma: Forsendu dóma er hér lýst. Dagsetningar eru ritaðar með sama hætti hér og í kaflanum um skilgreiningu á dæmingum.

Mat: Einkunn er gefin fyrir viðkomandi lið samkvæmt eftirfarandi töflu:

- 0: **Skoðun.** Atriði er skoðað án athugasemda
- 1: **Lagfæring.** Athugasemd gerð og beðið um lagfæringu en skip fær samt skoðun og ekki er krafist endurskoðunar
- 2: **Endurskoðun.** Athugasemd gerð og gefinn frestur fyrir lagfæringu allt að 3 mánuðum en yfirleitt 1 mánuður
- 3: **Sjósókn óheimil.** Athugasemd gerð og skip fær hvorki öryggisvottorð né haffæriskírteini fyrr en lagfæring hefur farið fram.

Sérmat: Í þessum dálki eru sérmerkingar. Eftirfarandi sérmerkingar eru til:

X Á við í aðal-/aukaskoðun (og endurskoðun v/hennar). Breyta skal niðurstöðu skoðunarinnar úr Endurskoðun (2) í Lagfæringu(1), ef aðeins hefur verið gerð athugasemd við eitt atriði. Ekki er heimilt að breyta niðurstöðu skoðunar við önnur atriði.

¥ Á við skoðun sem ekki þarf að framkvæma árlega, þ.e.a.s. er yfirleitt einungis framkvæmd við frumskoðun.

Útfylling skoðunarskýrslu: Mikilvægt er að við upphaf skoðunar og meðan á henni stendur sé skipstjóri eða annar er hann tilnefnir á staðnum. Færa skal niðurstöður skoðunar á skýrslueyðublað og er sýnishorn þess að finna á heimasíðu SÍ.

Eftirfarandi skal útfyllt við upphaf skoðunar: Skipaskrárnúmer, skipsnafn, umdæmisnúmer, hvar skoðað og dagsetningu skoðunar.

Við hvert skoðunatriði sem við á skal merkja með krossi x í reit 0,1,2 eða 3 eftir því sem við á. Ekki má færa inn dæmingar í skyggða reiti. Þar sem ekki er krafa um viðkomandi búnað eða atriði skal setja lárétt strik -- í reit númer 0 sem táknar að viðkomandi atriði á ekki við þetta skip.

Niðurstöður skoðunar skulu færðar í lok skoðunar í samræmi við útfyllingu reita þó þannig að fært sé niður hæsta gildið af dæmingum 0-3. ef um er að ræða dæmingu 2 skal skoðunarmaður einnig færa í skýrslu frest til úrbóta og er heimilt að veita allt að þriggja mánaða frest að mati skoðunarmanns.

Neðst á skýrslunni skal færa eftir því sem við á hvenær athugasemdir voru færðar í eftirlitsbók og tölvu.

Skoðunarmaður skal undirrita skoðunarskýrslu því til staðfestingar að skoðun sé lokið að hans hálfu. Skipstjóri eða annar er hann tilnefnir skal undirrita skoðunarskýrslu til staðfestingar á að skoðun hafi farið fram.

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 14.02.2013



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9010

Útgáfunúmer: 2

Búnaðarnúmer: 1

9010 – Metrabylgjustöð – VHF – Rás 6, 13, 16

Grunntæki fyrir skemmtibáta á A1 (aðrir skoði 9015 eða 9020)

20a

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
§20a 53/2000		8	20.01.2000	Öll skip skulu búin metrabylgjustöð (VHF) á rás 6 (milliskiparás), 13, 16	SV	Tæki ekki til staðar eða virkar ekki		3
		8.4		Afl stöðvar skal vera 25 W +- 2db	M	Afl stöðvar er utan vikmarka	X	2
		8.4		Mótun á 1 kHz tóni skal vera innan marka [3-6 kHz]	M	Mótun utan marka		1
				Tíðnireiki rásar 6 (156.300 MHz) skal vera innan við ± 2 kHz	M	Tíðni reikar utan marka	X	2
		8.5		Endurkast afls frá VHF loftneti á að vera minna en 10%	M	Endurkast er 10% eða meira	X	2
		8.6		Staðfesta að rásir 6, 13, 16 (12 og 14)	S	Vantar rás 6, 13 eða 16		2
		8.3		Tækið þarf að keyra á tveimur orkugjöfum: Aðal og Vara (rafgeymar) eða þá á tvöföldu geymasetti (2xVara)	S	Tæki keyrir ekki á réttum orkugjöfum		3

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir: **Ath. að þetta einkunnarblað á nú einungis við um skemmtibáta á A1. Aðrir bátar og skip nota tæki með DSC (sjá 9015 eða 9020)**

Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 14.02.2013



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9015

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 1

9015 – Metrabylgjustöð – VHF – Rás 6, 13, 16 (+70 ef einnig DSC) – skoðuð án GMDSS mælis

Grunntæki fyrir A1 (með DSC alltaf nema ef skemmtiskip)

20a

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
§6a §6b §20a 53/2000		8	20.01.2000	Öll skip skulu búin metrabylgjustöð (VHF DSC) á rás 6 (milliskiparás), 13, 16 og 70 fyrir DSC	SV	Tæki ekki til staðar eða virkar ekki		3
		8.10		Tal (við vaktstöð) skal vera gott í báðar áttir	V	Orðaskil heyrast illa	X	3
		8.5		Endurkast afls frá VHF loftneti á að vera minna en 10%	M	Endurkast er 10% eða meira	X	2
		8.6		Staðfesta að rásir 6, 13, 16 (12 og 14)	S	Vantar rás 6, 13 eða 16		2
		8.3		Tækið þarf að keyra á tveimur orkugjöfum: Aðal og Vara (rafgeymar) eða þá á tvöföldu geymasetti (2xVara)	S	Tæki keyrir ekki á réttum orkugjöfum		3
		6 og 7.7.5	Ef DSC	DSC valkall (rás 70) verður að vera til staðar ef skip er skráð sem annað en skemmtibátur A.m.k. gerð E ef einungis svæði A1. MMSI númer skal vera rétt miðað við skráningu.	S	E eða A tæki ekki til staðar. Eða MMSI númer sem vaktstöð sér stemmir ekki við skilti eða skírteini		3
		7.7.1	Ef DSC	Hnit frá GPS tæki skulu koma fram og vera rétt í stöð	S	Stöð sýnir hnitin ekki		3
		8.4	Ef DSC	Afl stöðvar skal vera 25 W +- 2db	M	Afl stöðvar er utan vikmarka (útsent og endurkast)	X	2
		8.7	Ef DSC	Vörn neyðarhnapps verður að vera til staðar	S	Neyðarhnappur ekki varinn		1
		7.7.3	Ef DSC	Dagssetning og klukka í tækinu skal vera rétt í stöð	S	Klukka er röng (hliðrun í tíma, eða rafhlaða tóm)		1

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir: **Athugið að þetta einkunnarblað er miðað við skoðun á stöð án GMDSS mælis. Stöðin getur verið með eða án DSC virkni. Ef A2-A4 notið þá 9020**

Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson	 PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN	Skjalanúmer: 9020
Útgáfudagur: 14.02.2013		Útgáfunúmer: 2
		Búnaðarnúmer: 1

9020 – Metrabylgjustöð – VHF 1 – DSC stafrænt valkall (sending/móttaka) – skoðuð með GMDSS mæli

Grunntæki fyrir A1-A2-A3-A4. Ekki ef einungis A1

6a, 6b

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsemda dóma	Sérmat	Mat
§6a §6b 53/2000		6	20.01.2000	DSC valkall (rás 70) verður að vera til staðar.	S	Tæki ekki til staðar, en svæði $\geq A1$		3
		8.3		Stöð verður að geta sent DSC merki	M	DSC merki ekki móttekið í mæli		3
		8.6		Staðfesta að rásir 6, 13, 16 (12 og 14)	S	Vantar rás 6, 13 eða 16		2
		7.7.5		MMSI merki skal vera rétt miðað við skilti á vegg og skráningu í skírteini	M	MMSI stemmir ekki við skilti eða skírteini		2
				Með RF loftnet á GMDSS mæli og stöð tengda við eigið loftnet skal mæla móttöku í stöð þegar DSC er sent frá mæli	M	Stöð móttækur ekki merki með réttu MMSI		3
		7.7.1		Hnit frá GPS tæki skulu koma fram og vera rétt í stöð	S	Stöð sýnir hnitin ekki		3
		7.7.3		Dagssetning og klukka í tækinu skal vera rétt í stöð	S	Klukka er röng (hliðrun í tíma, eða rafhlaða tóm)		1
		8.7		Vörn vegna neyðarhnapps verður að vera til staðar	S	Neyðarhnappur ekki varinn		1

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:

Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 21.02.2013



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9130

Útgáfunúmer: 2

Búnaðarnúmer: 6

9130 – Neyðarhandtalstöðvar – VHF

Skyludubúnaður um borð í skipum háð stærð þeirra og tegund.


17, 21e

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsemda dóma	Sérmat	Mat
§6a 53/2000		10	20.01.2000	Skip skulu búin handstöðvum fyrir VHF samskipti. 3 fyrir flutningaskip > 500 bt, fiskiskip > 45 m og farþegaskip. 2 fyrir flutningaskip < 500 bt og ný fiskiskip 24-45 m. A.m.k.1 fyrir gömul fiskiskip og skip < 24m. 3 fyrir öll farþegaskip.	S,V	Réttur fjöldi talstöðva um borð í skipi (0-3) og í lagi (prófuð)	X	3
		10.1		Skip skulu búin aukarafhlöðum sem eru jafn margar og talstöðvarnar	S	Réttur fjöldi rafhlaða um borð í skipi (0-3)	X	2
		10.3		Skip skulu búin hleðslutækjum sem eru jafn mörg og talstöðvarnar	S	Réttur fjöldi hleðslutækja um borð í skipi (0-3)	X	2
		10.4		Rafhlöður skulu vera til og dagssettar	S	Rafhlöður endast ekki í eitt ár enn		3
		10.4		Rafhlöður skulu vera til og innsiglaðar	S	Innsigli brotið	X	2

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir: Ath að skoða má tegund og raðnúmer rafhlöðu. Ath. að óbrotin innsigli þarf einungis á þeim rafhlöðum sem uppfylla fjöldaskyldu.

Farþegaskip skulu hafa 3 stöðvar.

Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson	 PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN		Skjalanúmer: 9140					
Útgáfudagur: 21.02.2013			Útgáfunúmer: 2					
			Búnaðarnúmer: 7					
9145 – Neyðarbauja – COSPAS/SARSAT – 406 og 121,5 MHz (EPIRB) án GMDSS mælis								
Skyldubúnaður á (A1), A2, A3 og A4		6e, 8ci, 91di, 92di, 21b						
Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsemda dóma	Sérmat	Mat
§6e §8ci §91di §92di §21b 53/2000	skv. IMO, MSC/Circ .882	11	20.01.2000	Skylda fyrir þilfars- og opin skip < 24 m á hafsvæði A2, A3 og A4. Einnig skylda fyrir farþegabáta á A1-A4. Skoðunarskyldur búnaður ef um borð.	S	Tæki ekki til staðar eða virkar ekki		3
		11.2		Fyrirkomulag og festingar fyrir flotfría (float-free) virkni, þ.e.a.s. hvort eitthvað í umhverfi gæti komið í veg fyrir að búnaður fljóti frjálst upp á yfirborð.	S	Ekki í samræmi við fyrirmæli framleiðanda		2
		11.8		Athuga hvort einhverjir gallar séu sýnilegir	S	Gallar sýnilegir		2
		11.3		Sjálfsprófun á að vera í lagi. (ljós eða blossi).	V	Sjálfsprófun virkar ekki eða gefur neikvæða niðurstöðu		3
		11.4		Athuga hvort EPIRB auðkennið (ID) sé greinilega merkt utan á baujunni (nafn skips og MMSI númer).	S	Ekki rétt auðkenni		2
		11.6		Athuga hvenær gildistími rafhlöðu rennur út.	S	Gildistími útrunninn		3
		11.7		Ef við á: athuga vatnsþrýstings- (hydrostatíska) losun og gildistíma. Þ.e.a.s. svokallaðan hníf.	S	Gildistími útrunninn		3
		11.5		Athuga hvort neyðarbaujunni hafi verið haldið við af viðurkenndum þjónustuaðila.	S	Vantar staðfestingu		2
Síðustu breytingar og/eða athugasemdir: Einföldun miðað við skoðun stærri skipa með GMDSS mæli (sjá 9140)								
Ritstjórn:								

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson
Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9190
Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 3

9190 – STK búnaður

Skyldubúnaður á öllum hafsvæðum

6h, 20b, 27b

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
§6h §20b §27b 53/2000		0	20.01.2000	Skyldubúnaður á svæði STK, A1, A2, A3, A4 fyrir öll skip (RacalTrack STK tæki eða skipajarðstöð (SES))	S	Tæki ekki til staðar		3
		9.1		Búnaður stilltur á STK (Tilkynningarskylduna (STK, A1, A2) eða Landhelgisgæsluna (A3, A4))	S	Ef ekki unnt að stilla á STK		3
		Error! Reference source not found.		STK VHF á að hafa haft samband við Tilkynningarskylduna	V	Tilkynningarskylda getur ekki staðfest virkni		3
		9.4		Hnit frá GPS tæki skulu koma fram og vera rétt í skipajarðstöð ef hún er notuð fyrir tilkynningarskyldu	S	Skipajarðstöð sýnir hnitin ekki		1
		9.5		Dagsetning og klukka í tækinu skal vera rétt í stöð	S	Klukka er röng (hliðrun í tíma, eða rafhlaða tóm)		1
		Error! Reference source not found.		Tæki skal vera staðsett við stjórnvöl skipsins	S	Tæki ekki sjáanlegt frá stjórnseti	X	2

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:
Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9210

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 5

9210 – Viðtæki fyrir veðurfréttir

Skyldutæki á þilfars- og opnum skipum á svæði STK og A1

20c, 27c

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsemda dóma	Sérmat	Mat
§20c §27c 53/2000			20.01.2000	Þilfars- og opin skip (einnig sumarskip) skulu hafa svona viðtæki (útvarpstæki) til að taka á móti veðurfréttum	SV	Tæki ekki til staðar eða ekki í lagi		3

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:

Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9250

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 8

9250 – Rafgeymar fyrir fjarskiptabúnað

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
§12.1			20.01.2000	Spenna má ekki falla undir 22 V við hámarks álag	M	Spenna fer undir 22 V við sendingu frá VHF stöð		3
§12.3								
§26								
53/2000				Spenna ætti ekki falla undir 23 V við hámarks álag	M	Spenna fer undir 23 V við sendingu frá VHF stöð		1
12.3b		14.2.2		Hitastig geymanna má ekki fara yfir þau mörk sem framleiðandinn setur	S	Geymar fara yfir leyfileg mörk		3
		14.2.1		Nægjanlegt vatn á að vera á öllum hólfum í geymi sé ekki um þurrgeymi að ræða	S	Vökvi er undir lágmarksyfirborðshæð		1
				Sýrustig í hólfum geyma skal vera innan leyfilegra marka eins og framleiðandi gefur þau upp	M	Eðlisþyngd er lægri en 1,24 g/cm ³	X	2
12.3a		14.4		Geymar skulu staðsettir þannig að aðgengi sé að þeim sé auðvelt til viðhalds og eftirlits	S	Aðgengi er hindrað		1
		14.3.1		Ef um þurrgeyma er að ræða þarf að framkvæma álagspróf árlega	S	Álagspróf ekki framkvæmt síðustu 12 mánuði		1
		14.4		Kaplar og festingar verða að vera í lagi	S	Kapall eða festingar lausar		1
#12 122/ 2004	Neðan- málgrei- n í SOLAS C4,PC,1 3.2.2	13.2		Rafgeymir býr yfir nægjanlegri orku (20% yfirrymd) í 6 klukkustundir (1 klst ef neyðarorkugjafi er til staðar). Ath. í stað 6 klst. er krafan 3 klst ef skip er nýtt (yngra en 11. maí 1994) og milli 15 og 24 metrar.	S	Amperastundir [Ah] rafgeymis / 6 (3 eða 1) klst [h] > 0,5*straumur við sendingu + straumur við móttöku + annar álagsstraumur (20 %)		3

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:

Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9260

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 14

9260 – Neyðarlýsing við talstöðvar

Skylt er að hafa neyðarlýsingu við allar talstöðvar

12

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsemda dóma	Sérmat	Mat
§6a 53/2000			20.01.2000	Neyðarlýsing verður að vera til staðar og keyra á GMDSS rafgeymakerfi skipsins	S	Tæki ekki til staðar eða keyrir ekki á GMDSS rafgeymum		1

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:
Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9270

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 13

9270 – Loftnet VHF/MF/HF, STK, Inmarsat, NAVTEX, GPS og annarra

Fylgir öllum fjarskiptabúnaði

14f

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
§14f 53/2000	*	15.1	20.01.2000	Loftnet skulu vera í samræmi við fjarskiptabúnað um borð: <ul style="list-style-type: none">VHF (1-5 (eitt á stöð)) [stöng]VHF DSC (1-2) [stöng]MF/HF (2) [stöng/net]MF/HF DSC (1) [stöng/net]Inmarsat C (1-2) [kúla]Inmarsat M (1) [kúla]Inmarsat A/B (1) [kúla - stefnuvirkt]NAVTEX [stöng (með magnara) eða um MF]STK-VHF [kúla með stöngum eða stöng og kúla]GPS [kúla]	S	Réttur fjöldi loftneta ekki til staðar miðað við búnað um borð	X(ef 2)	1,2 eða 3
	*	15.3		Loftnet á að vera ólaskað	S	Loftnet brotið	X(ef 2)	1,2 eða 3
		15.6		Stillibox (loftnetskúplari) fyrir MF/HF loftnet er með gott jarðsamband og gott samband við loftnet	S	Bilun í stilliboxi eða sambandsleysi við loftnet eða jarðsamband		3
		8.5		Endurkastað afl á VHF <10%	M	Mæling við VHF stöð sýnir meira en 10% endurkast	X	2
	*	15.3		Loftnetið skal vera kirfilega fest	S	Loftnet losaralegt eða festing veik	X(ef 2)	1,2 eða 3
	*	15.2.1		Fjarlægð milli loftneta skal vera samkvæmt	S	Loftnet það	¥	1,2

		fyrirmælum framleiðanda		nálæg hvert öðru þannig að truflun hlýst af	X(ef 2)	
*	15.1	Loftnetið skal ekki snerta annan búnað	S	Loftnet snertir annan búnað eða slæst utan í hann.	X(ef 2)	1,2
*	15.1	Staðsetning gervihnattaloftneta (Inmarsat, GPS, Iridium) skal vera þannig að lítið skyggi á þau.	S	Loftnet eru ekki staðsett ofarlega á skipinu.	¥ X(ef 2)	1,2
*	15.4	Frágangur á kapli skal vera þannig að raki komist ekki inn í hann.	S	Frágangur á kapli við loftnet er þannig að vatn kemst inn í hann	X(ef 2)	1,2

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir: * ÞAÐ HVORT LOFTNET ER SKYLDUBÚNAÐUR EÐA EKKI RÆÐUR MATI Ritsjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9380

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 2

9380 – Neyðarbaujur í gúmmíbjörgunarbátum – 406 og 121,5 MHz

Skylða á öllum svæðum.

20d

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
§20d 53/2000			20.01.2000	Skylt er að hafa 1 bauju í hverjum gúmmíbjörgunarbát, allt að 5 bátum.	S			3

**EKKI SKOÐAÐAR AF SKOÐUNARMANNI
HELDUR AF ÞJÓNUSTUAÐILUM
GÚMMÍBÁTANNA**

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:
Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9430

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 4

9430 – Fjarskiptamaður á þilfars- og opnum skipum < 24m

Skylða á öllum svæðum

24

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
§24 53/2000		17.2, 4.4	20.01.2000	Fjarskiptamaður skal vera í áhöfn skips sem er undir 15 metrum. Á svæði A1 skal hann hafa að lágmarki takmarkað talstöðvarvarðar-skírteini (RROC)	S	Ekki réttur fjöldi skráðra áhafnar meðlima með tilskilin leyfi		1
#15 122/ 2004				Fjarskiptamaður skal vera í áhöfn skips sem er 15-24 metrar að lengd. Á svæði A1 skal hann hafa að lágmarki takmarkað skírteini fjarskiptamanns (ROC)	S	Ekki réttur fjöldi skráðra áhafnar meðlima með tilskilin leyfi		1

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:
Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9460

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 9, 10, 11, 12

9460 – Almennar kröfur varðandi skyldubúnað

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
§20c		18.1	20.01.2000	Þílfars- og opin skip (einnig sumarskip) < 24 metrar skulu hafa svona viðtæki (útvarpstæki) til að taka á móti veðurfréttum á STK, A1 og A2	SV	Tæki ekki til staðar eða ekki í lagi, en krafa þar um		3
§27c				Fjarskiptadagbók (dagbók skips) skal vera um borð með upplýsingum um neyðar- og öryggisfjarskipti. Upplýsingar um viðhald fjarskiptabúnaðar, hleðslu rafhlaðna og skoðanir. Teikningar af uppsetningu fjarskiptabúnaðar skulu vera til hjá PFS	S	Viðkomandi upplýsingar eru ekki til staðar í dagbókum skipsins		1
53/2000		4.4	20.01.2000	Teikningar skulu vera samþykktar af SÍ	S	Teikningar ekki til staðar hjá PFS		1
#16 122/2004				Leiðbeiningar fyrir neyðarfjarskipti (VHF og DSC) skulu vera sjáanlegar frá fjarskiptastað	S	Teikningar ekki samþykktar af SÍ		1
§1a,						Leiðbeiningar eru ófullnægjandi eða ekki sjáanlegar		1
#5.1a		6.1		Kallmerki og öll einkennisnúmer skulu vera á skilti á áberandi stað hjá fjarskiptabúnaði	S	Skilti ekki til staðar eða upplýsingum ábótavant		1
§1a,		18.2		Aðgangur að fjarskiptum skal vera auðveldur á öllum tímum	S	Aðgengi til notkunar er heft á einhvern máta		2
#5.1a		18.3		Fjarskiptabúnaður má ekki trufla annan rafbúnað eða verða fyrir truflunum af öðrum búnaði	V	Gagnkvæmar truflanir koma í ljós		2
		18.4		Vörn gegn umhverfisþáttum (vatn, hiti, kuldi, hávaði, hnjask) þarf að vera til staðar	S	Truflanir frá umhverfi hindra notkun að einhverju marki		2
§1b		4.1.1		Leyfisbréf skal vera upprunalegt (ekki afrit)	S	Truflanir frá umhverfi hindra notkun að einhverju marki		1
§1b		4.1.2		Leyfisbréf skal innihalda lista yfir öll fjarskiptatæki í skipinu	S	Leyfisbréf ekki rétt eða ekki upprunalegt		1
						List tækjabúnaðar á leyfisbréfi passar ekki		1

**Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:
Ritstjórn:**

Athugasemd með einkunnina 1 í síðustu skoðun verður að vera lagað í næstu skoðun	S	við búnað um borð Ekki enn búið að laga það sem athugasemd var gerð við	2
Öryggisvottorð sem gefið er út að lokinni síðustu skoðun sé um borð	S	Vantar eða er ekki lengur í gildi	1

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9470

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 15

9470 – Hleðslutæki fyrir rafgeyma (GMDSS búnaðar)

Vantar tilvísun í reglugerð

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsemda dóma	Sérmat	Mat
			20.01.2000	Mælur fyrir straum og spennu skulu vera til staðar fyrir hleðslutæki	S	Engir mælur sýna spennu eða straum		3
		5.3		Hleðslutæki skal stillt til að hlaða í ásættanlega spennu Sjálfvirkt hleðslutæki	S	Hleðslutæki ekki stillt á 27,6 V		1
				Endurhleðsla innan 10klst Endurhleðsla ef bein fæðing	V / Amax			
		Error! eference source not found.		Tæki skal geta sent viðvörðun til stjórnstöðvar ef hleðsluspenna dettur út	S	Hleðslutæki getur ekki gert viðvart um og lága spennu		2

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:
Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9480

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer:

9480 – Öryggi – Rafstrengir

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
		16.1	20.01.2000	230 VAC öryggistafla skips skal hafa öryggi samkvæmt teikningu	S	Röng öryggi	¥	2
				230 VAC öryggi fyrir fjarskiptabúnað skal vera aðskilið frá öðrum og ekki annar búnaður á því (þeim)	S	Öryggi ekki aðskilin í samræmi við teikningar eða aukabúnaður á því		2
				Merking öryggja er þannig að auðvelt er að finna hvaða öryggi (eitt eða fleiri) eru fyrir GMDSS búnað	S	Öryggi ekki merkt GMDSS búnaði		1
		16.2		24 VDC öryggistafla skips skal hafa öryggi samkvæmt teikningu	S	Röng öryggi	¥	2
		16.3		Rafstrengir skulu vera af viðurkenndri gerð og nægjanlegum sverleika til að flytja þann straum sem þarf	S	Rafstrengir hafa of hátt viðnám þannig að 24 V [27,6 V] spenna fellur undir mörk frá hleðslutæki til rafgeymis	¥	2
				Teikningar samþykktar af löggildum aðila	S	Teikningar ekki samþykktar af SI		1

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:
Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson

Útgáfudagur: 31.12.2003



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9490

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 16

9490 – Aukabúnaður til fjarskipta

Ekki skyldubúnaður, en ætti að vera í lagi til að veita ekki falskt öryggi

Ekki fjallað um í reglugerð

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
		12.2	20.01.2000	Tæki um borð sem skoðunarmaður telur hættu á að það skapi falskt öryggi skal vera í lagi en að öðrum kosti fjarlæggt eða merkt á áberandi máta sem bilað.	SV	Ef tæki er ekki í lagi		1

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:

Ritstjórn:

Ábyrgðarmaður: Þorsteinn Helgi Steinarsson
Útgáfudagur: 10.08.2010



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Skjalanúmer: 9500

Útgáfunúmer: 1

Búnaðarnúmer: 17

9500 – AIS – Tilkynningaskyldu- og eftirlitkerfi

Skyldubúnaður eftir 1.1.2011 í stað STK búnaðar

Reglugerð 80/2013

Reglugerð	Túlkun	Verklýsing	Upplýsingar	Skilgreiningar á dæmingum	Aðferð	Forsenda dóma	Sérmat	Mat
		7.8	16.08.2010	Vaktstöð staðfestir að upplýsingar berist.	SV	Upplýsingar eru ekki að berast til vaktstöðvar		2-3
				Vaktstöð staðfestir að upplýsingar séu í lagi.	SV	Upplýsingar frá tæki eru ekki réttar		1

Síðustu breytingar og/eða athugasemdir:
Ritstjórn:

Heimildir og frekari upplýsingar

1. Reglugerð [80/2013](#) um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa.
2. IALA Guideline No. 1028 On The Automatic Identification System (AIS), Volume 1, Part I, Operational Issues, Edition 1.3, December 2004
<http://site.ialathree.org/pages/publications/docpdf/guidelines/1028.pdf>
3. Reglugerð [122/2004](#) (ásamt breytingum í [125/2009](#)) um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd
4. Reglugerð [53/2000](#) (ásamt breytingum í [124/2009](#)) um fjarskipti og fjarskiptabúnað íslenskra skipa, Samgönguráðuneyti
5. ÍST EN 45004:1995, Almennar reglur um starfsemi skoðunarstofa af ýmsum gerðum, Staðlaráð Íslands
6. SOLAS, Consolidated Edition 2001, IMO, ISBN – 92-801-5100-2
7. Ýmis innri skjöl og starfsmenn, Póst- og fjarskiptastofnun
8. Ýmis innri skjöl og starfsmenn, Siglingastofnun
9. “Record of passenger / cargo ship safety radio equipment (GMDSS)”, Bureau Veritas
10. “Periodic survey report for issuance / renewal of cargo ship safety radio certificate”, Bureau Veritas
11. Proprietary software application for registering survey results: “36T633”, Bureau Veritas
12. “Leiðbeiningar um faglega radíóskoðun í skipum”, Fjarskipaæftirlit ríkisins, október 1995

International Maritime Organization – IMO (SOLAIS, GMDSS)

<http://www.imo.org>

Póst- og fjarskiptastofnun

<http://www.pfs.is>

Siglingastofnun

<http://www.sigling.is>

ETSI – Telecom Standards on Maritime Radio

<http://www.etsi.org>

Viðhengi I – Stutt lýsing á tækjum og hugtökum

Nánari upplýsingar má m.a. finna á Veraldarvefnum.

AIS (Automatic Identification System)

Tilkynningaskyldu- og eftirlitkerfi fyrir skip á hafsvæði A1. Kemur í staðinn fyrir STK búnað. Dregur um 74 km (Klassi A, háð sendiafli og stöðu loftnets). Sendingar eiga sér stað frá 2 sek – 6 mínútna fresti háð hraða og tegund upplýsinga.

Gefur upplýsingar um staðsetningu, stefnu og hraða til annarra skipa og strandgæslustöðva. Nýtir VHF sendibúnað ásamt GPS búnaði og annan leiðsögubúnað. Sendir einnig aðrar upplýsingar um skipið, t.d. nafn, kallmerki og stærð en þær upplýsingar verður að skrá inn í tækið við uppsetningu sbr. leiðbeiningar hér að neðan. Skipsverjar verða einnig að skrá inn gögn í upphafi hverrar sjóferðar svo sem um farm, lokahöfn og áætlaðan komutíma.

Sendingar eru sjálfvirkar og eru á tveimur VHF tíðnum:

- 87B (161.975 MHz)
- 88B (162.025 MHz)

Tvær gerðir eru af tækjunum:

Klassi A: Skyldubúnaður í skipum samkvæmt SOLAS kafla V.

Hver stöð samanstendur af einum VHF sendi, tveimur VHF TDMA móttökurum, einum VHF DSC móttakara ásamt tengingum við skjái og mæla um borð. Hvert tæki er með innbyggðan GPS búnað sem er notaður til að bera saman upplýsingar við ytri og aðal GPS tækið um borð

Klassi B: Minni orka, minni kostnaður fyrir smábáta. 2W sendistyrkur og drægni um 5-10 mílur.

Hvert kerfi er með einn VHF sendi, tvo VHF CSTDMA móttakara, þar af er annar samnýttur með VHF DSC móttakara og með GPS virkt loftnet.

Vaktstöð siglinga gerir ráð fyrir að tækin séu forrituð til að gefa frá sér upplýsingar í samræmi við eftirfarandi töflu (ath. að upplýsingarnar eiga að vera á ensku):

Upplýsingar	Information Label	Eining	Stafir mest	A klassi	B klassi
1. Skipsnafn	Vessel Name		20	X	X
2. Staðsetning	Position	[WGS84]			
3. Tímastimpill	Time stamp	(UTC) [dd.mm.yyyy hh:mm:ss]			
4. Bendil	Ground Vector	[kn/deg]			
5. Stefna	Course over ground	[deg]			
6. Raunstefna	True Heading	[deg]			
7. Djúprista	Maximum static draught	[1/10 m]		X	
8. Hæsti punktur	Maximum air draught	[1/10 m]			
9. Beygjuhraði	Rate of turn	[deg/mín]			
10. Kallmerki	Radio call sign		7	X	X
11. MMSI númer	MMSI number		9	X	X
12. IMO númer	IMO number		7	X	X
13. Skipategund	Vessel Type			X	X
14. Keyrslustaða	Operational status	"at anchor", "under way using engine(s)", "not under command", ...			
15. AIS útgáfa	AIS version	0=ITU-R M.1371-1, Útgáfa 0 1=ITU-R M.1371-1 2=<óskilgreint>		X	

		3=<óskilgreint>			
16. Tegund staðsetningarmælingar	Type of positioning system	e.g.: <u>GPS</u> , <u>DGPS</u> or <u>LORAN-C</u>		X	
17. Áætlaður komustími á lokaáfangastað	ETA (Estimated Time of Arrival)	(UTC) [dd.mm.yyyy hh:mm:ss]		X	
18. Loka áfangastaður	Final Destination		20	X	
19. Lengd	Length	[m]		X	X
20. Breidd (mesta breidd)	Width	[m]		X	X
21. Árekstrarhætta	Collision risk				
22. Farmgerð	Type of cargo			X	X
23. Útgáfunúmer	Version number				X
24. Staðsetning GPS lofnetns á skipi	Location of positioning antenna				

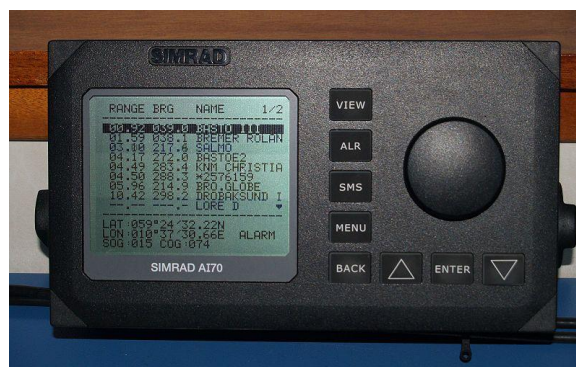
Sjá nánar í:

IALA Guideline No. 1028 On The Automatic Identification System (AIS), Volume 1, Part I, Operational Issues, Edition 1.3, December 2004

<http://site.ialathree.org/pages/publications/docpdf/guidelines/1028.pdf>



Mynd 1 AIS klassi A



Mynd 2 AIS klassi B

Bird-mælir

Aflmælir sem mælir útsent og endurkastað afl í Wöttum.

Álagsmælir

Sérstakur mælir með spennumæli og innbyggðu viðnámi sem getur dregið mikinn straum og er notað er til að álagsprófa rafgeyma.

Sýrumælir

Er eiginlega eðlisþyngdarmælir vökva. Þetta er flotholt til að mæla eðlisþyngd vökvans í rafgeyminum, en það segir til um sýrustig. Mæliniðurstöður eru gefnar upp

í g/cm³ en litakóði á flotholtinu segir til um hvort sýrustig sé í lagi (grænt) eða ekki (gult eða rautt).

Fjölsviðsmælir

Einfaldur spennu-, straums- og viðnámsmælir.

Gerviloftnet

Vírluftnet sem notað er til að vefja utan um loftnet tækis til að tryggja að fjarskipti séu greind þótt sendistyrkur sé lítill (í prófunartilgangi).

DSC - Varðviðtæki

Stafrænt valkall (Digital Selective Calling) á VHF, MF og HF stöðvum sem hluti af GMDSS. Kerfið hefur innbyggðan neyðarhnapp og sjálfvirka hlustun á neyðarköllum. Þessi búnaður kemur í stað hlustvaktar í skipum. Tækið vinnur á rás 70 á VHF og á rás 2187,5 kHz á MF.

DSC á HF er á eftirtöldum tíðnum: 8414,5 & (4207,5 | 6312 | 12577 | 16804,5) kHz
Varðviðtæki er einnig til fyrir móttöku á neyðartíðninni 2182 Hz. Virkni á þeirri tíðni er ekki lengur krafist en er enn um borð í eldri skipum.

VHF – 30 MHz-300 MHz – 1m-10m

VHF stendur fyrir Very High Frequency.

Metrabylgjustöð með eftirfarandi rásum:

Rás 6: 156,300 MHz

Rás 13: 156,650 MHz

Rás 16: 156,800 MHz

Rás 70: 156,525 MHz með stafrænu valkalli DSC

Leyfilegt tíðnireiki er undir 2 KHz. Samtals er um 120 rásir að ræða.

HF – 3 MHz-30 MHz – 10m-100m

HF stendur fyrir High Frequency

Stuttbylgjustöðvar eru á tíðnisviðinu 4 MHz – 27 MHz.

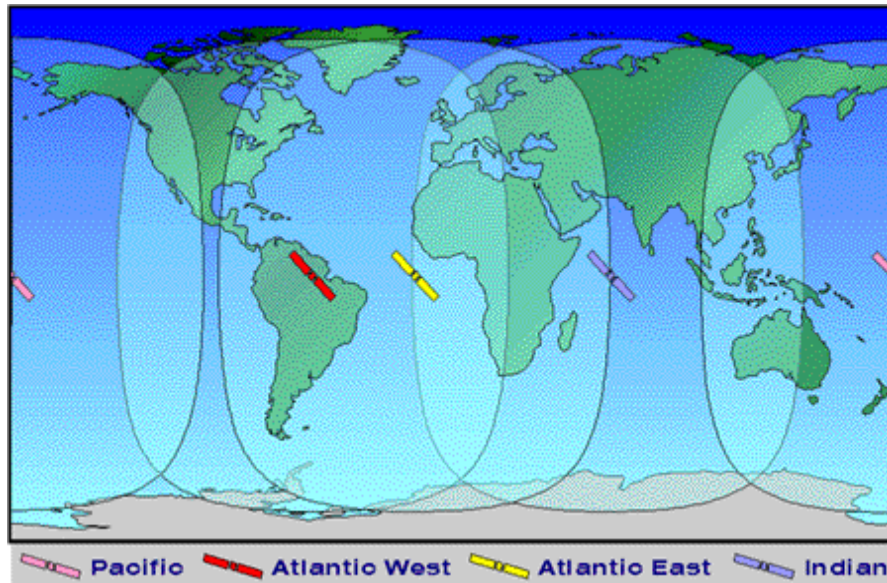
MF – 300 kHz-3 MHz – 100m-1000m

MF stendur fyrir Medium Frequency.

Millibylgjustöðvar eru á tíðnisviðinu 1,605 MHz – 4 MHz.

Inmarsat

Gervihnattakerfi fyrir fjarskipti. Notar 4 gervihnetti á stöðubraut (geo-stationary) yfir miðbaug og er því takmarkað við svæðið innan 70N og 70S (sjá mynd).



Skiptist í nokkra undirflokka:

- | | |
|--------|---|
| A | Hliðræn fjarskiptatæki með neyðarhnapp, tali, faxi og telex (úrelt) |
| B | Stafræn fjarskiptatæki með neyðarhnapp, tali, faxi og telex |
| C | Stafræn textasamskipti |
| M | Farsími með neyðarhnappi |
| Mini-M | Farsími án neyðarbúnaðar |
| L | Samskipti neyðarbauju á 1645,7 MHz |

Ath. flest skip við Ísland uppfylla kröfur um Inmarsat skipajarðstöðvar með Standard-C. Inmarsat B hefur komið í stað A í flestum tilfellum.

Ratsjár

- X-band: 8–12 GHz. Skiparatsjár og veðurratsjár (auk annars).
- S-band: 2-4 GHz. Skiparatsjár og langdræg veðurratsjár (auk annars).

Ratsjársvari

Tekur ratsjármerki á 9 GHz og sendir það magnað til baka þannig að hann sést greinilega á ratsjá. 9 GHz (3 cm, X-band).

STK (úrelt kerfi frá og með 1.1.2011)

Sjálfvirk tilkynningarskylda og hafsvæðið sem sú skylda nær til. Um er að ræða íslenskt kerfi sem nú er verið að úrelða enda kemur AIS kerfið í staðinn. Notast er við metrabylgju (VHF) (en einnig er mögulegt að nota Inmarsat Standard-C) þannig að miðstöð í landi (vaktstöð siglinga) kallar á skipið og fær svar til baka. STK svæðið var áður notað í stað A1 svæðisins umhverfis Ísland, en nú er A1 hugtakið notað í stað STK svæðisins.

Tíðni boða fer eftir flutningsleið

Skip innan langdrægs VHF STK svæðis (landsstöðvakerfi reknu af Landssímanum):

Að jafnaði 30 sek. eða 1 mínúta.

Skip sem fara út fyrir VHF STK svæði senda í gegn um gervihnött:

Með 1 klst fresti ef þau eru styttri en 24m.

Með 12 klst fresti eða oftar ef þau eru lengri en 24m.

Gervihnattakerfið sem notað er, getur verið eitt af eftirtöldum kerfum:

- Inmarsat-C, í gegn um landsstöðina EIK, Noregi.
- Inmarsat-C, í gegn um Landhelgisgæslu.
- EMSat gervihnattakerfinu, landsstöð í Hollandi.

Alþjólegur staðall var gefinn út um svipað (sambærilegt) kerfi í ágúst 2001 (ITU-R Recommendation M.1371-1).

Sjá einnig skýringar við DSC og AIS.

EPIRB – Neyðarbauja

EPRIB stendur fyrir Emergency Position-Indicating Radiobeacon. Þessar neyðarbaujur eru af tveimur gerðum:

- Inmarsat L-band neyðarbauja, 1,6 GHz
- COSPAR/SARSAT neyðarbauja, 406/121,5 MHz

EPIRB neyðarbaujur þurfa að vera um borð í skipum og björgunarbátum

COSPAS/SARSAT gervitungl

COSPAS eða SARSAT gervitungl eru á pólferlum og nema merki sem neyðarbaujur á tíðni: 406/121,5 MHz senda. Þessu kerfi var komið upp af BNA, Rússlandi, Frakklandi og Kanada.

Endurprentun útdráttar úr reglugerð 53/2000

Sleppt hér

III. KAFLI

Fjarskiptabúnaður þilfarsskipa og opinna skipa

með skráningarlengd minni en 24 metrar.

20. gr.

Fjarskiptabúnaður fyrir skip á hafsvæði STK og A1.

Skip sem falla undir ákvæði þessa kafla og sigla um hafsvæði STK og A1 skulu búin eftirfarandi fjarskiptabúnaði.

a) Föst metrabylgjustöð fyrir eftirfarandi rásir: Rás 16 (156.800 MHz), rás 6 (156.300 MHz), rás 13 (156.650 MHz), auk rása fyrir almenn fjarskipti.

b) Fjarskiptabúnaður vegna sjálfvirkrar tilkynningarskyldu (STK), sbr. lög um tilkynningarskyldu íslenskra skipa nr. 40/1977 með síðari breytingum.

c) Viðtæki til móttöku veðurfregna.

d) Neyðarbauja fyrir gúmmíbjörgunarbáta á tíðnunum 406/121,5 MHz, sbr. 1. mgr. 18. gr.

Sleppt hér

23. gr.

Staðsetning fjarskiptabúnaðar og fyrirkomulag.

Fjarskiptabúnaður skipa, sem einungis sigla á hafsvæðum STK og A1, skal vera í stýrishúsi. Verði því ekki við komið, skal hann staðsettur í efri hluta skips.

Skip, sem sigla út fyrir hafsvæði STK og A1, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:

a) Talstöðin skal þannig staðsett í efri hluta skipsins, að hún sé sem best varin fyrir hávaða sem gæti truflað rétta móttöku. Þar sem talstöð er ekki í brú skal vera fyrir hendi tvíátta talsamband á milli brúar og talstöðvar og skal það virka óháð öðrum talsamböndum um borð.

b) Leiðbeiningar um neyðarfjarskipti skulu vera vel sjáanlegar frá þeim stað þar sem fjarskiptastöð er stjórnað.

c) Talstöðin skal hafa orkugjafa sem annaðhvort er rafhlaða og hleðst upp frá skipsrafmagni eða af neyðarrafali sem er rekinn óháð aðalvél. Orkugjafinn skal staðsettur í efri hluta skips. Þegar skip er á sjó skal orkugjafinn geta keyrt talstöð og neyðarlýsingu samfleytt í 6 klukkustundir. Orkugjafann skal eingöngu nota við lögskyldar talstöðvar og neyðarlýsingu. Þegar orkugjafinn er rafhlöður skulu þær ávallt hafðar í hleðslu er skip er á sjó og skulu vera mæljar sem sýna hleðslu þeirra.

d) Staðsetning frífljótandi neyðarbauju skal vera samkvæmt 3. mgr. 18. gr.

24. gr.

Starfsmenn, sem annast fjarskipti.

Skip, sem eru eingöngu innan hafsvæðis STK og AI, skulu hafa um borð a.m.k. einn starfsmann með takmörkuð réttindi talstöðvarvarðar (Restricted Radiotelephone Operator's Certificate).

Sleppt hér

Menntunarkröfur til þeirra sem annast fjarskipti skulu vera í samræmi við IMO ályktun A 703 (17) og grein S47 í alþjóðaradióreglugerðinni.

25. gr.

Hlustvarsla.

Sérhvert skip á sjó skal halda stöðuga hlustvörslu eftir útsendingum á öryggistilkynningum fyrir sjófarendur á viðeigandi tíðnum þar sem slíkum upplýsingum er útvarpað til þess svæðis sem skipið siglir um.

Sérhvert skip á sjó skal viðhalda stöðugri hlustvörslu:

a) Á kall- og neyðartíðninni fyrir metrabylgju, rás 16 (VHF). Hlustað skal á þeim stað sem skipinu er venjulega stjórnað frá. [\[&9010\]](#)

Sleppt hér

26. gr.

Orkugjafar.

Þegar skip er á hafi úti skal ætíð vera fyrir hendi næg raforka til að starfrækja fjarskiptabúnaðinn og hlaða þá rafgeyma sem notaðir eru sem varaorkugjafar fyrir hann.

Á öllum skipum skal vera varaorkugjafi eða varaorkugjafar fyrir fjarskiptabúnaðinn, þannig að hægt sé að starfrækja neyðar- eða öryggisfjarskipti þótt aðal- og neyðarorkugjafar skipsins bregðist. Varaorkugjafi eða varaorkugjafar skulu samtímis geta séð eftirfarandi tækjum fyrir nægjanlegri orku: Metrabylgjustöðinni (VHF), sem krafist er í 20. gr., millibylgjustöðinni, sem krafist er í a-lið 1. mgr. 21. gr., neyðarlýsingu fyrir fjarskiptabúnað og siglingatæki sem tengd eru honum, í 6 klukkustundir samfleytt með fullu lagi. Óheimilt er að tengja við varaorkugjafa skipsins önnur tæki en þau, sem getið er í þessari grein.

Varaorkugjafi eða varaorkugjafar skulu vera aðskildir frá rafkerfi skipsins og þeirri orku sem knýr skipið áfram.

Þar sem varaorkugjafi eða varaorkugjafar eru hlaðanlegur rafgeymir eða rafgeymar:

a) Skal vera búnaður til að hlaða rafgeymana sjálfvirkt og skal hann geta endurhlaðið þá þannig að þeir skili þeim lágmarksafköstum sem krafist er innan 10 klukkustunda.

b) Skal ganga úr skugga um afköst rafgeymis eða rafgeyma með viðeigandi aðferðum á minnst 12 mánaða fresti.

Uppsetning og staðsetning rafgeymanna skal vera þannig að tryggt sé að:

- a) Viðhald þeirra og öryggi sé eins og best verður á kosið.
- b) Hitastig rafgeymanna haldist innan þeirra marka sem framleiðandi setur, hvort sem þeir eru undir álagi eður ei.
- c) Þegar rafgeymarnir eru að fullu hlaðnir, geti þeir að minnsta kosti séð fyrir orku þann lágmarkstíma sem krafist er við öll veðurskilyrði.

27. gr

Skip sem hafa haffæri til siglinga á hafsvæði STK og A1 frá 1. apríl til 30. september.

Skip, sem hafa einungis haffæri til siglinga á hafsvæði STK og A1 frá 1. apríl til 30. september, skulu búin:

- a) Metrabylgjustöð fyrir eftirfarandi rásir: Rás 16 (156.800 MHz), rás 6 (156.300 MHz), rás 13 (156.650 MHz) auk rása fyrir almenn fjarskipti.
- b) Fjarskiptabúnaði vegna sjálfvirkrar tilkynningarskyldu (STK) sbr. lög um tilkynningarskyldu íslenskra skipa nr. 40/1977 með síðari breytingum.
- c) Viðtæki til móttöku veðurfregna.

Fjarskiptabúnaðurinn skal staðsettur í stýrishúsi, en verði því ekki við komið, skal hann staðsettur í efri hluta skips eða lúkars.

28. gr.

Kröfur til fjarskiptabúnaðar.

Fjarskiptabúnaður sem reglugerð þessi fjallar um skal standast kröfur sem gerðar eru innan Evrópska efnahagssvæðisins til búnaðar um borð í skipum eftir því sem heimild stendur til samkvæmt fjarskiptalögum og lögum um eftirlit með skipum.

29. gr.

Eftirlit og viðhald.

Búnaður skal vera hannaður og byggður þannig að hægt sé að skipta honum út, eða einstökum einingum hans, án þess að umtalsverðra endurstillinga sé þörf.

Þar sem því verður við komið skal búnaður vera þannig uppsettur að auðvelt sé að komast að honum til eftirlits og viðhalds.

Starfrækslu- og viðgerðahandbækur fjarskiptabúnaðar skulu vera um borð. Einnig varahlutir og verkfæri, eftir því sem við á.

Tryggja skal að skip leggi ekki úr höfn nema fjarskiptabúnaður þess sé í lagi.

Tryggja skal að fjarskiptabúnaði þeim sem krafist er sé haldið svo við að hann svari kröfum um aðgengi og virkni samkvæmt reglugerð þessari og að hann svari kröfum staðla er lúta að starfsemi slíks búnaðar.

Endurprentun útdráttar úr reglugerð 122/2004

Sleppt hér

[Viðauki – Hluti B Kröfur varðandi skipið]

6. regla

Fjarskiptabúnaður - almenn ákvæði.

Sleppt hér

(3) Sérhvert skip, sem er styttra en 24 m, skal búið:

- a) metrabylgjustöð (VHF) samkvæmt 1. tölul. a) ii);
- b) fjarskiptabúnaði fyrir sjálfvirka tilkynningarskyldu samkvæmt 1. tölul. g); og
- c) viðtæki til móttöku veðurfregna

Sleppt hér

7. regla

Fjarskiptabúnaður fyrir hafsvæði A1.

Sleppt hér

(2) Metrabylgjustöðin (VHF), sem krafist er samkvæmt 6. reglu, 1. tölul., a), skal einnig vera fær um að senda og taka á móti almennum þráðlausum fjarskiptum, þar sem talfjarskipti eru notuð.

(3) Skip, sem eru eingöngu í ferðum á hafsvæði A1, mega í staðin fyrir frífljótandi neyðarbaujuna, sem krafist er samkvæmt 6. reglu, 1. tölul., f), vera búin frífljótandi neyðarbauju sem skal:

- a) vera fær um að senda neyðarmerki með stafrænu valkalli (DSC), á rás 70 á metrabylgju (VHF) og búin ratsjársvara, sem starfar á 9 GHz tíðnisviðinu, til að unnt sé að staðsetja hana;
- b) vera komið fyrir á vel aðgengilegum stað;
- c) vera tilbúin, til losunar á handvirkan hátt þannig, að einn maður geti borið hana umborð í björgunarfar;
- d) geta flotið frjáls, ef skipið sekkur og fara sjálfkrafa í gang, þegar hún er á floti; og
- e) vera þannig að unnt sé að setja hana í gang á handvirkan hátt.

Sleppt hér

11. regla

Hlustvarsla.

(1) Sérhvert skip, sem er á hafi úti, skal halda stöðuga hlustvörslu:

- a) á rás 70 á metrabylgju (VHF), fyrir stafrænt valkall (DSC), ef skipið er, í samræmi við ákvæði 6. reglu, 1. tölul., b), búið metrabylgjustöð (VHF);

b) á neyðar- og öryggistíðninni 2187,5 kHz, fyrir stafrænt valkall (DSC), ef skipið er, í samræmi við ákvæði 8. reglu, 1. tölul., b) eða 9. reglu, 1. tölul., c), búið millibylgjustöð (MF);

c) á neyðar- og öryggistíðnunum 2187,5 kHz og 8414,5 kHz, fyrir stafrænt valkall (DSC), og einnig á a.m.k. einni af neyðar- og öryggistíðnunum, fyrir stafrænt valkall (DSC), 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz eða 16804,5 kHz, eftir því sem við á, hvað varðar tíma dags og landfræðilega staðsetningu skipsins, ef skipið er, í samræmi við ákvæðin í 9. reglu, 2. tölul., b) eða 10. reglu, 1. tölul., búið millibylgju/stuttbylgjustöð (MF/HF). Heimilt er að halda þessa hlustvörslu, með viðtökuskanna;

d) fyrir neyðarmerki frá landi til skips, um gervihnött, ef skipið er, í samræmi við ákvæðin í 9. reglu, 1. tölul., a), búið INMARSAT skipjarðstöð.

(2) Sérhvert skip, sem er á hafi úti, skal halda stöðuga hlustvörslu og hlusta eftir útsendingum á öryggistilkynningum til sjófarenda, á viðeigandi tíðni eða tíðnum, þar sem slíkum upplýsingum er útvarpað til svæðisins, sem skipið siglir um.

(3) Fram til 1. febrúar 2005 eða þess dags sem siglingaöryggisnefnd stofnunarinnar ákveður skal sérhvert skip, þegar það er á hafi úti, halda, eins og við verður komið, stöðuga hlustvörslu á rás 16 á metrabylgju (VHF). Þessi varsla skal höfð á þeim stað þaðan, sem skipinu er að jafnaði stjórnað.289

12. regla

Orkugjafir.

(1) Þegar skip er á hafi úti, skal ávallt vera til staðar næg raforka, til að starfrækja fjarskiptabúnaðinn og hlaða þá rafgeyma, sem notaðir eru sem hluti af varaorkugjafa eða varaorkugjöfum fyrir fjarskiptabúnaðinn.

(2) Á sérhverju skipi skal vera fyrir hendi varaorkugjafi eða varaorkugjafir, sem tengjast fjarskiptabúnaðinum, í þeim tilgangi að unnt sé að senda neyðar- og öryggisskeyti, þótt aðal og neyðarrafaflgjafar skipsins bili. Varaorkugjafinn eða varaorkugjafarnir skulu vera færir um að veita orku, sem er nægileg til að samtímis sé unnt að starfrækja metrabylgjustöðina (VHF), sem krafist er samkvæmt 6. reglu, 1. tölul., a) og, eins og við á, fyrir það eða þau hafsvæði, sem skipið er búið til að sigla um, millibylgjustöðina (MF), sem krafist er samkvæmt 8. reglu, 1. tölul., a), eða millibylgju/stuttbylgjustöðina (MF/HF), sem krafist er samkvæmt 9. reglu, 2. tölul. og 10. reglu, 1. tölul., eða INMARSAT skipjarðstöðinni, sem krafist er samkvæmt 9. reglu, 1. tölul., a), auk sérhvers annars viðbótarbúnaðar, sem tilgreindur er í 4., 5. og 8. tölul., í a.m.k.

a) í nýjum skipum:

i) þrjár klst.,

eða

ii) eina klukkustund, ef neyðarrafaflgjafi uppfyllir, að öllu leyti, öll viðeigandi ákvæði í 17. reglu í IV. kafla, þ. á m. ákvæðin um, að hann sé fær um veita orku til fjarskiptabúnaðarins í a.m.k. sex klst;

b) í gömlum skipum, sem eru 45 m að lengd eða lengri, og í gömlum skipum, sem eru styttri en 45 m og smíðuð 1. febrúar 1995 eða síðar:

i) sex klst., ef neyðarrafaflgjafinn er ekki fyrir hendi eða uppfyllir ekki að öllu leyti öll viðeigandi ákvæði í 17. reglu í IV. kafla, þ. á m. ákvæðin um hann skuli vera fær um að veita orku til fjarskiptabúnaðarins;290

eða

ii) þrjár klst., ef neyðarrafaflgjafinn uppfyllir að öllu leyti öll viðeigandi ákvæði í 17. reglu í IV. kafla, þ. á m. ákvæðin um að hann skuli vera fær um að veita orku til fjarskiptabúnaðarins;

eða

iii) eina klst., ef neyðarrafaflgjafinn uppfyllir að öllu leyti öll viðeigandi ákvæði í 17. reglu í IV. kafla, þ. á m. ákvæðin um að hann skuli vera fær um að veita orku til fjarskiptabúnaðarins í a.m.k. sex klst; 291

c) í gömlum skipum, sem eru styttri en 45 m og voru smíðuð fyrir 1. febrúar 1995, eina klst.

Varaorkugjafi eða varaorkugjafar þurfa ekki að vera færir um að veita orku samtímis til stuttbylgjustöðvar (HF) og millibylgjustöðvar (MF), sem ekki eru sambyggð.

(3) Varaorkugjafi eða varaorkugjafar skulu vera óháðir aðalvélbúnaði svo og rafkerfi skipsins.

(4) Þar sem, til viðbótar við metrabylgjustöðina (VHF), er unnt að tengja tvö eða fleiri fjarskiptatæki, sem tilgreind eru í 2. tölul., við varaorkugjafann eða varaorkugjafana, skulu þeir samtímis vera færir um að veita orku til metrabylgjustöðvarinnar (VHF), í þann tíma, sem tilgreindur er í 2. tölul., a) eða b), eftir því sem við á, auk

a) alls annars fjarskiptabúnaðar, sem unnt er að tengja við varaorkugjafann eða varaorkugjafana, á sama tíma;

eða

b) hvaða fjarskiptatækis, sem er og notar mesta aflið, ef einungis er unnt að hafa eitt annað fjarskiptatæki tengt við varaorkugjafann eða varaorkugjafana, á sama tíma og metrabylgjustöðina (VHF).

(5) Heimilt er að varaorkugjafinn eða varaorkugjafarnir sjái raflýsingunni, sem krafist er samkvæmt 5. reglu, 2. tölul., d), fyrir orku.

(6) Þar sem varaorkugjafi eða varaorkugjafar er endurhlaðanlegur rafgeymir eða rafgeymar:

a) skal vera fyrir hendi búnaður, til að endurhlaða slíka rafgeyma, á sjálfvirkan hátt, sem nemur lágmarkskröfu um afkastagetu, á innan við 10 klst.;

og

b) skal ganga úr skugga um afkastagetu rafgeymis eða rafgeyma, með því að nota viðeigandi aðferð, á ekki meira en 12 mánaða fresti, þegar skipið er ekki á hafi úti.292

(7) Uppsetning og staðsetning rafgeyma, sem sjá fyrir varaorku, skal vera þannig, að tryggt sé að:

a) þjónusta við þá sé eins og best verður á kosið;

b) endingartími þeirra sé viðunandi;

c) öryggi þeirra sé viðunandi;

d) hitastig rafgeymanna haldist innan þeirra marka, sem framleiðandi tilgreinir, hvort sem verið er að hlaða þá eða að þeir séu án álags;

og

e) við öll veðurskilyrði og þegar þeir eru fullhlaðnir, að þeir séu færir um að veita orku í a.m.k. þann lágmarksklukkustundafjölda, sem krafist er.

(8) Ef þörf er á ótrufluðu upplýsingastreymi frá siglingatækjum eða öðrum búnaði skipsins til fjarskiptatækis, sem krafist er samkvæmt þessum kafla, til að tryggja að það starfi eðlilega, skal gera þær ráðstafanir, sem tryggja að því sé séð fyrir stöðugu streymi slíkra upplýsinga, þótt aðal- eða neyðarrafaflgjafar skipsins bili.

13. regla

Staðlar um afkastagetu.

(1) Allur búnaður, sem þessi kafli tekur til, skal standast almennar kröfur sem gerðar eru til notendabúnaðar samkvæmt fjarskiptalögum. Með fyrirvara um 2. tölul., skal slíkur búnaður samræmast viðeigandi stöðlum um afkastagetu, sem eru ekki lakari en þeir sem stofnunin hefur samþykkt.²⁹³

(2) Stjórnvöldum er heimilt að veita þeim búnaði, sem settur hefur verið upp fyrir þá gildistökudaga, sem tilgreindir eru í 1. reglu, undanþágu frá því að uppfylla viðeigandi staðla um afkastagetu að öllu leyti, að því tilskildu, að búnaðurinn sé samhæfður þeim búnaði, sem uppfyllir staðlana um afkastagetu, með hliðsjón af þeim kröfum, sem stofnunin kann að samþykkja í tengslum við slíka staðla.

14. regla

Kröfur um viðhald.

(1) Búnaður skal vera þannig hannaður og smíðaður, að unnt sé að skipta honum út, án þess að framkvæma þurfi flóknar endurstillingar.

(2) Þar sem það á við, skal búnaður vera smíðaður og uppsettur þannig, að auðvelt sé að komast að honum til skoðunar og viðhalds um borð.

(3) Nægilegar upplýsingar skulu vera fyrir hendi, til að unnt sé að starfrækja búnaðinn og halda honum við, með hliðsjón af tilmælum stofnunarinnar.²⁹⁴

(4) Fullnægjandi verkfæri og varahlutir skulu vera fyrir hendi, svo unnt sé að halda búnaðinum við.

(5) Stjórnvöld skulu tryggja að fjarskiptabúnaði þeim, sem krafist er samkvæmt þessum kafla, sé haldið við, svo að hann uppfylli kröfur um virkni og að vera aðgengilegur samkvæmt 4. reglu og að hann uppfylli staðla, sem mælt er með, varðandi afkastagetu slíks búnaðar.

(6) Á skipum, sem eru í ferðum á hafsvæðum STK, A1 og A2, skal tryggt, að búnaðurinn sé tiltækur, með aðferðum eins og að hafa tvöfaldan búnað, viðhaldsþjónustu frá landi eða viðhaldsmöguleika á rafeindabúnaði um borð eða einhverja samsetningu af þessu, svo sem stjórnvöld kunna að samþykkja. *Sá einstaklingur sem annast viðhald um borð þarf að hafa til þess tilskilin réttindi og uppfylla menntunarkröfur samkvæmt alþjóðaradíóreglugerðinni og tilmælum stofnunarinnar.*²⁹⁵

(7) Á skipum, sem eru í ferðum á hafsvæðum A3 og A4, skal tryggt, að búnaðurinn sé tiltækur, með því að nota samsetningu a.m.k. tveggja aðferða, svo sem með því að hafa tvöfaldan búnað, viðhaldsþjónustu frá landi eða viðhaldsmöguleika á rafeindabúnaði um borð, svo sem stjórnvöld kunna að samþykkja, með hliðsjón af tilmælum stofnunarinnar.²⁹⁶ Samt sem áður, er stjórnvöldum heimilt að veita skipi undanþágu frá því ákvæði að nota tvær aðferðir og leyfa notkun einnar aðferðar, með hliðsjón af gerð skipsins og starfsemi þess.

Gömlum skipum, sem eru styttri en 45 m, er heimilt að nota einungis eina viðhaldsaðferð.

(7a) Val á viðhaldsaðferðum samkvæmt 6. og 7. tölul. skal tilkynnt stjórnvöldum. Um viðhaldsaðferðina, sem felst í tvöföldun búnaðar gilda einnig eftirfarandi ákvæði:

a) Skip, sem siglir eingöngu innan hafsvæðis STK og A1, telst uppfylla ákvæðin um tvöföldun búnaðar með viðbótarmetrabylgjustöð samkvæmt 6. reglu, 1. tölul.;

b) Skip, sem siglir eingöngu innan hafsvæða STK, A1 og A2, telst uppfylla ákvæðin um tvöföldun búnaðar með viðbótarmetrabylgjustöð (VHF) samkvæmt 6. reglu, 1. tölul. og viðbótarmillibylgjustöð (MF) samkvæmt 8. reglu, 1. tölul., a) og b);

c) Skip, sem siglir eingöngu innan hafsvæða STK, A1, A2 og A3, telst uppfylla kröfurnar um tvöföldun búnaðar með viðbótarmetrabylgjustöð (VHF) samkvæmt 9. reglu, 2. tölul., a) og b), sem uppfyllir öll skilyrðin 11. reglu, 4. tölul. eða INMARSAT skipajarðstöð samkvæmt 9. reglu, 1. tölul. a). Unnt skal vera að setja í gang neyðarsendingar með millibylgju-/stuttbylgjustöðinni eða skipajarðstöðinni frá þeim stað þaðan sem skipinu er að jafnaði stjórnað;

d) Skip, sem sigla á öllum hafsvæðum, telst uppfylla kröfur um tvöföldun búnaðar með sama viðbótarbúnaði og krafist er í lið c), að því undanskyldu að skipajarðstöð má ekki notast til tvöföldunar;

e) Skip, sem fer einungis stöku sinnum inn á hafsvæði A4 og er búíð millibylgju-/stuttbylgjustöð (MF/HF) samkvæmt 9. reglu, 1. tölul., a), er heimilt að nota skipajarðstöð samkvæmt 9. reglu, 1. tölul., a), til að uppfylla skilyrði um tvöföldun búnaðar;

f) Ofangreindur búnaður skal tengdur sér loftneti og þannig frá honum gengið að hann sé tilbúinn til tafarlausrar notkunar;

g) Unnt skal vera að starfrækja framangreindan búnað frá varaorkugjafa eða varaorkugjöfum skipsins samkvæmt 12. reglu.297

(8) Á meðan öllum skynsamlegum ráðum skal beitt, til að halda búnaðinum í góðu starfhæfu ástandi, til að tryggja að hann uppfylli öll ákvæði um virkni, eins og þau eru tilgreind í 4. reglu, skal ekki líta þannig á, að truflun á eðlilegri starfsemi búnaðarins, sem annast almenn þráðlaus fjarskipti, sem krafist er samkvæmt 4. reglu, h), geri skipið óhaffært eða gefi tilefni til að teyja skipið í höfnum, þar sem aðstæður, til að framkvæma viðgerð tafarlaust, eru ekki fyrir hendi, þó að því tilskildu, að skipið sé fært um að framkvæma allar neyðar- og öryggisaðgerðir.

15. regla

Starfsmenn sem annast fjarskipti.

Á sérhverju skipi skulu vera starfsmenn, sem eru hæfir til að annast þráðlaus fjarskipti í neyð og þegar um öryggi er að ræða þannig, að fullnægjandi sé, að mati stjórnvalda.²⁹⁸ Starfsmennirnir skulu hafa skírteini, sem tilgreind eru í alþjóðaradíóreglugerðinni, svo sem við á, og einhver þeirra skal tilnefndur, til að bera meginábyrgð á þráðlausum fjarskiptum í neyðartilfellum. Sá sem ber ábyrgð á vakt á stjórnþalli og er ábyrgur fyrir fjarskiptavakt skal vera handhafi viðeigandi skírteinis í samræmi alþjóðaradíóreglugerðina. Á hafsvæði STK og A1 skal sá sem er ábyrgur fyrir fjarskiptum vera handhafi takmarkaðs skírteinis fjarskiptamanns (ROC, Restricted Operator's Certificate). Á hafsvæðum A2, A3 og A4 skal sá sem er ábyrgur fyrir fjarskiptum vera handhafi almenns skírteinis fjarskiptamanns (GOC, General Operator's Certificate).²⁹⁹

16. regla

Skráning þráðlausra fjarskipta.

Halda skal skrá, fjarskiptadagbók, yfir öll atvik, sem tengjast fjarskiptabjónustu, sem búast má við að sé mikilvæg vegna öryggis mannlífa á hafinu þannig, að fullnægjandi sé, að mati stjórnvalda, og eins og krafist er samkvæmt alþjóðaradíóreglugerðinni. *Eftirfarandi skal fært í fjarskiptadagbók:*

a) Allar upplýsingar varðandi neyðar- og öryggisfjarskipti;

b) Upplýsingar varðandi viðhald fjarskiptatækjanna og hleðslu vararafhlaðna fjarskiptabúnaðar;

og

c) Eftirlit með fjarskiptabúnaði.

d) Heimilt að færa þessar upplýsingar í dagbók skips.300

Reglugerð 80/2013 (í stað 672/2006 með breytingum)

16. janúar 2013

REGLUGERÐUM vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa.

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Yfirstjórn, markmið og hlutverk.

Ráðherra siglingamála fer með yfirstjórn mála er varða vaktstöð siglinga, en Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd þeirra.

Markmið þessarar reglugerðar er að tryggja öruggar siglingar í íslenskri efnahagslögsögu, öryggi farþega og áhafna þeirra og efla varnir gegn mengun sjávar frá skipum.

Til að ná þessu markmiði hefur Siglingastofnun Íslands sett á stofn vaktstöð siglinga sem sinna skal verkefnum samkvæmt lögum um vaktstöð siglinga. Vaktstöð siglinga rekur eftirlits- og upplýsingakerfi fyrir umferð á sjó með það að markmiði að auka öryggi og skilvirkni skipaumferðar og bæta viðbrögð við atvikum, slysum eða hættum sem kunna að skapast á sjó og stuðla þannig að bættu öryggi sjófarenda og því að koma í veg fyrir eða greina mengun af völdum skipa. Vaktstöðin skal jafnframt hafa eftirlit með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að skipstjórar, rekstraraðilar eða umboðsaðilar skipa, sem og farmsendendur eða eigendur hættulegra eða mengandi vara sem fluttar eru með slíkum skipum, uppfylli kröfur reglugerðar þessarar.

Siglingastofnun Íslands er heimilt að gera þjónustusamning um rekstur vaktstöðvarinnar og þau verkefni sem vaktstöðin skal hafa með höndum og fer um samstarf aðila samkvæmt þeim þjónustusamningi.

2. gr.

Gildissvið.

Þessi reglugerð gildir um öll skip sem sigla í íslenskri efnahagslögsögu nema annað sé tekið fram.

Ákvæði II. kafla reglugerðarinnar um tilkynningar frá skipum og eftirlit með þeim gildir um skip sem eru 300 brúttótonn að stærð og stærri, nema annað sé tekið fram.

Nema annað sé tekið fram gilda ákvæði II. kafla ekki um:

- a) herskip, hjálparskip í flota eða önnur skip í eigu eða rekstri ríkisins sem eru starfrækt af hinu opinbera og ekki í viðskiptaskyni;
- b) fiskiskip, skip af hefðbundinni gerð og skemmtibátar styttri en 45 metrar;
- c) eldsneyti um borð í skipum undir 1.000 brúttótonnum að stærð, vistir fyrir skip og búnað til notkunar um borð í öllum skipum.

Ákvæði IV. kafla reglugerðarinnar um sjálfvirkt tilkynningarkerfi íslenskra skipa tekur til allra íslenskra skipa.

3. gr.

Skilgreiningar.

Í reglugerð þessari er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „viðeigandi alþjóðagerningar“: eftirfarandi gerningar í uppfærðum útgáfum sínum:
 - MARPOL-samningurinn: alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum, 1973, og bókunin við hann frá 1978;
 - SOLAS-samningurinn: alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu, ásamt bókunum við hann og breytingum á

- honum;
- alþjóðasamningur um mælingar skipa frá 1969;
 - alþjóðasamningur um íhlutun á úthafinu þegar óhöpp koma fyrir sem valda, eða geta valdið, olíumengun, frá 1969, ásamt bókun við hann frá 1973 um íhlutun á úthafinu ef mengun á sér stað af völdum annarra efna en olíu;
 - SAR-samningurinn: alþjóðasamningur um leit og björgun á sjó, 1979;
 - ISM-alþjóðareglurnar: alþjóðareglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um öryggisstjórnun;
 - IMDG-alþjóðareglurnar: alþjóðareglur um flutning hættulegra vara á sjó;
 - IBC-alþjóðareglurnar (alþjóðareglur um efnaflutningaskip): alþjóðareglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um smíði og búnað skipa sem flytja búlkafarma af fljótandi gastegundum;
 - IGC-alþjóðareglurnar (alþjóðareglur um gasflutningaskip): alþjóðareglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um smíði og búnað skipa sem flytja búlkafarma af fljótandi gastegundum;
 - BC-reglurnar: reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um örugga meðhöndlun búlkafarma í föstu formi;
 - INF-reglurnar: reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um öryggi í flutningi á geisluðu, kjarnakleyfu eldsneyti, plútóni og úrgangi með mikla geislavirkni í geymum um borð í skipum;
 - ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.851(20): ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.851(20) undir yfirskriftinni „grundvallarreglur um tilkynningaskyldukerfi skipa og upplýsingaskyldu skipa, þar með taldar leiðbeiningar um tilkynningu atvika þar sem hættulegar vörur, skaðleg efni og/eða sjávarmengunarvaldar eiga í hlut;
 - ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.917(22): ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 917(22) sem ber yfirskriftina „Leiðbeiningar um notkun sjálfvirkis auðkenniskerfis (AIS) um borð í skipum“ eins og þeim var breytt með ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.956(23);
 - ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.949(23): ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 949(23) sem ber yfirskriftina „Leiðbeiningar um skipaafdreyp fyrir skip sem þarfnast aðstoðar“;
 - ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.950(23): ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 950(23) sem ber yfirskriftina „Þjónusta til aðstoðar á sjó (MAS)“;
 - leiðbeiningar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um sanngjarna meðferð farmanna ef sjóslys á sér stað: leiðbeiningarnar sem fylgja með í viðauka við ályktun laganeftardar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 3(91) (LEG.3(91)) frá 27. apríl 2006, eins og þær voru samþykktar á 296. fundi stjórnarnefndar Alþjóðavinnuálastofnunarinnar (ILO) 12.-16. júní 2006“.
- b) „rekstraraðili“: eigandi eða útgerðarmaður skips;
- c) „umboðsaðili“: einstaklingur með umboð eða heimild til að veita upplýsingar fyrir hönd rekstraraðila skips;
- d) „farmsendandi“: einstaklingur sem gerir samning, eða samningur er gerður í hans nafni eða fyrir hans hönd, við flutningafyrirtæki um flutning á vörum;
- e) „félag“: félag í skilningi 2. mgr. 1. reglu í IX. kafla SOLAS-samningsins;
- f) „skip“: hvers kyns skip eða far sem siglir á opnu hafi;
- g) „hættulegar vörur“:
- vörur sem eru flokkaðar samkvæmt IMDG-alþjóðareglunum,
 - hættuleg, fljótandi efni sem talin eru upp í 17. kafla IBC-alþjóðareglanna,
 - fljótandi gastegundir sem taldar eru upp í 19. kafla IGC-alþjóðareglanna,
 - föst efni sem um getur í viðbæti B í BC-reglunum.
- Einnig eru innifaldar vörur sem eru háðar viðeigandi forsendum um flutning í samræmi við málsgrein 1.1.3 í IBC-alþjóðareglunum eða málsgrein 1.1.6 í IGC-alþjóðareglunum;
- h) „mengandi vörur“:
- olíur samkvæmt skilgreiningu í I. viðauka við MARPOL-samninginn;
 - fljótandi eiturefni samkvæmt skilgreiningu í II. viðauka við MARPOL-samninginn;
 - skaðleg efni samkvæmt skilgreiningu í III. viðauka við MARPOL-samninginn;
- i) „farmflutningseining“: ökutæki til flutninga á vegum, vagn til að flytja farm með járnbrautum, flutningagámur, tankbifreið, járnbrautartankvagn eða færanlegur geymir;
- j) „póstfang“: nafn og boðleiðir sem nota má, ef nauðsyn krefur, til að ná sambandi við rekstraraðila, umboðsaðila, hafnaryfirvald, lögbært yfirvald eða annan viðurkenndan einstakling eða aðila sem býr yfir nákvæmum upplýsingum um farm skipsins;
- k) „lögbær yfirvöld“: yfirvöld sem aðildarríki EES-samningsins hafa tilnefnt til að annast verkefni samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE, með síðari breytingum, eins og nánar er tilgreint í viðeigandi greinum reglugerðar þessarar;
- l) „hafnaryfirvald“: hafnarstjóri eða annar aðili sem sveitarfélag hefur tilnefnt til að taka á móti og framsenda upplýsingar sem gefnar eru samkvæmt reglugerð þessari;
- m) „neyðarhöfn eða skipaafdreyp“: höfn, hluti hafnar eða annars öruggs skipalægis eða akkerislægis eða annað skýlt svæði sem Siglingastofnun Íslands auðkennir til að taka á móti nauðstöddum skipum;
- n) „strandstöð“: sérhver eftirtalinn aðila sem tilnefndur er af hálfu aðildarríkjanna í samræmi við tilskipun 2002/59/EB: skipaumferðarþjónusta; stöð á landi sem ber ábyrgð á rekstri tilkynningarskyldukerfis sem samþykkt er af Alþjóðasiglingamálastofnuninni; eða aðili sem ber ábyrgð á að samræma leitar- og björgunaraðgerðir eða aðgerðir til að fást við mengun á sjó. Íslensk stjórnvöld hafa komið á sérstöku skipulagi í kringum slíkan rekstur, þ.e. „vaktstöð siglinga“, sem veitir skipum sem sigla um íslenska efnahagslögsögu m.a. öryggisþjónustu í samræmi við lög um vaktstöð siglinga. Jafnframt tekur vaktstöð siglinga á móti tilkynningum vegna flutnings á hættulegum efnem, sbr. lög um varnir gegn mengun hafs og stranda;
- o) „skipaumferðarþjónusta“: þjónusta sem ætlað er að efla öryggi og skilvirkni skipaumferðar og vernda umhverfið, sem hefur möguleika á gagnvirkum samskiptum við skipin og getur brugðist við umferðaraðstæðum sem skapast á skipaumferðarþjónustusvæðinu;

- p) „leiðastjórnunarkerfi skipa“: hvers konar kerfi einnar eða fleiri siglingaleiða eða ráðstafana til leiðastjórnunar sem ætlað er að draga úr hættu á slysum. Það tekur til aðskilðra siglingaleiða, tvístefnuleiða, leiða sem mælt er með, svæða sem forðast ber, grunnleiða, umferðarhringja, varúðarsvæða og djúpleiða;
- q) „skip af hefðbundinni gerð“: allar tegundir sögulegra skipa og eftirlíkinga þeirra, þar með talin skip hönnuð til að hvetja til þess að hefðbundið verklag og sjómennska fari ekki forgörðum, standi sem lífandi menningarverðmæti og sé innt af hendi samkvæmt hefðbundnum grundvallarreglum sjómennsku og tækni;
- r) „slys“: slys í merkingu kóða Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsóknir á slysum og óhöppum á sjó, sbr. lög um rannsókn sjóslysa;
- s) „SafeSeaNet-kerfið“: rafrænt tilkynningakerfi EES-ríkjanna um skipakomur, þróað af hálfu framkvæmdastjórnar ESB í samstarfi við EES-ríkin til að tryggja beitingu löggjafar samkvæmt EES-samningnum;
- t) „áætlunarsiglingar“: siglingar skips milli tveggja eða fleiri hafna, annaðhvort samkvæmt útgefni áætlun eða með svo reglulegum eða tíðum ferðum að telja má að um reglubundnar ferðir sé að ræða;
- u) „fiskiskip“: hvert það skip sem hefur búnað til að hagnýta lífríki vatna og sjávar í ábataskyni;
- v) „skip sem þarfnast aðstoðar“: skip við aðstæður sem kunna að valda því að það farist eða hafi í för með sér umhverfshættu eða siglingahættu, sbr. þó ákvæði SAR-samningsins;
- w) „kerfi til auðkennis- og fjarvöktunar skipa“: kerfi til auðkennis- og fjarvöktunar skipa í samræmi við SOLAS-reglu V/19-1.

II. KAFLI

A. Tilkynningar frá skipum og eftirlit með þeim.

4. gr.

Tilkynning áður en komið er til hafnar á Íslandi.

Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips sem er á leið til hafnar á Íslandi skal senda þær upplýsingar sem koma fram í 1. mgr. I. viðauka reglugerðar þessarar, til vaktstöðvar siglinga:

- a) með að minnsta kosti 24 klukkustunda fyrirvara, eða;
- b) eigi síðar en þegar skip heldur frá fyrri höfn ef siglingatímmin er undir 24 klukkustundum, eða;
- c) ef ekki er vitað hver viðkomuhöfnin er eða ef henni er breytt meðan á siglingu stendur, eins fljótt og upplýsingar þess efnis liggja fyrir.

Skip sem koma frá höfn utan EES-ríkja og eru á leið til hafnar á Íslandi með hættulegar eða mengandi vörur skulu uppfylla tilkynningarskyldu samkvæmt 13. gr.

5. gr.

Eftirlit með skipum sem sigla inn á svæði sem heyra undir tilkynningarskyldu.

Vaktstöð siglinga skal hafa eftirlit með og gera nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að öll skip sem sigla inn á svæði þar sem tekið hefur verið upp tilkynningarskyldukerfi sem krafist er í samræmi við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A851(20). Tilkynningarskyldukerfi skal viðurkennt af Alþjóðasiglingamálastofnuninni í samræmi við 11. reglu í V. kafla SOLAS-samningsins og starfrækt af einu eða fleiri ríkjum, þar af skal að minnsta kosti eitt vera EES-ríki, í samræmi við viðeigandi leiðbeiningar og viðmiðanir sem unnar eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

Þegar tillögur um ný tilkynningarskyldukerfi eða um breytingar á gildandi tilkynningarskyldukerfi eru lagðar fram til samþykktar hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni skal láta a.m.k. upplýsingar, sem vísað er til í 4. mgr. I. viðauka reglugerðar þessarar, fylgja með.

6. gr.

Notkun sjálfvirkra auðkenniskerfa (AIS).

Hvert það skip sem kemur til hafnar á Íslandi skal, í samræmi við tímaáætlunina sem tilgreind er í 1. mgr. II. viðauka reglugerðar þessarar, vera búíð sjálfvirku auðkenniskerfi (AIS) sem uppfyllir staðla sem unnir eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, sbr. nú viðauka 3 ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC.74(69).

Skip sem búin eru sjálfvirku auðkenniskerfi skulu ætíð hafa kerfið í gangi nema ef alþjóðasamningar, reglur eða viðmiðanir kveða á um vernd siglingafræðilegra upplýsinga.

6. gr. a

Notkun fiskiskipa á sjálfvirkum auðkenniskerfum (AIS).

Hvert það erlenda fiskiskip, sem er lengra en 15 metrar að mestu lengd, siglir undir fána EES-ríkis og er skráð eða starfrækt á innsævi eða í landhelgi EES-ríkis eða landar afla sínum í höfn þess skal, í samræmi við tímaáætlunina, sem tilgreind er í 3. mgr. 1. hluta II. viðauka, vera búin sjálfvirku auðkenniskerfi (A-flokkur) sem uppfyllir viðmiðanir Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um afkastagetu.

Öll íslensk fiskiskip skulu vera búin sjálfvirku auðkenniskerfi (AIS-A tæki) sem uppfyllir staðla Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Fiskiskipum 15 metrar og styttri að mestu lengd er þó heimilt að senda tilkynningar gegnum sjálfvirkt auðkenniskerfi skipa (AIS-B tæki), sbr. 1. mgr. 27. gr. reglugerðar þessarar.

Fiskiskip sem búin eru sjálfvirku auðkenniskerfi skulu ætíð hafa kerfið í gangi. Í undantekningartilvikum má slökkva á sjálfvirka auðkenniskerfinu telji skipstjóri það nauðsynlegt í þágu öryggis eða verndar skipsins. Skipstjóri skips skal tilkynna án tafar um slíkt tilvik til vaktstöðvar siglinga og jafnframt reglulega um staðsetningu, stefnu og hraða skipsins, þar til kveikt er á auðkenniskerfinu á ný. Óheimilt er skipstjóra fiskiskips að láta úr höfn ef auðkenniskerfið er bilað nema með samþykki vaktstöðvar siglinga. Þar til búnaðurinn er kominn í lag skal með öðrum hætti senda vaktstöð siglinga upplýsingar um staðsetningu, stefnu og hraða skipsins á 6 klukkutíma fresti.

6. gr. b

Notkun kerfa til auðkennis- og fjarvöktunar skipa (LRIT).

Skip, sem falla undir SOLAS-reglu V/19-1 og viðmiðanir um afkastagetu og kröfur um virkni, sem Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur samþykkt, skulu hafa um borð búnað til auðkennis- og fjarvöktunar skipa sem uppfyllir kröfur þeirrar reglu þegar þau koma til hafnar á Íslandi:

1. farþegaskip;
2. skip sem eru 300 brúttótonn að stærð og stærri og
3. hreyfanlegir borpallar.

7. gr.

Notkun leiðastjórnunarkerfa fyrir skip.

Vaktstöð siglinga skal hafa eftirlit með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að öll skip sem sigla inn á svæði skyldubundins leiðastjórnunarkerfis skipa noti kerfið í samræmi við viðeigandi leiðbeiningar og viðmiðanir sem unnar eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Leiðastjórnunarkerfið skal vera viðurkennt af Alþjóðasiglingamálastofnuninni í samræmi við 10. reglu í V. kafla SOLAS-samningsins og starfrækt af einu eða fleiri ríkjum, þar af skal að minnsta kosti eitt vera EES-ríki.

Siglingastofnun Íslands skal við framkvæmd leiðastjórnunarkerfis, sem hún ber ábyrgð á og hefur ekki verið samþykkt af hálfu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, taka mið af leiðbeiningum og viðmiðunarreglum sem unnar eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og koma öllum nauðsynlegum upplýsingum á framfæri svo að leiðastjórnunarkerfið verði öruggt og skilvirkt í notkun.

8. gr.

Eftirlit með því að skip hlíti reglum skipaumferðarþjónustu og tilkynningarskyldu.

Vaktstöð siglinga skal fylgjast með og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að:

- a) skip sem siglir inn á skipaumferðarþjónustusvæði vaktstöðvar siglinga innan landhelgi Íslands taki þátt í og hlíti lögum og reglugerðum vaktstöðvar siglinga, sem settar hafa verið skv. leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar;
- b) skip sem siglir undir fána EES-ríkis eða skip sem er á leið til hafnar á Íslandi og siglir inn á skipaumferðarþjónustusvæði vaktstöðvar siglinga utan landhelgi Íslands, hlíti lögum og reglugerðum vaktstöðvar siglinga, sem settar hafa verið skv. leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar;

- c) skip sem siglir undir fána ríkis utan EES-svæðisins og er ekki á leið til hafnar á Íslandi en siglir inn á skipaumferðarþjónustusvæði vaktstöðvar siglinga utan landhelgi Íslands, fylgi lögum og reglum vaktstöðvar siglinga eftir því sem við á.

Vaktstöð siglinga skal tilkynna fánaríki skips um augljós og alvarleg brot á lögum og reglugerðum um vaktstöð siglinga á skipaumferðarþjónustusvæði Íslands.

9. gr.

Skipulag tilkynningarskyldukerfa, leiðastjórnunarkerfa skipa og umferðarþjónustu.

Siglingastofnun Íslands skal ráðstafanir til að koma upp viðeigandi búnaði og stöðvum í landi, í samræmi við tímaáætlunina sem tilgreind er í I. lið II. viðauka reglugerðar þessarar, til að taka á móti og nýta upplýsingar frá sjálfvirka auðkenniskerfinu að teknu tilliti til nauðsynlegs sendingarsviðs tilkynninganna.

Siglingastofnun Íslands skal tryggja að vaktstöð siglinga, sem fylgist með því hvort reglum skipaumferðarþjónustu og leiðastjórnunarkerfa skipa sé fylgt, hafi yfir að ráða nægu og hæfu starfslíði og viðeigandi búnaði til samskipta og eftirlits skipa og að þau séu starfrækt í samstarfi við viðeigandi leiðbeiningar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

10. gr.

Siglingariti.

Í tengslum við hafnarríkiseftirlit skal Siglingastofnun Íslands hafa eftirlit með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að skip sem koma til hafnar á Íslandi séu búin siglingarita í samræmi við reglurnar sem kveðið er á um í II. lið í II. viðauka reglugerðar þessarar.

Upplýsingar sem safnað er úr siglingarita skulu gerðar aðgengilegar EES-ríki, sem í hlut á, ef rannsókn verður gerð í kjölfar slyss á hafsvæði innan íslenskrar lögsögu. Tryggja skal að slíkar upplýsingar séu notaðar í þágu rannsóknarinnar og þær greindar á viðeigandi hátt. Rannsóknarnefnd sjóslysa skal tryggja að niðurstöður rannsóknarinnar séu birtar eins fljótt og unnt er eftir að þær liggja fyrir, skv. lögum um rannsókn sjóslysa, með síðari breytingum.

11. gr.

[Hér á að vera eyða, sbr. 24. gr. tilskipunar 2009/18/EB.]

B. Tilkynning um hættulegar eða mengandi vörur um borð í skipum (Hazmat).

12. gr.

Upplýsingaskylda að því er varðar flutning hættulegs varnings.

Óheimilt er að bjóða til flutnings hættulegan eða mengandi varning eða taka hann um borð í skip, óháð stærð þess, í höfn á Íslandi nema yfirlýsing með eftirfarandi upplýsingum hafi verið afhent skipstjóra eða rekstraraðila skipsins, áður en varningurinn er lestaðar:

- upplýsingar sem tilgreindar eru í 2. lið I. viðauka við reglugerð þessa,
- öryggisblað þar sem tilgreindir eru eðlisefnafræðilegir eiginleikar varanna, þ.m.t. eftir atvikum, seigja þeirra gefin upp í sentistókum (cSt) við 50°C, og eðlismassi við 15°C ásamt öðrum gögnum sem eru að finna á öryggisblaðinu í samræmi við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (MSC.286(86)), að því er varðar efni, sem um getur í I. viðauka við MARPOL-samninginn,
- neyðarnúmeri farmsendanda eða annars einstaklings eða aðila sem hefur yfir upplýsingum að ráða um eðlisefnafræðilega eiginleika varningsins og um þær ráðstafanir sem grípa á til í neyð.

Skip sem koma frá höfn utan EES-ríkis og koma til hafnar á Íslandi, og hafa hættulegan og mengandi varning um borð, skulu hafa yfirlýsingu frá farmsendanda, þar sem tilgreindar eru nauðsynlegar upplýsingar samkvæmt a-, b- og c-lið 1. mgr.

Farmsendanda er skylt og það er á ábyrgð hans að afhenda skipstjóra eða rekstraraðila skips yfirlýsingu skv. 1. mgr. og tryggja að farmurinn, sem boðinn er til flutnings, sé raunverulega sá sem lýst er, sbr. 1. mgr.

13. gr.

Tilkynning um hættulegar eða mengandi vörur um borð í skipum.

Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips, óháð stærð þess, sem flytur hættulegar eða mengandi vörur og lætur úr höfn í EES-ríkja skal eigi síðar en við brottför senda inn upplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka reglugerðar þessarar til vaktstöðvar siglinga.

Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips, óháð stærð þess, sem flytur hættulegar eða mengandi vörur sem koma frá höfn utan EES-ríkja og eru á leið til hafnar á Íslandi eða til akkerislægis í landhelgi Íslands skal hið síðasta við brottför frá lestunarhöfn, eða eins fljótt og auðið er eftir að vitað er hver ákvörðunarhöfn eða staðsetning akkerislægis er, séu þessar upplýsingar ekki tiltækar við brottför, senda inn upplýsingarnar, sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka, til vaktstöðvar siglinga.

Vaktstöð siglinga getur heimilað rekstraraðila, umboðsaðila eða skipstjóra skips, sem um getur í 1. og 2. mgr., að senda inn upplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka reglugerðar þessarar til hafnaryfirvalda í brottfararhöfn í EES-ríki eða ákvörðunarhöfn á Íslandi, eftir því sem við á.

Málsmeðferð sem tekin er upp skv. 3. mgr., verður að tryggja að vaktstöð siglinga hafi ætíð aðgang að upplýsingunum sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka reglugerðar þessarar, ef þörf krefur. Í þessu skyni skal hafnaryfirvald, sem í hlut á, geyma upplýsingarnar, sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka reglugerðar þessarar, nógu lengi til að þær megi nota ef atvik eða slys á sjó ber að höndum. Hafnaryfirvald skal gera nauðsynlegar ráðstafanir til að geta útvegað vaktstöð siglinga þessar upplýsingar á rafrænu formi allan sólarhringinn sé þess óskað.

Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skipsins skal senda inn farmupplýsingar sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka reglugerðar þessarar til vaktstöðvar siglinga.

Upplýsingar skulu sendar með rafrænum hætti þegar því verður við komið. Í rafrænum boðskiptum ber að nota þá tilhögun sem tilgreind er í III. viðauka.

14. gr.

Rafrænir gagnaflutningar milli Íslands og EES-ríkja.

Siglingastofnun Íslands skal vinna að því með EES-ríkjum að tryggja samtengingu og rekstrarsamhæfi innanlandskerfa sem notuð eru til að meðhöndla upplýsingar sem tilgreindar eru í I. viðauka reglugerðar þessarar. Samskiptakerfi (SafeSeaNet), sem sett er upp samkvæmt fyrstu undirgrein, skulu uppfylla eftirtaldar viðmiðanir:

- a) gagnaflutningar skulu vera rafrænir og unnt skal vera að taka á móti og meðhöndla tilkynningar samkvæmt 13. gr.;
- b) kerfið skal vera þannig úr garði gert að hægt sé að senda upplýsingar allan sólarhringinn;
- c) vaktstöð siglinga skal, sé þess óskað, senda upplýsingar um skip og hættulegar og mengandi vörur um borð án tafar til lögbærra yfirvalda eða staðaryfirvalda í öðru EES-ríki fyrir milligöngu SafeSeaNet-kerfisins í þágu siglingaöryggis, siglingaverndar eða verndar sjávarumhverfis.

15. gr.

Undanþágur.

Siglingastofnun Íslands er heimilt að veita þeim sem stunda áætlunarsiglingar innanlands undanþágu frá kröfunum sem kveðið er á um í 4. og 13. gr. að uppfylltum eftirtöldum skilyrðum:

- a) að félagið sem sinnir áætlunarsiglingunum haldi og uppfæri skrá yfir þau skip sem um ræðir og sendi hana til vaktstöðvar siglinga,
- b) að upplýsingarnar, sem óskað er eftir samkvæmt 1. eða 3. lið I. viðauka, eins og við á, og varða sérhverja farna sjóferð, séu til reiðu, að beiðni vaktstöðvar siglinga. Félagið skal koma upp innra kerfi sem getur, ef þess er óskað, sent slíkar

upplýsingar til vaktstöðvar siglinga með rafrænum hætti, allan sólarhringinn og án tafar, í samræmi við 1. mgr. 4. gr. eða 4. mgr. 13. gr., eftir því sem við á.

- c) að verði frávik frá áætluðum komutíma til ákvörðunarhafnar eða hafnsögustöðvar sem nema þremur klukkustundum eða meira, skal það tilkynnt til komuhafnar eða til vaktstöðvar siglinga í samræmi við 4. eða 13. gr., eins og við á,
- d) að undanþágur séu aðeins veittar einstaka skipum að því er varðar tiltekna þjónustu.

Þjónusta samkvæmt a-lið 1. mgr. telst ekki til áætlunarsiglinga nema ætlunin sé að starfrækja hana í a.m.k. einn mánuð.

Undanþágur frá kröfunum í 4. og 13. gr. skulu takmarkast við sjóferðir sem vara í allt að 12 klukkustundir samkvæmt áætlun.

Ef alþjóðlegar áætlunarsiglingar eru stundaðar milli Íslands og annarra ríkja, þ.m.t. EES-ríkja getur EES-ríki farið fram á að Siglingastofnun Íslands veiti undanþágu fyrir þessa þjónustu af hálfu Íslands. Siglingastofnun skal hafa samstarf við önnur EES-ríki, sem í hlut eiga, þ.m.t. viðkomandi strandríki, um að veita undanþágu í samræmi við skilyrðin í 1. mgr.

Siglingastofnun Íslands skal reglulega ganga úr skugga um að skilyrði undanþágu samkvæmt þessari grein séu uppfyllt. Sé einu af framangreindum skilyrðum ekki lengur fullnægt, skal undanþágan tafarlaust afturkölluð.

Siglingastofnun Íslands skal senda Eftirlitsstofnun EFTA skrá yfir félög og skip sem hafa fengið undanþágur samkvæmt þessari grein svo og allar uppfærslur á þeirri skrá.

C. Eftirlit með hættulegum skipum og íhlutun verði atvik eða slys á sjó.

16. gr.

Miðlun upplýsinga um tiltekin skip.

Skip sem falla innan ramma viðmiðana, sem getið er hér á eftir, teljast vera skip sem kunna að ógna skipaumferð, siglingaöryggi, öryggi einstaklinga eða umhverfinu:

- a) skip sem í sjóferð sinni:
 - hafa tengst atvikum eða slysum á sjó sem um getur í 17. gr.; eða
 - hafa ekki uppfyllt tilkynningar- og upplýsingaskyldu sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð; eða
 - hafa ekki uppfyllt gildandi lög eða reglur leiðastjórnunarkerfa skipa og skipaumferðarþjónustu sem eru á ábyrgð vaktstöðvar siglinga;
- b) skip sem sannað þykir eða miklar líkur eru á að hafi vísitandi losað olíu eða brotið ákvæði MARPOL-samningsins með öðrum hætti á hafsvæðum innan íslenskrar lögsögu;
- c) skip sem synjað hefur verið um aðgang að höfnum EES-ríkja eða hefur sætt skýrslugjöf eða tilkynningu frá öðru EES-ríki í samræmi við reglugerð um hafnarríkiseftirlit;
- d) skip sem hafa ekki sent frá sér tilkynningu eða hafa hvorki tryggingarskírteini né fjárhagslegar tryggingar samkvæmt EES-löggjöf og alþjóðlegum reglum;
- e) skip sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld hafa tilkynnt um að séu greinilega vanbúin með þeim hætti að það gæti ógnað öryggi siglingu þeirra eða stefnt umhverfinu í hættu.

Vaktstöð siglinga skal koma upplýsingum samkvæmt 1. mgr. á framfæri við hlutaðeigandi vakt- eða strandstöðvar í öðrum EES-ríkjum sem er að finna meðfram fyrirhugaðri siglingaleið skipsins.

Vaktstöð siglinga skal tryggja að upplýsingunum, sem henni eru sendar samkvæmt 2. mgr., sé miðlað til hlutaðeigandi hafnaryfirvalda og/eða annarra yfirvalda tilnefndra af EES-ríki. Innan þeirra takmarka sem Siglingastofnun Íslands er sett með tilliti til fjölda starfsmanna skal hún framkvæma hvers kyns viðeigandi skoðanir og sannprófanir í höfnum sínum, annaðhvort að eigin frumkvæði eða að beiðni annars EES-ríkis, án þess að brjóta í bága við skyldur sínar hvað varðar hafnarríkiseftirlit. Stofnunin skal upplýsa öll hlutaðeigandi EES-ríki um niðurstöður þeirra aðgerða sem hún grípur til.

17. gr.

Tilkynningar um atvik og slys á sjó.

Án þess að brjóta í bága við þjóðarétt og með það að markmiði að fyrirbyggja eða draga úr hvers kyns hættum sem ógna siglingaöryggi, öryggi einstaklinga eða umhverfis skal vaktstöð siglinga, hafa eftirlit með og gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að skipstjóri skips sem siglir innan íslenskrar efnahagslögsögu tilkynni tafarlaust til vaktstöðvar siglinga um eftirfarandi:

- sérhvert atvik eða slys sem hefur áhrif á öryggi skipsins, svo sem árekstur, strand, skemmdir, löskun eða bilun, innflæði vatns, eldsvoða eða tilfærslu á farmi, skemmdir á bol eða bilun í burðarvirki;
- sérhvert atvik eða slys sem ógnar öryggi í siglingum svo sem bilanir sem líkur eru á að hafi áhrif á stjórnhæfni skipsins eða haffæri þess eða galla sem kunna að hafa áhrif á aðalvélbúnað eða stýrisbúnað, raforkuframléiðslubúnað, siglingatæki eða fjarskiptabúnað;
- hverjar þær aðstæður sem kunna að valda mengun hafs eða stranda, svo sem losun eða hættu á losun mengandi vara í hafið;
- hvers kyns brák af mengandi efnum og ílát eða pakka sem sjást fljóta á sjónum.

Tilkynning samkvæmt 1. mgr., skal a.m.k. innihalda auðkenni skipsins, staðarákvörðun þess, brottfararhöfn, ákvörðunarhöfn, póstfang þar sem unnt er að afla upplýsinga um hættulegar og mengandi vörur um borð, fjölda einstaklinga um borð, upplýsingar um atvikið og hvers kyns viðeigandi upplýsingar sem um getur í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.851(20).

Vaktstöð siglinga skal upplýsa rannsóknarnefnd sjóslysa um tilkynningar skv. a-lið 1. mgr. þessarar greinar. Jafnframt skal vaktstöðin tafarlaust senda upplýsingar um tilkynningar skv. a-d-lið 1. mgr. til stjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands og Umhverfisstofnunar.

18. gr.

Ráðstafanir vegna óvenju slæms veðurs og/eða sjólags.

Telji vaktstöð siglinga að öryggi mannlífa sé í hættu eða að alvarleg hættu sé á mengun í óvenju slæmu veðri og/eða sjólagi eða vegna annarra aðstæðna á siglingaleiðum eða strandsvæðum við Ísland eða á siglingaleiðum eða strandsvæðum annarra ríkja skal hún:

- þegar þess er kostur upplýsa skipstjóra skips sem er statt innan hlutaðeigandi hafnarsvæðis og fyrirhugað er að sigla til þeirrar hafnar eða úr þeirri höfn um veður og sjólag og, ef við á og unnt er, um hættur sem steðja kunna að skipi hans, farmi, áhöfn og farþegum;
- með fyrirvara um þá skyldu að aðstoða nauðstödd skip og í samræmi við 20. gr. reglugerðar þessarar, grípa til annarra viðeigandi ráðstafana í samráði við og á ábyrgð Landhelgisgæslu Íslands sem geta m.a. falið í sér tilmæli eða bann, sem beint er annaðhvort til tiltekins skips eða skipa almennt, við því að koma til hafnar eða halda úr höfn innan tilgreindra svæða þar til sannreynt hefur verið að hættan, sem ógnaði mannlífum og umhverfinu, sé liðin hjá;
- gera viðeigandi ráðstafanir, í samráði við og á ábyrgð Landhelgisgæslu Íslands, til að takmarka eins og unnt er eða banna, ef nauðsyn krefur, töku eigin eldsneytis um borð í skip í efnahagslögsögu Íslands í samræmi við ákvæði laga um varnir gegn mengun hafs og stranda og reglugerðum skv. þeim.

Skipstjóri skal greina félaginu frá viðeigandi ráðstöfunum eða tilmælum sem vísað er til í 1. mgr. Þau skulu þó ekki brjóta í bága við ákvörðun skipstjórans á grunni faglegrar ákvörðunar hans í samræmi við SOLAS-samninginn. Ef ákvörðun skipstjórans er ekki í samræmi við þær ráðstafanir sem vísað er til í 1. mgr. skal hann upplýsa vaktstöð siglinga um ástæðuna sem liggur að baki ákvörðuninni.

Viðeigandi ráðstafanir eða tilmæli sem vísað er til í 1. mgr. skulu byggð á spám um veður og sjólag sem fengnar eru hjá Siglingastofnun Íslands eða Veðurstofu Íslands. Jafnframt skal höfð hliðsjón af upplýsingum úr ískönnunarflugi Landhelgisgæslu Íslands og tilkynningum sjófarenda um hafis og öðrum upplýsingum sem máli skipta.

18. gr. a

Ráðstafanir sem gera þarf þegar hættu skapast sökum nálægðar hafíss.

Telji vaktstöð siglinga, í ljósi hafíssaðstæðna, að öryggi mannlífa á hafinu eða verndun siglingaleiða eða strandsvæða þeirra eða annarra ríkja sé alvarleg hættu búin:

- skal hún gefa skipstjóra skips á ábyrgðarsvæði hennar, eða sem hyggst sigla til eða frá íslenskri höfn, viðeigandi upplýsingar um hafísaðstæður, ráðlagðar siglingaleiðir og þjónustu ísbrjóta á ábyrgðarsvæði sínu,
- er henni heimilt, með fyrirvara um þá skyldu að aðstoða skip sem þarfnast aðstoðar og aðrar skyldur, sem kveðið er á um í viðeigandi alþjóðlegum reglum, að óska eftir því að skip, sem er statt á umræddu svæði og hyggst sigla til eða frá íslenskri höfn eða endastöð eða sigla frá akkerislægi, leggi fram skjöl þess efnis að það uppfylli kröfur um styrk og afl í samræmi við

ástand hafíss á svæðinu.

Ráðstafanir, sem gripið er til skv. 1. mgr., skulu, að því er varðar gögn um hafísaðstæður, byggjast á veður- og hafísspám frá Veðurstofu Íslands.

19. gr.

Ráðstafanir sem tengjast atvikum eða slysum á sjó.

Verði þau atvik eða slys á sjó sem um getur í 17. gr. er vaktstöð siglinga heimilt að grípa til allra viðeigandi ráðstafana í samræmi við landslög og þjóðarétt ef nauðsyn krefur, til að tryggja öryggi siglinga og einstaklinga og til verndar umhverfi hafs og stranda, eins og nánar er tilgreint í IV. viðauka við reglugerð þessa en ekki er um tæmandi talningu ráðstafana að ræða.

Rekstraraðili, skipstjóri og eigandi hættulegra eða mengandi vara sem eru um borð skulu, í samræmi við innlend lög og þjóðarétt, starfa náið með vaktstöð siglinga og viðeigandi stjórnvöldum með það að markmiði að draga úr afleiðingum atviksins eða sjóslyssins. Í þessu skyni skulu þau senda lögbærum yfirvöldum í hverju EES-ríki, sé þess óskað, upplýsingarnar sem um getur í 12. gr.

Skipstjóri skips sem ákvæði alþjóðareglna um öryggistjórnun skipa og mengunarvarnir (ISM - International Safety Management Code) gilda um, skulu samkvæmt þeim reglum tilkynna félaginu um öll atvik eða slys sem verða á sjó, eins og um getur í 1. mgr. 17. gr. Jafnskjótt og félagið hefur fengið upplýsingar um slíkt óhapp skal það hafa samband við vaktstöð siglinga og bjóða fram aðstoð sína eftir þörfum.

Tekið skal tillit til viðeigandi ákvæða í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um sanngjarna meðferð farmanna ef sjóslys á sér stað í íslenskri efnahagslögsögu.

20. gr.

Stofnanir sem annast móttöku skipa sem þarfnast aðstoðar.

Siglingastofnun Íslands, Landhelgisgæsla Íslands og Umhverfisstofnun skulu taka sjálfstæðar ákvarðanir að eigin frumkvæði um móttöku skipa sem þarfnast aðstoðar í samræmi við lög og reglugerðir viðkomandi stofnana.

Stofnunum samkvæmt 1. mgr. er heimilt, eins og við á og einkum ef siglingaöryggi eða verndun umhverfisins er stofnað í hættu, að grípa til ráðstafana sem tilgreindar eru í IV. viðauka sem eru ekki tæmandi.

Stofnanir samkvæmt 1. mgr. skulu funda reglulega til að skiptast á sérfræðipækkingu og bæta ráðstafanir sem eru gerðar samkvæmt þessari grein.

20. gr. a

Áætlanir um móttöku skipa sem þarfnast aðstoðar.

Siglingastofnun Íslands, Landhelgisgæsla Íslands og Umhverfisstofnun skulu gera áætlanir um móttöku skipa, með það að markmiði að bregðast við hættu af völdum skipa sem þarfnast aðstoðar í íslenskri lögsögu, þ.m.t. eftir atvikum, hætta sem steðjar að öryggi mannlífa og umhverfinu. Um skipulag björgunarstarfa þegar mannlíf eru í hættu fer samkvæmt reglugerð um stjórnun leitar- og björgunaraðgerða á leitar- og björgunarsvæði Íslands vegna sjófarenda og loftfara. Um viðbrögð við mengun í hafi eða við stendur landsins fer samkvæmt lögum um varnir gegn mengun hafs og stranda og viðeigandi reglugerðum. Framangreindar stofnanir skulu taka þátt í að semja áætlanirnar og hrinda þeim í framkvæmd.

Áætlanirnar, sem um getur í 1. mgr., skulu gerðar í samræmi við lög um varnir gegn mengun hafs og stranda að höfðu samráði við hlutaðeigandi aðila, á grunni ályktana Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.949(23) og A.950(23) og skulu a.m.k. fela í sér eftirfarandi:

- a) upplýsingar um stofnun eða stofnanir sem bera ábyrgð á því að taka á móti og meðhöndla viðvaranir,

- b) upplýsingar um stofnun eða stofnanir sem sjá um að meta ástandið og taka ákvörðun um hvort samþykka eigi eða synja skipi, sem þarfnast aðstoðar, aðgangi að því skipaafdrepi sem valið er,
- c) upplýsingar um strandlengju Íslands og alla þætti sem greiða fyrir fyrirfram mati og skjótri ákvarðanatöku um skipaafdrepi, þ.m.t. lýsing á umhverfislegum, efnahagslegum og félagslegum þáttum ásamt náttúrulegum skilyrðum,
- d) upplýsingar um matsferlið í tengslum við samþykki eða synjun á beiðni frá skipi sem þarfnast aðstoðar í skipaafdrepi,
- e) upplýsingar um úrræði og búnað til aðstoðar, björgunar og mengunarvarna,
- f) verklagsreglur um alþjóðlega samræmingu og ákvarðanatöku,
- g) verklagsreglur um fjárhagslegar tryggingar og bótaábyrgð skipa sem tekið er á móti í skipaafdrepi.

Siglingastofnun Íslands skal birta heiti og heimilisfang stofnana, sem um getur í 1. mgr. 20. gr., og stofnunar sem skipuð er til að taka á móti og meðhöndla viðvaranir.

Við innleiðingu verklagsreglna, sem kveðið er á um í áætlunum um móttöku skipa sem þarfnast aðstoðar, skal Siglingastofnun tryggja að viðkomandi upplýsingar séu aðgengilegar þeim aðilum sem taka þátt í aðgerðunum.

Stofnanir samkvæmt 1. mgr. geta bundið afhendingu upplýsinga skv. þessari grein við að trúnaðarskyldu sé gætt.

Siglingastofnun Íslands skal tilkynna Eftirlitsstofnun EFTA, eigi síðar en 30. nóvember 2012, um ráðstafanirnar sem gerðar eru til að beita þessari grein.

20. gr. b

Ákvörðun um að taka á móti skipum.

Um íhlutun vegna bráðamengunar á hafsvæðinu innan mengunarlögsögu Íslands fer samkvæmt lögum um varnir gegn mengun hafs og stranda. Stofnanir skv. 1. mgr. 20. gr. skulu hafa samráð um ákvörðunartöku um hvort samþykkt skuli að skip fái aðgang að skipaafdrepi að undangengnu mati á stöðunni á grunni áætlana sem um getur í 20. gr. a. Þær skulu tryggja að tekið verði á móti skipum í skipaafdrepi ef þau telja að slík móttaka sé sú aðgerð sem sé best fallin til að vernda mannlíf eða umhverfið. Um leit og björgun sjófarenda fer samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands og reglugerð um stjórnun leitar- og björgunaraðgerða á leitar- og björgunarsvæði Íslands vegna sjófarenda og loftfara.

20. gr. c

Fjárhagslegar tryggingar og bætur.

Þótt tryggingarskírteini, í skilningi 6. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB frá 23. apríl 2009 um tryggingu skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum, með síðari breytingum, sbr. siglingalög, sé ekki fyrir hendi, leysir það ekki stofnanir skv. 1. mgr. 20. gr. undan þeirri ábyrgð að láta fara fram bráðabirgðamat og taka ákvörðunina, sem um getur í 20. gr. b, og skal ekki eitt og sér teljast nægileg ástæða þess að neita að taka á móti skipi í skipaafdrepi.

Að teknu tilliti til 1. mgr. má við móttöku skips í skipaafdrepi, óska eftir því við rekstraraðila skipsins, umboðsmann eða skipstjóra að lagt verði fram tryggingarskírteini í skilningi 6. gr. tilskipunar 2009/20/EB, sbr. siglingalög. Slík beiðni skal ekki valda seinkun á móttöku skipsins.

20. gr. d

[Hér á að vera eyða.]

21. gr.

Upplýsingar hlutaðeigandi aðila.

Vaktstöð siglinga skal, eftir þörfum, útvarpa á viðkomandi svæðum upplýsingum um öll atvik eða slys, sem tilkynnt hefur verið um samkvæmt 1. mgr. 17. gr., svo og upplýsingum um skip sem ógna siglingaöryggi, öryggi einstaklinga eða umhverfinu.

Þegar vaktstöð siglinga fær upplýsingar sem tilkynnt er um í samræmi við 13. og 17. gr. reglugerðar þessarar, skal hún veita slíkar upplýsingar hvenær sem er, ef lögbært yfirvald annars EES-ríkis fer fram á það af öryggisástæðum.

Nú hefur lögbæru yfirvaldi hér á landi, samkvæmt reglugerð þessari eða á annan hátt, verið tilkynnt um ástand sem hefur í för með sér hættu eða eykur líkur á því að hætta skapist fyrir annað EES-ríki á tilteknum siglingaleiðum eða strandsvæðum og skulu þau gera viðeigandi ráðstafanir til að láta EES-ríki, sem á í hlut, vita af því eins fljótt og auðið er og hafa samráð við það um fyrirhugaðar aðgerðir. Ef við á, skulu lögbær yfirvöld hér á landi hafa samvinnu við önnur EES-ríki með það að markmiði að samnýta ráðstafanirnar til sameiginlegra aðgerða.

Vaktstöð siglinga skal gera nauðsynlegar ráðstafanir til að hagnýta sér að fullu þær tilkynningar sem skipum ber að senda henni samkvæmt 17. gr. reglugerðar þessarar.

D. Hliðarráðstafanir.

22. gr.

Tilnefning lögbærra aðila og birting skrár yfir þá.

Vaktstöð siglinga skal taka á móti tilkynningum samkvæmt reglugerð þessari. Hún skal miðla þeim áfram til annarra stjórnvalda eftir því sem þjónustusamningur kveða á um hverju sinni.

Siglingastofnun Íslands skal tryggja að hagsmunaaðilum í siglingum berist viðeigandi og reglulega uppfærðar upplýsingar, einkum í siglingahandbókum, um yfirvöld og stöðvar sem tilnefndar hafa verið samkvæmt 1. mgr., þar með talið, eftir því sem við á, landsvæðið sem þau hafa lögsögu yfir og málsmeðferð þá sem kveðið hefur verið á um til að senda inn upplýsingar sem krafist er samkvæmt þessari reglugerð.

Siglingastofnun Íslands skal senda Eftirlitsstofnun EFTA skrá yfir þau stjórnvöld og stöðvar sem tilnefnd eru samkvæmt 1. mgr. og allar uppfærslur á henni.

22. gr. a

SafeSeaNet-kerfið.

Siglingastofnun Íslands skal koma á fót upplýsingastjórnunarkerfum um siglingamál fyrir Ísland til að vinna úr upplýsingunum sem um getur í þessari reglugerð.

Með kerfunum, sem komið er á fót skv. 1. mgr., skal vera unnt að nota upplýsingarnar, sem safnað er, með virkum hætti og skal einkum uppfylla skilyrðin sem mælt er fyrir um í 14. gr.

Til að tryggja skilvirk skipti á upplýsingunum, sem um getur í þessari reglugerð skal Siglingastofnun Íslands tryggja að unnt sé að tengja kerfin sem komið er á fót til að safna, vinna úr og varðveita þessar upplýsingar, við SafeSeaNet-kerfið. Lýsingu á SafeSeaNet-kerfinu og meginreglur um það er að finna í III. viðauka.

Að teknu tilliti til 3. mgr., þegar um er að ræða samstarf á grunni samninga innan EES eða innan ramma verkefna sem ná yfir landamæri, svæði eða lönd innan EES, skal Siglingastofnun Íslands tryggja að upplýsingakerfi eða netkerfi uppfylli kröfur þessarar reglugerðar og að þau séu samhæfð SafeSeaNet-kerfinu og tengd við það.

23. gr.

Samstarf milli Siglingastofnunar Íslands og Eftirlitsstofnunar EFTA.

Siglingastofnun Íslands og Eftirlitsstofnun EFTA skulu starfa saman að því að ná eftirtöldum markmiðum:

- a) nýta með sem bestum hætti þær upplýsingar sem tilkynnt er um samkvæmt þessari reglugerð, einkum með því að koma upp viðeigandi gagnaskiptatengingum milli vaktstöðvar siglinga og hafnaryfirvalda, með það að markmiði að skiptast á gögnum

- sem tengjast ferðum skipa, áætluðum komutíma þeirra til hafna og farmi þeirra;
- b) þróa og efla virkni gagnaskiptatenginga milli vaktstöðva EES-ríkja með það að markmiði að fá betri heildarmynd af umferð, bæta eftirlit með skipum sem eiga leið um svæðið og samræma og eftir föngum hagræða skýrslugerð sem krafist er af hálfu skipa á leið þar um;
 - c) færa út svið og/eða uppfæra eftirlits- og upplýsingakerfi EES-ríkja fyrir umferð á sjó, með það markmið að efla auðkenningu og eftirlit með skipum, að teknu tilliti til þróunar í upplýsinga- og fjarskiptatækni. Í þessu skyni skulu Siglingastofnun og Eftirlitsstofnun EFTA vinna saman að því að koma á fót, ef nauðsyn krefur, tilkynningarskyldukerfum, skyldubundinni skipaumferðarþjónustu og viðeigandi leiðastjórnunarkerfum skipa með það að markmiði að leggja þau fyrir Alþjóða-siglingamálastofnunina til samþykkis. Þær skulu einnig vinna saman, á vettvangi hlutaðeigandi stofnana á svæðis- eða alþjóðavísu, við að þróa kerfi til auðkennis- og fjarvöktunar skipa;
 - d) gera, ef við á, samræmdar áætlanir um að liðsinna nauðstöddum skipum;
 - e) tryggja samtengingu og rekstrarsamhæfi kerfa sem notuð eru til að hafa umsjón með upplýsingunum, sem um getur í I. viðauka, og þróa og uppfæra SafeSeaNet-kerfið.

23. gr. a

[Hér á að vera eyða.]

24. gr.

Trúnaður við meðferð upplýsinga.

Vaktstöð siglinga er heimilt að veita lögregluþyriföldum og öðrum opinberum eftirlitsaðilum upplýsingar sem þeim eru nauðsynlegar vegna eftirlits og rannsóknar mála.

Vaktstöð siglinga og stjórnvöld skulu gæta fyllsta trúnaðar við meðferð upplýsinga sem þau fá í hendur samkvæmt þessari reglugerð.

25. gr.

Eftirlit með framkvæmd þessarar reglugerðar.

Siglingastofnun Íslands skal annast reglulegar skoðanir og aðrar nauðsynlegar aðgerðir til að kanna virkni gagnaskiptakerfa á landi sem sett hafa verið upp til að uppfylla kröfur þessarar reglugerðar og einkum getu þeirra til að uppfylla kröfur um að taka á mót og senda tafarlaust allan sólarhringinn upplýsingar sem tilkynnt er um samkvæmt 13. og 15. gr.

Vaktstöð siglinga skal tafarlaust skýra fánaríki og öðru hlutaðeigandi ríki frá ráðstöfunum sem gripið er til vegna skipa sem sigla ekki undir fána þeirra samkvæmt 16. og 19. gr. þessarar reglugerðar.

Ef vaktstöð siglinga kemst að því, við atvik eða slys á sjó sem um getur í 19. gr., að félag hefur ekki getað náð og haldið sambandi við skipið eða við vaktstöð siglinga skal hún tilkynna það ríkinu sem gaf út ISM-skírteinið og tengt öryggisstjórnunarskírteini eða þeim sem það var gefið út fyrir.

Ef alvarleiki bilunar sýnir að um er að ræða stórfelldar vanefndir á starfrækslu öryggisstjórnunarkerfis félags sem er með staðfestu í EES-ríki skal EES-ríkið, sem gaf út öryggisskírteinið eða öryggisstjórnunarskírteinið í nafni skipsins, þegar gera nauðsynlegar ráðstafanir gegn hlutaðeigandi félagi með það í huga að afturkalla öryggisskírteinið og tengt öryggisstjórnunarskírteini.

III. KAFLI

Vaktstöð siglinga.

26. gr.

Verkefni.

Vaktstöð siglinga sinnir eftirlits- og upplýsingakerfi fyrir umferð á sjó með það að markmiði að auka öryggi og skilvirkni skipaumferðar og bæta viðbrögð við atvikum, slysum eða hættum sem kunna að skapast á sjó og stuðla þannig betur að því að koma í veg fyrir eða greina mengun af völdum skipa. Jafnframt skal hún taka á móti öllum tilkynningum samkvæmt reglugerð þessari og hafa eftirlit með og

gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að skipstjórar, rekstraraðilar eða umboðsaðilar skipa, sem og farmsendendur eða eigendur hættulegra eða mengandi vara sem fluttar eru um borð í slíkum skipum, uppfylli kröfur reglugerðar þessarar.

Vaktstöð siglinga skal auk þess annast, eftir því sem nánar er ákveðið í þjónustusamningi:

- vöktun á sjálfvirku alþjóðlegu auðkennikerfi skipa (AIS),
- vöktun, rekstur og viðhald á alþjóðlegu neyðar- og öryggisfjarskiptakerfi skipa (GMDSS),
- móttöku og miðlun:
 - neyðarkalla frá skipum,
 - tilkynninga frá farþegaskipum vegna talningar og skráningar farþega,
 - tilkynninga frá skipum sem flytja hættulegan farm eða mengandi vörur,
 - tilkynninga um óhöpp eða slys á sjó,
 - skráningu skipa sem falla undir hafnarríkiseftirlit,
 - tilkynninga um komu skipa til íslenskra hafna,
 - tilkynninga og upplýsinga um bilanir í vitakerfinu og farartálma á sjó,
 - upplýsinga um neyðarhafnir og skipaafdrepp og samskipti við hafnir sem Siglingastofnun Íslands hefur tilnefnt sem neyðarhafnir.
- Önnur verkefni sem Siglingastofnun felur vaktstöð siglinga.
- Verkefni í þágu þriðja aðila sem Siglingastofnun heimilar.

IV. KAFLI

Sjálfvirkt auðkennikerfi íslenskra skipa (AIS).

27. gr.

Tilkynningar um staðsetningu skipa.

Öll íslensk skip skulu tilkynna brottför og komu í höfn og staðsetningu sína gegnum sjálfvirkt auðkennikerfi samkvæmt 29. gr. Senda skal tilkynningar gegnum sjálfvirkt auðkennikerfi skipa (AIS-A tæki). Skipum 15 metrar og styttri að mestu lengd er þó heimilt að senda tilkynningar gegnum sjálfvirkt auðkennikerfi skipa (AIS-B tæki).

Útgerðarmenn skipa sem eingöngu sigla á þjónustusvæði sjálfvirks auðkennikerfis á metrabylgju skulu búa skip sín nauðsynlegum tækjakosti vegna sjálfvirks auðkennikerfis (AIS).

Útgerðarmenn skipa sem sigla utan þjónustusvæðis sjálfvirks auðkennikerfis á metrabylgju skulu búa skip sín nauðsynlegum tækjakosti til að senda tilkynningar í gegnum gervihnattarsamband. Verði vaktstöð siglinga vör við tæki í skipi starfi ekki rétt skal það þegar tilkynnt skipstjóra skipsins og skal skipstjóri láta gera við tækið svo fljótt sem verða má og eigi síðar en skipið lætur næst úr höfn. Ef tilkynning samkvæmt 29. gr. berst ekki frá skipi á reglulegum tíma skal vaktstöð siglinga bregðast strax við og kanna ástæður slíks. Viðbragðsstigin eru:

Venjulegt ástand: Tilkynningar berast sjálfvirkt frá skipi samkvæmt 29. gr.

Viðbragðsástand: Tilkynning hefur ekki borist frá skipi samkvæmt 29. gr.

Vaktstöð siglinga skal hafa samband við skipið innan 30 mínútna eftir að tilkynning á að hafa borist. Takist ekki að hafa upp á skipinu skal farið í næsta viðbragðsstig – hættuástand.

Hættuástand: Hafi skip ekki skilað sér eftir viðbragðsástand skal vaktstöð siglinga þegar í stað koma boðum þess efnis til stjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands/JRCC-Ísland sem skal án tafar hefja leitar- og björgunaraðgerðir samkvæmt reglugerð um stjórnun leitar- og björgunaraðgerða á leitar- og björgunarsvæði Íslands vegna sjófarenda og loftfara. Landhelgisgæslan skal virkja alla þá aðila sem lögum samkvæmt sjá um leit og björgun, þar með talið viðeigandi björgunarsveitir eftir atvikum.

28. gr.

Hafsvæði.

Hafsvæði eins og þau eru skilgreind í reglugerð þessari eru samkvæmt skilgreiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) í SOLAS, sbr. 2. gr. reglugerðar um fjarskiptabúnað og fjarskipti íslenskra skipa, nr. 53/2000.

Hafsvæði A1: Er hafsvæði sem takmarkast af langdrægi strandarstöðvar til talfjarskipta og viðvarana með stafrænu valkalli (DSC) á metrabylgju (VHF).

Hafsvæði A2: Er svæði utan hafsvæða AIS og/eða A1, sem takmarkast af langdrægi strandarstöðvar til talfjarskipta og viðvarana með stafrænu valkalli (DSC) á millibylgju (MF).

Hafsvæði A3: Er svæði utan hafsvæða AIS, A1 og A2, sem takmarkast af langdrægi kyrrstæðra INMARSAT gervihnatta til sendinga viðvarana, þ.e. milli 70° N og 70° S.

Hafsvæði A4: Er svæði utan hafsvæða AIS, A1, A2 og A3.

Hafsvæði sjálfvirks auðkenniskerfis: Er hafsvæðið sem takmarkast af langdrægi sjálfvirku tilkynningarskyldunnar AIS á metrabylgju.

Skipum og bátum sem aðeins hafa búnað til að senda tilkynningar á þjónustusvæði sjálfvirks tilkynningarkerfis á metrabylgju er óheimilt að sigla út fyrir það svæði.

29. gr.

Öll íslensk skip skulu tilkynna brottför og komu í höfn og staðsetningu sína gegnum sjálfvirkt auðkenniskerfi. Þau skulu tilkynna staðsetningu sína að lágmarki á eftirfarandi hátt:

- a. Skip sem eru 24 metrar að lengd eða lengri skulu tilkynna sig á klukkustundar fresti.
- b. Skip sem eru styttri en 24 metrar og hafa heimild til að sigla utan þjónustusvæðis sjálfvirks auðkenniskerfis á metrabylgju skulu tilkynna sig á einnar klukkustundar fresti.
- c. Skip sem eru styttri en 24 metrar og sigla á þjónustusvæði sjálfvirks auðkenniskerfis AIS á metrabylgju skulu tilkynna sig á a.m.k. fimmtán mínútna fresti.
- d. Farþegaskip sem notuð eru í atvinnuskyni skulu tilkynna sig á fimmtán mínútna fresti.

Undanþegin ákvæðum 1. mgr. eru varðskip og skip sem ekki eru notuð í atvinnuskyni. Siglingastofnun Íslands er heimilt að veita undanþágu frá ákvæðum 1. mgr. til skipa og báta sem stunda aðeins veiðar í atvinnuskyni innan 1,5 sjómílna frá landi og aðstæður um borð eru þannig að ekki er unnt að hafa þar nauðsynlegan búnað til að senda sjálfvirkar tilkynningar, enda telji stofnunin að öryggi skips og áhafnar sé ekki stefnt í hættu. Þegar slík undanþága er veitt skal Siglingastofnun Íslands árita leyfilegt farsvið skipsins á haffærisskírteini þess.

V. KAFLI

Ýmis ákvæði.

30. gr.

Viðurlög og gildistaka.

Um brot gegn reglugerð þessari fer eftir ákvæðum 18. gr. laga um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003.

31. gr.

Gildistaka og innleiðing.

Reglugerð þessi er sett samkvæmt 1. mgr. 17. gr. laga um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 og með heimild í 1. mgr. 21. gr. hafnalaga nr. 61/2003, 4. mgr. 3. gr. laga um Siglingastofnun Íslands nr. 6/1996, 4. mgr. 1. gr. laga um eftirlit með skipum nr. 47/2003 og 2. mgr. 16. gr. laga um rannsókn sjóslýsa nr. 68/2000, og öðlast hún gildi við birtingu. Frá sama tíma fellur úr gildi reglugerð um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa nr. 672/2006, með síðari breytingum.

Með reglugerð þessari eru eftirfarandi Evrópugerðir innleiddar í íslenskan rétt:

- a. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EB, sem birt var í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 56, 11. nóvember 2004, bls. 174, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 13/2003 frá 31. janúar 2003 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sem birt var í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 19, 10. október 2003, bls. 16.
- b. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/17/EB frá 23. apríl 2009 um breytingu á tilskipun 2002/59/EB um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis Bandalagsins fyrir umferð á sjó, sem birt var í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 54, 27. september 2012, bls. 311, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 59/2012 frá 30. mars 2012 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sem birt var í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 43, 2. ágúst 2012, bls. 47.
- c. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/18/EB frá 23. apríl 2009 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum á sviði sjóflutninga og um breytingu á tilskipun ráðsins 1999/35/EB og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB, sem birt var í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 54, 27. september 2012, bls. 326, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 62/2012 frá 30. mars 2012 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sem birt var í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 43, 2. ágúst 2012, bls. 51.
- d. tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 2011/15/ESB frá 23. febrúar 2011 um breytingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis Bandalagsins fyrir umferð á sjó, sem birt var í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 24, 26. apríl 2012, bls. 168, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 60/2012 frá 30. mars 2012 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sem birt var í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 43, 2. ágúst 2012, bls. 48.

Innanríkisráðuneytinu, 16. janúar 2013.

Ögmundur Jónasson.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

VIÐAUKAR
(sjá PDF-skjal)

B-deild - Útgáfud.: 30. janúar 2013