

Drög að reglugerð um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna íslenskra skipa og fjölda í áhöfn.

1. gr.

Skilgreiningar.

Í reglugerð þessari er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. *Alþjóðasamþykktin* er alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 1978 með breytingum frá 1995 og alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafnar fiskiskips frá 1995 (STCW-F).
2. *STCW-kóðinn* er safn reglna um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna eins og þær voru samþykktar með 2. ákvörðun ráðstefnu IMO árið 1995, með áorðnum breytingum.
3. Skip er sérhvert skip sem skráningarskylt er skv. lögum um skráningu skipa.
4. *Flutningaskip* er hvert það skip, skrásett sem vöruflutningaskip, er siglir með varning til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan. Til þessa flokks teljast m.a. olúflutningaskip, efnaflutningaskip og gasflutningaskip.
5. *Farþegaskip* er hvert það skip, skrásett sem farþegaskip, er siglir með farþega til og frá landinu, milli hafna innanlands og utan. Til þessa flokks teljast m.a. ekjufarþegaskip.
6. *Varðskip* er hvert það skip, skrásett sem varðskip, er stundar landhelgisgæslu og björgunarstörf undir yfirstjórn Landhelgisgæslu Íslands.
7. *Fiskiskip* er hvert það skip sem notað er í atvinnuskyni til að veiða fisk eða aðrar lífrænar auðlindir hafsins.
8. *Önnur skip* en flutningaskip, fiskiskip og varðskip hlíta ákvæðum laganna um fiskiskip.
9. *Viðurkennt* er viðurkennt af Siglingastofnun Íslands.
10. *Skipstjóri* er sá sem fer með æðsta vald á skipi.
11. *Yfirmaður* er skipverji, annar en skipstjóri, skilgreindur sem slíkur í landslögum eða reglugerðum, eða samkvæmt heildarsamningum eða venjum þegar hinu er ekki til að dreifa.
12. *Yfirmaður á þilfari* er yfirmaður sem fengið hefur löggildingu í samræmi við ákvæði II. kafla alþjóðasamþykktarinnar.
13. *Yfirstýrimaður* er sá yfirmaður sem gengur næst skipstjóra og tekur við skipstjórn í forföllum skipstjóra.
14. *Undirstýrimaður* er stýrimaður í lægri stöðu en yfirstýrimaður.
15. *Yfirmaður í vél* er yfirmaður sem fengið hefur löggildingu í samræmi við ákvæði III. kafla alþjóðasamþykktarinnar.
16. *Yfirvélstjóri* er æðsti vélstjóri og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið og rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar skipsins.
17. *2. vélstjóri* er sá vélstjóri sem gengur næst yfirvélstjóra og ber ábyrgð á vélbúnaði skipsins, rekstri og viðhaldi véla og rafbúnaðar í forföllum yfirvélstjóra.
18. *Undirvélstjóri* er vélstjóri í lægri stöðu en 2. vélstjóri.
19. *Aðstoðarmaður í vél* er maður í þjálfun til starfa sem yfirmaður í vél og er skilgreindur sem slíkur í landslögum eða reglugerðum.
20. *Fjarskiptamaður* er handhafi skírteinis sem er gefið út og viðurkennt af Póst- og fjarskiptastofnun skv. ákvæðum alþjóðaradióreglugerðarinnar.
21. *Undirmaður* er sá í áhöfn skipa sem er hvorki skipstjóri né yfirmaður.
22. *Strandsiglingar* eru siglingar innan 50 sjómílna frá ströndum Íslands.
23. *Takmarkað hafsvæði* er svæði innan 50 sjómílna frá ströndum Íslands.
24. *Ótakmarkað hafsvæði* er svæði utan takmarkaðs hafsvæðis.
25. *Framdriftsafl* er mesta samfellda heildarhámark ásafls allra aðalvéla skipsins í kílóvöttum, eins og það er skráð í skráningarskírteini skipsins eða öðrum opinberum skjölum;

26. *Fjarskiptastörf* ná, eftir því sem við á, til vaktstöðu, viðhalds og viðgerða á tækjabúnaði sem framkvæmd eru í samræmi við alþjóðaradíóreglugerðina, alþjóðasamning um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS) og samkvæmt ákvörðun Siglingastofnunar og tilmælum Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar sem við eiga.
27. *Mánuður* telst 30 dagar.
28. *Starfssvið* er ýmis verkefni, skyldustörf og ábyrgð sem skilgreind eru í STCW-kóðanum og nauðsynlegt er að inna af hendi við rekstur skipsins, vegna öryggis mannlífa á hafinu eða til verndar hafinu og umhverfi þess.
29. *Útgerð* er eigandi skipsins eða hvers konar önnur samtök eða einstaklingar, til að mynda forstjóri eða þurrleigutaki, sem tekið hafa við ábyrgð á útgerð skipsins úr höndum eiganda þess og hafa með þeirri ábyrgð þar með samþykkt að takast á hendur allar þær skyldur og alla þá ábyrgð sem þessar reglur leggja á félagið.
30. *Skírteini* er atvinnuskírteini sem gefið er út og áritað í samræmi við ákvæði reglugerðar þessarar og veitir lögumtæm handhafa þess rétt til að takast á hendur störf á því starfssviði og með þeirri ábyrgð sem tilgreint er í skírteininu, á skipi þeirrar gerðar, stærðar, með því vélarafli og þeirri tegund vélbúnaðar sem notaður er í viðkomandi sjóferð.
31. *Siglingatími* er tími við störf um borð í skipi sem krafist er vegna útgáfu skírteinis eða veitingar annarra starfsréttinda.
32. *Stjórnunarsvið* er ábyrgðarsvið skipstjóra, yfirstýrimanns, yfirvélstjóra og 2. vélstjóra á skipi sem siglir á opnu hafi, sem skulu sjá um að öll störf sem þeir bera ábyrgð á um borð í skipinu séu rétt framkvæmd.
33. *Framkvæmdasvið* er ábyrgðarsvið yfirmanns á siglingavakt eða á vakt í vélarúmi, þar með talin vakt við ómannað vélarúm eða starf fjarskiptamanns, yfirstjórn og ábyrgð á þeim störfum sem þeim eru falin af yfirmönnum á stjórnunarsviði.
34. *Stoðsvið* er ábyrgðarsvið þeirra sem vinna að störfum um borð í skipi undir stjórn yfirmanns sem starfar á stjórnunarsviði.
35. *Alþjóðaradíóreglugerðin* eru reglur um fjarskipti, sem eru viðauki við, eða sem taldar eru vera viðauki við nýjustu alþjóðafjarskiptasamþykktina sem er í gildi á hverjum tíma.
36. *Áhöfn* eru yfirmenn og undirmenn sem starfa á skipi.
37. *Sjómanskólar* eru Stýrimannaskólinn í Reykjavík, Vélskóli Íslands, Slysavarnaskóli sjómanna og aðrir viðurkenndir skólar sem annast menntun sjómanna.
38. *Öryggismönnun* er ákvörðun Siglingastofnunar Íslands um lágmarksfjölda í áhöfn til að sinna tilteknum störfum um borð í tilteknu skipi og ábyrgðarsvið hvers skipverja.
39. *Tonn* er mæling skipa í brúttótonnum samkvæmt alþjóðasamþykkt sem undirrituð var í Lundúnum 23. júní 1969.

2. gr.

Gildissvið.

Reglugerð þessi tekur til áhafna allra íslenskra skipa sem eru skráningarskyld skv. lögum um skráningu skipa.

I. KAFLI

Menntun og þjálfun.

3. gr.

Menntun, þjálfun og mat.

Siglingastofnun Íslands, í samvinnu við menntamálaráðuneytið, skal tryggja að menntun og þjálfun og mat á henni til veitingar skírteina samkvæmt þessari reglugerð:

1. byggist á skriflegum áætlunum sem feli í sér aðferðir og leiðir til þess að koma menntun og þjálfun til skila, starfsaðferðir og námsefni sem nauðsynlegt kann að vera til að öðlast þá hæfni sem mælt er fyrir um; og
2. fari fram, sæti eftirliti, mati og sé borin upp af einstaklingum sem eru til þess hæfir samkvæmt 4., 5. og 6. gr.

Þeir sem sjá um að veita verklega menntun og þjálfun um borð í skipi og meta hana skulu aðeins gera slíkt hafi það ekki afgerandi áhrif á venjulegan rekstur skipsins og að þeir geti einbeitt sér að verklegri menntun og þjálfun.

4. gr.

Menntunar- og hæfnisskilyrði kennara, leiðbeinenda og prófdómara.

Siglingastofnun Íslands, í samvinnu við menntamálaráðuneyti, skal tryggja að kennarar, leiðbeinendur og prófdómarar búi yfir nauðsynlegri menntun og hæfni til að veita tiltekna menntun og þjálfun og meta starfshæfni, annað hvort um borð í skipi eða í landi, svo sem krafist er samkvæmt þessari reglugerð og alþjóðasamþykktinni.

5. gr.

Verkleg menntun og þjálfun.

Sá sem veitir verklega menntun og þjálfun, annað hvort um borð í skipi eða í landi, sem nýta á til að öðlast skírteini samkvæmt þessari reglugerð skal:

1. hafa skilning á menntunar- og þjálfunaráætlun og markmiðum hennar;
2. búa yfir nauðsynlegri menntun og hæfni; og
3. ef menntun og þjálfun fer fram með hjálp hermis:
 - 3.1 hafa notið viðeigandi leiðsagnar í leiðbeiningartækni sem nauðsynleg er til að nota herminn, og hafa öðlast starfsreynslu í notkun þeirrar tegundar hermis sem kenna skal á.

Sá sem annast eftirlit með verklegri menntun og þjálfun sem nýta á til að öðlast skírteini samkvæmt þessari reglugerð og alþjóðasamþykktinni skal hafa fullan skilning á menntunar- og þjálfunaráætlun og markmiðum hennar.

6. gr.

Mat á starfshæfni.

Sá sem annast mat á verklegri hæfni í starfi, annað hvort um borð í skipi eða í landi, sem nýta á til að öðlast skírteini samkvæmt þessari reglugerð skal:

1. búa yfir tilhlýðilegri þekkingu og skilningi á þeirri hæfni sem meta skal;
2. hafa til að bera menntun og hæfni til að sinna því viðfangsefni sem um ræðir;
3. hafa hlotið viðeigandi leiðsögn í matsaðferðum og -framkvæmd;
4. hafa öðlast verklega reynslu í mati; og
5. ef nota skal hermi við framkvæmd mats, hafa öðlast verklega reynslu í mati á viðkomandi tegund hermis undir yfirstjórn reynds prófdómara og að uppfylltum kröfum sem hann gerir þar að lútandi.

7. gr.

Menntun, þjálfun og mat innan stofnunar.

Siglingastofnun, sem viðurkennir menntunar- og þjálfunarnámskeið sjómannaskóla eða menntun og hæfni sem menntunar- og þjálfunarstofnun veitir, sem hluti af skilyrðum Siglingastofnunar fyrir útgáfu viðeigandi skírteinis sem krafist er samkvæmt þessari reglugerð, skal tryggja að skilyrði um menntun, hæfni og reynslu kennara og prófdómara séu uppfyllt við beitingu ákvæða alþjóðasamþykktarinnar um gæðastaðla. Slík menntun, þjálfun, reynsla og beiting gæðastaðla skal fela í sér viðeigandi menntun og þjálfun í kennslutækni og menntunar-, þjálfunar- og matsaðferðum og framkvæmd og uppfylla öll gildandi skilyrði þessarar reglugerðar og alþjóðasamþykktarinnar.

II. KAFLI

Skírteini.

8. gr.

Skilyrði skírteina.

Hver íslenskur ríkisborgari sem fullnægir skilyrðum þessarar reglugerðar um siglingatíma, aldur, menntun og þjálfun, hæfni og próf á rétt á að fá útgefið skírteini og stunda samkvæmt því

atvinnu sem skipstjóri, yfirmaður eða undirmaður á íslenskum skipum. Jafnframt þarf að uppfylla heilbrigðiskröfur samkvæmt reglugerð nr. 304/1993.

Þennan rétt hafa einnig ríkisborgarar ríkja sem aðilar eru að alþjóðasamþykktinni og ríkja sem eru aðilar að samningnum um evrópska efnahagssvæðið, enda uppfylli þeir skilyrði laga um atvinnuréttindi útlendinga og framvísi hjá Siglingastofnun árituðu vottorði um útgáfu á skírteini sér til handa í sínu heimalandi og hafi fengið hjá Siglingastofnun áritað vottorð um viðurkenningu á erlendu skírteini. Þeir skulu þó ætíð sýna fram á að hafa gengist undir jafngilda menntun og íslenskir ríkisborgarar. Ef Siglingastofnun telur að þessu skilyrði sé ekki fullnægt er henni heimilt að gera kröfu um að viðkomandi sækji námskeið á vegum sjómannaskóla sem viðurkennt er af Siglingastofnun Íslands.

Skipstjóri á íslensku skipi skal ávallt vera íslenskur ríkisborgari. Þó geta ríkisborgarar annarra ríkja á Evrópska efnahagssvæðinu starfað sem skipstjórar á íslenskum skipum hafi þeir staðist sérstakt próf um þekkingu á íslensku og íslenskum lögum og reglum er varða þau störf sem þeir fá réttindi til að gegna.

Yfirmenn á stjórnunarsviði; skipstjóri, yfirstýrimaður, yfirvélstjóri og 2. vélstjóri skulu hafa þekkingu á íslenskum lögum og reglum sem varða störf þeirra. Útgerð skips skal tryggja að skipstjóri og yfirmenn á stjórnunarsviði geti tjáð sig innbyrðis á sama tungumáli um sitt starfssvið og tjáð undirmönnum fyrirmæli sem skilin verða með öryggi eins og störfin krefjast.

9. gr.

Útgáfa viðeigandi skírteina og skilyrði um siglingatíma.

Skírteini, endurnýjanir þeirra, árituð vottorð um útgáfu á skírteini og árituð vottorð um viðurkenningu á erlendu skírteini skulu gefin út af Siglingastofnun. Form skírteina og vottorða eru birt í viðauka með reglugerð þessari og eru í samræmi við fyrirmæli alþjóðasamþykktarinnar.

Eftirtalin skírteini eru gefin út samkvæmt alþjóðasamþykktinni og veita réttindi til starfa á íslenskum skipum og skipum þeirra ríkja sem eru aðilar að fyrrnefndum alþjóðasamþykktum:

Skírteini til starfa í brú á farþega- og flutningaskipum:

Námsstig:	Aldur:	Siglingatími:	Skírteini:	Takmarkanir:	STCW-regla
	16	1)	Aðstoðarmaður í brú		II/4
2	18	2)	Stýrimaður	< 500 tonn í strandsiglingum	II/3
2	20	3)	Skipstjóri	< 500 tonn í strandsiglingum	II/3
2	18	4)	Stýrimaður		II/1
3	18	5)	Yfirstýrimaður	< 3000 tonn	II/2
3	18	6)	Skipstjóri	< 3000 tonn	II/2
3	18	7)	Yfirstýrimaður		II/2
3	18	8)	Skipstjóri		II/2

Siglingatími:

- 1) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma með sex mánaða menntun og þjálfun og reynslu hið minnsta, eða sérstaka þjálfun, annað hvort í landi eða um borð í skipi, þar á meðal viðurkenndan siglingatíma sem eigi má vera skemmri en tveir mánuðir;
- 2) hafa að baki sérstaka þjálfun, meðal annars nægilega langan viðeigandi siglingatíma samkvæmt kröfu Siglingastofnunar, eða viðurkenndan siglingatíma eigi skemmri en 36 mánuðir við störf á þilfari;
- 3) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma eigi skemmri en 12 mánuði sem yfirmaður siglingavaktar;
- 4) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma sem nemur að minnsta kosti 12 mánuðum, enda hafi hann verið hluti af viðurkenndu menntunar- og þjálfunarstarfi og menntun og þjálfun um borð í skipi, og skal siglingatíminn skráður í viðurkennda þjálfunarbók, eða hafa að baki að öðrum kosti viðurkenndan siglingatíma sem nemur að minnsta kosti 36 mánuðum; hafa staðið vaktir í brú á siglingatímanum undir eftirliti skipstjóra eða yfirmanns með full réttindi um að minnsta kosti sex mánaða skeið; uppfylla gildandi kröfur til að geta unnið tiltekin skyldustörf við fjarskipti í samræmi við ákvæði alþjóðaradíreglugerðarinnar;
- 5) fullnægja kröfum til yfirmanns siglingavaktar á skipum sem eru 500 brúttótonn eða stærri;
- 6) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma sem yfirmaður siglingavaktar eigi skemmri en 36 mánuði; þó er heimilt að stytta þennan tíma í 24 mánuði hið minnsta ef umsækjandi hefur starfað sem yfirstýrimaður að minnsta kosti 12 mánuði af slíkum siglingatíma;
- 7) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma eigi skemmri en 12 mánuðir sem yfirmaður siglingavaktar á skipum sem eru 500 brúttótonn eða stærri;
- 8) eigi skemmri en 36 mánuðir skulu vera að baki, eftir að hafa öðlast réttindi til að starfa sem yfirstýrimaður á skipum sem eru 500 brúttótonn eða stærri; þó er heimilt að stytta þennan tíma í 24 mánuði hið minnsta ef umsækjandi hefur starfað sem yfirstýrimaður í að minnsta kosti 12 mánuði af slíkum siglingatíma.

Skírteini til starfa í brú á fiskiskipum sem eru 24 metrar að lengd eða lengri:

Námsstig:	Aldur:	Siglingatími:	Skírteini:	Takmarkanir:	STCW-F regla
1	18	1)	Stýrimaður	fiskiskip á takmörkuðu hafsvæði	II/4
1	20	2)	Skipstjóri	fiskiskip á takmörkuðu hafsvæði	II/3
2	18	3)	Stýrimaður	fiskiskip	II/2
2	20	4)	Skipstjóri	fiskiskip	II/1

Siglingatími:

- 1) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma eigi skemmri en 24 mánuði á þilfari á fiskiskipum sem ekki eru styttra en 12 metrar að lengd. Hins vegar getur Siglingastofnun heimilað þess í stað allt að 12 mánuði vegna sérstakrar þjálfunar, enda sé tíminn talinn sambærilegur að gildi við þann sem hann kom í stað fyrir, eða viðurkenndan siglingatíma sem staðfestur er með sjóferðabók samkvæmt alþjóðasamþykktinni frá 1978;
- 2) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma eigi skemmri en 12 mánuði sem yfirmaður siglingavaktar eða skipstjóri á fiskiskipum, sem ekki eru styttri en 12 metrar að lengd. Hins vegar getur Siglingastofnun heimilað þess í stað allt að 6 mánaða staðfestan siglingatíma sem yfirmaður siglingavaktar á farþega- og flutningaskipum;
- 3) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma eigi skemmri en 24 mánuði á þilfari á fiskiskipum, sem ekki eru styttra en 12 metrar að lengd. Hins vegar getur Siglingastofnun heimilað þess í stað allt að 12 mánuði vegna sérstakrar þjálfunar, enda sé tíminn talinn sambærilegur að gildi við þann sem hann kom í stað fyrir, eða viðurkenndan siglingatíma sem staðfestur er með sjóferðabók samkvæmt alþjóðasamþykktinni frá 1978;
- 4) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma eigi skemmri en 12 mánuði sem yfirmaður siglingavaktar eða skipstjóri á fiskiskipum, sem ekki eru styttri en 12 metrar að lengd. Hins vegar getur Siglingastofnun heimilað þess í stað allt að 6 mánaða staðfestan siglingatíma sem yfirmaður siglingavaktar á skipum sem sigla á opnu hafi og falla undir alþjóðasamþykktina frá 1978.

Skírteini vegna starfa í vélarúmum skipa:

Námsstig:	Aldur:	Siglingatími:	Skírteini:	Takmarkanir:	STCW-F regla	STCW
	16	x)	Vélgæslumaður			
1	16	1)	Aðstoðarmaður í vél			III/4
1	16	x)	Vélavörður			
1	16	x)	Yfirvélstjóri	≤ 375 kW		
1	18	x)	Yfirvélstjóri	< 750 kW		
2	18	2)	Vélstjóri		II/5	III/1
2	18	3)	2. vélstjóri	< 3000 kW	II/5	III/3
2	18	4)	Yfirvélstjóri	< 3000 kW	II/5	III/3
3	18	5)	2. vélstjóri		II/5	III/2
3	18	6)	Yfirvélstjóri		II/5	III/2

Siglingatími:

- 1) hafa að baki viðurkenndan siglingatíma með að minnsta kosti sex mánaða þjálfun og reynslu, eða sérstaka þjálfun, annað hvort í landi eða um borð í skipi, meðal annars viðurkenndan siglingatíma eigi skemmri en tvo mánuði;
- 2) hafa að baki að minnsta kosti sex mánaða siglingatíma í og hafa lokið viðurkenndri menntun og þjálfun sem er eigi skemmri en 30 mánuðir, meðal annars þjálfun um borð sem skráð er í viðurkennda þjálfunarbók;
- 3) fullnægja kröfum til að öðlast réttindi sem yfirmaður vaktar í vélarúmi og hafa að baki að minnsta kosti 12 mánaða viðurkenndan siglingatíma sem aðstoðarvélstjóri eða vélstjóri;
- 4) fullnægja kröfum til að öðlast réttindi sem yfirmaður vaktar í vélarúmi og hafa að baki að minnsta kosti 24 mánaða viðurkenndan siglingatíma, þar af að minnsta kosti 12 mánaða starf eftir að hafa öðlast réttindi til að starfa sem annar vélstjóri;
- 5) fullnægja kröfum til að öðlast réttindi sem yfirmaður vaktar í vélarúmi og hafa að baki að minnsta kosti 12 mánaða viðurkenndan siglingatíma sem aðstoðarvélstjóri eða vélstjóri;
- 6) fullnægja kröfum til að öðlast réttindi sem yfirmaður vaktar í vélarúmi og hafa að baki að minnsta kosti 36 mánaða viðurkenndan siglingatíma, þar af að minnsta kosti 12 mánaða starf sem vélstjóri í ábyrgðarstöðu eftir að hafa uppfyllt skilyrði til að starfa sem annar vélstjóri.

10. gr.

Séríslensk skírteini skipstjórnarmanna.

30 tonna réttindi:

Sá sem hefur setið 30 tonna námskeið og lokið prófum frá viðurkenndum skóla í samræmi við reglugerð þar um, hefur rétt til að vera skipstjóri á skipum 30 tonn og minni á takmörkuðu hafssvæði.

Siglingatími: 18 mánuðir háseti á skipi.

11 tonna réttindi:

Þeir sem fæddir eru árið 1934 eða fyrr og stundað hafa skipstjórn á báti 11 tonn og minni um 10 ára skeið eiga rétt á að fá útgefið skírteini sem bundið er viðkomandi skipi eða öðru skipi, þó

eigi yfir 11. Siglingatíma má sanna með vottorðum tveggja valinkunnra manna. Þegar skilyrði þessi eru uppfyllt á viðkomandi rétt á að fá útgefið skírteini með árituninni “Hefur réttindi til að annast skipstjórn á skipi 11 tonnum og minna í innanlandssiglingum”.

Ótímabundin takmörkuð réttindi:

Að fengnum tillögum nefndar um undanþágur er samgönguráðherra heimilt að veita þeim skipstjórnamönnum, sem fæddir eru á árinu 1934 eða fyrr og starfað höfðu undangengin 10 ár fyrir gildistöku laga nr. 112/1984 á undanþágu við skipstjórnarstörf, ótímabundin takmörkuð réttindi. Þegar skilyrði þessi eru uppfyllt á viðkomandi rétt á að fá útgefið skírteini með árituninni “Hefur réttindi til að gegna stöðu _____ á _____ á takmörkuðu hafssvæði”.

Breyting á skipi:

Nú hefur skipstjórnamaður notið undanþágu frá ákvæðum laganna til skipstjórnarstarfa á sama skipi sem vegna breytinga á því mælist meira en 500 brúttótonn eða aðrar hliðstæðar ástæður eru fyrir hendi sem taldar hafa verið fullgildar ástæður fyrir undanþágu og er þá heimilt að veita honum þau réttindi óskert til starfa á sama skipi að uppfylltum öðrum skilyrðum. Í tilvikum þessum skal áritað á skírteini hver séu réttindi viðkomandi og á hvaða skipi.

[80 rúmlesta réttindi:

Skipstjóri á fiskiskipum og öðrum skipum, allt að 80 rúmlestir, í innanlandssiglingum.

Siglingatími: 24 mánuðir, þar af a.m.k. 12 mánuðir háseti á skipum stærri en 30 rúmlestir. Heimilt er að 6 mánuðir séu á 12 rúmlesta skipum og minni. Til að öðlast skipstjóraréttindi þarf 12 mánaða stýrimannstíma á skipi yfir 30 rúmlestir.]

11. gr.

Séríslensk skírteini vélstjórnarmanna.

1. Vélavörður á skipi.
2. Yfirvélstjóri á skipi með aðalvél 375 kW og minni.
Starfstími: 6 mánuðir sem vélavörður á skipi.
3. Yfirvélstjóri á skipi með 750 kW vél og minni.
Starfstími: 9 mánuðir sem vélavörður á skipi, þar af a.m.k. 5 mánuði á skipi með 401-750 kW vél.
4. Vélgæsluréttindi:
Vélgæslumaður á skipi að 20 rúmlestum með aðalvél 220 kW og minni.
Þessi réttindi öðlast viðkomandi eftir að hafa setið viðurkennt nám í vélgæslufræðum og lokið prófum samkvæmt reglugerð.
5. 11 tonna réttindi:
Þeir sem fæddir eru árið 1934 eða fyrr og stundað hafa vélgæslu á báti 11 tonn og minni um 10 ára skeið eiga rétt á að fá útgefið skírteini sem bundið er viðkomandi skipi eða öðru skipi, þó eigi yfir 11 tonnum. Siglingatíma má sanna með vottorðum tveggja valinkunnra manna. Þegar skilyrði þessi eru uppfyllt á viðkomandi rétt á að fá útgefið skírteini með árituninni “Hefur réttindi til að annast vélstjórn á skipi 11 tonn og minni á takmörkuðu hafssvæði.
6. Ótímabundin takmörkuð réttindi:
Að fengnum tillögum nefndar um undanþágur er samgönguráðherra heimilt að veita þeim vélstjórum, sem fæddir eru á árinu 1934 eða fyrr og starfað höfðu undangengin 10 ár fyrir gildistöku laga nr. 113/1984 á undanþágu við vélstjórn, ótímabundin takmörkuð réttindi. Þegar skilyrði þessi eru uppfyllt á viðkomandi rétt á að fá útgefið skírteini með árituninni “Hefur réttindi til að gegna stöðu _____ á _____ skipi.

12. gr.

Siglingatími.

Umsækjanda skírteinis er skylt að færa sönnur á siglingatíma sem hann telur sig hafa að baki. Unnt er að færa sönnur á siglingatíma með rétt útfylltri sjóferðabók, staðfestingu lögskráningarstjóra eða yfirlýsingu skipstjóra eða eiganda skips þar sem fram koma þeir dagar sem umsækjandi var skráður í áhöfn skips og afskráður og hvaða stöðu hann gegndi.

Umsækjandi skírteinis sem kveðst hafa að baki siglingatíma á skipi sem ekki er skráður á Íslandi skal færa sönnur á þann siglingatíma á fullnægjandi hátt að mati Siglingastofnunar og ef vafi leikur á um réttmæti þeirrar sönnunar skal Siglingastofnun skera úr um siglingatíma í því tilvik.

13. gr.

Varðveisla skírteina.

Sérhvert skírteini sem krafist er samkvæmt reglugerð þessari og alþjóðasamþykktinni skal hafa um borð í skipi sem handhafi þess starfar á og skal sýna það ef löggæslumaður fer fram á það.

14. gr.

Gildistími og endurnýjun skírteina.

Skírteini sem gefið er út samkvæmt reglugerð þessari skal gefið út til 5 ára frá útgáfudegi. Að þeim tíma liðnum skal handhafi skírteinis endurnýja það. Endurnýjun skal veitt til 5 ára í senn frá því að gildistími þess rennur út, enda uppfylli handhafi skilyrði þessarar greinar.

Við endurnýjun skírteina skal hver skipstjóri, yfirmaður eða fjarskiptamaður sem hefur skírteini og starfar á sjó eða ætlar að hverfa aftur á sjóinn eftir nokkurn tíma í landi fullnægja eftirfarandi skilyrðum um:

1. heilbrigði, einkum varðandi sjón og heyrn, sbr. reglugerð nr. 304/1993; og
2. siglingatíma sem skipstjóri eða yfirmaður að minnsta kosti í 1 ár á síðustu 5 árum, eða
3. með því að hafa innt af hendi störf sem jafna má til viðkomandi skírteinis og teljast að minnsta kosti sambærileg við siglingatímamann sem krafist er samkvæmt 2. tölul. eða með því að:
 - 3.1 standast viðurkennt próf; eða
 - 3.2 ljúka á fullnægjandi hátt viðurkenndu námskeiði eða viðeigandi námskeiðum; eða
 - 3.3 hafa staðfestan siglingatíma sem yfirmaður í að minnsta kosti 3 mánuði sem aukamaður rétt áður en hann hlaut það starf, sem hann á tilkall til samkvæmt skírteini sínu.

Endurmenntunarnámskeið sem krafist er samkvæmt þessari grein skulu vera samþykkt af Siglingastofnun og hafa að geyma texta nýlegra breytinga á alþjóðareglum um öryggi mannlífa og varnir gegn mengun sjávar.

15. gr.

Lagaskilaákvæði vegna gildandi skírteina.

Sá sem er handhafi skírteinis samkvæmt eldri lögum og reglugerð, þ.e. lögum nr. 112/1984 með síðari breytingum og lögum nr. 113/1984 með síðari breytingum og reglugerð 118/1996, þegar reglugerð þessi öðlast gildi skal halda sínu skírteini svo lengi sem gildistími þess rennur ekki út.

Heimilt er að gefa út ný skírteini samkvæmt þessari reglugerð í stað þeirra eldri á þann hátt sem eftirfarandi töflur sína:

Skírteini til að starfa í brú skipa:

Skírteini samkvæmt þessari reglugerð:	Takmarkanir:	Skírteini samkvæmt lögum nr. 113/1984 og reglugerð nr. 118/1996:
Stýrimaður	fiskiskip á takmörkuðu hafsvæði	1. stig 1: Yfirstýrimaður/1. stýrimaður á fiskiskipum og öðrum skipum 200 rúmlesta og minni. 1. stig 2: Undirstýrimaður á 500 rúmlesta fiskiskipum og minni í innanlandssiglingum.
Skipstjóri	fiskiskip á takmörkuðu hafsvæði	1. stig 3: Skipstjóri á 200 rúmlesta fiskiskipum og minni í innanlandssiglingum.
Stýrimaður	fiskiskip	2. stig 1: Yfirstýrimaður/1. stýrimaður á fiskiskipum og öðrum skipum af ótakmarkaðri stærð og farsviði.
Skipstjóri	fiskiskip	2. stig 4: Skipstjóri á fiskiskipum og öðrum skipum af ótakmarkaðri stærð og farsviði.
Aðstoðarmaður í brú		
Stýrimaður	< 500 tonn í strandsiglingum	2. stig 2: Yfirstýrimaður á 200 rúmlesta kaupskipum og minni í strandsiglingum.
Skipstjóri	< 500 tonn í strandsiglingum	2. stig 5: Skipstjóri á 200 rúmlesta kaupskipum og minni í strandsiglingum.
Stýrimaður		2. stig 3: Undirstýrimaður á kaupskipum og varðskipum af ótakmarkaðri stærð.
Yfirstýrimaður	< 3000 tonn	
Skipstjóri	< 3000 tonn	
Yfirstýrimaður		3. stig 1: Yfirstýrimaður/1. stýrimaður á kaupskipum og varðskipum af ótakmarkaðri stærð og farsviði.
Skipstjóri		3. stig 2: Skipstjóri á kaupskipum af ótakmarkaðri stærð í strandsiglingum. 3. stig 3: Skipstjóri á kaupskipum af ótakmarkaðri stærð og farsviði. 4. stig 1: Skipstjóri á varðskipum af ótakmarkaðri stærð og farsviði.

Skírteini til að starfa í vélarúmi skipa:

Skírteini samkvæmt þessari reglugerð:	Takmarkanir:	Skírteini samkvæmt lögum nr. 112/1984 og reglugerð nr. 118/1996:
Aðstoðarmaður í vél		1. og 2. stig 1: Vélavörður.
Vélstjóri		3. stig 5: ? og 2. vélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð. 4. stig 1: ? og 2. vélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð.
2. vélstjóri	< 3000 kW	3. stig 4 og 4. stig 1: 1. vélstjóri á skipi með 1500 kW ^{*)} vél og minni.
Yfirvélstjóri	< 3000 kW	3. stig 5: Yfirvélstjóri á skipi með 1500 kW ^{*)} vél og minni og 2. vélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð. 4. stig 2: Yfirvélstjóri á skipi með 1500 kW ^{*)} aðalvél og minni. 4. stig 4: Yfirvélstjóri á skipi með 3000 kW vél og minni.
2. vélstjóri		4. stig 3: 1. vélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð
Yfirvélstjóri		4. stig 5: Yfirvélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð.

^{*)} Viðkomandi þarf að sækja sérstakt nám skv. A-lið í ákvæði til bráðabirgða í lögum nr. xx/1999.

16. gr.

Undanþágur.

Þegar brýna nauðsyn ber til er Siglingastofnun heimilt, telji hún að það hafi ekki í för með sér hættu fyrir menn, eignir eða umhverfi, að veita tilteknum sjómanni undanþágu til að starfa á tilgreindu skipi í ákveðinn tíma sem hann hefur ekki tilskilið skírteini til, þó ekki lengur en í sex mánuði, enda telji Siglingastofnun að hann sé fullhæfur til þess að annast þetta starf á öruggan hátt. Undanþágur má ekki veita til að gegna starfi fjarskiptamanns nema alþjóðaradlóreglugerðin heimili.

Undanþágu fyrir stöðu skal aðeins veita manni sem hefur skírteini fyrir næstu lægri stöðu. Undanþágu má ekki veita til að gegna starfi skipstjóra eða yfirvélstjóra nema í neyðartilvikum og í eins stuttan tíma og hugsanlegt er.

Siglingastofnun skal halda skrá yfir veittar undanþágur og veita upplýsingar úr skránni sé þess óskað.

17. gr.

Erlend skírteini.

Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. 8. gr. getur Siglingastofnun, ef aðstæður krefja, heimilað erlendum ríkisborgara sem er handhafi erlends skírteinis og áritaðs vottorðs um útgáfu á skírteini í sínu heimalandi, að starfa í allt að þrjú mánuði um borð í íslensku skipi, enda hafi verið lögð fram umsókn hjá Siglingastofnun um áritað vottorð um viðurkenningu á erlendu skírteini.

III. KAFLI

Vaktstaða.

18. gr.

Meginreglur um vaktstöðu.

Skipstjóri á hverju skipi skal tryggja að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé staðin örugg vakt eða vaktir. Undir yfirlýsningu skipstjóra eru stýrimenn ábyrgir fyrir öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim þá sérstaklega að varast árekstur og strand. Á sama hátt eru vélstjórar ábyrgir fyrir vélbúnaði skipsins á sinni vakt undir yfirlýsningu yfirvélstjóra.

Útgerðum, skipstjórum, yfirvélstjórum og þeir sem ganga siglingavaktir skulu kunna skil á kröfum, meginreglum og leiðbeiningum sem fram koma í VII. og VIII. viðauka við reglugerð þessa, en takmarka vaktina þó ekki við þær.

19. gr.

Hvíldartími þeirra sem bera ábyrgð á eða annast vaktstöðu í brú eða vélarúmi.

Fyrirkomulag vakta á skipum skal vera með þeim hætti að þreyta dragi ekki úr árvekni þeirra sem standa vaktir. Þær skal setja þannig að þeir sem taka fyrstu vakt í upphafi sjóferðar og síðan þeir sem leysa af og ganga næstu vaktir séu nægilega hvíldir og að öðru leyti vel á sig komnir til að gegna skyldustörfum.

IV. KAFLI

Öryggismönnun farþega- og flutningaskipa.

20. gr.

Öryggismönnunarskírteini.

Sérhvertt íslenskt farþega- og flutningaskip skal mannað á öruggan hátt til að tryggja öryggi mannlífa á hafinu og verndun umhverfis hafsins. Sérhvertt farþega- og flutningaskip skal fá útgefið af Siglingastofnun öryggismönnunarskírteini til tryggingar því að skipið sé mannað á öruggan hátt og samræmi við alþjóðareglur. Öryggismönnunarskírteini skal segja til um lágmarksfjölda í áhöfn skips, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir hverja stöðu.

Fjöldi í áhöfn skal ákveðinn með hliðsjón af gerð skips, fyrirkomulagi þess og búnaði, þannig að fjöldi í áhöfn og skipting starfa fullnægi skilyrðum um að unnt sé að sinna öllum þáttum sem tryggja öryggi áhafnar og skips.

Á hverju skipi skal vera skipstjóri og yfirvélstjóri. Siglingastofnun tekur ákvörðun um fjölda í áhöfn á stjórnunarsviði, framkvæmdasviði og stoðsviði og skal hún taka fullt tillit til alþjóðasamþykktarinnar og krafna hennar um siglingatíma, aldur, heilbrigði, menntun og þjálfun, hæfni og próf. Við mönnun skips skal tekið sérstakt tillit til skipulags vakta um borð og nauðsynlegs hvíldartíma skipverja.

Eigandi, útgerðarmaður og skipstjóri skulu tryggja að ráðnir séu til starfa skipstjóri, stýrimenn, vélstjórar, fjarskiptamenn og aðstoðarmenn í samræmi við þann lágmarksfjölda sem kveðið er á um í grein þessari, öryggismönnunarskírteini skipsins og séu handhafar tilskilinna skírteina.

21. gr.

Öryggismönnun fiskiskipa og varðskipa.

Um öryggismönnun fiskiskipa og varðskipa fer eftir lögum um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna íslenskra skipa og fjölda í áhöfn, nr. xx/1999.

V. KAFLI

Ýmis ákvæði.

22. gr.

Ábyrgð útgerða.

Útgerðum, skipstjórum og áhöfnum skipa ber að tryggja að skyldur samkvæmt þessari grein séu uppfylltar með fullnægjandi hætti og gerðar séu nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að sérhver

maður í áhöfn skips hafi skilning og þekkingu á öruggri siglingu skipsins.

Útgerð skal útbúa skrifleg fyrirmæli til skipstjóra sérhvers skips skv. reglugerð þessari þar sem fram kemur stefna og starfsaðferðir sem fylgja ber til að tryggja að allir sjómenn sem eru nýkomnir til starfa á skipinu fái að kynnst búnaði skipsins með fullnægjandi hætti, starfsaðferðum um borð og öðrum þáttum sem nauðsynlegir eru til að þeir megi rækja skyldur sínar á þann hátt sem krafist er áður en þeim eru falin þessi störf. Slík stefna og starfsaðferðir skulu hafa að geyma:

1. tíma þann sem sjómaður sem er nýkominn til starfa á skipinu fær til að kynnst:
 - 1.1 þeim búnaði sem sjómaður notar og starfar við, og
 - 1.2 þeim vaktreglum skipsins, öryggi, umhverfisvernd og neyðaráætlunum og neyðarráðstöfunum sem sjómaður þarf að kunna skil á í starfi sínu; og
2. tilnefningu á reyndum manni í áhöfn sem ber að tryggja að allir nýráðnir sjómenn fái nauðsynlegar upplýsingar á tungumáli sem þeir skilja.

23. gr.

Refsiákvæði.

Um brot á reglugerð þessari fer eftir xx. gr. laga um menntun, þjálfun, skírteini, vaktstöður áhafna íslenskra skipa og fjölda í áhöfn þeirra nr. xx/1999.

24. gr.

Gildistaka.

Reglugerð þessi, sem sett er samkvæmt lögum um menntun, þjálfun, skírteini, vaktstöðu áhafna íslenskra skipa og fjölda í áhöfn þeirra nr. xx/1999, staðfestist hér með til að öðlast gildi 1. ágúst 1999 og birtist til eftirbreytni öllum þeim sem hlut eiga að máli. Jafnframt fellur úr gildi reglugerð um atvinnuskírteini skipstjórnar- og vélstjórnarmanna nr. 118/1996.

Samgönguráðuneytinu, xx. xx 1999.

VIÐAUKAR

- I. Umsókn um útgáfu á skírteini.
- II. Skírteini.
- III. Áritað vottorð um útgáfu á skírteini.
- IV. Áritað vottorð um viðurkenningu á erlendu skírteini.
- V. Læknisvottorð til starfa á íslenskum skipum.
- VI. Öryggismönnunarskírteini.
- VII. Fyrirkomulag vakta og meginreglur sem fylgja ber við vaktstöður á fiskiskipum.
- VIII. Fyrirkomulag vakta og meginreglur sem fylgja ber við vaktstöður á farþega- og flutningaskipum.

I. VIÐAUKI
Umsókn um útgáfu á skírteini.

SIGLINGASTOFNUN ÍSLANDS
ICELANDIC MARITIME ADMINISTRATION



Umsókn um útgáfu á skírteini

Application for the issue of a certificate

Nafn / Name	
Eftirnafn / Surname	
Kennitala / ID-No.	
Heimili / Address	

Hvaða skírteini er óskað eftir að fá útgefið?

The certificate to be issued:

--

Til að fá útgefið skírteini ber að skila eftirfarandi gögnum:

The following must be submitted before a certificate can be issued:

Skilríki / Credentials

Skjöl um tilskilin siglingatíma / Documentation on approved seagoing service

Prófskírteini / Diplomas

Áður útgefin skírteini / Certificates issued earlier

Gilt heilbrigðisvottorð / Valid health certificate

Vottorð um sjón og heyrn / Eyesight and hearing certificate

Myndir í vegabréfsstærð / Photographs (passport size)

Ég staðfesti hér með að ofanefndar upplýsingar eru réttar.

I hereby confirm that the above information is correct.

Staður:

Place:

Dags:

Date:

--

Undirskrift

Signature

Umsóknin leggist inn til:

Applications to be submitted to:

Siglingastofnunar Íslands
The Icelandic Maritime Administration
Vesturvör 2
200 Kópavogur

II. VIÐAUKI
Skírteini.

Siglingastofnun Íslands
The Icelandic Maritime Administration



Skírteini
Certificate of Competency

**CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND
WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995**
SKÍRTEINI GEFID ÚT SAMKVÆMT ÁKVÆÐUM ALÞJÓÐASAMÞYKKTAR UM MENNTUN OG ÞJÁLFUN, SKÍRTEINI OG
VAKTSTÖÐUR SJÓMANNA 1978, MEÐ BREYTINGUM FRÁ 1995

The Government of Iceland certifies that:

Ríkisstjórn Íslands staðfestir að:

ID - N0:

Kennitala:

**Has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation/s of the
above Convention, as amended, and has been found competent to serve in the following capacity
or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Icelandic Maritime
Administration, subject to any limitations indicated until**

Handhafi þessa skírteinis fullnægir ákvæðum reglu/na ofanefndrar alþjóðasamþykktar og er hæfur til að gegna neðangreindri stöðu
eða stöðum með tilgreindum takmörkunum, eins og kemur fram í skjali um lágmarksmönnun kaupskips (öryggismönnun) fram til dagsins
.....

Capacity

Staða

Limitations applying (if any)

Takmarkanir (ef einhverjar)

**and authorized to perform the following additional function or functions at the levels specified,
subject to any limitations indicated:**

og hefur heimild til að gegna eftirtaldri viðbótarstöðu eða viðbótarstöðum á tilgreindum stigum, að teknu tilliti til takmarkana sem kunna að
gilda:

Function

Starf

Level

Stig

Limitations applying (if any)

Takmarkanir (ef einhverjar)

This certificate in its original form must be kept available on board while serving on a ship.

Frumrit skírteinis ber að hafa um borð í skipi því sem viðkomandi er skráður á.

Date of birth of the holder of the certificate:

Fæðingardagur skírteinishafa:

Certificate No:

Skírteinisnúmer:

Issued on:

Útgáfudagur:

Valid to:

Gildir til:

Mynd
Photo

Signature and name of duly authorized official

Undirskrift og nafn embættismanns

Official Seal

Signature of holder

Undirskrift skírteinishafa

III. VIÐAUKI
Áritað vottorð um útgáfu á skírteini.

Siglingastofnun Íslands
Icelandic Maritime Administration



Endorsement attesting the issue of a certificate

**ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISIONS OF
THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION
AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995**

The Government of Iceland certifies that certificate No. has been issued to..... who has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until or until the date of validity of this endorsement.

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Icelandic Maritime Administration.

CAPACITY	LIMITATIONS (IF ANY)

Endorsement No. _____ issued on _____

Valid to:

Date and birth of holder of Certificate:

Signature and name of duly authorized official

Official seal

IV. VIÐAUKI
Áritað vottorð um viðurkenningu á erlendu skírteini.

Siglingastofnun Íslands
Icelandic Maritime Administration



Viðurkenning á skírteini
Recognition of a Certificate

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995
ÁRITUN SEM VOTTAR VIÐURKENNINGU Á SKÍRTEINI SAMKVÆMT ÁKVÆÐUM ALÞJÓÐASAMPYKKTAR UM MENNTUN OG ÞJÁLFUN, SKÍRTEINI OG VAKTSTÖÐU SJÓMANNA 1978, MEÐ BREYTINGUM FRÁ 1995.

The Government of ICELAND certifies that Certificate No.

Ríkisstjórn Íslands vottar að skírteini nr.

issued to:

gefið út til:

by or on behalf of the Government of

fyrir hönd ríkisstjórnar

is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the above Convention, as amended, and the lawful holder is authorized to perform the following functions at the levels specified, subject to any limitations indicated until the validity of this endorsement.

Er viðurkennt í samræmi við ákvæði reglu I/10 ofannefndrar samþykktar og að löglegur handhafi er hæfur til neðangreindra starfa með tilgreindum takmörkunum fram til dagsins eða þess dags sem gildistími þessarar áritunar rennur út.

Function

Starf

Level

Ábyrgðarsvið

Limitations applying (if any)

Takmarkanir (ef einhverjar)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

Löglegum handhafa þessarar áritunar er heimilt að starfa í eftirfarandi stöðu eða stöðum sem tilgreindar eru í viðeigandi kröfum stjórnvalda um örugga mönnun:

Capacity

Staða

Limitations applying (if any)

Takmarkanir (ef einhverjar)

Endorsement No.

Áritun no.

Issued on:

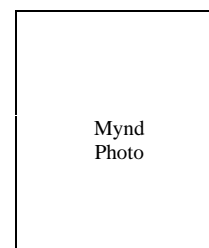
Útgáfudagur:

Valid to:

Gildir til:

Date of birth of the holder of the certificate:

Fæðingardagur skírteinishafa



Signature and name of duly authorized official
Undirskrift og nafn embættismanns

Official Seal

Signature of the holder
Undirskrift skírteinshafa

V. VIÐAUKI
Læknisvottorð til starfa á íslenskum skipum.

Siglingastofnun Íslands
Icelandic Maritime Administration



CONFIDENTIAL
Physical Examination Report
on eyesight, hearing and medical fitness of seafarers

application for: ___ a certificate ___ school admission ___ service on board ship

Name and identification No. _____

Address _____

Ship _____

___ master ___ deck officer ___ engineer officer ___ engine attendant ___ rating

Applicable certificate issued in the year _____

Height	Weight	Blood pressure	Pulse	Respiration	General appearance
_____	_____	_____	_____	_____	_____
Head and Neck		_____	Heart (cardiovascular)		_____
Lungs		_____	Speech (Radio operator)		_____
Extremities: Upper		_____	Lower		_____

EYESIGHT - last examination of eyes and eyesight test _____

Case history	No	Yes		No	Yes
Eyesight disturbance	___	___	Eyesight in dusk normal	___	___
Change in focus	___	___	Uses glasses/contact lenses	___	___

VISION	Without correction	With glasses or contact lenses
	Right eye _____	Right eye _____
	Left eye _____	Left eye _____

Reading vision:	30-40 cm distance: _____ (at least N.5, 1.5 mm high capital letters)	30-40 cm distance: _____ (at least N.5, 1.5 mm high capital letters)
	100 cm distance: _____ (at least N.14, 4 mm high capital letters)	100 cm distance: _____ (at least N.14, 4 mm high capital letters)

Examination:	Normal	Doubt	Not normal.
Colour vision	_____	_____	_____
Field of vision	_____	_____	_____
Eyesight in dusk	_____	_____	_____

EARS AND HEARING		Last test _____		Last hearing test _____	
Case history:	No	Yes		No	Yes
Loss of hearing	___	___	Ear inflammations	___	___
Work in noisy environment	___	___	Intoxication	___	___
Explosions	___	___	Other diseases.	___	___
Use of guns	___	___	Dizziness	___	___

Examination:	Normal	Doubt	Not normal
Right eardrum	___	___	___
Left eardrum	___	___	___
Auditory canal	___	___	___

Hearing test: Type of measuring device: _____

Frequency:	0.5 kilohertz	1 kilohertz	2 kilohertz	3 kilohertz	4 kilohertz
Audial threshold	_____	_____	_____	_____	_____

The hearing test is conducted with the aid of a headset and is to be repeated after two years.

GENERAL HEALTH SITUATION. Last examination _____

The applicant, as far as can be concluded from case history and by examination, is not mentally ill, does not suffer from alcoholism or drug addiction, neurological disease, cardiovascular disease or other diseases which could endanger a ship or ship's personnel while carrying out his/her duties on board.

CONCLUSION

- _____ The applicant fulfils the requirements made for:
- _____ admission as trainee for deck officer's certification.
- _____ admission as trainee for engineering officer's certificate.
- _____ revalidation of a deck officers' certificate of competency.
- _____ revalidation of an engineering officers' and engine attendants' certificate of competency
- _____ being signed on board a merchant ship
- _____ The applicant fulfils the requirements made, except the following:

The applicant is referred to a medical specialist in _____
for further examination. (speciality)

Place and date _____

Name of doctor and number _____

Signature _____

Address: _____

VI. VIÐAUKI
Öryggismönnunarskírteini fyrir farþega- og flutningaskip.

Siglingastofnun Íslands
Icelandic Maritime Administration



SPECIFICATION OF CREW ON SHIPS
SAFE MANNING DOCUMENT

Name	Main Propulsion		No. of Boilers		Electrical Installation			
Call sign	Number & type	kW	Main Boilers	Auxiliary Boilers	Voltage & Capacity	Driven by		
Type								
Gross Tonnage	Gross Register Tons							
Port of Registry	Class							
Trading Area								
Watch System								
Safe manning for operation with traditionally manned/periodically unmanned engine room and for safety related duties, according to the Training, Certification and Watchkeeping for Personnel serving on board Icelandic Ships and their Manning Act No. xx/1998.								
Capacity	Number	Certificate	Capacity	Number	Certificate	Capacity	Number	Certificate
Master			Chief Eng.			Catering Off		
Chief Mate			Second Eng.			Chief Cook		
Watchkeeping			Watchkeeping			Cook		
Deck Officer			Engineer Off.			Apprent.		
Radio operat.			Ass.Eng.Off.			Catering ass.		
Rating			Eng. Attend.			Stewardess		
Rating			Electrician			Comb. Posit.	Number	Certificate
			Rating			Ship's Mech.		
						AB/Eng. Att.		
						OS/Cook		

In the column "Certificate" the relevant STCW 1978 regulations or the relevant STCW regulations, as amended in 1995, will be entered, clearly stating the appropriate one.

All members of the subordinate crew shall meet the requirements regarding safety training and qualifications according to rules and regulations in force at the time in question.

This safe manning document is issued by the Icelandic Maritime Administration in compliance with Regulation 13(b), Chapter V, "Safety of Navigation", SOLAS 1974.

VII. VIÐAUKI

Fyrirkomulag vakta og meginreglur sem fylgja ber við vaktstöður á fiskiskipum.

Grundvallaratriði sem fylgja ber við siglingavakt um borð í fiskiskipum.

1. Siglingastofnun Íslands skal vekja athygli skipseiganda og útgerðarstjóra fiskiskipa, skipstjóra og þeirra sem ganga vaktir á eftirfarandi grundvallaratriðum sem hafa ber í huga til að tryggja að ávallt sé staðin örugg vakt.
2. Skipstjóri á hverju fiskiskipi skal tryggja að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé staðin örugg siglingavakt. Undir yfirumsjón skipstjóra eru stýrimenn ábyrgir fyrir öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand.
3. Um borð í öllum fiskiskipum á að hafa til hliðsjónar þau grundvallaratriði sem hér eru talin upp en er þó ekki tæmandi upptalning. (Þrátt fyrir það getur aðili undanskilið mjög lítil fiskiskip sem sigla á takmörkuðu hafsvæði frá því að fylgja þessum grundvallarreglum að öllu leyti.)

4. Leið til og frá fiskimiðum.

4.1 *Fyrirkomulag siglingavaktar.*

4.1.1 Vakt skal ávallt valin og mönnuð nægilega og eftir aðstæðum hverju sinni og þess gætt að hafa dyggilegan útvörð.

4.1.2 Þegar skipuð er vakt í brúnni skal ásamt öðru hafa eftirtalin atriði í huga:

1. að brúin má aldrei vera mannlaus;
2. veðurskilyrði, skyggni og hvort bjart sé af degi eða dimmt af nóttu;
3. nálægð yfirvofandi hættu fyrir siglingar, sem kann að gera það brýnt að yfirmaður á vakt fylgist enn nánar með siglingu skipsins;
4. notkun og ganghæfni siglingatækja eins og ratsjár eða annarra nútímastaðarákvörðun-
artækja, sem og allra tækja er koma að notum við örugga siglingu skipsins;
5. hvort skipið sé búið sjálfstýringu; og
6. óvenjulegt álag á þá sem standa siglingavakt og kann að leiða af sérstökum aðstæðum vegna siglingar skipsins.

4.2 *Hæfni til skyldustarfa.*

Fyrirkomulag vakta skal vera með þeim hætti að þreyta dragi ekki úr árvekni þeirra sem standa vaktir. Þær skal setja þannig að þeir sem taka fyrstu vakt í upphafi sjóferðar og síðan þeir sem leysa af og ganga næstu vaktir séu nægilega hvíldir og að öðru leyti vel á sig komnir til að gegna skyldustörfum.

4.3 *Sigling.*

4.3.1 Væntanlega siglingaleið skal ákvarða fyrirfram, að því marki sem unnt er og skal þá hafa til hliðsjónar og athuga allar handbærar upplýsingar um leiðina. Allar stefnur sem settar hafa verið út í kort skal sannprófa og mæla upp áður en sjóferðin hefst.

4.3.2 Á vakt skal með reglulegu millibili og nægilega oft sannreyna stýrða stefnu skipsins, stað þess og hraða með notkun allra nauðsynlegra siglingatækja sem fyrir hendi eru til að tryggja að skipið sigli eftir útsettri stefnu.

4.3.3 Yfirmaður á vakt skal vita nákvæmlega um staðsetningu allra öryggis- og siglingatækja um borð í skipinu og þekkja notkun þeirra til hlítar. Yfirmanni skulu ennfremur vera ljós takmörk þessara tækja og við notkun þeirra skal hann taka mið af því.

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

4.4 *Siglingatæki.*

4.4.1 Yfirmaður á vakt skal nota til hins ítrasta öll þau siglingatæki sem hann hefur yfir að ráða.

4.4.2 Við notkun ratsjár skal yfirmaður á vakt hafa í huga nauðsyn þess að fylgja í hvívetna reglum um notkun ratsjár, sem eru í viðeigandi reglugerðum til að koma í veg fyrir árekstra á sjó.

4.4.3 Ef þörf krefur skal yfirmaður á siglingavakt ekki hika við að nota stýri, vélarafll og hljóð- og ljósmerkjataeki skipsins.

4.5 *Skýldur og ábyrgð vegna siglingar skipsins.*

4.5.1 Yfirmaður vaktar skal:

1. standa vakt í brúnni;
2. ekki víkja af stjórnþalli undir neinum kringumstæðum fyrr en hann hefur verið leystur af vakt á tilhlýðilegan og viðunandi hátt;
3. hafa áfram ábyrgð á öruggri siglingu skipsins, þrátt fyrir nærveru skipstjóra á stjórnþalli og þar til skipstjóri tilkynnir honum sérstaklega að hann taki sjálfur að sér ábyrgð á vaktinni og sé gagnkvæmur skilningur þeirra milli á því;
4. hafa samband við skipstjóra, ef hann er í nokkrum vafa um hvað gera skuli til að tryggja öryggi skipsins; og
5. ekki skila af sér vakt til yfirmanns sem á að leysa af vakt, hafi hann ástæðu til að ætla að sá sem taka á við sé augljóslega ekki fær um að gegna skyldustörfum sínum af árvekni og öryggi og skal þetta tilkynnt skipstjóra.

4.5.2 Þegar yfirmaður leysir af vakt skal hann sannreyna ágiskaðan eða athugaðan stað skipsins, útsetta stefnu í korti, stýrða stefnu og hraða og gæta að hvers konar hættum sem búast má við á vaktinni við siglingu skipsins.

4.5.3 Halda skal nákvæma leiðarþók eða dagþók um siglingu skipsins og annað það sem gerist á vaktinni og varðar siglingu skipsins.

4.6 *Útvörður.*

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

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

4.6.2 Þegar ákveðið er hvernig siglingavakt sé valin og mönnuð með þeim hætti að fullnægjandi sé til að tryggja að ávallt sé staðinn öruggur útvörður skal skipstjóri taka tillit til allra viðkomandi atriða, þar á meðal þeirra sem nefnd eru í grein 4.1 í þessari reglu sem og eftirfarandi atriða:

1. skyggni, veður og sjólag;
2. fjöldi skipa á siglingaleið og önnur umsvif þar sem skipið siglir;
3. árvekni, sem er brýn, þegar siglt er á eða nærri aðskildum siglingaleiðum eða eftir öðrum fyrirmælum um ákveðna siglingaleið;
4. viðbótarvinnuálag vegna þeirra verkefna sem skipið er í, væntanleg umsvif og stjórnþök innan mjög skamms tíma;
5. stjórn stýris og skrófu og hvernig skipið lætur að stjórnþekking og traust á faglegri hæfni yfir- og undirmanna skipsins;
6. starfshæfni allra í áhöfn skipsins sem eru reiðubúnir, ef þeir yrðu kallaðir á vakt; reynsla yfirmanna á siglingavakt, þekking þeirra á útbúnaði skipsins, daglegum rekstri og vinnureglum ásamt því hvernig skipið lætur að stjórn;
7. umsvif um borð á hverjum tíma, þar með talin fjarskipti og hvernig eigi að kalla umsvifalaust á aðstoð í brúnni, ef þess gerist þörf;
8. gangfærni tækja og stjórnborða í brúnni, þar með talin viðvörunarkerfi;
9. stærð skipsins og sjónsvið frá stjórnþalli;
10. hvernig brúin er byggð og innréttuð með tilliti til þess að það gæti komið í veg fyrir að vaktmaður sæi ekki eða heyrði ekki hvað væri að gerast í námunda við skipið; og
11. allar aðrar gildandi öryggisreglur, fyrirmæli eða leiðbeiningar, sem varða fyrirkomulag vakta og starfshæfni og hafa verið samþykktar af Alþjóðasiglingamálastofnuninni.

4.7 Umhverfisvernd sjávar.

Skipstjóri og yfirmaður á vakt skulu sérstaklega hafa í huga hinar alvarlegu afleiðingar, sem mengun hafs og sjávarstranda vegna daglegs rekstrar skips eða óhappa getur haft. Þeir skulu gera allar hugsanlegar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir slíka mengun, sérstaklega í samræmi og innan ramma gildandi alþjóðareglna og hafnarreglugerða.

4.8 Veðurskilyrði.

Yfirmaður siglingavaktar skal gera viðeigandi ráðstafanir og upplýsa skipstjóra ef breytingar á veðri geta haft áhrif á öryggi skipsins, þar með talin veðurskilyrði sem geta leitt til ísingar.

5. Sigling með hafnsögumann um borð.

Nærvera hafnsögumanns um borð leysir hvorki skipstjóra né yfirmann á vakt undan þeirra skyldum og skuldbindingum vegna öryggis skipsins. Skipstjóri og hafnsögumaður skulu skiptast á upplýsingum varðandi tilhögun um siglingu skipsins, aðstæður á hverjum stað, stjórnhæfni skipsins og sérstök viðbrögð þess. Skipstjóri og yfirmaður á siglingavakt skulu hafa nána samvinnu við hafnsögumann og fylgjast áfram nákvæmlega með stað skipsins og siglingu.

6. Skip að fiskveiðum eða í leit að fiski.

6.1 Til viðbótar grundvallaratriðum sem eru talin upp í 4. tölulið skal yfirmaður vaktar hafa eftirfarandi atriði í huga og taka tillit til:

1. veiða og veiðarfæra annarra skipa, einkenni eigin skips við stjórn tökum, sérstaklega stöðvunarvegalengd og þvermál hrings þegar skipinu er snúið við á siglingu og með veiðarfæri úti;
2. öryggis áhafnar á þilfari;
3. gagnstæðra áhrifa á öryggi skipsins og áhafnarinnar vegna minnkandi stöðugleika og fríborðs sem kemur í kjölfar óvenjulegra atvika vegna veiða, meðferðar afla og hleðslu og óvenjulegrar sjávar- og veðurskilyrða;
4. nálægðar við landgrunn með sérstöku tilliti til áhættusvæða; og
5. skipsflaka og annarra hindrana neðansjávar sem geta verið hættulegar fyrir veiðarfæri.

6.2 Þegar afla er komið fyrir skal ætíð þegar siglt er til löndunarhafnar gæta að fullnægjandi fríborðs, fullnægjandi stöðugleika og traustleika vatnspéttra skilrúma. Taka skal tillit til birgða og eyðslu eldsneytis, líkur á veðurbreytingum sérstaklega að vetri til, líkur á ísingu á eða yfir óvörðu þilfari á svæðum þar sem vænta má ísingar.

7. Akkerisvakt.

Skipstjóri skal tryggja með tilliti til öryggis skipsins og áhafnarinnar að viðeigandi vakt sé ávallt staðin í brú eða á þilfari fiskiskips sem liggur við akkeri.

8. Fjarskiptavakt.

Skipstjóri skal tryggja að staðin sé fullnægjandi fjarskiptavakt þegar skipið er á sjó, á viðeigandi tíðnum samkvæmt kröfum alþjóðaradíóreglugerðarinnar.

VIII.VIÐAUKI

Fyrirkomulag vakta og meginreglur sem fylgja ber við vaktstöður á farþega- og flutningaskipum.

Hluti A-VIII/1 í STCW-kóðanum

Hæfni til skyldustarfa.

- Öllum, sem er ætlað að standa vaktir, hvort sem yfirmaður eða undirmaður á vakt skal tryggja að minnsta kosti 10 klukkustunda hvíld á hverjum sólarhring.
- Heildartíma má ekki skipta upp í meira en tvo hluta og skal annar hvor hluti hvíldartímans vera a.m.k. 6 klukkustundir.
- Víkja má frá skilyrðum sem krafist er í 1. og 2. tölulið um hvíldartíma í neyðartilvikum eða á æfingum eða ef það er afar brýnt vegna starfsemi skipsins.
- Þrátt fyrir skilyrði sem um getur í 1. og 2. tölulið má stytta 10 klukkustunda lágmarkshvíldartíma, en þó ekki í færri en 6 samfelldar stundir, svo fremi að slík stytting standi ekki lengur en í tvo sólarhringa og að tryggð sé a.m.k. 70 klukkustunda hvíld á hverju sjö sólarhringa tímabili.
- Stjórnvöld skulu krefjast þess að listar um skipulag vakta séu settir upp þar sem auðvelt er að komast að þeim og sjá þá.

Hluti A-VIII/2 í STCW-kóðanum

Tilhögun vakta og grundvallaratriði sem fara ber eftir.

1. KAFLI – SKÍRTEINI

- Yfirmaður á siglingavakt eða á þilfari skal hafa tilskilin réttindi, í samræmi við ákvæðin í II. eða VII. kafla eftir því sem við á um skyldustörf á siglingavakt eða á þilfari.
- Yfirmaður vaktar í vélarúmi skal hafa tilskilin réttindi í samræmi við ákvæðin í III. eða VII. kafla eftir því sem við á um skyldustörf á vakt í vélarúmi.

2. KAFLI - SIGLINGAÁÆTLUN

Almennar kröfur.

- Væntanlega siglingaleið skal ákvarða fyrirfram og skal þá hafa til hliðsjónar og athuga allar handbærar upplýsingar um leiðina, allar stefnur sem hafa verið settar út í kort skal sannprófa og mæla upp áður en sjóferðin hefst.
- Yfirvélstóri á, í samráði við skipstjóra, að ákveða fyrirfram hverjar þarfir verða á fyrirhugaðri siglingu og skal þá taka tillit til hver þörf verður á eldsneyti, vatni, smurolíum, kemískum efnum, neysluföngum og varahlutum af öllu tagi, verkfærum, birgðum og öðrum nauðsynjum.

Skipulagning fyrir hverja sjóferð.

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

Áformuð siglingaleið sett út og sannreynd.

- Þegar áformuð siglingaleið er sannreynd, með hliðsjón af öllum handbærum upplýsingum um leiðina, skal áætluð siglingaleið vera greinilega sett út í þau kort sem við eiga og ætíð vera aðgengileg

fyrir yfirmann á siglingavakt, en hann á áður en breytt er um stefnu að sannreyna hverja þá stefnu sem skipið á að sigla.

Frávik frá áformaðri siglingaleið.

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

3. KAFLI - VAKTIR Á SJÓ

Almenn grundvallaratriði um vaktir.

8. Aðildarríki skulu beina athygli útgerða, skipstjóra, yfirvélstjóra og þeirra sem ganga vaktir að eftirfarandi grundvallaratriðum sem ber að hafa í huga til þess að tryggja að ávallt sé staðin örugg vakt.

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

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

Umhverfisvernd - verndun hafs og sjávarstranda.

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

Kaflí 3-1 - Grundvallaratriði um varðstöðu á siglingavakt.

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

Útvörður.

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

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

14. Sá sem er á útverði skal halda dyggilegan útvörð og af árvekni og skal ekki takast á hendur nein önnur skyldustörf né skal fela honum störf sem gætu truflað hann á dyggilegum útverði.

15. Skyldustörf útvarðar og manns sem stýrir eru sitt hvort starfið og á ekki að telja þann sem stendur við stýrið útvörð á meðan hann/hún stýrir, nema á litlum skipum, þaðan sem sjá má allt um kring þaðan sem stýrt er og ekki dregur úr nætursjón eða annars sem kann að torvelða dyggilegan útvörð. Yfirmaður á siglingavakt getur um hábjartan dag verið einn á útverði í brúnni, með því skilyrði að í hvert skipti sem það er gert skuli:

1. aðstæður vandlega metnar og með því, án nokkurs vafa, álitid óhætt og öruggt að vera einn á útverði;
2. tekið fullt tillit til allra þátta sem hafa áhrif á gang vaktar þar með talið en takmarkast þó ekki við eftirtalin atriði:
 - veðurfar,

- skyggni,
 - fjöldi skipa og umferð,
 - nálægð hættu fyrir siglingar,
 - nauðsynleg árvekni, þegar siglt er á eða nærri aðskildum siglingaleiðum; og
3. umsvifalaust sé unnt að kalla til aðstoð í brúna ef nauðsyn krefur vegna breytinga á aðstæðum.

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

1. skyggni, veður og sjólag;
2. fjöldi skipa á siglingaleið og önnur umsvif þar sem skipið siglir;
3. árvekni, sem er brýn, þegar siglt er á eða nærri aðskildum siglingaleiðum eða eftir öðrum fyrirmælum um ákveðna siglingaleið;
4. viðbótarvinnuálag vegna þeirra verkefna sem skipið er í, væntanleg umsvif og stjórnþök innan mjög skamms tíma;
5. starfshæfni allra í áhöfn skipsins sem eru reiðubúnir, ef þeir yrðu kallaðir á vakt;
6. þekking og traust á faglegru hæfni yfir- og undirmanna skipsins;
7. reynsla yfirmanna á siglingavakt, þekking þeirra á útbúnaði skipsins, daglegum rekstri og vinnureglum ásamt því hvernig skipið lætur að stjórn;
8. umsvif um borð á hverjum tíma, þar með talin fjarskipti og hvernig eigi að kalla umsvifalaust á aðstoð í brúnni, ef þess gerist þörf;
9. gangfærni tækja og stjórnborða í brúnni, þar með talin viðvörunarkerfi;
10. stjórn stýris og skrófu og hvernig skipið lætur að stjórn;
11. stærð skipsins og sjónsvið frá brú;
12. hvernig brúin er byggð og innréttuð með tilliti til þess að það gæti komið í veg fyrir að vaktmaður sæi eða heyrði hvað væri að gerast í námunda við skipið; og
13. allar aðrar gildandi öryggisreglur, fyrirmæli eða leiðbeiningar sem varða fyrirkomulag vakta og starfshæfni og hafa verið samþykktar af Alþjóðasiglingamálastofnuninni.

Skipun vakta.

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

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

Vaktaskipti.

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

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

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

21. Yfirmenn sem leysa af vakt eiga sjálfir að ganga úr skugga um og fullvissa sig um eftirfarandi:
1. fastákveðin fyrirmæli og aðrar sérstakar leiðbeiningar skipstjóra um siglingu skipsins;
 2. stað, stefnu, hraða og djúpristu skipsins;
 3. núverandi og væntanlegt ástand sjávarfalla, strauma, veðurs, skyggnis og hver áhrif það hefur á stefnu og hraða skipsins;
 4. hvernig eigi að stjórna aðalvélum við stjórnök þegar stjórnækki aðalvéla eru í brúnni;
 5. eftirfarandi atriði er beint varða siglingu skipsins; upptalning sem er þó ekki tæmandi:
 - 5.1 hvort siglinga- og öryggistæki sem eru í notkun eða líklegt er að muni notuð á vaktinni séu gangfær og í lagi;
 - 5.2 skekkjur á gýró- og seguláttavitum;
 - 5.3 nærvera eða ferðir skipa í auglýningu eða sem vitað er um í grennd við skipið;
 - 5.4 aðstæður og hættur sem má búast við að mæta á vaktinni;
 - 5.4 hugsanleg áhrif á djúpristu skipsins af síðu- og stafnhalla, frá lóðréttu sögi, ef skipið grefur sig á grunnsævi (squat) eða breyttum eðlismassa sjávar.

22. Ef beitt er stjórnökum, stefnu- eða hraðabreytingar fara fram, eða ef gripið hefur verið til stjórnataka til þess að forðast yfirvofandi hættu þegar á að leysa yfirmann af vakt skal fresta vaktaskiptum þar til stjórnökum er lokið.

Siglingavakt.

23. Stýrimaður á siglingavakt skal:

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

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

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

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

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

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

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

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

31. Halda skal nákvæma leiðarþók eða dagþók um siglingu skipsins og það sem gerist um borð á vaktinni.

32. Það er sérstaklega mikilvægt að yfirmaður á siglingavakt gæti þess að ávallt sé haldin dyggilegur útvörður. Á skipi með sérstökum kortaklefa má yfirmaður á siglingavakt, ef brýn þörf krefur, vera í kortaklefanum í stutta stund til þess að sinna nauðsynlegum skyldustörfum sem tengjast siglingu skipsins en áður á hann að ganga úr skugga um að það sé óhætt og tryggja að haldinn sé dyggilegur útvörður.

33. Prófanir á siglingatækjum skipsins skulu, þegar aðstæður leyfa á siglingu, gerðar eins oft og framkvæmanlegt er, einkum þó áður en búist er við hættulegum aðstæðum á siglingunni. Þegar það á við skal skrá slíkar prófanir í sérstaka þók. Slíkar prófanir skal einnig framkvæma áður en komið er í höfn eða farið er úr höfn.

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

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

35. Yfirmaður á siglingavakt á að hafa hugfast að nauðsynlegt er að fylgja ætíð kröfum alþjóðasamþykktar um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS) frá 1974*. Yfirmaður á siglingavakt á að gera ráð fyrir:

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

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

37. Yfirmaður á siglingavakt á að nota ratsjána í takmörkuðu skyggni og þegar búist er við takmörkuðu skyggni og ávallt þar sem er mikil umferð skipa og taka fullt tillit til takmarkana ratsjár.

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

39. Við notkun ratsjár skal yfirmaður á siglingavakt gæta þess að velja ætíð rétta fjarlægðarstillingu, fylgjast vandlega með sjónskífunni og tryggja að útsetning ratsjárendurvarps eða kerfisbundin greining

* Sjá reglur V/19, V/19-1 og V/19-2.

á endurvörpum sé hafin í tæka tíð.

40. Yfirmaður á siglingavakt á tafarlaust að hafa samband við skipstjóra við eftirfarandi aðstæður:
1. í takmörkuðu skyggni eða ef búast má við takmörkuðu skyggni;
 2. ef erfiðar aðstæður í umferðinni eða ferðir annarra skipa valda honum áhyggjum;
 3. ef erfitt reynist að halda settri stefnu;
 4. ef land eða siglingamerki sést ekki á tilsettum tíma eða dýptarmæling kemur ekki heim og saman við áætlað dýpi á tilsettum tíma;
 5. ef land eða siglingamerki sést óvænt eða breyting verður á dýpi;
 6. ef bilun verður á vélum, fjarstýringu aðalvélar, stýrisvél, mikilvægum siglingatækjum, viðvörunarbúnaði eða mælum;
 7. ef fjarskiptabúnaður bilar;
 8. í slæmu veðri, ef skipið gæti laskast af völdum veðurs;
 9. ef ís, rekald eða annað sem skapar siglingahættu, verður á leið skipsins;
 10. við hvers konar önnur neyðartilvik eða aðstæður þar sem hann er í vafa um hvað eigi að gera.

41. Þótt brýnt sé að yfirmaður á siglingavakt kalli umsvifalaust á skipstjóra við fyrrgreindar aðstæður á hann, auk þess hiklaust og án tafar, að gera ráðstafanir til að tryggja öryggi skipsins þar sem aðstæður krefjast þess.

42. Yfirmaður á siglingavakt á að leiðbeina vaktmönnum og veita þeim nauðsynlegar upplýsingar sem tryggja örugga vakt, þar með talið dyggilegan útvörð.

Vakt við mismunandi aðstæður og á ólíkum hafsvæðum.

Bjartviðri.

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

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

Takmarkað skyggni.

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

1. hafa samband við skipstjóra;
2. setja öruggan útvörð;
3. kveikja siglingaljós; og
4. gangsetja og nota ratsjá.

Myrkur.

46. Þegar skipstjóri og yfirmaður á siglingavakt skipa útvörð skulu þeir taka fullt tillit til þess hvernig tæki eru í brúnni og hvaða siglingatæki eru gangfær og til nota, takmarkanir þeirra, notkunarreglur og fyrirmæli um öryggisráðstafanir.

Siglingar með ströndum fram og í mikilli umferð.

47. Nota skal sjökort í stærsta mælikvarða er hentar yfir svæðið sem siglt er um og skal kortið vera leiðrétt skv. nýjustu upplýsingum. Gera skal tíðar staðarákvarðanir með fleiri en einni aðferð hvenær sem aðstæður leyfa.

48. Yfirmaður á siglingavakt á að kunna glögg skil á öllum siglinga- og sjómerkjum í notkun.

Siglt með hafnsögumann um borð.

49. Þrátt fyrir skyldur og ábyrgð hafnsögumanna leysir vera þeirra um borð ekki skipstjóra eða yfirmann á siglingavakt undan skyldum þeirra og ábyrgð varðandi öryggi skipsins. Skipstjóri og hafnsögumaður skulu skiptast á upplýsingum um hvernig siglingunni verður hagað, um aðstæður á staðnum ásamt margs konar upplýsingum um skipið (farm, djúpristu, vélarstærð, siglingatæki, stjórnborð, viðbrögð við stjórn tökum o.fl.). Skipstjóri og/eða yfirmaður á siglingavakt skulu hafa nána samvinnu við hafnsögumann og halda áfram með nákvæmni að fylgjast með og sannreyna stað skipsins og siglingu.

50. Ef einhver vafi er um gerðir eða fyrirætlanir hafnsögumanns á yfirmaður á siglingavakt að leita skýringa hjá hafnsögumanni og efist hann eftir sem áður í þessu efni skal hann tafarlaust gera skipstjóra viðvart og grípa jafnframt til allra nauðsynlegra úrræða áður en skipstjóri kemur.

Skip við akkeri.

51. Ef skipstjóri telur það nauðsynlegt skal standa samfelldar siglingavaktir meðan skipið liggur fyrir akkeri. Meðan legið er fyrir akkeri skal yfirmaður á siglingavakt:

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

Kaflí 3-2 - Grundvallaratriði um vélstjórnarvaktir.

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

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

Fyrirkomulag vakta.

54. Vélstjórnarvakt skal ætíð vera þannig skipuð að vaktin geti tryggt öruggan gang og afköst allra véla sem tengjast rekstri skipsins, hvort sem er um að ræða vaktfrítt eða mannað vélarúm.

55. Þegar ákveðið er hverjir skuli ganga vélstjórnarvakt, en þar geta einnig verið vélstjórælærðir undirmenn, skal m.a. taka tillit til eftirfarandi atriða:

1. af hvaða gerð skipið er ásamt gerð og ástandi vélbúnaðar;
2. að fullnægjandi gæsla og eftirlit sé ávallt á öllum vélum sem tengjast öruggum rekstri skipsins;

3. hvers konar aðgerðir sem verður að grípa til vegna veðurs, íss, mengaðs vatns, grunnsævis, neyðarástands og aðgerða til þess að draga úr skemmdum eða koma í veg fyrir mengun;
4. kunnátta og reynsla þeirra sem ganga vélstjórnarvakt;
5. öryggi mannlífa, skips, farms og hafnarsvæðis ásamt verndun umhverfis;
6. alþjóðareglur, landslög og reglur ásamt svæðisbundnum reglugerðum;
7. að skipinu sé haldið í eðlilegum rekstri.

Vaktaskipti.

56. Yfirmaður á vélstjórnarvakt skal ekki skila af sér vaktinni til yfirmanns sem á að leysa hann af hafi hann ástæðu til að ætla að sá sem taka á við sé ófær um að gegna skyldum sínum á vaktinni á fullnægjandi hátt og skal þetta tilkynnt yfirvélstjóra.

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

58. Áður en yfirmenn á vélstjórnarvakt leysa af og taka við vaktinni eiga þeir að minnsta kosti að ganga úr skugga um og fullvissa sig um eftirfarandi:

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

Gengin vélstjórnarvakt.

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

60. Yfirmaður á vélstjórnarvakt skal þrátt fyrir nærveru yfirvélstjórans í vélarúmi bera áfram ábyrgð á stjórn og gangi vélþúnaðar þar til yfirvélstjórinn tilkynnir honum sérstaklega að hann taki sjálfur að sér ábyrgð á vélstjórnarvaktinni og sé gagnkvæmur skilningur á milli þeirra á því.

61. Allir á vélstjórnarvakt skulu með vissu vita hvaða skyldustörf þeim er ætlað að inna af hendi. Hver og einn á auk þess að vita eftirfarandi um það skip sem þeir eru skráðir á:

1. notkun kallkerfis innan skipsins, sem þeir þurfa að nota;
2. útgönguleiðir úr vélarúmi;
3. viðvörunarþúnað í vélarúmi og geta greint á milli ólíkra viðvörunarkerfa, sérstaklega með tilliti til viðvörunarkerfa sem ræsa sjálfvirkan slökkvibúnað; og

4. fjölda, staðsetningu og gerðir slökkvibúnaðar og útbúnaðar til neyðarviðgerða í vélarúmi ásamt notkun þessa búnaðar og þekkja hinar margvíslegu öryggisráðstafanir sem verður að gæta.
62. Sérstaklega skal gætt að vélbúnaði sem gengur ekki eins og eðlilegt er og búast má við að bili eða þurfi sérstakrar vélgæslu og einnig skal hafa sérstaklega í huga það sem þegar hefur verið gert til að lagfæra gangtruflanirnar. Gera skal áætlanir um áframhaldandi viðgerðir ef þess gerist þörf.
63. Þegar vélarúm er mannað skal yfirmaður á vélstjórnarvakt ætíð geta svarað umsvifalaust og framkvæmt skipanir um breytingar á snúningsstefnu eða snúningshraða aðalvélar.
64. Þegar vélarúm er ómannað tímabundið skal tafarlaust vera unnt að ná í þann yfirmann sem er á vélstjórnarvakt og skal hann strax reiðubúinn til að gæta vélarúmsins.
65. Allar skipanir frá stjórnþalli til vélarúms skal framkvæma þegar í stað. Breytingar á snúningsstefnu eða snúningshraða aðalvélar skal skrá nema stjórnvöld hafi ákveðið að vegna stærðar eða sérstakrar gerðar og einkenna ákveðins skips sé slík skráning í reynd óframkvæmanleg. Yfirmaður á vélstjórnarvakt skal tryggja að stjórnþæki í stjórnborði aðalvélar séu ætíð mönnum þegar stjórnborð er stillt á handstýringu og þeirra sé stöðugt gætt, hvort sem aðalvélar eru í viðbragðsstöðu eða beitt er stjórnþökum.
66. Þess skal vandlega gætt að viðhald og umsjá alls vélbúnaðar fari fram að staðaldri, þar með talið vélar, rafmagnstæki, rafeindatæki, vökvaprýstibúnað og loftstýrð kerfi ásamt stjórnþækjum þessa búnaðar með tilheyrandi öryggisbúnaði, einnig er meðtalin allur búnaður fyrir tæki sem eru notuð í íbúðum skipsins og tæki sem skrá notkun vista og varahluta um borð.
67. Yfirvélstjórinn á að fullvissa sig um að vélstjóri sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt hafi fengið tæmandi upplýsingar um fyrirbyggjandi viðhald og skipulag neyðarviðgerða eða viðgerðir sem á að vinna að á vélstjórnarvaktinni. Yfirmaður á vélstjórnarvakt ber ábyrgð ef búnaður er aftengdur, ef tengt er framhjá búnaði ásamt stillingu þeirra véla sem unnið er við og falla undir ábyrgðarsvið vélstjórnarvaktar. Yfirmaður á vélstjórnarvakt skal skrá allt sem unnið er á vaktinni í véladagbók.
68. Þegar vélarúmið er í viðbragðsstöðu skal yfirmaður á vélstjórnarvakt sjá um og tryggja að allar vélar og búnaður sem kann að verða notaður við stjórnþök sé án tafar tilbúinn til notkunar og nægilegt varaafli sé til reiðu fyrir stýrisvélinu og annan nauðsynlegan búnað.
69. Vélstjórar sem eru ábyrgir fyrir vélstjórnarvakt eiga ekki að taka að sér, né skulu þeim falin nein þau skyldustörf, sem gætu truflað störf þeirra við eftirlit og yfirumsjón aðalvélar og hjálparbúnaðar. Þeir eiga að hafa stöðugt eftirlit með aðalvélum og hjálparvélum þar til þeir eru leystir af á tilhlýðilegan hátt og eiga að með reglulegu millibili að líta eftir vélbúnaði sem er í þeirra umsjá. Yfirmenn vélstjórnarvaktar eiga einnig að fullvissa sig um að farnar séu nægilega tíðar eftirlitsferðir um vélarúm og stýrisvélarúm til þess að athuga og tilkynna um gangtruflanir eða bilanir og til þess að framkvæma eða hafa eftirlit með venjubundnum stillingum, lagfæringum þar sem þeirra er þörf og öðrum nauðsynlegum störfum.
70. Vélstjórar sem eru ábyrgir fyrir vélstjórnarvakt eiga að brýna fyrir öllum sem eru á vélstjórnarvakt að yfirmönnum verði tilkynnt um hugsanlegar hættulegar aðstæður sem gætu valdið gangtruflunum eða stofnað lífi fólks og öryggi skipsins í hættu.
71. Vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt skal fullvissa sig um að eftirlit sé með vakt í vélarúminu og skal sjá um að starfsmenn séu settir til afleysingar á vakt ef forföll verða á vélstjórnarvaktinni. Vélstjórnarvakt má ekki yfirgefa vélarúmið og skilja við það þannig að ekki sé hægt að handstýra vélbúnaði eða stjórnþökum.

72. Yfirmaður á vélstjórnarvakt skal gera tilhlýðilegar varúðarráðstafanir til þess að draga úr tjóni vegna bilunar á búnaði, eldsvoða, vatnsskaða, sprungum, árekstri, strandi eða af öðrum sökum.

73. Áður en yfirmaður á vélstjórnarvakt fer af vakt skal hann sjá um að allt sem hefur gerst á vaktinni í tengslum við aðalvél og hjálparvélar sér skráð á tilhlýðilegan hátt.

74. Vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt skal hafa samvinnu við vélstjóra sem sjá um störf í sambandi við allt fyrirbyggjandi viðhald, neyðarviðgerðir eða venjulegar viðgerðir. Þetta nær til eftirfarandi sem er þó ekki tæmandi upptalning:

1. aftengingu eða framhjá tengingu véla sem unnið er við;
2. stillingu annarra véla til þess að þær vinni með fullum afköstum og örugglega meðan viðhald og viðgerðir standa yfir;
3. að skrá véladagbók eða annars staðar sem það hentar til upplýsingar fyrir þá yfirmenn sem leysa af og til síðari varðveislu, hvaða búnað hafi verið unnið við og hverjir hafi þar starfað, hvaða öryggisráðstafanir hafi verið gerðar og hver gerði þær;
4. prófa og setja aftur í gang, ef þörf er á því, vélbúnað eða tæki sem voru til viðgerðar.

75. Vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt skal tryggja að undirmenn á vakt í vélarúmi sem vinna að viðhaldsstörfum geti aðstoðað við handstýringu vélbúnaðar ef sjálfvirkur búnaður bilar.

76. Vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt skal hafa í huga að breytingar á hraða sem verða vegna gangtruflana vélbúnaðar eða ef dregur nokkuð úr virkni stýris geta skapað alvarlega hættu fyrir öryggi skipsins og mannlífa á hafinu. Tafarlaust skal komið boðum til brúar ef kemur upp eldur, einnig skal tilkynna allar yfirvofandi aðgerðir í vélarúmi sem gætu valdið því að dragi úr hraða skipsins, hættu á að stýrisbúnaður verði innan skamms óvirkur, aðalvél og skrúfa stöðvist eða ef nokkur breyting verður á raforkuframleiðslu eða öðru því sem gæti ógnað öryggi skips og áhafnar. Ef þess er nokkur kostur skal tilkynna þetta áður en einhverju er breytt í vélarúmi til þess að veita þar með starfslíði í brú eins mikinn tíma og unnt er til að grípa til allra mögulegra ráðstafana svo að komist verði hjá hugsanlegu sjóslysi.

77. Vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt á að tilkynna yfirvélstjóra tafarlaust um eftirfarandi:

1. þegar verða svo miklar skemmdir á vél eða bilanir að þær ógna öruggri starfsemi skipsins
2. verði bilun sem álitid er að gæti valdið skemmdum eða algjörrri stöðvun á aðalvél, hjálparvélum eða viðvörunar- og stýrikerfum; og
3. í öllum neyðartilvikum eða ef einhver vafi er um ákvarðanir og hvað eigi að gera.

78. Þó að brýnt sé við fyrrgreindar aðstæður að kalla umsvifalaust á yfirvélstjóra skal vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt auk þess hiklaust og án tafar að gera ráðstafanir þar sem aðstæður krefjast þess til að tryggja öryggi skipsins, vélbúnaðar og áhafnar.

79. Vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt skal gefa starfsmönnum á vaktinni öll nauðsynleg fyrirmæli og upplýsingar sem tryggja að staðin sé örugg vakt í vélarúmi. Venjubundið viðhald á vélbúnaðinum sem unnið er sem tilfallandi störf við örugga vélgæslu skal setja sem fastan lið í hina venjubundnu vélavakt. Umfangsmeiri viðgerðir á rafbúnaði, vélbúnaði, vökvaprystibúnaði, loftstýrðum kerfum eða rafeindatækjum sem eru notuð víðsvegar um skipið skulu ekki unnar nema með vitund vélstjóra sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt og yfirvélstjórans. Viðgerðir þessar skulu skráðar.

Vakt í vélarúmi við ólíkar aðstæður og á mismunandi hafsvæðum.

Í takmörkuðu skyggni.

80. Vélstjóri sem ber ábyrgð á vélstjórnarvakt skal sjá um að haldið sé uppi stöðugum loft- eða gufuþrýstingi svo að unnt sé að gefa þokumerki. Hann skal einnig sjá um að skipanir frá brúnni um breyttan hraða skipsins eða um breyttan skurð á skrúfu eða snúningsátt skúfuöxuls verði framkvæmdar

tafarlaust og auk þess séu hjálparvélar sem eru notaðar við stjórnök reiðubúnaar til notkunar þegar í stað.

Siglingar með ströndum fram og í mikilli umferð.

81. Vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt skal tryggja að umsvifalaust sé unnt að setja allan vélbúnað sem tengist stjórnökum skipsins í handstillingu þegar tilkynnt hefur verið að skipið sigli í mikilli umferð. Vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt skal einnig tryggja að nægilegt varaafli sé til staðar til þess að stýra skipinu og beita öðrum stjórnökum. Neyðarstýring og annar hjálparbúnaður skal vera tilbúinn til tafarlausrar notkunar.

Skipið liggur fyrir akkeri.

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

83. Þegar skipið liggur við akkeri á ytri höfn sem er fyrir opnu hafi eða við aðrar aðstæður sem eru eins og á hafi úti skal vélstjóri sem er ábyrgur fyrir vélstjórnarvakt tryggja að:

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

Kaflir 3-3 - Grundvallaratriði varðstöðu á fjarskiptavakt.

Almenn ákvæði.

84. Stjórnvöld skulu beina athygli útgerða, skipstjóra og fjarskiptamanna að eftirfarandi ákvæðum sem ber að fylgja til að tryggja að staðin sé örugg fjarskiptavakt á skipum sem eru á hafi úti. Þegar fylgt er fyrirmælum í þessum kafla skal taka tillit til alþjóðaradíóreglugerðarinnar.

Fyrirkomulag vakta.

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

1. tryggja hlustvörslu fjarskipta samkvæmt gildandi fyrirmælum í alþjóðaradíóreglugerðinni og samþykkt um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS);
2. tryggja, að forgangsroð um hlustvörslu fjarskipta verði ekki rofin með því að beina athygli að fjarskiptum sem varða í engu örugga ferð skipsins og siglingu þess; og
3. taka tillit til fjarskiptabúnaðar um borð og hvernig hann virkar.

Fjarskiptavakt.

86. Fjarskiptamaður á fjarskiptavakt skal:

1. tryggja að vakt sé á þeim tíðnum sem eru tilgreindar í fjarskiptareglugerðum og samþykkt um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS); og
2. með reglulegu millibili sannreyna hvernig fjarskiptaútbúnaðurinn virkar ásamt straumgjafa búnaðarins og tilkynna skipstjóra ef vart verður nokkurrar bilunar á búnaðinum.

87. Færa skal dagbók um fjarskipti eins og mælt er fyrir um í alþjóðaradíóreglugerðinni og samþykkt um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS).

88. Skráning fjarskipta eins og krafist er í alþjóðaradíóreglugerðinni og samþykkt um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS) er á ábyrgð fjarskiptamanns sem hefur verið tilnefndur til að hafa öðrum fremur ábyrgð á fjarskiptum í neyðartilvikum. Eftirfarandi á að skrá ásamt því hvenær sólarhringsins það gerðist:

1. yfirlit yfir fjarskipti um neyðarástand (MAYDAY), bráðanauðsyn (PAN) og öryggi (SÉCURITÉ);
 2. mikilvæga atburði sem varða fjarskiptaþjónustu;
 3. stað skipsins a.m.k. einu sinni á dag, þegar það á við;
 4. yfirlit yfir ástand fjarskiptabúnaðar, þar með taldir straumgjafar til búnaðarins.
89. Skrár um fjarskipti skulu geymdar þar sem neyðarskeyti eru send út og skulu liggja frammi:
1. fyrir skipstjórnann til eftirlits;
 2. til eftirlits fyrir alla embættismenn sem hafa löggildingu yfirvalda til þess, og auk þess fyrir alla löggilta embættismenn er starfa við eftirlit samkvæmt X. gr. STCW-samþykktarinnar.

4. KAFLI - VAKTIR Í HÖFN

Grundvallaratriði um allar vaktir í höfn.

Almennt.

90. Á öllum skipum, sem við venjulegar aðstæður í höfn eru tryggilega bundin með landfestum eða liggja fyrir akkeri, skal skipstjórinn með tilliti til öryggis sjá um að staðin sé fullnægjandi vakt eins og aðstæður krefjast hverju sinni. Sérstakar ráðstafanir kunna að vera nauðsynlegar fyrir sérstakar gerðir aðalvéla eða hjálparvéla skipa og vegna skipa sem flytja efni er geta valdið stórslysum eru hættuleg, eitruð eða mjög eldfim eða vegna flutnings á öðrum sérstökum farmi.

Tilhögun vaktar.

91. Þegar skipið liggur í höfn skal þilfarsvakt ætíð vera með þeim hætti að hún uppfylli eftirfarandi:
1. tryggi öryggi mannlífa, skipsins, hafnar og umhverfis og örugga starfsemi alls búnaðar í sambandi við lestun og losun farmsins;
 2. farið sé að alþjóðareglum, landslögum og þeim reglum sem gilda á hverjum stað;
 3. haldið sé uppi reglu og daglegum starfsháttum um borð í skipinu.
92. Skipstjórinn á að ákveða hverjir skipa vaktina og hve lengi vaktin stendur, sem fer eftir aðstæðum þar sem legið er, gerð skipsins og hvers eðlis þau störf eru sem á að vinna.
93. Ef skipstjóri álitur það nauðsynlegt á fullgildur yfirmaður að stjórna þilfarsvakt.
94. Nauðsynlegum útbúnaði skal komið þannig fyrir að tryggð sé góð varðstaða.
95. Yfirvélstjóri skal að höfðu samráði við skipstjóra sjá um að tilhögun vakta sé fullnægjandi til að tryggja örugga varðstöðu í vélarúmi meðan skipið liggur í höfn. Þegar ákveðið er hverjir skipa vaktina, en í henni geta verið aðstoðarmenn í vélarúmi, skal m.a. taka tillit til eftirtalinna atriða:
1. á öllum skipum sem eru með 3.000 kW aðalvél eða stærri skal vélstjóri ávallt bera ábyrgð á vélstjórnarvaktinni;
 2. á skipum með minni aðalvél en 3.000 kW má vélstjórnarvaktin, með leyfi skipstjórans og í samráði við yfirvélstjóra, vera undir stjórn annars en yfirmanns; og
 3. vélstjórum sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt skal ekki fela nein verkefni eða skyldustörf né mega þeir takast á hendur nein slík verkefni sem gætu truflað skyldustörf þeirra í sambandi við eftirlit á vélbúnaði skipsins.

Vaktaskipti.

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

97. Ef unnið er að einhverju sem skiptir miklu á vaktaskiptum skal yfirmaður á þilfari eða í vélarúmi sem á að leysa af ljúka því verki nema skipstjóri eða yfirvélstjóri hafi gefið fyrirmæli um annað.

Kaflí 4-1 Vaktaskipti á þilfarsvakt.

98. Áður en skipt er vöktum á þilfarsvakt á yfirmaður sem hefur stjórnað vaktinni að upplýsa yfirmann sem leysir hann af um eftirfarandi:

1. dýpi þar sem skipið liggur, djúpristu skipsins, hæð og tíma flóðs og fjöru, hvernig gengið er frá landfestum, hvort akkerin séu í klussi eða úti og þá hve mikil akkeriskeðja sé úti ásamt öðru er varðar landfestar og er mikilvægt fyrir öryggi skipsins; ástand aðalvéla og að hve miklu leyti þær séu tiltækar til notkunar í neyðartilvikum;
2. alla vinnu sem á að inna af hendi um borð; eðli, magn og frágang farms sem verið er að lesta eða er eftir að lesta og allt sem kynni að hafa orðið eftir um borð þegar skipið hefur verið losað;
3. hæð í kjalsogi (rennusteinum) og kjölfestugeymum;
4. ljós sem eru höfð uppi eða ljós- og hljóðmerki sem eru gefin;
5. fjölda skipverja sem eiga að vera um borð og um alla aðra sem kynnu að vera á skipsfjöl;
6. ástand slökkvitækja;
7. hvers konar sérreglur hafnarinnar;
8. fastákveðin fyrirmæli og sérstakar tilskipanir skipstjóra;
9. fjarskiptalínur sem eru fyrir hendi milli skips og hafnarstarfsmanna, þar með talin hafnaryfirvöld, ef kæmi upp neyðarástand eða þörf yrði á aðstoð;
10. allar aðrar aðstæður sem eru mikilvægar fyrir öryggi skipsins, skipverja, farminn og verndun umhverfis fyrir mengun; og
11. hvernig á að tilkynna réttum yfirvöldum um hvers konar umhverfismengun vegna starfa við skipið.

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

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

Kaflí 4-2 - Vaktaskipti á vélstjórnarvakt.

100. Áður en skipt er vöktum á vélstjórnarvakt skal vélstjóri sem hefur ábyrgð á vaktinni upplýsa yfirmann sem leysir hann af um eftirfarandi:

1. fastákveðin fyrirmæli sem liggja fyrir þann daginn, allar sérstakar tilskipanir er varða starfsemi skipsins, viðhald, viðgerðir á vélbúnaði eða stjórnstækjum;
2. hvers eðlis öll störf eru sem unnin eru við vélar og kerfi skipsins, hverjir séu þar að störfum og hættur sem að þeim kunna að steðja;
3. hæð og þar sem það á við ástand vatns eða austurs í kjalsogi, stöðugleikatönkum, geymum fyrir úrgangsolíu, skolptönkum, varageymum og sérstök fyrirmæli um hvort eigi að nota innihaldið eða losa tankana;
4. sérstök fyrirmæli um losun skolps frá böðum og salernum;
5. í hvernig ástandi handslökkvitæki, fastur slökkvibúnaður, reyk- og hitaskynjarar eru og hvort umsvifalaust sé hægt að nota búnaðinn.
6. viðgerðarmenn, sem er heimilt að vera um borð og vinna við vélbúnaðinn, hvar þeir séu að vinna og að hvaða viðgerðum sé unnið svo og um annað fólk, sem er heimilað að vera um borð ásamt þeim úr áhöfn skipsins sem nauðsynlegt er að séu um borð.
7. allar reglur hafnarinnar varðandi frárennsli frá skipum, kröfur um slökkvibúnað, tæki og mannskap og hvern viðbúnað skipið hefur til slökkvistarfa og sérstaklega ef hætta er á illviðri;

8. fjarskiptalínur sem eru fyrir hendi milli skips og hafnarstarfsmanna, þar með talin hafnaryfirvöld, ef kæmi upp neyðarástand eða þörf yrði á aðstoð;
9. allar aðrar aðstæður, sem eru mikilvægar fyrir öryggi skipsins, skipverja, farminn og verndun umhverfis fyrir mengun; og
10. hvernig á að tilkynna réttum yfirvöldum um hvers konar mengun á umhverfinu vegna starfa við skipið.

101. Vélstjórar sem leysa af á vélstjórnarvakt skulu áður en þeir axla ábyrgð á vaktinni fullvissa sig um að þeir hafi fengið allar þær upplýsingar sem eru taldar upp hér að framan hjá þeim vélstjóra sem þeir eru að leysa af og:

1. þekki til hlítar núverandi og væntanlega orkugjafa, hita- og ljósgjafa og dreifingarkerfi þeirra;
2. viti um aðgengi og ástand eldsneytis skipsins, smurolía og allra vatnsbirgða; og
3. séu, eftir því sem hægt er, viðbúnir til að setja skipið og vélbúnaðinn í viðbragðsstöðu eða tilbúnir til neyðaraðgerða gerist þess þörf.

Kaflí 4-3 Gengin þilfarsvakt.

102. Yfirmaður á þilfarsvakt skal:

1. fara í eftirlitsferðir um skipið með hæfilegu millibili;
2. gæta sérstaklega að:
 - 2.1 ástandi og festingum landgangs, akkeriskeðju og landfesta, einkum við fallaskipti og þegar gætir mikils hæðarmunar á flóði og fjöru þar sem skipið liggur og gera, ef nauðsyn krefur, ráðstafanir til að þessi búnaður sé eins og eðlilegt er að hann sé;
 - 2.2 djúpristu, dýpið frá kili til sjávarbotns og almennt hleðsluástand skipsins til þess að forðast hættulega slagsíðu eða hættulegan stafnhalla við lestun eða losun eða töku kjölfestu;
 - 2.3 ástandi veðurs og sjávar;
 - 2.4 gæta þess að fylgja öllum reglum um öryggisráðstafanir og eldvarnir;
 - 2.5 hve hátt stendur í kjalsogi og tönkum;
 - 2.6 öllum sem eru um borð og hvar þeir eru, einkum þeim sem eru í afsíðis eða innilokuðum rýmum; og
 - 2.7 hafa uppi fyrirskipuð ljós og dagmerki og gefa hljóðmerki, þegar það er skylt og á við;
3. gera nauðsynlegar ráðstafanir í slæmu veðri eða þegar borist hefur viðvörðun um storm til að verja skipið áföllum og vernda alla sem eru um borð ásamt farmi skipsins;
4. gera hvers konar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir umhverfismengun frá skipinu;
5. gefa hættumerki, ef neyðarástand ógnar öryggi skipsins, láta skipstjórnann vita og gera allar hugsanlegar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir tjón á skipinu, farminum og þeim sem eru um borð og ef nauðsyn krefur óska aðstoðar yfirvalda í landi eða frá skipum í grennd;
6. vita um stöðugleika skipsins til þess að unnt sé að upplýsa yfirmenn slökkviliðs í landi hve miklu af vatni megi dæla um borð án þess að setja skipið í hættu;
7. bjóða skipum eða fólki í neyð aðstoð;
8. gera nauðsynlegar varúðarráðstafanir til að koma í veg fyrir slys eða tjón þegar á að nota skrúfur skipsins;
9. skrá öll mikilvæg atvik í skipsdagbókina.

Kaflí 4-4 Gengin vélstjórnarvakt.

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

1. fylgja öllum fyrirmælum, sérstaklega um starfsrækslu og keyrslu alls búnaðar ásamt reglum er varða hættulegar aðstæður og hvernig megi koma í veg fyrir þannig hættuástand alls staðar, þar sem ábyrgðin er þeirra;
2. tækjabúnaði og stjórnkerfum, mælum sem fylgjast með orkugjöfum, einstökum vélum og kerfum sem eru í gangi;
3. hvaða tækni, aðferðir og vinnulag er nauðsynlegt að viðhafa til þess að koma í veg fyrir að reglur yfirvalda á staðnum um megnungarvarnir séu brotnar;
4. kjalsogi.

104. Vélstjórar, sem bera ábyrgð á vélstjórnarvakt skulu:

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

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

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

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

VIII. KAFLI LEIÐBEININGAR VARÐANDI VAKTIR

Hluti STCW-B-VIII

Hluti B-VIII/1

Leiðbeiningar um túlkun hæfni til að ganga vaktir

Komið í veg fyrir þreytu

1. Þegar fullnægt er ákvæðum um hvíldartíma á að túlka „brýn og knýjandi skipsstörf“ sem störf um borð sem af öryggisástæðum eða vegna yfirvofandi mengunarhættu þola enga bið eða sem ekki var unnt að sjá fyrir þegar sjóferðin hófst.
2. Þrátt fyrir að ekki sé til nein tæknileg, almennt viðtekin skilgreining á „þreytu“ eiga allir sem gegna störfum um borð að gera sér sem ljósasta grein fyrir hvað geti valdið þreytu, hér meðtalin þau atriði sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO)* telur að séu orsökkin, sem er þó ekki endanleg upptalning en tekið skal tillit til þessara atriða þegar ákveðið er hvað eigi að vinna um borð.
3. Þegar fylgt er reglu VIII/1 um hvíldartímamann skal taka tillit til eftirfarandi:
 1. reglur sem hafa verið settar til að koma í veg fyrir þreytu eiga að tryggja að heildarvinnutími sé ekki óhóflega langur eða fjöldi vinnustunda ósanngjarn. Sérstaklega er skylt að túlka ekki þann tíma sem er ætlaður til lágmarkshvíldar þannig að alla aðra tíma sólarhringsins megi nota til vakta eða annara skyldustarfa;
 2. tíðni og lengd orlofa ásamt því að veita aukaleyfi skipta mjög miklu máli við að koma í veg fyrir að þreyta safnist upp á vissu tímabili; og
 3. reglurnar geta verið breytilegar fyrir skip sem eru í styttri siglingum með því skilyrði að sérstakar öryggisráðstafanir séu gerðar.

* Ályktun IMO, A.772 (18), gr. 2 til 4.4.1.