

Frumvarp til laga

um vaktstöð siglinga.

(Lagt fyrir Alþingi á 128. löggjafarþingi 2002–2003.)

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Yfirstjórn.

Samgönguráðherra fer með yfirstjórn mála er varða vaktstöð siglinga, en Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd þeirra svo sem nánar er kveðið á um í lögum þessum.

2. gr.

Markmið og hlutverk.

Markmið þessara laga er að tryggja öruggar siglingar í íslenskri efnahagslögsögu, öryggi skipa, farþega og áhafna og efla varnir gegn mengun sjávar frá skipum. Til að ná þessu markmiði skal Siglingastofnun Íslands setja á fót vaktstöð siglinga sem veitir skipum sem sigla um íslenska efnahagslögsögu m.a. eftirfarandi öryggisþjónustu:

- vöktun og eftirlit sjálfvirks tilkynningakerfis skipa (STK), þ.m.t. sjálfvirks alþjóðlegs auðkenningarkerfis skipa (AIS),
- móttöku og miðlun tilkynninga frá skipum sem flytja hættulegan og/eða mengandi varning,
- móttöku og miðlun neyðarkalla til viðeigandi aðila auk tilkynninga um óhöpp eða slys á sjó,
- móttöku og miðlun tilkynninga frá farþegaskipum vegna talningar og skráningar farþega,
- vöktun alþjóðlegs neyðar- og öryggisfjarskiptakerfis skipa (GMDSS) og ritstjórn fyrir þjónustu alþjóðlegs viðvörunarkerfis skipa (NAVTEX),
- skráningu skipa sem falla undir hafnaríkiseftirlit,
- móttöku tilkynninga og miðlun upplýsinga um bilanir í vitakerfinu og farartálma á sjó,
- samskipti við hafnir sem Siglingastofnun Íslands hefur útnefnt sem neyðarhafnir,
- önnur verkefni í þágu þriðja aðila sem Siglingastofnun Íslands heimilar,
- önnur verkefni sem samgönguráðherra telur í þágu almannaheilla.

Ef tilkynning berst ekki frá skipi á reglulegum tíma eða ef vaktstöð siglinga berast upplýsingar sem gefa tilefni til að ætla að ástæða sé til eftirgrennslunar, leitar eða björgunar skips í íslenskri efnahagslögsögu skal hún þegar gera nauðsynlegar ráðstafanir og hafa um þær samráð við alla þá er aðstoð geta veitt við eftirgrennslan, leit eða björgun.

Siglingastofnun Íslands er heimilt bjóða út rekstur vaktstöðvar siglinga. Heimilt er að skipta útboðinu í einstaka þætti.

3. gr.
Skilgreiningar.

Í lögum þessum merkir:

1. *Skip*: Hvert það far sem er sex metrar á lengd eða lengra, mælt milli stafna, og notað á sjó.
2. *Leiðsögumaður*: Hver sá sem fengið hefur skírteini til leiðsögu skipa um tiltekið svæði eða við tilteknar aðstæður.
3. *Leiðsöguskylda*: Skylda til að nota leiðsögumann við siglingu skipa um tiltekið svæði eða við tilteknar aðstæður.
4. *Hafnsögumaður*: Leiðsögumaður sem fengið hefur skírteini til leiðsögu skipa um tiltekið hafnarsvæði.
5. *Hafnsöguskylda*: Skylda til að nota hafnsögumann við siglingu skipa um tiltekið hafnarsvæði eða við tilteknar aðstæður.
6. *Hafnarsvæði*: Svæði við höfn sem nánar er tilgreint í reglugerð um viðkomandi höfn.
7. *Farmsendandi*: Hver sá sem gerir samning við farmflytjanda um flutning á vörum á sjó eða samningurinn er gerður í hans nafni eða fyrir hans hönd.
8. *Umboðsmaður*: Sá sem annast milligöngu útgerðar eða leigutaka skips og stjórnvalda.
9. *Hættulegur varningur*: Hver sá varningur sem flokkaður er í IMDG-kóðanum, í 17. kafla IBC-kóðans eða í 19. kafla IGC-kóðans, þ.m.t. geislavirk efni sem vísað er til í INF-kóðanum.
10. *Mengandi varningur*: Olíur samkvæmt skilgreiningu í I. viðauka við MARPOL, fljótandi eiturefni samkvæmt skilgreiningu II. viðauka við MARPOL og skaðleg efni samkvæmt skilgreiningu III. viðauka við MARPOL.

II. KAFLI
Tilkynningar skipa.

4. gr.

Tilkynningar sem skipum er skylt að senda samkvæmt ákvæðum þessara laga skulu sendar vaktstöð siglinga eða öðrum aðila eftir því sem nánar verður ákveðið í reglugerð.

A. Tilkynningar um staðsetningu skipa.

5. gr.

Tilgangur með sjálfvirku tilkynningarkerfi skipa er að tryggja að vitað sé hvaða skip eru á sjó og hver sé staðsetning þeirra og að tryggja skjót viðbrögð við eftirgrennslan, leit og björgun ef skip lendir í sjávarháska.

Heimilt er að nota upplýsingar vaktstöðvarinnar í öðrum tilgangi, t.d. við fiskveiðieftirlit, skipaefirlit og eftirlit Landhelgisgæslu Íslands. Siglingastofnun Íslands getur ákveðið og samið um að gjald komi fyrir aðgang að upplýsingum og/eða aðra þjónustu sem vaktstöðin veitir þriðja aðila.

6. gr.

Öll íslensk skip skulu tilkynna staðsetningu sína gegnum sjálfvirkt tilkynningarkerfi með tilteknu millibili eftir því sem nánar er ákveðið í reglugerð. Undanþegin ákvæðinu eru varð-

skip og skip sem ekki eru notuð í atvinnuskyni. Jafnframt er samgönguráðherra heimilt að ákveða með reglugerð að skip sem stunda veiðar nálægt landi verði undanþegin ákvæðinu.

Erlend skip, sem sigla inn í íslenska efnahagslögsögu, skulu tilkynna um það. Í tilkynningunni skal koma fram nafn skips, heimahöfn, þjóðerni, eigandi skips og útgerðaraðili sé hann ekki eigandi, skipstjóri og umboðsmaður útgerðar hér á landi.

B. Tilkynningar um komu.

7. gr.

Tilkynning áður en haldið er til hafnar.

Skip, 300 brúttótonn að stærð og stærri, nema varðskip og fiskiskip styttri en 45 metrar, sem eru á leið til hafnar skulu tilkynna komu sína til vaktstöðvar siglinga með tilteknum fyrirvara sem ákveðinn er í reglugerð.

C. Tilkynningar vegna hættulegs varnings.

8. gr.

Tilkynning áður en haldið er til hafnar.

Öll skip, sem sigla inn í íslenska efnahagslögsögu með hættulegan eða mengandi varning í meira magni en tiltekið er í reglugerð, skulu með tilteknum fyrirvara sem ákveðinn skal í reglugerð tilkynna um komu sína og gefa upplýsingar m.a. um auðkenni skips, ákvörðunarhöfn, brottfarartíma skips, áætlaðan komutíma og rétt tækniheiti hættulegs eða mengandi varnings.

9. gr.

Skyldur farmsendanda.

Ekki má bjóða hættulegan eða mengandi varning til flutnings með skipum eða taka hann um borð í höfn í aðildarríki nema skipstjóri eða rekstraraðili hafi í höndum yfirlýsingu með réttum tækniheitum varningsins, númerum Sameinuðu þjóðanna ef þau eru fyrir hendi, hættuflokk og magni slíks varnings og auðkennum hans ef hann er í flutningseiningum öðrum en tönkum.

Farmsendandi ber ábyrgð á að afhenda skipstjóra eða útgerð yfirlýsingu um að farmurinn sem boðinn er til flutnings sé raunverulega sá sem lýst er yfir skv. 1. mgr.

10. gr.

Undanþágur.

Siglingastofnun Íslands má veita útgerðum í áætlunarsiglingum milli hafna innan lands undanþágu frá kröfum um tilkynningu skv. 8. gr. ef eftirtalin skilyrði eru uppfyllt:

- a. að útgerðin haldi og uppfæri skrá yfir skip sem stunda þessa flutninga og afhendi hana vaktstöð siglinga eftir því sem nánar er ákveðið í reglugerð og
- b. að upplýsingar um farm séu ætíð til reiðu.

Eftvö eða fleiri aðildarríki Evrópska efnahagssvæðisins hafa samráð um alþjóðlegar áætlunarsiglingar sem eitt félag stundar geta þau í samráði veitt hlutaðeigandi félagi undanþágu í samræmi við kröfur sem kveðið er á um í þessari grein.

D. Tilkynningar um óhapp og slys á sjó.

11. gr.

Tilkynning um óhöpp og slys á sjó.

Skipstjóri skips sem siglir um landhelgi eða efnahagslögsögu Íslands skal eftir því sem nánar er ákveðið í reglugerð tilkynna tafarlaust um sérhvert óhapp eða slys sem hefur áhrif á öryggi áhafnar, farþega og skips, ógnar öryggi í siglingum og kann að valda mengun sjávar eða stranda Íslands.

III. KAFLI

Hafnsaga og leiðsaga.

12. gr.

Hafnsaga skipa.

Öll skip sem flytja hættulegan eða mengandi varning í farmrými eða á þilfari í meira magni en tiltekið er í reglugerð, skulu nota hafnsögumann við siglingu um hafnarsvæði. Hafnarstjórn er heimilt að veita staðkunnugum skipstjórum undanþágu frá hafnsöguskyldu. Hafnarstjórnir ráða hafnsögumenn við hafnsöguskyldar hafnir.

13. gr.

Leiðsaga skipa.

Til að tryggja öryggi siglinga og varnir gegn mengun sjávar er samgönguráðherra heimilt að ákveða með reglugerð að skip skuli nota leiðsögumann við siglingar um tiltekið svæði eða við tilteknar aðstæður.

Siglingastofnun Íslands gefur út skírteini fyrir leiðsögu- og hafnsögumenn. Skírteinið gildir fyrir tiltekið svæði til allt að fimm ára í senn, þó aldrei lengur en til 70 ára aldurs skírteinishafa. Um skírteinin skal nánar kveðið á í reglugerð.

Sá sem fullnægir eftirtöldum skilyrðum getur öðlast skírteini til að vera hafnsögu- og leiðsögumaður skipa:

1. Er 25–69 ára að aldri.
2. Hefur fullnægjandi heilbrigðisvottorð.
3. Hefur lokið 2. stigs skipstjórnarnámi eða samsvarandi námi og hefur siglt sem skipstjóri eða stýrimaður á skipi um svæði sem tilgreint er á skírteininu og þekkir til hlítar siglingaleiðir á svæðinu.
4. Hefur lokið námskeiði til að vera hafnsögu- og leiðsögumaður eftir því sem nánar segir í reglugerð.

Skilyrðum skv. 3. mgr. verður einnig að vera fullnægt eftir að skírteinið hefur verið gefið út.

Siglingastofnun Íslands er heimilt að veita tímabundna undanþágu frá skilyrðum skv. 3. mgr. þegar sérstaklega stendur á.

14. gr.

Skyldur leiðsögumanns.

Leiðsögumanni ber skylda til að aðstoða yfirvöld, svo sem löggæslu-, tolla-, heilbrigðis-, siglinga- og hafnaryfirvöld við störf þeirra. Þá ber honum að aðstoða á allan hátt stjórnendur skipa sem hann leiðbeinir og ráðleggja um siglingu skipsins þannig að á sem hagkvæmastan og öruggastan hátt sé komist á milli áfangastaða. Þá skal leiðsögumaður aðstoða við að koma skipi í festar þegar ekki er um að ræða aðstoð hafnsögumanns viðkomandi hafnar.

Sérstök varúð skal viðhöfð til að hindra mengun stranda og sjávar af völdum hættulegra efna og mengunarslys skal tilkynna þegar í stað. Leiðsögumaður er ábyrgur fyrir að tilkynningin berist réttum aðilum og skal reyna með öllum tiltækum ráðum að halda útbreiðslu mengunarinnar í lágmarki.

Leiðsögumaður ber ekki ábyrgð á siglingu skips sem hann leiðbeinir heldur aðeins á leiðbeiningunum.

15. gr.

Umboðsmaður skips.

Skylt er útgerð skips, sem siglir um íslenska efnahagslögsögu með hættulegan eða mengandi varning í farmrými eða á þilfari í meira magni en tiltekið er í reglugerð og áformar að hafa hér viðkomu, að hafa umboðsmann hér á landi. Sé skipið gert út af íslensku útgerðarfélagi telst útgerðin umboðsmaður. Umboðsmaður sér um að útvega leiðsögumenn til að fylgja skipinu.

Ef ástæða þykir til er heimilt að krefjast trygginga vegna hugsanlegs tjóns sem skipið kann að valda hér við land. Skal umboðsmaður skipsins hafa milligöngu um að leggja fram slíka tryggingu.

16. gr.

Undanþágur.

Undanskilin ákvæðum laga þessara um hafnsögu, leiðsögu, tilkynningarskyldu og umboðsmann eru skip sem leita hafnar vegna bráðrar hættu eða til að setja á land sjúka menn eða slasaða.

IV. KAFLI

Önnur ákvæði.

17. gr.

Reglugerð.

Samgönguráðherra skal setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara, þar á meðal um hafnsögu- og leiðsöguskyldu skipa, umboðsmann skipa og tilkynningar skipa, þ.m.t. um staðsetningu, flutning hættulegs eða mengandi varnings og óhöpp og slys.

Greiða skal fyrir útgáfu skírteina samkvæmt lögum þessum og skulu þau gjöld standa undir kostnaði Siglingastofnunar Íslands við afgreiðslu þeirra. Gjöld skulu ákveðin í gjaldskrá stofnunarinnar.

18. gr.

Viðurlög.

Brot gegn lögum þessum eða reglum sem settar eru samkvæmt þeim varða sektum eða fangelsi allt að tveimur árum. Beita skal ákvæðum almennra hegningarlaga um tilraun og hlutdeild.

Leiði brot á lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim til skipstrands, áreksturs skipa eða annarra sjóslysa skal viðkomandi sæta refsingu og eftir atvikum réttindasviptingu til skipstjórnar eða vélstjórnar skv. 238. gr. siglingalaga, nr. 34/1985, með síðari breytingum.

Svipta skal skírteinishafa samkvæmt lögum þessum rétti til starfa þess sem skírteinið veitir ef hann gerist sekur um vítavert brot gegn lögum þessum eða reglum settum samkvæmt

þeim, eða ef telja verður með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem skírteinishafa að varhugavert sé að hann neyti réttinda samkvæmt skírteininu.

Svipting starfsréttinda skal vera um ákveðinn tíma, eigi skemur en þrjá mánuði og ævilangt ef sakir eru miklar eða brot ítrekað.

19. gr.

Siglingastofnun Íslands er heimilt að afturkalla skírteini samkvæmt lögum þessum ef lög-
mætur handhafi þess fullnægir ekki lengur skilyrðum laganna til að öðlast slíkt skírteini eða
vera skírteinishafi.

Nú telur Siglingastofnun Íslands að skilyrði skv. 3. mgr. 18. gr. séu fyrir hendi til svipt-
ingar starfsréttinda og er stofnuninni þá heimilt að svipta viðkomandi aðila starfsréttindum
til bráðabirgða. Skal slík svipting vera tímabundin eða ákvörðuð til þess tíma þegar endanleg
ákvörðun dómstóls um sviptinguna liggur fyrir. Bráðabirgðasvipting samkvæmt ákvæði
þessu skal dragast frá endanlegum sviptingartíma samkvæmt dómi.

20. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Jafnframt falla úr gildi lög um ráðstafanir til öryggis við siglingar, nr. 56/1932, lög um
tilkynningarskyldu íslenskra skipa, nr. 40/1977, með síðari breytingum, og lög um leiðsögu
skipa, nr. 34/1993, með síðari breytingum.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið í samgönguráðuneytinu og með því er lagt til að komið verði á
fót vaktstöð siglinga. Við gerð frumvarpsins hefur verið tekið mið af tilskipun Evrópu-
þingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis
bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu tilskipunar ráðsins 93/75/EBE. Jafnframt
hafa lög um leiðsögu og hafnsögu skipa verið felld inn í frumvarpið.

1. Vaktstöð siglinga.

Hlutverk og starfsemi vaktstöðvar siglinga er að vera miðstöð skipaumferðar í íslenski
efnahagslögsögu og halda utan um siglingar erlendra skipa sem koma til landsins, sbr. til-
skipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upp-
lýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu tilskipunar ráðsins 93/75/
EBE. Hún mun fylgjast með og vakta ferðir skipa sem tilkynna sig sjálfvirkt í gegnum sjálf-
virka tilkynningarkerfið. Einnig mun hún sinna ýmsum verkefnum fyrir Siglingastofnun Ís-
lands, t.d. móttöku bilanatilkynninga um siglingavita og dufl, siglingar skipa sem falla undir
hafnarríkiseftirlit o.fl. Þá mun hún hlusta eftir og taka við neyðarköllum frá skipum og koma
á framfæri við stjórnstöð leitar og björgunar. Helstu verkefni vaktstöðvar siglinga verða því:

- Að vera miðstöð skipaumferðar í íslenski efnahagslögsögu og halda utan um siglingar
erlendra skipa sem koma til landsins.
- Vöktun og eftirlit með sjálfvirka tilkynningarkerfinu STK, hlustun á alþjóðlegum DSC
(Digital Selective Calling – stafrænt valkall) neyðartíðnum GMDSS og umsjón með
NAVTEX-tilkynningum til sjófarenda.
- Skráning allra skipa sem falla undir hafnarríkiseftirlit.
- Eftirlit með siglingum skipa sem flytja hættulegan varning.

- Umsjón með tilkynningum um bilaða siglingavita og dufl.
- Rekstur fjarskiptakerfis vegna framangreindra verkefna.
- Önnur verkefni.

2. Tilkynningarkerfi samkvæmt gildandi lögum.

A. Tilkynningar skipa í sjávarháská.

Alþjóðlegt neyðar- og öryggisfjarskiptakerfi skipa (GMDSS – Global Maritime Distress and Safety System) byggist á sjálfvirkum sendingum um gervihnattakerfi og jarðlægum fjar-skiptakerfum með stafrænu vaskalli (DSC). Gert er ráð fyrir að neyðarsendingar frá skipum berist til vaktstöðvar siglinga og gerir hún þá viðeigandi ráðstafanir til að upplýsa björgunarmiðstöðvar og skip um það.

Neyðartíðnin á millibylgju (2182 kHz) hefur gegnt mikilvægu hlutverki fyrir skip í neyð en eftir að hlustun á þeirri tíðni lýkur tekur stafræna vaskallið (DSC) alfarið við á millibylgju (2187,5 KHz). Sama er að segja um alþjóðaneyðarrásina 16 á metrabylgju (156,8 MHz). Alþjóðlegt samkomulag er um að þessari hlustun verði hætt 1. febrúar 2005 og að neyðarrás á metrabylgju verði rás 70 fyrir stafrænt vaskall (DSC). Strandarstöðvar hafa gegnt mikilvægu hlutverki við hlustun á þessum rásum í áraraðir. Skipum er gert að hafa þessa neyðarbylgjur ætíð opnar til að geta heyrt neyðarkall frá öðrum skipum og bátum.

Á síðustu árum hefur orðið mikil breyting á móttöku og sendingu neyðarskeyta frá skipum og bátum. Með tilkomu GMDSS-kerfisins hafa hinar hefðbundnu aðferðir við að kalla eftir hjálp í neyðartilvikum á sjó flust frá morssendingum til talstöðvarfjarskipta og nú síðast yfir í stafrænar sendingar í gegnum gervihnattakerfi (eins og INMARSAT eða COSPAS/SARSAT) eða jarðlæg fjar-skiptakerfi með stafrænu vaskalli, DSC (eins og strandarstöðvar eða sjálfvirk tilkynningarkerfi). Með fyrrnefndum búnaði er hægt að senda neyðarboð frá skipum sem virkja hljóðmerki á vaktstöð. Neyðarkallið kemur einnig fram á tölvuskjá sem sýnir nauðsynlegar upplýsingar eins og staðsetningu skipsins og kallmerki. Eftir það myndast að venju samband milli vaktstöðvar og skipsins sem er í neyð, til að skiptast á frekari upplýsingum um ástand og aðstæður á slysstað sem komið er til björgunaraðila. Með tilkomu DSC-tækninnar urðu breytingar á eðli hlustunarinnar sem gerði það að verkum að ekki var þörf á stöðugri hlustun úr hátölurum eða heyrnartólum á neyðarbylgjum heldur þurfti móttökustaður (t.d. strandarstöð eða björgunarmiðstöð) að vera viðbúinn að hefja fjarskipti þegar hljóðmerki bærast frá skipi í neyð. Vaktstöð siglinga verður mikilvægur hlekkur í björgunarkæðu sjófarenda á sama hátt og samræmd neyðarsímsvörðun er fyrir landið. Hún verður móttakandi allra neyðartilkynninga frá sjófarendum og ræsir hlutaðeigandi björgunarmiðstöðvar sem fylgja máluunum eftir með stjórnun björgunaraðgerða. Með henni er byggð upp móttökustöð tilkynninga í samræmi við reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO).

B. Tilkynningarkerfi frá landi til skipa.

NAVTEX (World Wide Navigational Warning Services) er alþjóðlegt viðvörðunarkerfi sem sendir tilkynningar til skipa og er viðtaka sjálfvirk á langbylgju (518 kHz). Langdrægni er að minnsta kosti 200–300 sjómílar frá strandarstöð. Með NAVTEX-tilkynningum eru sendar upplýsingar um siglingahættur, stormviðvaranir, neyðar- og hjálparköll (search and rescue). Ekki er hægt að loka fyrir móttöku þessara tilkynninga. Þá eru einnig sendar út á NAVTEX veðurspár og veðurlýsingar og upplýsingar um ís, hafnsögumenn o.fl. Þessar tilkynningar er hægt að loka fyrir ef viðkomandi skip vill ekki taka á móti þeim. Það eru

engin notendagjöld greidd til að taka á móti NAVTEX-tilkynningum. Tilkynningar um veður eru oftast sendar á ákveðnum auglýstum tímum en aðrar tilkynningar eru sendar eftir þörfum.

Samkvæmt reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar eru NAVTEX-tilkynningar sendar út á ensku og á langbylgju (518 kHz), en nokkur ríki hafa fengið leyfi yfirstjórnar á viðkomandi NAVTEX-svæðum til senda tilkynningar á eigin tungumáli á þeirri tíðni (518 kHz). Þróunin er sú að NAVTEX-tilkynningum hefur fjölgað mjög og þar sem útsendingartími hverrar NAVTEX-stöðvar er takmarkaður stefnir því í að afturkallaðar verða heimildir til að senda út á viðkomandi þjóðtungum á þessari tíðni. Á Íslandi hefur allt verið sent út á þessari tíðni hvort sem tilkynningar eru alþjóðlegar (enska) eða séríslenskar (íslenska). NAVTEX-kerfið gerir ráð fyrir notkun á annarri tíðni á langbylgju (490 kHz) til sendinga á tilkynningum á þjóðtungum einstakra ríkja. Hvort sent er út á þeirri tíðni er alfarið ákvörðun einstakra ríkja og ekki alþjóðleg krafa. Ísland hefur ekki sent út NAVTEX-tilkynningar á þeirri tíðni. Sendir sem notaðar er fyrir NAVTEX-tilkynningar er á Rjúpnahæð og heyrast sendingar því vel fyrir Suður-, Vestur- og Norðvesturlandi, en heyrast illa eða ekki fyrir Austurlandi og stefnt er að því að setja upp nýjan sendi á því svæði.

Samkvæmt samantekt frá Landssímanum voru NAVTEX-skeyti árið 2000 alls 2.053. Skeytaútsendingar eru í sex tímahólfum á sólarhring samkvæmt alþjóðlegum reglum. Að auki er Ísland með sex „íslensk“ tímahólf til útsendinga á séríslenskum skeytum eins og skyndilokunum Hafrannsóknastofnunarinnar og ýmissar þjónustu er sérstaklega varðar íslensk skip. Uppruni tilkynninganna er frá eftirfarandi aðilum:

- Veðurstofu (veðurspár, stormviðvaranir, hafisfréttir, ísjakaviðvaranir o.fl.),
- Siglingastofnun (siglingahættur, svo sem reköld, vitar, baujur og dufl, siglingakerfi o.fl),
- Landhelgisgæslu (neyðartilkynningar, siglingahættur, reköld, dufl, heræfingar varnarliðsins, björgunaræfingar o.fl.),
- hafnaryfirvöldum (innsiglingardufl, dýpkunaraðgerðir, tímabundnar innsiglingaraðvaranir, hafnarviðgerðir o.fl.),
- Hafrannsóknastofnuninni (skyndilokanir, mælingadufl o.fl.),
- sjávarútvegsráðuneyti (reglugerðir og breytingar).

Samningur er í gildi við dönsku siglingamálastofnunina f.h. Grænlands, um að hún hafi aðgang að NAVTEX-sendi Landssímans á Rjúpnahæð til alþjóðlegra (GMDSS) NAVTEX-sendinga í tímahólfum sem þeim hefur verið úthlutað af „IMO NAVTEX Coordinating Panel“.

C. Tilkynningar frá skipum til lands.

Allar tilkynningar um ferðir skipa og báta ásamt staðsetningu þeirra berast nú í gegnum sjálfvirka tilkynningarkerfið. Verkefni Tilkynningarskyldu íslenskra skipa hefur verið að annast öryggisþjónustu fyrir íslensk skip og báta samkvæmt lögum um tilkynningaskyldu íslenskra skipa, nr. 40/1977. Þar er kveðið á um það að Slysavarnafélag Íslands (nú Slysavarnafélagið Landsbjörg) fari með „yfirstjórn tilkynningarskyldunnar og eftirlitsmiðstöðvarinnar í Reykjavík“.

Starfsemi tilkynningarskyldunnar í dag er í megindrátum þrískipt.

1. Móttaka og skráning tilkynninga um skip og báta í handvirka tilkynningarkerfinu.
2. Vöktun á sjálfvirka tilkynningarkerfinu sem tekið var í notkun árið 1999.
3. Rekstur björgunarmiðstöðvar í samráði við Landssímann og Landhelgisgæsluna.

Handvirka kerfið og það sjálfvirka hafa verið keyrð samhliða og hefur sami starfsmaður Slysavarnafélagsins Landsbjargar fylgst með báðum kerfunum samtímis.

Helstu verkefni starfsmanna tilkynningarskyldunnar eru nú sem hér segir:

- Að annast söfnun upplýsinga um ferðir íslenskra skipa er falla undir lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa.
- Að vakta sjálfvirka tilkynningarkerfið (STK).
- Láti skip ekki vita af ferðum sínum skal starfsmaður ákveða, miðað við aðstæður hverju sinni, hvort og hvenær skuli hefja eftirgrennslan, leit eða björgun.
- Að hefja aðgerðir og kalla út bakvaktir ef skip skilar sér ekki, þrátt fyrir eftirgrennslan samkvæmt verklýsingu.
- Að ákveða hvort fylgjast skuli sérstaklega með afmörkuðum svæðum, ákveðnum skipum og hvort auka skuli tíðni tilkynninga frá skipum með tilliti til aðstæðna.
- Að ákveða fyrstu aðgerðir ef upp koma óhöpp eða slys.
- Að aðstoða eða ráðleggja sjófarendum eftir þeirra óskum þegar hætta steðjar að.
- Að annast milligöngu björgunarveita og björgunarskipa annars vegar og sjófarenda hins vegar er þurfa aðstoð.
- Að annast upplýsingagjöf til almennings, útgerða, fjölmiðla og opinberra aðila um ferðir skipa, samkvæmt sérstöku verklagi.
- Að fylgjast með tækjabúnaði STK og gera viðeigandi ráðstafanir sé þess þörf.
- Önnur verkefni sem til falla og tengjast starfinu.

Sjálfvirka tilkynningarskyldukerfið, sem tekið var í notkun á árinu 1999 og formlega opnað í maí 2000, samanstendur af eftirfarandi einingum:

- Skipstæki sem staðsett er um borð í hverju skipi sendir frá sér upplýsingar um staðsetningu skipsins, stefnu þess og hraða. Tækið hefur neyðarhnapp sem hægt er að nota til að senda út neyðarkall. Stærri skipin nota INMARSAT-C-búnað til að senda upplýsingar um staðsetningu.
- Fjarskiptakerfi sem rekið er af Landssímanum, þ.e. VHF-strandarstöðvum meðfram strandlengju landsins sem tekur við sendingum frá skipstækjunum.
- Fjarskiptastjóra sem er hugbúnaður skrifaður af Stefju ehf. og heldur utan um skeyti eða upplýsingar sem berast frá skipstækjunum og kemur þeim til öryggiseftirlitskerfisins. Fjarskiptastjórinn sendir frá sér viðvörðun ef gögn berast ekki frá skipstækjunum. Vélbúnaður fjarskiptastjórans samanstendur af tölum sem staðsettar eru í Gufunesi.
- Öryggiseftirlitskerfi sem er búnaður (vél- og hugbúnaður), staðsettur í Gufunesi og vaktadur af starfsmönnum Slysavarnafélagsins Landsbjargar.

Flestir starfsmenn tilkynningarskyldu íslenskra skipa eru menntaðir skipstjórar, stýrimenn eða vélstjórar. Starfsmenn hafa fengið endurmenntun í námsgreinum tengdum starfinu og um notkun þeirra kerfa sem þeir vinna með. Þá verða þeir einnig að þekkja til útkallskerfis björgunarveita.

Í lögum um leiðsögu skipa, nr. 34/1993, hafa verið ákvæði um tilkynningar skipa er koma í íslenska landhelgi með landtöku í huga. Jafnframt hefur verið gerð krafa um að erlend veiðiskip sem sigla í íslenskri efnahagslögsögu skuli tilkynna það Landhelgisgæslu Íslands. Einnig hafa verið ákvæði um tilkynningarskyldu vegna óhappa og slysa á sjó í lögum nr. 68/2000, um rannsókn sjóslysa.

3. Samstarf ríkja og þróun innan Evrópusambandsins.

Innan Evrópusambandsins hefur verið samþykkt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu tilskipunar ráðsins 93/75/EBE. Þar er miðað við að yfirvöld

hvers ríkis skuli halda utan um upplýsingar um skip sem flytja hættulegan eða mengandi varning. Miðað er við að ríkin reki fjarskiptastöðvar sem skulu vera stöðvar í landi sem annast umferðarstjórn skipa og bera ábyrgð á rekstri tilkynningarskyldukerfis sem samþykkt er af Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO). Hlutverk fjarskiptastöðvanna er jafnframt að samræma leitar- og björgunaraðgerðir og aðgerðir til að fást við mengun. Kerfið skal einnig vera upplýsingakerfi um öll mengunarslys og óhöpp á sjó. Með því að setja upp eftirlits- og upplýsingakerfi um umferð skipa er markmiðið að draga úr hættu á mengunarslysum, óhöppum og áhrifum þess á umhverfið og heilsu manna. Stuðst er við leiðbeinandi reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um hvaða upplýsingar skulu skráðar í kerfið svo og með hvaða hætti skuli stjórna umferð skipa á hafinu. Lagt er til að komið verði upp sjálfvirku alþjóðlegu auðkenningarkerfi skipa (Automatic Identification System – AIS) til að fylgjast með ferðum skipa og ferðaskráningarkerfi (Voyage Data Recording – VDR) sem skráir á segulband öll fjarskipti skipa, en það er sambærilegt við „svarta kassa“ flugvéla.

Í tilskipun Evrópusambandsins er lögð áhersla á að þegar líkur eru á válegu veðri sé yfirvöldum mögulegt að hindra för skipa sem kunna að skapa sérstaklega mikla hættu fyrir umhverfi eða líf og heilsu skipverja eða farþega. Einnig er lagt til að hægt sé að fara þess á leit við útgerðir að þær láti ekki skip sín leggja úr höfn ef vindhraði verður meiri en 10 vindstig á Beaufort-skala (26 m/sek.). Ákvæði eru um að sérstakt eftirlit megi hafa með skipum sem talin eru geta valdið hættu fyrir umhverfið og siglingaöryggi vegna ástands síns. Kvaðir eru um að skipverjum sem verða varir við fljótandi hluti á hafinu tilkynni slíkt til miðstöðvar öryggis- og fjarskiptaþjónustu skipa. Skortur á hafnaraðstöðu, vari eða akkerislægi getur haft alvarlegar afleiðingar þegar slys verða. Því er lögð mikil áhersla á það í tilskipuninni að gerðar séu áætlanir um viðbrögð þegar skip lenda í hættu og þurfa að komast í skjól.

Lögð er áhersla á að komið verði á samstarfi milli ríkja svo að koma megi á eftirliti og stjórnun og veita upplýsingar til skipa á hafsvæðinu. Tekið er fram að mikilvægt sé að komið verði á fullnægjandi fjarskiptatengingum milli stjórnvalda og hafna í ríkjunum. Þar fyrir utan er lögð áhersla á að tilkynningarskylda verði eflað þar sem henni er ábótavant. Að auki er stefnt að því að koma á fót stjórnstöðvum vegna gagnasöfnunar og úrvinnslu upplýsinga og mun það m.a. verða hlutverk nýrrar stofnunar, Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA).

Fyrir liggur að samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið mun tilskipun nr. 2002/59 taka gildi hér á landi og er frumvarpið miðað við það.

Loks er rétt að geta þess að nokkur tilkynningarkerfi hafa verið sett upp meðfram strandlengju Evrópu samkvæmt reglum sem samþykktar hafa verið á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Tilkynningar þessar hafa að jafnaði að geyma upplýsingar um fjölda einstaklinga um borð, farm og eldsneytisforða í flutningsrými ef um slíkt magn er að ræða að það geti haft alvarlegar afleiðingar fyrir umhverfið. Skipaumferðarþjónusta og leiðastjórnarkerfi siglingaleiða hafa einnig verið tekin í notkun og hafa mikilvægu hlutverki að gegna við að auka öryggi á höfunum. Mikilvægt er talið að þessi þjónusta sé fyrir hendi og að hún sé í samræmi við reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um leiðastjórn.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Samkvæmt auglýsingu um staðfestingu forseta Íslands á reglugerð um Stjórnarráð Íslands nr. 96/1969 fer samgönguráðherra m.a. með málefni vita, hafna og siglinga og skipulag samgangna á landi, í lofti og á sjó. Vaktstöð siglinga fellur þar undir og er á ábyrgð samgöngu-

ráðherra en vegna stigskiptingar framkvæmdarvaldsins er eðlilegt að Siglingastofnun Íslands annist framkvæmd laganna. Kæruleið vegna stjórnvaldsákvarðana stofnunarinnar er til ráðuneytisins samkvæmt almennum reglum stjórnsýsluréttar.

Um 2. gr.

Með frumvarpi þessu er lagt til að Siglingastofnun setji á fót vaktstöð siglinga fyrir öll skip í íslenskri efnahagslögsögu sem hafi það hlutverk m.a. að hafa eftirlit með og vera miðstöð skipaumferðar. Miðað er við að slík stöð leysi af hólmi strandarstöðvarnar.

Í a-lið 1. mgr. er fjallað um vöktun og eftirlit með sjálfvirku tilkynningarkerfi skipa en það hlutverk er skýrt nánar í athugasemd við 6. gr. frumvarpsins.

Í b-lið er fjallað um móttöku og miðlun tilkynninga frá skipum sem flytja hættulegan eða mengandi varning. Skv. 6. gr. laga um leiðsögu skipa, nr. 34/1993, eiga öll skip sem sigla inn í íslenska landhelgi að tilkynna komu sína til hafnaryfirvalda í fyrstu viðkomuhöfn. Erlend skip, sem sigla inn í íslenska efnahagslögsögu, skulu tilkynna það Landhelgisgæslunni. Skv. 5. gr. reglugerðar um tilkynningarskyldu skipa sem flytja hættulegan varning nr. 710/1998 ber rekstaraðila skips sem flytur hættulegan eða mengandi varning og kemur til hafnar á Íslandi að tilkynna hafnaryfirvöldum við brottför skips frá lestunarhöfn um ýmis atriði um skipið, áfangastað, komutíma, fyrirhugaða leið, heiti og magn hættulegs varnings og fjölda skipverja.

Í c-lið er fjallað um móttöku og miðlun tilkynninga um óhapp eða slys á sjó.

Í d-lið er fjallað um móttöku og miðlun tilkynninga frá farþegaskipum. Skv. 5. gr. reglugerðar um skráningu einstaklinga sem sigla með farþegaskipum nr. 659/2000 er útgerðum farþegaskipa skylt að skrá nöfn, kyn og aldursflokk farþega ef sigling er lengri en 20 sjómílur. Í 2. mgr. 6. gr., 2. mgr. 8. gr. og 3. mgr. 10. gr. reglugerðarinnar segir að útgerð skips sem og fyrirtæki skips sem siglir undir fána utan EES-ríkis og lætur úr höfn utan EES-ríkis og stefnir til hafnar á Íslandi, skuli hafa tiltækar upplýsingar um nöfn, kyn, aldursflokk farþega o.fl. fyrir Landhelgisgæslu Íslands ef þörf er á til leitar og björgunar og vegna eftirmála slyss.

Í e-lið er fjallað um vöktun alþjóðlegs neyðar- og öryggisfjarskiptakerfis skipa (GMDSS) og ritstjórn fyrir þjónustu alþjóðlegs viðvörðunarkerfis skipa (NAVTEX).

Í f-lið er fjallað um skráningu skipa sem falla undir hafnarríkiseftirlit. Undir hafnarríkiseftirlit falla skyndiskoðanir skipa sem koma til landsins og heimilt er að kanna ástand þeirra í samræmi við fyrirliggjandi gögn um borð og skírteini áhafna og mönnun skipanna. Ástand skipa og þeirra tækja sem eru og eiga að vera um borð samkvæmt alþjóðasamþykktum er alltaf á ábyrgð eigenda og skipstjóra. Ísland er aðili að Parísarsamkomulagi um hafnarríkiseftirlit og reglur Evrópska efnahagssvæðisins um hafnarríkiseftirlit hafa verið innleiddar í íslenskan rétt.

Í g-lið er fjallað um móttöku tilkynninga og miðlun upplýsinga um bilanir í vitakerfinu og farartálma á sjó. Vaktstöð siglinga verður falið að taka við tilkynningum og að miðla upplýsingum um bilanir í vitakerfinu. Í 2. gr. laga um vitamál, nr. 132/1999, er Siglingastofnun Íslands falið að sjá sjófarendum fyrir nauðsynlegum leiðbeiningum til öryggis í siglingum við Íslandsstrendur og á fiskimiðum í kringum landið með undantekningum sem síðar getur í lögnum. Til slíkra leiðbeininga teljast m.a. vitar og önnur föst merki á landi, fljótandi leiðarmerki, radiómerki til staðarákvörðunar og upplýsingar um veður og sjólag. Siglingastofnun Íslands skal einnig hlutast til um útgáfu upplýsinga um þau leiðbeiningarkerfi sem fyrir hendi eru á áður nefndu svæði og stuðla að útgáfu korta sem innihalda nauðsynlegar

upplýsingar til að sjófarendur geti notað áður nefnd hjálpartæki. Siglingastofnun Íslands skal hafa eftirlit af hálfu ríkisins með uppsetningu og rekstri leiðarmerkja sem einstök sveitarfélög eða einstaklingar setja upp. Siglingastofnun skal, að beiðni Veðurstofu Íslands, annast veðurathuganir á vitastöðum.

Í h-lið er fjallað um samskipti við neyðarhafnir. Hér á landi eru nú engar formlega skilgreindar neyðarhafnir. Hins vegar er ljóst að á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og Evrópusambandsins er unnið að því skilgreina neyðarhafnir (e. places of refuge).

Í i-lið er Siglingastofnun heimilað með samningi við þriðja aðila að veita aðgang að upplýsingum sem stöðin býr yfir eða aðra þjónustu. Unnt er að semja um að sérstakt gjald komi fyrir.

Í j-lið er samgönguráðherra heimilað að ákveða að vaktstöð siglinga séu falin önnur verkefni sem hann telur í þágu almannaheilla. Með ákvæðinu er ráðherra veitt almenn lagaheimild til að rýmka verkefni sem stöðinni verða falin. Ekkert er því til fyrirstöðu að sá aðili sem annast rekstur stöðvarinnar taki að sér frekari verkefni án tillits til ákvæða laga þessara.

Í 2. mgr. er fjallað um skyldur þess aðila sem hefur með höndum rekstur stöðvarinnar til þess að sjá til þess að eftirgrennslan, leit og björgun fari fram þegar líkur eru til þess að eitthvað hafi farið úrskeiðis.

Í 3. mgr. er kveðið á um heimild Siglingastofnunar Íslands til að bjóða út rekstur vaktstöðvarinnar. Heimilt er að skipta útboðinu í einstaka þætti.

Um 3. gr.

Hér eru nokkur hugtök skilgreind og eru þau í meginatriðum í samræmi við 2. gr. laga um leiðsögu skipa, nr. 34/1993. Þó hefur skilgreiningu á hættulegum efnum verið breytt og er nú talað um hættulegan eða mengandi varning. Sú orðanotkun er í samræmi við tilskipanir sem tekið hafa gildi á Evrópska efnahagssvæðinu.

Um II. kafla.

Í kaflanum sem er nýmæli er fjallað um ýmiss konar tilkynningar sem skipstjórnarmönnum, útgerðarmönnum skipa eða umboðsmönnum þeirra ber að láta í té.

Um 4. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Um 5. gr.

Með greininni er verið að festa í sessi sjálfvirkt tilkynningarkerfi skipa sem nú er fjallað um í lögum nr. 40/1977, með síðari breytingum, og er meginmarkmið þeirra að auðvelda leit að mönnum í sjávarháska.

Í 2. mgr. er heimilað að nota kerfið í öðrum tilgangi. M.a. mætti beita slíkum búnaði í þágu veiðieftirlits, skipaefirlits og eftirlits Landhelgisgæslu Íslands. Vel er hugsanlegt að fleiri óski eftir að fá að nýta upplýsingar sem vaktstöðin mun búa yfir eða óska eftir annarri þjónustu sem hún getur veitt. Því þykir eðlilegt að fyrir hendi sé í lögum heimild til Siglingastofnunar Íslands, sem fer með framkvæmd laga þessara, til að semja um greiðslu fyrir slíka þjónustu. Þá er átt við þjónustu sem ekki er talin upp í lögum þessum heldur samið um sérstaklega.

Um 6. gr.

Sjálfvirka tilkynningarkerfið er mjög mikilvægur hlekkur í öryggi sjófarenda og getur skipt sköpum við eftirgrennslan, leit og björgun. Hér er lagt til að ákvæðið verði í reglugerð hve oft skip tilkynni sig til vaktstöðvar siglinga, en í gildandi lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa, nr. 40/1977, með síðari breytingum, eru ákvæði um tíðni slíkra tilkynninga miðuð við stærð og farsvið skipsins. Varðskip og skip sem ekki eru notuð í atvinnuskyni þurfa ekki að tilkynna sig. Stefnt er að því að þeim sem þess óska verði heimill aðgangur að sjálfvirku tilkynningarkerfi skipa.

Ákvæði 2. mgr. er að meginstefnu úr 6. gr. laga um leiðsögu skipa.

Um 7. gr.

Ákvæðið er af sama toga og ákvæði 6. gr. núgildandi laga um leiðsögu skipa, nr. 34/1993.

Um 8. gr.

Samkvæmt 5. gr. reglugerðar nr. 710/1998 um tilkynningarskyldu skipa sem flytja hættulegan varning ber rekstaraðila skips sem flytur hættulegan eða mengandi varning og kemur erlendis frá til hafnar á Íslandi að tilkynna við brottför skips frá lestunarhöfn um ýmis atriði varðandi skipið, áfangastað, komutíma, fyrirhugaða leið, heiti og magn hættulegs varnings og fjölda skipverja.

Um 9. gr.

Ákvæði 9. gr. er sett til að auka eftirlit með flutningi á hættulegum eða mengandi varningi.

Um 10. gr.

Ákvæðið sem er nýmæli er samið með hliðsjón af tilskipun Evrópusambandsins og á að tryggja svigrúm íslenskra stjórnvalda til að veita undanþágur frá tilkynningarskyldu. Regluglega skal ganga úr skugga um að skilyrðin sem kveðið er á um í 1. mgr. séu uppfyllt. Ef öðru þessara skilyrða er ekki lengur fullnægt skal fella úr gildi undanþágu hlutaðeigandi útgerðar.

Um 11. gr.

Skipstjóra hvers þess skips sem siglir um landhelgi eða efnahagslögsögu Íslands ber að tilkynna tafarlaust til stöðvarinnar um sérhvert óhapp eða slys sem hefur áhrif á öryggi áhafnar, farþega og skips, öryggi annarra skipa eða getur haft mengun umhverfis í för með sér.

Um 12. gr.

Ákvæði 1. mgr. er að mestu óbreytt ákvæði um hafnsögu skipa sem eru nú í 1. mgr. 7. gr. laga um leiðsögu skipa, nr. 34/1993. Miðað er við að öll skip sem flytja hættulegan eða mengandi varning í framrymi eða á þilfari skuli ætíð nota hafnsögumann við siglingu um hafnarsvæði. Meginbreyting þessa ákvæðis er að fjallað er um hættulegan eða mengandi varning en ekki hættulegt efni. Um hafnsöguskyldu og takmörk hafnarsvæðis hefur verið fjallað í hafnarreglugerðum sem samgönguráðherra setur á grundvelli hafnalaga.

Um 13. gr.

Ákvæði 1. mgr. er efnislega samhljóða 3. mgr. 7. gr. laga um leiðsögu skipa.

Ákvæði 2.–5. mgr. er efnislega samhljóða 2.–4. mgr. 3. gr. gildandi laga um leiðsögu skipa.

Um 14. gr.

Ákvæðið er að stofni til samhljóða 5. gr. laga nr. 34/1993, um leiðsögu skipa.

Um 15. gr.

Ákvæðið er að stofni til samhljóða 5. gr. laga nr. 34/1993 um leiðsögu skipa. Þó hefur mengunarlögsaga samkvæmt því verið rýmkuð verulega og tekur nú til efnahagslögsögu en ekki aðeins landhelgi.

Um 16. gr.

Ákvæðið sem er nýmæli þarfnast ekki skýringa.

Um 17. gr.

Greinin er hefðbundin reglugerðarheimild ráðherra.

Um 18. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru nýmæli. Fjársektir á hendur rekstraraðilum, umboðsaðilum, flutningsaðilum, farmeigendum og skipstjórum skipa skulu vera nægilega háar til að fæla einstaklinga frá því að fremja brot eða ítreka þau. Sem dæmi um brot sem leitt gætu til fjársekta má nefna:

- misbrest á því að tilkynna með fyrirvara um komu til hafnar eins og krafist er í 8. gr.,
- misbrest á því að tilkynna til tilkynningarskyldukerfis eins og krafist er í 6. gr.,
- ef sjálfvirkt auðkenningarkerfi í skipum eða siglingarritinn sem um getur í 13. gr. eru ekki um borð eða eru í ólagi,
- misbrest flutningsaðila á því að gefa yfirlýsingu skv. 9. gr. eða hún er röng,
- misbrest á því að gefa skýrslu um óhapp, slys eða atvik á sjó eins og krafist er í 11. gr.,
- misbrest á samstarfi við innlend yfirvöld í því skyni að draga úr afleiðingum sjóslyss.

Um 19. gr.

Greinin er nýmæli.

Um 20. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Fylgiskjal I.*Siglingastofnun Íslands:***Samantekt á tíðnisviðum og skilgreindum hafsvæðum.**
(14. október 2002.)

Nafn	Tíðnisvið	Notkun m.a.	Langdrægni/hafsvæði
Langbylgja (LW)	30–300 kHz	útvarp	á landi
Millibylgja (MW, MF)	0,3–3 MHz	útvarp	<350 sjómílur frá landi
Stuttbylgja (SW, HF)	3–30 MHz	útvarp, skip og bátar	skip á fjarlægum miðum
Metrabylgja (VHF)	30–300 MHz	útvarp, skip og bátar, sjónvarp	<50–70 sjómílur frá landi

Hafsvæði:

- *Hafsvæði A1*: Er hafsvæði sem takmarkast af langdrægni strandarstöðvar til talfjarskipta og viðvarana með stafrænu valkalli (DSC) á metrabylgju (VHF). Þar sem engin DSC-þjónusta er í landi á metrabylgju er þetta hafsvæði ekki notað hér við land.
- *Hafsvæði A2*: Er svæði utan hafsvæða STK og/eða A1, sem takmarkast af langdrægni strandarstöðvar til talfjarskipta og viðvarana með stafrænu valkalli (DSC) á millibylgju (MF).
- *Hafsvæði A3*: Er svæði utan hafsvæða STK, A1 og A2, sem takmarkast af langdrægni kyrrstæðra INMARSAT-gervitungla til sendinga viðvarana, þ.e. milli 70°N og 70°S.
- *Hafsvæði A4*: Er svæði utan hafsvæða STK, A1, A2 og A3.
- *Hafsvæði STK*: Er hafsvæðið sem takmarkast af langdrægni sjálfvirku tilkynningar-skyldunnar á metrabylgju (VHF).

Fylgiskjal II.

**Drög að þýðingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB
frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins
fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu tilskipunar ráðsins 93/75/EBE.**

EVROPUBINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,
með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 80. gr.,
með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar, og að teknu tilliti til eftirfarandi:
með hliðsjón af áliti efnahags- og félagsmálanefndarinnar,
með hliðsjón af áliti svæðanefndarinnar,
í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. í sáttmálanum,
og að teknu tilliti til eftirfarandi:

1. Í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 24. febrúar 1993 um sameiginlega stefnu um öryggi á hafi úti benti hún á að á vettvangi bandalagsins væri markmiðið að koma á lögboðnu upplýsingakerfi til að gera aðildarríkjunum kleift að fá skjótan aðgang að hvers kyns mikilvægum upplýsingum um ferðir skipa sem flytja hættuleg eða mengandi efni og hvers eðlis farmurinn er í smáatriðum.
2. Tilskipun ráðsins 93/75/EBE frá 13. september 1993 um lágmarkskröfur fyrir skip sem flytja hættulegar eða mengandi vörur til eða frá höfnum innan bandalagsins kvað á um kerfi þar sem lögbær yfirvöld taka á móti upplýsingum um skip á leið til eða frá höfn innan bandalagsins og flytja hættulegan eða mengandi varning og um óhöpp á sjó. Í tilskipuninni er þess krafist að framkvæmdastjórnin geri nýjar tillögur um að tekið verði upp ítarlegra tilkynningakerfi fyrir bandalagið sem nái hugsanlega til skipa sem sigla meðfram ströndum aðildarríkjanna.
3. Samkvæmt ályktun ráðsins frá 8. júní 1993 um sameiginlega stefnu um öryggi á hafi úti var samþykkt að helstu markmið í aðgerðaáætlun bandalagsins fælu í sér að ítarlegra tilkynningakerfi yrði tekið upp.
4. Með stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó mætti koma í veg fyrir sjóslýs og mengun á sjó og draga úr áhrifum þeirra á lífríki hafs og stranda, efnahagslífið og heilbrigði í sveitarfélögum. Skilvirkni umferðar á sjó, einkum stjórnun á ferðum skipa til hafna, veltur einnig á því að skip tilkynni með nægilegum fyrirvara um komur sínar.
5. Nokkur tilkynningaskyldukerfi hafa verið sett upp á strandlengju Evrópuríkja í samræmi við viðkomandi reglur samþykktar á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO). Ganga ætti úr skugga um að skip á siglingu um svæðið uppfylli þær kröfur sem gilda um tilkynningar samkvæmt þessum kerfum.
6. Kerfi til umferðarstjórnunar og leiðarstjórnunar skipa hafa einnig verið innleidd og gegna mikilvægu hlutverki við slysa- og mengunarvarnir á tilteknum siglingaleiðum þar sem mikil skipaumferð er eða siglingahætta. Nauðsynlegt er að skip nýti sér skipaumferðarþjónustu og að þau fylgi reglum sem gilda um leiðarstjórnunarkerfi skipa viðurkennd af IMO.
7. Miklar tækni framfarir hafa orðið á sviði búnaðar um borð í skipum sem gerir kleift að veita upplýsingar um skip með sjálfvirkum hætti (sjálfvirkt auðkenniskerfi, AIS) svo auðveldara verði að fylgjast með skipum, auk siglingarita (VDR-kerfa eða „svartra

kassa“) sem auðvelda rannsóknarmönnum störf í kjölfar slysa. Með hliðsjón af því hve mikilvægt er að móta stefnu sem ætlað er að stemma stigu við sjóslysum ætti að gera skylt að slíkur búnaður sé um borð í skipum sem sigla innanlands eða milli landa og koma til hafna í bandalaginu. Bæði má nota upplýsingar sem fást með hjálp siglingarita í kjölfar slyss til að grafast fyrir um orsakir þess og draga af því nauðsynlegan lærdóm í forvarnarskyni. Aðildarríki skulu hvetja til þess að slíkar upplýsingar séu nýttar í þessum tilgangi.

8. Aðildarríkin skulu tryggja að strandastöðvar lögbærra yfirvalda hafi yfir nægum fjölda hæfs starfsfólks að ráða auk viðaeigandi tæknibúnaðar.
9. Mikilvægt er að vita nákvæmlega um hættulegan eða mengandi varning sem fluttur er umeð skipum og um aðrar viðeigandi upplýsingar um öryggismál, svo sem upplýsingar tengdar siglingafræðilegum atvikum, með tilliti til undirbúnings og skilvirkni aðgerða gegn mengun eða hættu á mengun á hafinu. Skip sem fara frá eða koma til hafna aðildarríkja skulu tilkynna um þessar upplýsingar til lögbærra yfirvalda eða hafnayfirvalda í þessum aðildarríkjum.
10. Í því skyni að hagræða og flýta sendingum og nýtingu mikils magns upplýsinga sem kann að berast um farm ætti, þegar því verður við komið, að senda slíkar upplýsingar með rafrænum hætti til lögbærs yfirvalds eða hafnayfirvalda sem málið varðar. Af sömu ástæðu ættu upplýsingaskipti milli lögbærra yfirvalda í aðildarríkjum að fara fram með rafrænum hætti.
11. Hafi félög sem í hlut eiga innleitt innri starfsreglur með fullnægjandi hætti að mati aðildarríkjanna til að tryggja að upplýsingar sem krafist er í tilskipuninni séu sendar tafarlaust til lögbærs yfirvalds þarf að vera mögulegt að veita áætlunarsiglingum milli hafna í tveimur eða fleiri ríkjum, þar sem að minnsta kosti eitt er aðildarríki, undanþágu frá upplýsingaskyldu um hverja ferð.
12. Sum skip geta verið hættuleg siglingaöryggi og umhverfinu sökum slæmrar sjóhæfni eða ástands. Aðildarríki skulu fylgjast náið með slíkum skipum, grípa til viðeigandi ráðstafana til að koma í veg fyrir aukna hættu af þeirra völdum og senda viðeigandi upplýsingar sem þau búa yfir um þessi skip til annarra aðildarríkja sem málið varðar. Slíkar ráðstafanir geta verið ráðstafanir sem gripið er til í tengslum við hafnarríkiseftirlit.
13. Aðildarríki þurfa að verjast hættum sem ógna siglingaöryggi, öryggi einstaklinga og lífríki hafs og stranda sem kunna að skapast þegar tiltekin atvik, slys eða aðrir atburðir eiga sér stað á hafi úti af völdum mengandi brákar eða þykkis sem flýtur á sjónum. Í þessu skyni ættu skipstjórar á skipum sem sigla um leitar- og björgunarsvæði aðildarríkja, efnahagslögsögu eða annað sambærilegt tilkynna slík tilvik til strandayfirvalda og veita allar viðeigandi upplýsingar. Í ljósi sérstöðu hvers aðildarríkis ætti að ríkja sveigjanleiki fyrir aðildarríkin við ákvörðun tilkynningarkvaðar fyrir hvert ofangreint svæði.
14. Eigi atvik eða slys sér stað á sjó verða aðgerðir lögbærra yfirvalda mun skilvirkari ef þeir aðilar sem eiga hlut að máli við flutninginn vinna saman í einu og öllu.
15. Telji lögbært yfirvald tilnefnt af hálfu aðildarríkis að upplýsingar um óvenjuslæmt veður eða sjólag sem fengnar eru hjá faglegru veðurupplýsingaþjónustu skapi alvarlega hættu fyrir öryggi mannlífa eða mengunarhættu ber því að upplýsa skipstjóra skips sem hyggst sigla inn í höfn eða út úr höfn um ástandið og má einnig grípa til annarra viðeigandi rástafana. Með fyrirvara um þá skyldu að aðstoða nauðstödd skip gæti slíkt falið í sér bann við komu eða brottför til hafnar þar til ástandið er komið í eðlilegt horf. Ef

öryggi er í húfi eða mengunarhætta fyrir hendi má lögbært yfirvald leggja til að skip haldi ekki úr höfn, að teknu tilliti til aðstæðna í viðkomandi höfn. Kjósi skipstjóri að halda úr höfn gerir hann/hún það undir öllum kringumstæðum á eigin ábyrgð og ber því að tilgreina ástæðu ákvörðunarinnar.

16. Verði sjóslys kann það að hafa alvarlegar afleiðingar ef skipaafdrepp er ekki tiltækt. Aðildarríki ættu því að gera áætlanir um að nauðstödd skip fái, ef aðstæður krefjast, að leita afdreps í höfnum þeirra eða á öðrum skýldum svæðum með þeim hætti sem best verður á kosið. Eftir því sem tók er á og nauðsyn krefur ættu þessar áætlanir að fela í sér ákvæði um fyrir hendi sé nægilegur búnaður og aðstaða til hjálpar, björgunar og viðbragða við mengun. Hafnir sem taka á móti nauðstöddu skipi eiga að geta treyst á skjóta endurgreiðslu hvers kyns kostnaðar og tjóns sem kann að hljóta af slíkri aðgerð. Framkvæmdastjórnin ætti því að kanna möguleika á að taka upp viðunnandi bótakerfi fyrir hafnir í bandalaginu sem taka á móti nauðstöddu skipi og hvort gerlegt sé að krefjast þess að skip sem leiti hafnar í bandalaginu sé nægilega vel tryggt.
17. Skilgreina þarf ramma um samstarf milli aðildarríkjanna og framkvæmdastjórnarinnar til að styrkja framkvæmd eftirlits- og upplýsingakerfis fyrir umferð á sjó með því að koma á fót viðeigandi boðleiðum milli lögbærra yfirvalda og hafna í aðildarríkjunum. Enn fremur þarf að auka útbreiðslu auðkennis- og eftirlitskerfis skipa á þeim siglingaleiðum í bandalaginu þar sem hún er ófullnægjandi. Setja ætti á laggirnar gagnastjórnunarmiðstöðvum á svæðum í bandalaginu sem liggja að sjó til að auðvelda skipti eða miðlun nýtra upplýsinga í tengslum við umferðareftirlit og framkvæmd tilskipunarinnar. Aðildarríkin og framkvæmdastjórnin ættu einnig að leita eftir samstarfi við þriðju lönd til að ná þessum markmiðum.
18. Skilvirkni tilskipunarinnar veltur að miklu leyti á því að aðildarríkin hrindi ákvæðum hennar í framkvæmt í einu og öllu. Í þessu skyni þurfa aðildarríkin að framkvæma viðeigandi eftirlit til að tryggja sé að boðleiðir þær sem komið er upp til að uppfylla skilyrði tilskipunarinnar starfi sem skyldi. Einnig skal tekið upp kerfi refsingar til að tryggja að aðilar sem málið varðar hlíti tilkynningarskyldu og reglum um að hafa tilskilinn búnað svo sem kveðið er á um í þessi tilskipuninni.
19. Þær ráðstafanir sem grípa þarf til í því skyni að hrinda þessari tilskipun í framkvæmd skulu teknar upp í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið.
20. Breyta má tilteknum ákvæðum þessarar tilskipunar samkvæmt þeirri málsmeðferð þannig að tekið sé tillit til breytinga á gerðum bandalagsins og alþjóðasamþykktum og reynslu sem fæst við beitingu þessarar tilskipunar þá og því aðeins að slíkar breytingar víkki ekki út gildissvið tilskipunarinnar. Nothæft tæki fyrir framkvæmdastjórnina til að meta reynslu sem fæst við beitingu þessarar tilskipunar er að aðildarríkin tilkynni með fullnægjandi hætti um slíka framkvæmd.
21. Ákvæði tilskipunar 93/75/EBE eru til muna styrkt, færð út og þeim breytt með þessari tilskipun. Þar af leiðandi ber að fella tilskipun 93/75/EBE úr gildi.
22. Þar sem aðildarríkin geta ekki náð þeim markmiðum sem lögð eru til, þ.e. að auka öryggi og skilvirkni siglinga vegna umfangs eða áhrifa fyrirhugaðra aðgerða, og því er þess að vænta að það takist betur á vettvangi bandalagsins, má bandalagið samþykkja ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og segir í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og segir í þeirri grein, gengur þessi tilskipun ekki lengra en nauðsynlegt er til að ná þessum markmiðum.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Markmið.

Markmið með þessari tilskipun er að koma á fót eftirlits- og upplýsingakerfi innan bandalagsins fyrir umferð á sjó með það í huga að auka öryggi og skilvirkni slíkrar umferðar og bæta viðbrögð yfirvalda við atvikum, slysum eða hættum sem kunna að skapast á sjó, þar með taldar leitar- og björgunaraðgerðir, og stuðla þannig betur að fyrirbyggjandi aðgerðum gegn mengun af völdum skipa og leita hana uppi.

Aðildarríkin sem í hlut eiga skulu fylgjast með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að öll skip sem sigla inn á skyldubundið leiðarstjórnunarkerfi samþykkt af IMO í samræmi við 10. reglu í V. kafla SOLAS og starfrækt er af einu eða fleiri ríkjum, þar af skal að minnsta kosti eitt vera aðildarríki, í samræmi við viðeigandi leiðbeiningar og viðmiðanir sem unnar eru á vegum IMO.

2. gr.

Gildissvið.

1. Þessi tilskipun gildir um flutningaskip sem eru 300 brúttótonn að stærð og stærri, nema annað sé tekið fram.
2. Þessi tilskipun gildir ekki um:
 - a. herskip, aðstoðarskip sjóherja eða önnur skip í eigu eða rekstri aðildarríkis og eru starfrækt í þjónustu hins opinbera og ekki í atvinnuskyni;
 - b. fiskiskip, skip af hefðbundinni gerð og skemmtibátar styttri en 45 metrar;
 - c. eldsneyti undir 5000 tonnum, vistir fyrir skip og búnað til notkunar um borð í skipum.

3. gr.

Orðskýringar.

Í tilskipun þessari er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a. „viðeigandi alþjóðagerningar“: eftirtaldir gerningar:
 - „MARPOL“: alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum, 1973 og bókunin við hann frá 1978;
 - „SOLAS“: alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 sem og bókanir og breytingar;
 - alþjóðasamþykkt um mælingar skipa frá 1969;
 - alþjóðasamþykkt frá 1969 um íhlutun á úthafinu ef mengunaróhöpp verða af völdum olíu ásamt bókun um íhlutun á úthafinu ef óhöpp verða af völdum annarra efna en olíu;
 - „SAR-samþykktin“: alþjóðasamþykkt um leit og björgun á sjó, 1979;
 - „ISM-kóðinn“: alþjóðareglur IMO um öryggisstjórnun;
 - „IMDG-kóðinn“: alþjóðareglur um flutning hættulegs varnings á sjó;
 - „IBC-kóðinn“: alþjóðareglur um smíði og búnað skipa sem flytja hættuleg efni í lausu;
 - „IGC-kóðinn“: alþjóðareglur um smíði og búnað skipa sem flytja fljótandi gastegundir í lausu;
 - „BC-kóði“: reglur IMO um örugga meðhöndlun lausafarma í föstu formi;

- „INF-kóðinn“: alþjóðareglur IMO um öryggi í flutningi á geisluðu kjarnakleyfu eldsneyti, plútóni og úrgangi með mikla geislavirkni í geymum um borð í skipum;
- „Ályktun IMO A.851(20)“: ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.851(20) undir yfirskriftinni "grundvallarreglur fyrir tilkynningarskyldukerfi skipa og kröfur um tilkynningar skipa, þar með taldar leiðbeiningar um tilkynningu óhappa þar sem hættulegur varningur, hættuleg efni og/eða sjávarmengunarvaldar eiga í hlut“;
- b. „rekstraraðili“: eigandi eða útgerðarstjóri skips;
- c. „umboðsaðili“: einstaklingur með umboð eða heimild til að veita upplýsingar fyrir hönd rekstraraðila skips;
- d. „flutningsaðili“: einstaklingur sem gerir samning, eða samningur er gerður í hans nafni eða fyrir hans hönd, við farmflytjanda um flutning á varningi;
- e. „félag“: félag í skilningi 2. mgr. 1. reglu í IX. kafla SOLAS-samþykktarinnar;
- f. „skip“: hvers kyns skip eða far sem siglir á opnu hafi;
- g. „hættulegur varningur“:
 - efni sem eru flokkuð eftir IMDG-flokkunarkerfinu,
 - hættuleg fljótandi efni sem talin eru upp í 17. kafla alþjóðareglna um efnaflutninga-skip (IBC-kóðanum),
 - fljótandi gastegundir sem taldar eru upp í 19. kafla alþjóðareglna um gasflutninga-skip (IGC-kóðanum),
 - föst efni sem um getur í viðbæti B í BC-kóðanum;
 einnig er innifalinn varningur sem er háður viðeigandi skilyrðum við flutning í samræmi við málsgrein 1.1.3 í IBC-kóðanum eða málsgrein 1.1.6 í IGC-kóðanum;
- h. „mengandi varningur“:
 - olíur samkvæmt skilgreiningu í I. viðauka við MARPOL-samþykktina,
 - fljótandi eiturefni samkvæmt skilgreiningu í II. viðauka við MARPOL-samþykktina,
 - skaðleg efni samkvæmt skilgreiningu í III. viðauka við MARPOL-samþykktina;
- i. „farmflutningseining“: ökutæki til flutninga á vegum, vagn til að flytja varning með járnbrautum, farmgámur, tankbifreið, járnbrautartankvagn eða færanlegur geymir;
- j. „póstfang“: nafn og boðleiðir sem nota má, ef nauðsyn krefur, til að ná sambandi við rekstraraðila, umboðsaðila, hafnayfirvöld, lögbært yfirvald eða hvern þann annan viðurkennda einstakling eða aðila sem býr yfir nákvæmum upplýsingum um farm skipsins;
- k. „lögbær yfirvöld“: yfirvöld og stofnanir sem aðildarríkin hafa tilnefnt til að taka á móti og senda upplýsingar sem tilkynntar eru samkvæmt tilskipun þessari;
- l. „hafnayfirvald“: lögbært yfirvald eða aðili sem aðildarríki hafa tilnefnt fyrir hverja höfn til að taka á móti og senda áfram upplýsingar sem tilkynntar eru samkvæmt tilskipun þessari;
- m. „skipaafdrepp“: höfn, hluti hafnar eða annars öruggs skipalægis eða akkerislægis eða annað skýlt svæði sem aðildarríki auðkennir til að taka á móti nauðstöddum skipum;
- n. „strandarstöð“: sérhver eftirtalinna sem tilnefnd er af hálfu aðildarríkja í samræmi við tilskipun þessa; skipaumferðarstjórn; stöð á landi sem ber ábyrgð á rekstri tilkynningarskyldukerfis sem samþykkt er af IMO; eða aðili sem ber ábyrgð á að samræma leitar- og björgunaraðgerðir eða aðgerðir til að fást við mengun á sjó;
- o. „skipaumferðarstjórn“: stöð á landi sem ber ábyrgð á rekstri tilkynningarskyldukerfis sem samþykkt er af IMO eða aðili sem ber ábyrgð á að samræma leitar- og björgunaraðgerðir eða aðgerðir til að fást við mengun á sjó;

- p. „leiðarstjórnunarkerfi skipa“: ein eða fleiri siglingaleiðir eða ráðstafanir til leiðarstjórnunar sem ætlað er til að draga úr hættu á slysum; Það tekur til aðgreindra siglingaleiða, tvístefnusiglingaleiða, siglingaleiða sem mælt er með, svæða sem forðast ber, strandleiða, hringekja, varúðarsvæða og djúpleiða;
- q. „skip af hefðbundinni gerð“: allar tegundir sögulegra skipa og eftirlíkinga þeirra, þar með talin skip hönnuð til að hvetja til þess að hefðbundið verklag og sjómennska fari ekki forgörðum, standi sem lifandi menningarverðmæti og séu starfrækt samkvæmt hefðbundnum grundvallarreglum sjómennsku og tækni;
- r. „slys“: slys í merkingu kóða Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO um rannsókn sjóslysa og atvika á sjó.

I. BÁLKUR

TILKYNNINGAR- OG EFTIRLITSKERFI SKIPA

4. gr.

Tilkynning áður en haldið er til hafna í aðildarríkjum.

1. Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips sem er á leið til hafnar í aðildarríki skal tilkynna þær upplýsingar sem koma fram í 1. mgr. I viðauka til hafnaryfirvalda:
 - a. með að minnsta kosti tuttugu og fjögurra klukkustunda fyrirvara; eða
 - b. eigi síðar en þegar skip heldur frá fyrri höfn ef siglingartíminn er undir tuttugu og fjórum klukkustundum, eða
 - c. ef ekki er vitað hver viðkomuhöfn er eða ef henni er breytt meðan á sjóferð stendur, eins fljótt og upplýsingar þess efnis liggja fyrir.
2. Skip sem koma frá höfn utan bandalagsins og eru á leið til hafnar í aðildarríki með hættulegan farm eða mengandi varning skulu uppfylla skyldur um tilkynningar samkvæmt 13. gr.

5. gr.

Eftirlit með skipum sem sigla inn á svæði tilkynningarskyldu.

1. Aðildarríkin sem í hlut eiga skulu fylgjast með og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að öll skip sem sigla inn á svæði tilkynningarskyldukerfisins séu viðurkennt er af Alþjóðasiglingamálastofnuninni IMO í samræmi við 11. reglu í V. kafla SOLAS-samþykktarinnar og starfrækt er af einu eða fleiri ríkjum, þar af skal að minnsta kosti eitt vera aðildarríki, í samræmi við viðeigandi leiðbeiningar og viðmiðanir sem unnar eru á vegum IMO, uppfylla reglur kerfisins um að tilkynna þær upplýsingar sem krafist er, með fyrirvara um viðbótarupplýsingar sem aðildarríki kann að krefjast í samræmi við ályktun IMO A.851(20).
2. Þegar erindi um ný tilkynningarskyldukerfi eða tillögur um breytingar á fyrirliggjandi tilkynningarskyldukerfi eru lögð fram til samþykktar hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni skal aðildarríki láta upplýsingarnar sem vísað er til í 4. mgr. I. viðauka koma fram hið minnsta.

6. gr.

Notkun sjálfvirkra auðkenniskerfa.

1. Hvert það skip sem kemur til hafnar í aðildarríki skal, í samræmi við tímaáætlunina sem tilgreind er í 1. mgr. II. viðauka, vera búð sjálfvirku auðkenniskerfi (AIS) sem uppfyllir afkastaviðmiðanir samdar af IMO.

2. Skip sem búin eru AIS skulu ætíð halda kerfinu starfhæfu nema ef alþjóðasamningar, reglur eða viðmiðanir kveða á um vernd siglingafræðilegra upplýsinga.

7. gr.

Notkun leiðarstjórnunarkerfa fyrir skip.

1. Aðildarríkin skulu fylgjast með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að öll skip sem sigla inn á svæði skyldubundins leiðarstjórnunarkerfis sem samþykkt er af Alþjóðasiglingamálastofnuninni í samræmi við 1. reglu í V. kafla SOLAS og starfrækt er af einu eða fleiri ríkjum, þar af sé að minnsta kosti eitt aðildarríki, noti kerfið í samræmi við viðeigandi leiðbeiningar og viðmiðanir sem unnar eru á vegum IMO.
2. Aðildarríkin skulu þegar þess er kostur við framkvæmd leiðarstjórnunarkerfis sem þau bera ábyrgð á og hefur ekki verið samþykkt af hálfu IMO taka mið af leiðbeiningum og viðmiðunarreglum sem unnar eru á vegum IMO og koma öllum nauðsynlegum upplýsingum á framfæri svo leiðarstjórnunarkerfið verði markvisst og öruggt í notkun.

8. gr.

Eftirlit með því að skip hlíti umferðarstjórn.

Aðildarríkin sem í hlut eiga skulu fylgjast með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að:

- a. skip sem sigla inn á gildissvæði umferðarstjórnunar og starfrækt er af hálfu eins eða fleiri ríkja, þar af skal að minnsta kosti vera aðildarríki, innan landhelgi þeirra og byggt er á leiðbeiningum sem unnar eru á vegum IMO, taka þátt í og hlíta þeim reglum sem gilda um þá umferðarstjórnun,
- b. skip sem sigla undir fána aðildarríkis eða skip sem er á leið til hafnar í aðildarríki og sigla inn á gildissvæði slíkrar umferðarstjórnunar, utan landhelgi aðildarríkis, sem byggist á leiðbeiningunum unnar á vegum IMO, skulu hlíta reglum þeirrar umferðarstjórnunar,
- c. skip sem sigla undir fána þriðja ríkis og eru ekki leið til hafnar í aðildarríki en sigla inn á svæði skipaumferðarstjórnunar utan landhelgi aðildarríkis fylgja reglum þess skipaumferðarstjórnunar hvenær sem því verður við komið. Aðildarríki skulu tilkynna fánaríki hvers kyns augljós og alvarleg brot á þeim reglum innan slíks svæðis umferðarstjórnunarþjónustu.

9. gr.

Skipulag tilkynningaskyldukerfa, leiðastjórnunarkerfa skipa og skipaumferðarstjórnunar.

1. Aðildarríki skulu gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir, í samræmi við tímaáætlunina sem tilgreind er í 1-lið II. viðauka, til að koma sér smám saman upp viðeigandi búnaði og stöðvum í landi, til að taka á móti og nota upplýsingar frá sjálfvirku auðkenniskerfi (AIS) að teknu tilliti til nauðsynlegs sendingarsviðs skýrslunnar.
2. Ferlinu sem felst í að byggja upp allan nauðsynlegan búnað og stöðvar í landi til að hrinda þessari tilskipun í framkvæmd skal lokið ekki seinna en í árslok 2007. Aðildarríki skulu tryggja að viðeigandi búnaður til að senda upplýsingarnar áfram og miðla til innanlandskerfa aðildarríkja verði starfhæfur innan eins árs þaðan í frá.

3. Aðildarríkin skulu tryggja að strandarstöðvarnar sem sjá um eftirlit með því hvort reglum um umferðarstjórnun og leiðarstjórnun skipa sé fylgt hafi yfir að ráða nægilega hæfu starfslíði og viðeigandi búnaði til samskipta og eftirlits skipa og að þau séu starfrækt í samræmi við viðeigandi leiðbeiningar IMO.

10. gr.

Siglingarritakerfi (VDR).

1. Aðildarríki skulu fylgjast með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að skip sem koma til hafnar aðildarríkis séu búin siglingaritakerfi í samræmi við reglurnar sem kveðið er á um í II. lið í II. viðauka. Undanþágur veittar ekjuferjum eða háhraðafarþegaförum samkvæmt d-lið 1. mgr. 4. gr. í tilskipun ráðsins 1999/35/EB frá 29. apríl 1999 um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum skulu falla úr gildi 5. ágúst 2002.
2. Upplýsingarnar sem safnað er í umferðarstjórnunarkerfinu skulu gerðar aðgengilegar aðildarríkinu sem í hlut á ef rannsókn verður gerð í kjölfar sjóslyss á hafsvæði innan lögsögu aðildarríkis. Aðildarríki skulu tryggja að slíkar upplýsingar séu notaðar í þágu rannsóknarinnar og þær ítarlega greindar. Aðildarríkin skulu tryggja að niðurstöður rannsóknarinnar séu birtar eins fljótt og unnt er eftir að þær liggja fyrir.

11. gr.

Slysarannsókn.

Án þess að brjóta í bága við 12. gr. tilskipunar 1999/35/EB skulu aðildarríki hlíta ákvæðum kóða IMO um rannsókn sjóslysa og atvika þegar þau rannsaka sjóslys eða atvik í tengslum við skip sem vísað er til í þessari tilskipun. Aðildarríki skulu eiga samvinnu við rannsókn sjóslysa og atvika þar sem skip sem sigla undir fána þeirra eiga í hlut.

II. BÁLKUR

TILKYNNING UM HÆTTULEGAN EÐA MENGANDI VARNING UM BORÐ Í SKIPUM (HAZMAT)

12. gr.

Skyldur farmsendanda.

Ekki má bjóða til flutnings hættulegan eða mengandi varning eða taka hann um borð í skip, óháð stærð þess, í höfn í aðildarríki nema yfirlýsing með upplýsingunum sem tilgreindar eru í 2. mgr. I. viðauka hafi verið afhent skipstjóranum.

Flutningsaðili ber ábyrgð á að afhenda skipstjóra eða rekstraraðila slíka yfirlýsingu og að tryggja að farmurinn sem boðinn er til flutnings sé raunverulega sá sem lýst er yfir, í samræmi við fyrstu undirgrein.

13. gr.

Tilkynning um hættulegan eða mengandi varning um borð í skipum.

1. Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips, óháð stærð þess, sem flytur hættulegan eða mengandi varning og lætur úr höfn í aðildarríki skal eigi síðar en við brottför tilkynna um upplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. mgr. I. viðauka til lögbærra yfirvalda sem það aðildarríki tilnefnir.
2. Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips, óháð stærð þess, sem flytur hættulegan eða mengandi varning sem kemur frá höfn utan bandalagsins og er á leið til hafnar í

bandalaginu eða til akkerislægis í landhelgi aðildarríkis skal hið síðasta við brottför frá lestunarhöfn eða eins fljótt og auðið er eftir að vitað er hver ákvörðunarhöfn eða staðsetning akkerislægis er, séu þessar upplýsingar ekki tiltækar við brottför, tilkynna um upplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. mgr. I. viðauka til lögbærs yfirvalds í aðildarríki þar sem fyrsta ákvörðunarhöfn eða akkerislægi er að finna.

3. Aðildarríki mega gera ráðstafanir til að heimila rekstraraðila umboðsaðila eða skipstjóra skips sem um getur í 1. og 2. mgr. að tilkynna upplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. mgr. I. viðauka til hafnaryfirvalda í brottfarar- eða ákvörðunarhöfn í bandalaginu, eftir því sem við á.

Tryggja þarf með ráðstöfununum sem gripið er til að lögbært yfirvald hafi ætíð aðgang að upplýsingunum sem tilgreindar eru í 3. mgr. I. viðauka ef þörf krefur. Í þessu skyni skal lögbært hafnaryfirvald sem í hlut á halda eftir upplýsingunum sem tilgreindar eru í 3. mgr. I. viðauka svo nota megji þær ef slys eða óhapp á sjó ber að höndum. Hafnaryfirvald skal gera nauðsynlegar ráðstafanir til að geta útvega lögbæru yfirvaldi þessar upplýsingar á rafrænu formi allan sólarhringinn sé þess óskað.

4. Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skipsins þarf að tilkynna með rafrænum hætti um farmupplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. mgr. I. viðauka til hafnaryfirvalda eða lögbærra yfirvalda.

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

14. gr.

Rafrænir gagnaflutningar milli aðildarríkja.

Aðildarríki skulu vinna saman til að tryggja samtengingu og rekstrarsamhæfi innanlandskerfanna sem notuð eru til að meðhöndla upplýsingarnar sem tilgreindar eru í I. viðauka .

Í þeim samskiptakerfum sem sett eru upp samkvæmt fyrstu undirgrein er nauðsynlegt að birta eftirtalin atriði:

- a. gagnaflutningar skulu vera rafrænir og unnt skal vera að taka á móti og meðhöndla skeyti sem tilkynnt eru í samræmi við 13. gr.;
- b. kerfið skal vera þannig úr garði gert að það sendi upplýsingar allan sólarhringinn;
- c. hvert aðildarríki þarf, sé þess óskað, að geta sent upplýsingar um skipið og hættulegan eða mengandi varning um borð án tafar til lögbærs yfirvalds í öðru aðildarríki.

15. gr.

Undanþágur.

1. Aðildarríki mega veita þeim sem stunda áætlunarsiglingar innanlands milli hafna á þeirra landsvæði undanþágu frá kröfunum sem kveðið er á um í 13. gr. að uppfylltum eftirtöldum skilyrðum:

- a. félagið sem sinnir áætlunarsiglingunum sem um getur hér að framan heldur og uppfærir skrána yfir skip sem um ræðir og sendir hana til hlutaðeigandi lögbærra yfirvalda;
- b. að beiðni lögbærs yfirvalds skulu upplýsingarnar sem taldar eru upp í 3. mgr. I. viðauka og varða sérhverja farna sjóferð vera til reiðu. Félagið skal koma upp innra kerfi til að tryggt sé að unnt sé, ef þess er óskað, að senda umræddar upplýsingar til lögbærra yfirvalda með rafrænum hætti, allan sólarhringinn og án tafar, í samræmi við 4. mgr. 13. gr.

2. Ef alþjóðlegar áætlunarsiglingar eru stundaðar milli eins eða tveggja ríkja þar sem að minnsta kosti eitt er aðildarríki má hvert aðildarríkjanna sem í hlut á fara fram á að undanþága verði veitt fyrir þessa þjónustu af hálfu hinna aðildarríkjanna. Öll aðildarríkin sem í hlut eiga, þar með talin viðkomandi strandríki, skulu hafa samstarf um að veita þjónustunni sem í hlut á undanþágu í samræmi við skilyrðin sem kveðið er á um í 1. málsgrein.
3. Aðildarríkin skulu reglulega ganga úr skugga um að skilyrðin sem kveðið er á um í 1. og 2. mgr. séu uppfyllt. Ef einu af þessum skilyrðum er ekki lengur fullnægt skulu aðildarríkin tafarlaust fella úr gildi sérréttindi þau sem felast í undanþágu hlutaðeigandi félags.
4. Aðildarríki skulu senda framkvæmdastjórninni skrá yfir félög og skip sem fengið hafa undanþágu samkvæmt þessari grein sem og alla uppfærslu á þeirri skrá.

III. BÁLKUR
EFTIRLIT MEÐ HÆTTULEGUM SKIPUM
OG ÍHLUTUN VERÐI ÓHAPP EÐA SLYS Á SJÓ
16. gr.

Miðlun upplýsinga um tiltekin skip.

1. Skip sem falla innan ramma viðmiðananna sem taldar eru upp hér á eftir teljast vera skip sem kunna að ógna siglingaöryggi, öryggi einstaklinga eða lífríkinu.
 - a. skip í sjóferð þeirra:
 - hafa sem hafa tengst slysum eða óhöppum á sjó sem um getur 17. gr.; eða
 - skip sem uppfylla ekki skyldur um skýrslugerð og tilkynningar sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun; eða
 - skip sem hafa ekki uppfyllt gildandi reglur í kerfum til leiðarstjórnunar og umferðarstjórnunar skipa sem eru á ábyrgð aðildarríkis;
 - b. skip sem sannað þykir eða miklar líkur eru á að hafi vísvitandi losað olíu eða brotið ákvæði MARPOL-samþykktarinnar með öðrum hætti á hafsvæðum innan lögsögu aðildarríkis;
 - c. skip sem synjað hefur verið um aðgang að höfnum aðildarríkja eða hefur sætt skýrslugjöf eða tilkynningu frá öðru aðildarríki í samræmi við 1. mgr. I. viðauka við tilskipun ráðsins 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hafnarríkiseftirlit skipa.
2. Strandarstöðvar með viðeigandi upplýsingar um skipin sem um getur í 1. málsgrein skulu koma þeim á framfæri við hlutaðeigandi strandarstöðvar í öðrum aðildarríkjum sem eru að finna meðfram fyrirhugaðri siglingaleið skipsins.
3. Aðildarríki skulu tryggja að upplýsingunum sem þeim eru sendar samkvæmt 2. málsgrein sé miðlað til hlutaðeigandi hafnayfirvalda og/eða annarra yfirvalda sem aðildarríkið tilnefnir. Innan þeirra takmarka sem aðildarríkjum er sett með tilliti til fjölda starfsmanna skulu þau framkvæma hvers kyns viðeigandi skoðanir og sannprófanir í höfnum þeirra, annað hvort að eigin frumkvæði eða að beiðni annars aðildarríkis, án þess að brjóta í bága við skyldur þeirra hvað varðar hafnarríkiseftirlit. Þau skulu upplýsa hlutaðeigandi aðildarríki um niðurstöður þeirra aðgerða sem þau grípa til.

17. gr.

Tilkynning um óhapp og slys á sjó.

1. Án þess að brjóta í bága við þjóðarétt og með það að markmiði að fyrirbyggja eða draga úr hvers kyns hættum sem ógna siglingaöryggi, öryggi einstaklinga eða lífríkinu skulu aðildarríkin hafa eftirlit með og gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að skipstjóri skips sem siglir á leitar- og björgunarsvæði þeirra eða innan efnahagslögsögu eða annars sambærilegs, tilkynni tafarlaust til strandarstöðvar hlutaðeigandi landsvæðis um eftirfarandi:
 - a. sérhvert óhapp eða slys sem hefur áhrif á öryggi skipsins svo sem árekstur, strand, skemmdir, löskun eða bilun, innflæði vatns eða tilfærsla á farmi, skemmdir á bol eða bilun í burðarvirki,
 - b. sérhvert óhapp eða slys sem ógnar öryggi í siglingum svo sem bilanir sem líkur eru á að hafi áhrif á stjórnhæfni skipsins eða haffæri þess eða gallar sem kunna að hafa áhrif á aðalvélbúnaðinn eða stýrisbúnaðinn, raforkuframleiðslubúnað, siglingatæki eða fjarskiptabúnað,
 - c. hverjar þær aðstæður sem kunna að valda mengun sjávar eða stranda í aðildarríki, svo sem losun eða hætta á losun mengandi varnings í hafið,
 - d. hvers kyns brák af mengandi efnum og ílát eða umbúðir sem sjást fljóta á sjónum.
2. Skeytið sem sent er til beitingar á 1. málsgrein skal að minnsta kosti að innihalda auðkenni skipsins, staðarákvörðun þess, brottfararhöfn, ákvörðunarhöfn, pósthfang þar sem unnt er að afla upplýsinga umhættulega og mengandi farminn um borð, fjöldi einstaklinga um borð, upplýsingar um óhappið og hvers kyns viðeigandi upplýsingar sem um getur í ályktun IMO A.851(20).

18. gr.

Ráðstafanir sem gripið er til í mjög slæmu veðri.

1. Telji lögbær yfirvöld tilgreind af aðildarríkjum, í mjög slæmu veðri og sjólagi, að alvarleg hætta sé á mengun á siglingaleiðum þess eða strandsvæðum eða á siglingaleiðum eða strandsvæðum annarra ríkja, eða ef öryggi mannlífa er í hættu:
 - a. þau ættu, þegar þess er kostur, að upplýsa skipstjóra skips sem er statt innan hlutaðeigandi hafnarvæðis og fyrirhugað er að sigla til þeirrar hafnar eða úr þeirri höfn um sjólag og veður og, ef við á og unnt er, um hættur sem steðja kann að skipi hans, farmi, áhöfn og farþegum;
 - b. þau mega, með fyrirvara um þá skyldu að aðstoða nauðstödd skip og í samræmi við 20. gr., grípa til annarra viðeigandi ráðstafana sem geta falið í sér tilmæli eða bann, annað hvort til handa tiltekins skips eða skipa almennt, við því að koma til hafnar eða halda úr höfn innan útsettra svæða þar til sannreynt hefur verið að hættan sem ógnaði mannlífum og lífríkinu sé liðin hjá;
 - c. þau skulu gera viðeigandi ráðstafanir til að takmarka eins og unnt er eða banna, ef nauðsyn krefur, töku eldsneytis um borð í skip í landhelgi þeirra.
2. Skipstjóri skal greina félaginu frá viðeigandi ráðstöfunum eða tilmælunum sem vísað er til í 1. málsgrein. Þau skulu þó ekki fara í bága við ákvörðun skipstjórans á grunni faglegrar ákvörðunar hans/hennar í samræmi við SOLAS-samþykktina. Ef ákvörðun skipstjórans er ekki í samræmi við þær ráðstafanir sem vísað er til í 1. málsgrein skal hann/hún upplýsa lögbær yfirvöld um ástæðuna sem liggur að baki ákvörðun hans/hennar.

- Viðeigandi ráðstafanir eða tilmæli sem vísað er til í 1. málsgrein skulu byggð á spám um sjólag og veður sem fengnar eru hjá faglegri veðurupplýsingaþjónustu viðurkenndri af aðildarríkinu.

19. gr.

Ráðstafanir sem tengjast óhöppum eða slysum á sjó.

- Verði þau óhöpp eða slys á sjó sem um getur 17. gr. skulu aðildarríki grípa til allra viðeigandi ráðstafana, í samræmi við þjóðarétt, ef nauðsyn krefur, til að tryggja öryggi siglinga og einstaklinga og til verndar lífríki hafs og stranda.
Í IV. viðauka er að finna skrá, sem er ekki tæmandi, yfir ráðstafanir sem eru tiltækar aðildarríkjunum samkvæmt þessarar grein.
- Rekstraraðili, skipstjóri skipsins og, eftir því sem við á, eigandi hættulega eða mengandi varningsins sem er um borð skulu, í samræmi við innanlandslög og þjóðarétt, vinna náði með lögbærum yfirvöldum innanlands, að beiðni hins síðarnefnda, með það að markmiði að draga úr afleiðingum atviksins eða sjóslyssins.
- Skipstjóri skips sem ákvæði ISM-kóðans gilda um skulu samkvæmt þeim kóða tilkynna félaginu um öll atvik eða slys sem verða á sjó, eins og um getur í 1. mgr. 17. gr. Jafn-skjótt og félagið hefur fengið upplýsingar um slíkt óhapp skal það hafa samband við lögbæra strandarstöð og bjóða fram aðstoð sína eftir þörfum.

20. gr.

Skipaafdrepp.

Að höfðu samráði við aðilana sem málið varðar skulu aðildarríkin gera áætlanir, með hliðsjón af viðeigandi leiðbeiningum IMO, um að liðsinna nauðstöddum skipum á hafsvæðum í þeirra lögsögu. Slíkar áætlanir skulu fela í sér nauðsynlega reglur og málsmeðferð með hliðsjón af takmörkunum tengdum starfi og umhverfi til að tryggja að skip í sjávarháska geti tafarlaust leitað skipaafdreps með fyrirvara um að heimild fáið hjá lögbæru yfirvaldi. Telji aðildarríkið það nauðsynlegt og gerlegt þurfa áætlanirnar að fela í sér tilhögun um að séð sé fyrir nægilegum búnaði og aðstöðu til hjálpar, björgunar og viðbragða við mengun.

Áætlanir um liðsinni nauðstaddra skipa skulu vera aðgengilegar sé þess óskað. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um ráðstafanirnar sem gerðar eru til beitingar fyrstu málsgreinar eigi síðar en 5. febrúar 2004.

21. gr.

Upplýsingar hlutaðeigandi aðila.

- Lögbær strandarstöð í hlutaðeigandi aðildarríki skal, ef nauðsyn krefur, útvarpa á viðkomandi svæðum upplýsingum um öll óhöpp sem tilkynnt hefur verið um samkvæmt 1. mgr. 17. gr. svo og upplýsingum um skip sem ógna siglingaöryggi, öryggi einstaklinga eða umhverfinu.
- Lögbær yfirvöld sem hafa upplýsingarnar sem tilkynnt er um í samræmi við 13. og 17. gr. skulu gera viðeigandi ráðstafanir til að geta veitt slíkar upplýsingar hvenær sem er ef lögbært yfirvald annars aðildarríkis fer fram á það af öryggisástæðum.
- Aðildarríki þar sem lögbærum yfirvöldum hefur, samkvæmt þessari tilskipun eða á annan hátt, verið tilkynnt um ástand sem hefur í för með sér hættu eða auka líkur á því að hætta skapist fyrir annað aðildarríki á tilteknu siglingasvæði eða strandsvæði skulu gera viðeigandi ráðstafanir til að láta aðildarríki sem á í hlut vita af því eins fljótt og

auðið er og hafa samráð við það um fyrirhugaðar aðgerðir. Eftir því sem við á skulu aðildarríkin vinna saman með það að markmiði að samnýta ráðstafanirnar til sameiginlegra aðgerða.

Hvert aðildarríki skal gera nauðsynlegar ráðstafanir til að hagnýta sér að fullu þær skýrslur sem skipum ber að senda þeim samkvæmt 17. gr.

IV. BÁLKUR HLIÐARRÁÐSTAFANIR

22. gr.

Tilnefning lögbærra aðila og birting skrár yfir þá.

1. Aðildarríki skal tilnefna lögbær yfirvöld, hafnaryfirvöld og strandarstöðvar sem taka eiga á móti tilkynningum samkvæmt þessari tilskipun.
2. Sérhvert aðildarríki skal tryggja að hagsmunaaðilar um siglingar fái í hendur viðeigandi og reglulega uppfærðar upplýsingar, einkum í siglingahandbókum, um yfirvöld og stöðvar sem tilnefndar hafa verið samkvæmt 1. málsgrein, þar með talið, eftir því sem við á, landsvæðið sem þau hafa lögsögu yfir og málsmeðferð þá sem kveðið hefur verið á um til að tilkynna upplýsingarnar sem krafist er samkvæmt þessari tilskipuninni.
3. Aðildarríki skulu senda framkvæmdastjórninni skrá yfir þau stjórnvöld og stöðvar sem þau tilnefna samkvæmt 1. málsgrein og allar uppfærslur á henni.

23. gr.

Samstarf milli aðildarríkjanna og framkvæmdastjórnarinnar.

Aðildarríkin og framkvæmdastjórnin skulu vinna saman að því að ná eftirtöldum markmiðum:

- a. nýta með sem bestum hætti þær upplýsingar sem tilkynnt er um samkvæmt þessari tilskipun, einkum með því að koma upp viðeigandi gagnaskiptatenginga milli strandarstöðva og hafnaryfirvalda með það að markmiði skiptast á gögnum sem tengjast ferðum skipa, áætluðum komutíma þeirra til hafna og farmi þeirra;
- b. þróa og efla virkni gagnaskiptatenginga milli strandarstöðva aðildarríkjanna með það að markmiði að fá betri heildarmynd af umferð, bæta eftirlit með skipum sem eiga leið hjá og samræma og, eftir föngum, hagræða skýrslugerð sem krafist er af hálfu skipa á leið þar um;
- c. færa út svið og/eða uppfæra eftirlits- upplýsingakerfis bandalagsins með það í huga að efla auðkenningu og eftirlit með skipum. Í þessu skyni skulu aðildarríkin og framkvæmdastjórnin vinna saman að því að koma á fót, ef nauðsyn krefur, tilkynninga- skyldukerfum, skyldubundnum umferðarstjórnunarkerfum og viðeigandi kerfi til leiðarstjórnunar skipa með það að markmiði að leggja þau fram hjá IMO til samþykkis;
- d. gera samræmdar áætlanir um að liðsinna nauðstöddum skipum, ef við á.

24. gr.

Trúnaður við meðferð upplýsinga.

Aðildarríki skulu, í samræmi við landslög þeirra, gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja trúnað við meðferð upplýsinga sem þau fá í hendur samkvæmt þessari tilskipun.

25. gr.

Eftirlit með framkvæmd þessar tilskipunar og viðurlög.

1. Aðildarríki skulu reglulega framkvæma skoðanir og aðrar nauðsynlegar aðgerðir til að kanna virkni gagnaskiptakerfa á landi sem sett hafa verið upp til að uppfylla kröfur þessarar tilskipunar og einkum getu þeirra til að uppfylla kröfur um að taka á móti og senda tafarlaust allan sólarhringinn upplýsingar sem tilkynnt er um samkvæmt 13. og 15. gr.
2. Aðildarríki skulu koma sér upp kerfi viðurlaga vegna brota á innlendum ákvæðum sem eru samþykkt samkvæmt þessari tilskipun og skulu gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja að slíkum viðurlögum sé beitt. Viðurlögin skulu vera markviss, í réttu hlutfalli við brotið og letjandi.
3. Aðildarríki skulu tafarlaust skýra fánaríki og öðrum hlutaðeigandi ríkjum frá ráðstöfunum sem gripið er til vegna skipa sem sigla ekki undir fána þeirra samkvæmt 16. og 19. gr. og samkvæmt 2. málsgrein þessarar greinar.
4. Ef aðildarríki kemst að því, í því tilviki að atvik eða slys samkvæmt 19. gr. verði á sjó, að félag hefur ekki getað náð og haldið sambandi við skipið eða við hlutaðeigandi strandarstöðvar skal það tilkynna það ríkinu sem gaf út ISM-skírteinið og tengt öryggisstjórnunarskírteini eða þeim fyrir hönd hvers það var gefið út.

Ef í ljós kemur að um sé að ræða stórfelldar vanefndir á starfrækslu öryggisstjórnunarkerfis félagsins sem er með staðfestu í aðildarríki skal aðildarríkið sem gaf út öryggisskírteinið eða öryggisstjórnunarskírteinið í nafni skipsins þegar gera nauðsynlegar ráðstafanir gegn hlutaðeigandi félagi með það í huga að afturkalla öryggisskírteinið og tengt öryggisstjórnunarskírteini.

26. gr.

Mat.

1. Aðildarríki skulu gefa framkvæmdastjórninni eigi síðar en 5. febrúar 2007 skýrslu um framkvæmd þessarar tilskipunar og einkum ákvæðanna í 9., 10., 18., 20., 22., 23. og 25. gr. Aðildarríkin skulu gefa framkvæmdastjórninni skýrslu eigi síðar en 31. desember 2009 um fulla framkvæmd tilskipunarinnar.
2. Framkvæmdastjórnin skal, á grundvelli skýrslanna sem um getur í 1. málsgrein gefa skýrslu til Evrópuþingsins og til ráðsins sex mánuðum þaðan í frá um framkvæmd þessarar tilskipunar. Framkvæmdastjórnin skal í skýrslum sínum meta hvort og að hve miklu leyti ákvæði þessarar tilskipunar eins og þeim er hrint í framkvæmd af aðildarríkjunum stuðla að því að auka öryggi og skilvirkni sjóflutninga og koma í veg fyrir mengun af völdum skipa.
3. Framkvæmdastjórnin skal kanna hvort þörf sé á og gerlegt að grípa til ráðstafana á vettvangi bandalagsins sem beinast að því að endurheimta eða endurgreiða hvers kyns kostnað og tjón sem kann að hljóta af því að taka við nauðstöddum skipum, þar með taldar viðeigandi kröfur um váttryggingar eða aðra fjárhagslega tryggingu.

Framkvæmdastjórnin leggur skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um beitingu þessarar tilskipunar eigi síðar en 2007. desember 1995.

LOKAÁKVÆÐI

27. gr.

Málsmeðferð vegna breytinga.

1. Breyta má skilgreiningunum í 3. gr., tilvísunum í gerninga bandalagsins og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar í samræmi við málsmeðferðina, sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 28. gr., í því skyni að færa þær til samræmis við löggjöf bandalagsins og þjóðarétt sem tekið hefur gildi, að svo miklu leyti sem slíkar breytingar færa ekki út gildissvið þessarar tilskipunar.
2. Enn fremur má breyta I. III. og IV. viðauka í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 28. gr. í ljósi þeirrar reynslu sem fæst með þessari tilskipun, að svo miklu leyti sem slíkar breytingar færa ekki út gildissvið þessarar tilskipunar.

28. gr.

Nefndarmeðferð.

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar.
2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar skulu 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB gilda, að teknu tilliti til ákvæða 8. gr. í henni.
Fresturinn, sem mælt er fyrir um í 6. mgr. 5. gr. í ákvörðun 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.
3. Nefndin skal setja sér starfsreglur.

29. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnarsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 5. febrúar 2004. Þau tilkynna framkvæmdastjórninni það þegar í stað.
Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim skal fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.
2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem hafa verið samþykkt um málefni sem tilskipun þessi nær til.

30. gr.

Tilskipun ráðsins 93/75/EBE fellur hér með úr gildi frá og með 5. febrúar 2004.

31. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna.

32. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 27. júní 2002.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

Fyrir hönd ráðsins

P. Cox

Fyrir hönd ráðsins,

Fyrir hönd ráðsins

M. Arias Cañete

I. VIÐAUKI
SKRÁ YFIR UPPLÝSINGAR SEM TILKYNNNA ÞARF

1. Upplýsingar sem tilkynna þarf í samræmi við 4. gr. – Almennar upplýsingar.
 - a. auðkenni skips (nafn, kallmerki, IMO-auðkennisnúmer eða MMSI-númer);
 - a. ákvörðunarhöfn;
 - b. áætlaður komutími til ákvörðunarhafnar eða hafnsögustöðvar, eftir því sem lögbært yfirvald krefst og áætlaður brottfarartími frá þeirri höfn;
 - c. heildarfjöldi einstaklinga um borð.
2. Upplýsingar sem tilkynna þarf í samræmi við 12. gr. – Upplýsingar um farm:
 - a. rétt tækniheiti hættulega eða mengandi varningsins, númer Sameinuðu þjóðanna (SP) ef þau eru fyrir hendi, IMO-hættuflokkar í samræmi við flokkunarkerfi IMDG-, IBC- og IGC-kóðana, og ef við á, flokkur skipsins sem þörf er á fyrir INF-farmana samkvæmt skilgreiningu í reglu VII/14.2, magn slíks farms og, ef hann er fluttur í farmflutningseiningum öðrum en tönkum, auðkenni hans;
 - b. póstfang þar sem fá má nákvæmar upplýsingar um farminn.
3. Upplýsingar sem tilkynna þarf í samræmi við 13. gr.:
 - A. Almennar upplýsingar:
 - a. auðkenni skips (nafn, kallmerki, IMO-auðkennisnúmer eða MMSI-númer);
 - b. ákvörðunarhöfn;
 - c. fyrir skipi sem heldur úr höfn í aðildarríki: áætlaður brottfarartími frá brottfararhöfn eða hafnsögustöðvar, eftir því sem lögbært yfirvald krefst, og áætlaður komutími til ákvörðunarhafnar;
 - d. fyrir skip á leið frá höfn utan bandalagsins og til hafnar í aðildarríki: áætlaður komutími til ákvörðunarhafnar eða hafnsögustöðvar, eftir því sem lögbært yfirvald krefst;
 - e. heildarfjöldi einstaklinga um borð.
 - B. Upplýsingar um farm:
 - a. rétt tækniheiti hættulega eða mengandi varningsins, númer Sameinuðu þjóðanna (SP) ef þau eru fyrir hendi, IMO-hættuflokkar í samræmi við flokkunarkerfi IMDG-, IBC- og IGC-kóðana, og ef við á, flokkur skipsins samkvæmt skilgreiningu í INF-kóðanum, magn slíks farms og staðsetningu hans um borð, og ef hann er fluttur í farmflutningseiningum öðrum en tönkum, auðkenni hans;
 - b. staðfesting á að í skrá eða farmskrá eða viðeigandi lestunaráætlun séu nákvæmar upplýsingar um hættulegan eða mengandi varning um borð í skipinu og staðsetningu hans um borð;
 - c. póstfang þar sem fá má nákvæmar upplýsingar um farminn.
4. Upplýsingar sem getið er um í 5. gr.
 - A. auðkenni skips (nafn, kallmerki, IMO-auðkennisnúmer eða MMSI-númer),
 - B. dagsetning og tími,
 - C eða D. staða samkvæmt breiddar- og lengdargráðu eða réttvísandi miðun og fjarlægð í sjómílum frá þekktu kennileiti,
 - E. stefna,
 - F. hraði,
 - I. ákvörðunarhöfn og áætlaður komutími,
 - P. farmur og, ef hættulegur varningur er um borð, magn og IMO-flokkur,
 - T. póstfang til að tilkynna um farmupplýsingar,
 - W. heildarfjöldi einstaklinga um borð,

- ýmsar upplýsingar:
 - einkenni og áætlað rúmmál eldsneytis, fyrir skip sem flytja meira en 5000 tonn af eldsneyti,
 - siglingafræðileg staða.
- 5. Skipstjóri skipsins skal þegar í stað upplýsa hlutaðeigandi lögbært yfirvald eða hafnar-yfirvald um breytingar á upplýsingum sem tilkynntar eru samkvæmt þessum viðauka.

II. VIÐAUKI

FORSKRIFTIR SEM GILDA FYRIR BÚNAÐ UM BORÐ Í SKIPUM

I. Sjálfvirkt auðkenniskerfi (AIS).

1. Skip smíðuð 1. júlí 2002 og síðar

Farþegaskip, óháð stærð, og öll skip 300 brúttótonn að stærð og stærri smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar og koma til hafnar innan bandalagsins skulu hafa þann búnað um borð sem kveðið er á um í 6. gr.

2. Skip smíðuð fyrir 1. júlí 2002

Farþegaskip óháð stærð og öll skip 300 brúttótonn að stærð og stærri smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar og koma til hafnar í aðildarríki í bandalaginu skulu hafa þann búnað um borð sem kveðið er á um í 6. gr. í samræmi við eftirfarandi tímaáætlun:

- a. farþegaskip: eigi síðar en 1. júlí 2003;
- b. tankskip: eigi síðar en fyrsta skoðun öryggisbúnaðar eftir 1. júlí 2003;
- c. skip önnur en farþegaskip og tankskip, 50 000 brúttótonn að stærð og stærri: eigi síðar en 1. júlí 2004;
- d. skip, önnur en farþegaskip og tankskip, 10 000 brúttótonn að stærð og stærri en minni en 50 000 brúttótonn: eigi síðar en 1. júlí 2005 eða, hvað varðar skip í millilandasiglingum, fyrri dagsetning ákveðin innan ramma IMO;
- e. skip, önnur en farþegaskip og tankskip, 3 000 brúttótonn að stærð og stærri en minni en 10 000 brúttótonn: eigi síðar en 1. júlí 2006 eða, hvað varðar skip í millilandasiglingum, fyrri dagsetning ákveðin innan ramma IMO;
- f. skip, önnur en farþegaskip og tankskip, 300 brúttótonn að stærð og stærri en minni en 3000 brúttótonn: eigi síðar en 1. júlí 2007 eða, hvað varðar skip í millilandasiglingum, fyrri dagsetning ákveðin innan ramma IMO.

Aðildarríki mega veita farþegaskipum undir 300 brúttótonnum í strandsiglingum undanþágu frá því að beita kröfunum um sjálfvirka auðkenniskerfið AIS sem mælt er fyrir um í þessum viðauka.

II. Siglingarritakerfi (VDR).

1. Skip í eftirtöldum flokkum skulu, ef þau koma til hafnar í aðildarríki í bandalaginu, vera búin siglingarritakerfi sem uppfyllir afkastaviðmiðanir ályktunar IMO A.861(20) og prófunarstaðla samkvæmt staðli Alþjóðaraftækniráðsins (IEC) nr. 61996:

- a. farþegaskip byggð 1. júlí 2002 eða síðar, ekki síðar en 1. júlí 2002;
- b. ekjufarþegaskip smíðuð fyrir 1. júlí 2002, eigi síðar en fyrsta skoðun öryggisbúnaðar

- þann 1. júlí 2002 eða síðar;
- c. farþegaskip önnur en ekjufarþegaskip smíðuð fyrir 1. júlí 2002, ekki síðar en 1. janúar 2004;
 - d. skip, önnur en farþegaskip, 3000 brúttótonn eða stærri smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar, ekki síðar en 5 ágúst 2002.
2. Skip í eftirtöldum flokkum sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002 skulu, ef þau koma til hafnar í aðildarríki í bandalaginu, vera búin siglingarritakerfi sem uppfyllir viðkomandi viðmiðanir IMO:
- a. flutningaskip 20 000 brúttótonn og stærri, ekki síðar en tiltekinn dag sem IMO fastsetur eða, ef ákvörðun IMO liggur ekki fyrir, ekki síðar en 1. janúar 2007;
 - b. flutningaskip 3000 brúttótonn og stærri en minni en 2000 brúttótonn, ekki síðar en tiltekinn dag sem IMO fastsetur eða, ef ákvörðun IMO liggur ekki fyrir, ekki síðar en 1. janúar 2008.
3. Aðildarríki mega veita farþegaskipum sem eru einungis í innanlandssiglingum á hafsvæðum öðrum en þeim sem falla undir A-flokk, eins og getið er um í 4. gr. tilskipunar ráðsins 98/18/EB frá 17. mars 1998 um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip, undanþágu frá kröfunum um siglingarrita sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun.

III. VIÐAUKI SKILABOÐ Á RAFRÆNU FORMI

1. Aðildarríkin skulu þróa og viðhalda nauðsynlegu grunnkerfi til sendingar, móttöku og umbreytingar gagna milli kerfi sem nota XML eða EDIFACT málskipan, byggt á Internets eða X.400 fjarskiptavirkjum.
 2. Framkvæmdastjórnin skal þróa og viðhalda, í samráði við aðildarríkin, „stýriskjal fyrir skil“ þar sem kerfisvirkinu er lýst með tilliti til atburðarásar skilaboða, virkni skilaboða og tengsla milli skilaboða. Tilgreina skal tímasetningu skilaboða og virkni auk gagnasamskiptareglna og færíbreyta. Í stýriskjali fyrir skil skal ennfremur tilgreina gagnainnihald Viðmót Stýring Skjal skal efla, styrkja, þoka áfram tilgreina, ákveða, mæla fyrir um gögn innihald á krafa, skilyrði, þörf boð föll og lýsið boðskipti.
 3. Þessi málsmeðferð og grunnreglur skulu, þegar því verður við komið, fela í sér skyldur um skýrslugjöf og upplýsingaskipti sem leiða af öðrum tilskipunum til að mynda tilskipun 2000/ 59/EB frá 27. nóvember 2000 um aðstöðu í höfnum til að taka á móti úrgangi skipa og farmleifum.
-

IV. VIÐAUKI

Ráðstafanir tiltækar aðildarríkjunum ef siglingaöryggi og verndun lífríkis sjávar er ógnað (samkvæmt 1. mgr. 19. gr.).

Ef lögbær yfirvöld hlutaðeigandi aðildarríkis telja, innan ramma þjóðaréttar, í kjölfar óhapps eða aðstæðna sem lýst er í 17. gr., þegar um er að ræða skip að nauðsynlegt sé að afstýra, draga úr eða koma í veg fyrir hættu sem vofir yfir strandlengju þess eða ríkis eða tengdum hagsmunum, vegna öryggis annarra skipa, áhafna þeirra og farþega eða fólks í landi eða til að verja lífríki sjávar, getur þetta yfirvald meðal annars:

- a. takmarkað ferðir skipsins eða leiðbeina um að fylgja tiltekinni stefnu. Þessi krafa hnekkir ekki ábyrgð skipstjóra á öruggri stjórn skips síns;
- b. tilkynna skipstjóra skipsins formlega að honum beri að afstýra þeirri ógn sem steðjar að lífríkinu eða siglingaöryggi;
- c. senda matshóp um borð í skipið í því skyni að meta hættuna, aðstoða skipstjóranum við að finna úrræði og upplýsa lögbæra strandarstöð um gang mála;
- d. fyrirskipa skipstjóranum að halda til skipaafdreps ef um yfirvofandi hættu er að ræða, fá hafnsögumann um borð eða láta taka skipið í tog.

Fylgiskjal III.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga.

Með frumvarpinu er lagt til að komið verði á fót vaktstöð siglinga skipa um íslenska efnahagslögsögu. Verði frumvarpið að lögum mun Siglingastofnun Íslands annast framkvæmd laganna en gert er ráð fyrir að rekstur vaktstöðvarinnar, ásamt tilkynningarskyldu íslenskra skipa, verði boðinn út og lög nr. 40/1977, um tilkynningarskyldu íslenskra skipa, og lög nr. 34/1993, um leiðsögu skipa, falli úr gildi.

Frá árinu 2000 hefur verið í gildi þjónustusamningur milli Póst- og fjarskiptastofnunar f.h. ríkisins og Landssíma Íslands hf. um rekstur á strandarstöðvaþjónustu. Þjónustan felur í sér að Landssíminn annast rekstur á fjarskiptakerfi fyrir sjálfvirka tilkynningarskyldu, neyðar- og öryggisþjónustu, rekstur almennrar fjarskiptaþjónustu við skip og NAVTEX-þjónustu. Í frumvarpi til fjárlaga 2003 nemur greiðsla vegna þessa samnings 158,1 m.kr. og er lagt til að hún verði færð undir Siglingastofnun Íslands. Jafnframt er í gildi samningur við Slysavarnafélagið Landsbjörgu um rekstur sjálfvirkar tilkynningarskyldu skipa, STK. Í frumvarpi til fjárlaga 2003 er greiðsla vegna þess samnings 24,1 m.kr. Samtals er því í frumvarpinu gert ráð fyrir 182,2 m.kr. í greiðslur vegna STK og reksturs strandarstöðva. Samkvæmt áætlunum samgönguráðuneytisins er gert ráð fyrir að kostnaður við vaktstöðina verði u.þ.b. 220 m.kr. Mismunurinn á fjárheimild sem fyrir er og þeim kostnaði, eða 38 m.kr., áætlar ráðuneytið að verði greiddur af þjónustutekjum kerfisins. Því er ekki gert ráð fyrir viðbótarkostnaði fyrir ríkissjóð umfram það sem gert er ráð fyrir í frumvarpi til fjárlaga 2003 verði frumvarpið óbreytt að lögum.