

Tillaga til þingsályktunar

um staðfestingu ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 13/2003, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn.

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

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að staðfesta fyrir Íslands hönd ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 13/2003 frá 31. janúar 2003, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn frá 2. maí 1992, og fella inn í samninginn tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um, stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE.

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

1. Inngangur.

Með þingsályktunartillögu þessari er leitað heimildar Alþingis til staðfestingar á ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 13/2003 frá 31. janúar 2003, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn frá 2. maí 1992, og til að fella inn í samninginn tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002, um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE.

Ákvörðun þessi kallar á lagabreytingar hér á landi og var tekin af sameiginlegu EES-nefndinni með stjórnskipulegum fyrirvara af Íslands hálfu. Í tillögu þessari er gerð nánari grein fyrir því hvað felst í slíkum fyrirvara, sbr. 103. gr. EES-samningsins. Jafnframt er gerð grein fyrir efni þeirrar tilskipunar sem hér um ræðir. Gerð þessi felur ekki í sér breytingar á þeim meginreglum sem í EES-samningnum felast.

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar sem hér um ræðir er prentuð sem fylgiskjal með tillögu þessari ásamt gerðinni sjálfri.

2. Um stjórnskipulegan fyrirvara.

Ákvarðanir sameiginlegu EES-nefndarinnar um breytingar á viðaukum eða bókunum við EES-samninginn eru þjóðréttarsamningar. Samkvæmt samningnum er ekki gert ráð fyrir því að í ákvörðunum sé kveðið á um að gildistaka þeirra gagnvart aðildarríkjunum sé háð staðfestingu þeirra heima fyrir. Þær verða með öðrum orðum skuldbindandi fyrir aðildarríkin um leið og þær hafa verið teknar nema eitthvert aðildarríkanna beiti heimild í 103. gr. EES-samningsins til að gera fyrirvara um að ákvörðun geti ekki orðið bindandi strax vegna stjórnskipulegra skilyrða heima fyrir. Hafa ríkin sex mánaða frest frá töku ákvörðunar í sameiginlegu nefndinni til að aflétta fyrirvaranum. Með þessu er vísað til nauðsynlegs atbeina þjóðþinga aðildarríkanna og af hálfu Íslands hefur fyrirvara þessum því einungis verið beitt þegar

ljóst er að ákvörðun kallar á lagabreytingar. Almennt hefur ekki verið leitað sérstaks samþykkis Alþingis áður en stjórnskipulegum fyrirvara er aflétt heldur látið við það sitja að Alþingi hafi samþykkt nauðsynlegar lagabreytingar vegna innleiðingar ákvarðana. Þetta felur í sér nokkurt frávík frá almennti meðferð vegna staðfestingar þjóðréttarsamninga þar sem atbeina Alþingis er krafist en á sér skýringar í sérstöðu ákvarðana sameiginlegu EES-nefndarinnar meðal þjóðréttarsamninga. Hins vegar hafa nokkrir ókostir fylgt þessu fyrirkomulagi. Má þar helst nefna annars vegar að nokkuð mismunandi er með hvaða hætti það hefur komið fram í lagafrumvörpum hvernig þau tengjast tilteknum ákvörðunum sameiginlegu EES-nefndarinnar og hins vegar að með þessari aðferð hefur skort á að Alþingi hafi verið gefinn kostur á að taka beina afstöðu til staðfestingar einstakra ákvarðana nefndarinnar. Í vissum tilvikum hafa ákvarðanir sameiginlegu EES-nefndarinnar kveðið á um að bætt sé við EES-samninginn tiltekinni EB-gerð sem ekki öðlast gildi innan Evrópusambandsins fyrir en einhverjum missirum eða jafnvel árum seinna. Samkvæmt EES-samningnum er Ísland skuldbundið til að taka endanlega afstöðu til þess hvort slík gerð verði hluti samningsins innan sex mánaða frá töku ákvörðunarinnar í sameiginlegu EES-nefndinni en hefur sama svigrúm og önnur aðildarríki samningsins til að innleiða viðkomandi gerð í landsrétt. Fram að þessu hefði eina leiðin verið sú að setja lög til innleiðingar þessara gerða innan sex mánaða frestsins en þau lög hefðu þá að sjálfsögðu ekki þurft að taka gildi fyrir en á ætluðum gildistökuþingi gerðarinnar. Þetta er mjög óheppileg leið þar sem við undirbúning slíkrar lagasetningar er oft og tíðum horft til fordæma erlendis frá en þar er að jafnaði ekki hugað að slíkri lagasetningu fyrir en nær dregur gildistöku viðkomandi gerðar. Að þessari leið sleppri er eina leiðin til að virða samnings- skuldbindingar Íslands að leita sérstaks samþykkis Alþingis í formi þingsályktunar.

Að öllu þessu virtu hefur almenn meðferð þeirra ákvarðana sameiginlegu EES-nefndarinnar þar sem Ísland hefur gert stjórnskipulegan fyrirvara verið færð til samræmis við meðferð þjóðréttarsamninga. Í því felst að almennt er leitað sérstaklega eftir samþykki Alþingis til staðfestingar sérhverri ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar sem stjórnskipulegur fyrirvari hefur verið gerður við. Slíks samþykkis er leitað í formi þingsályktunar en viðeigandi ráðuneyti munu samhliða undirbúa nauðsynleg frumvörp til lagabreytinga. Jafnframt hefur þeirri föstu vinnureglu verið komið á, með vísan til 24. gr. laga um þingsköp Alþingis, að haft verði samráð við utanríkismálanefnd um efni þessara ákvarðana meðan þær eru á undirbúningsstigi.

3. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002, um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE.

Í tilskipun 2002/59/EB er mælt fyrir um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis Evrópusambandsins fyrir umferð á sjó, jafnframt því sem felld er úr gildi tilskipun 93/75/EBE um lágmarkskröfur fyrir skip sem flytja hættulegar eða mengandi vörur til eða frá höfnum innan bandalagsins. Tilskipunin gerir ráð fyrir að yfirvöld hvers aðildarríkis haldi utan um upplýsingar um skip sem flytja hættulegan eða mengandi varning. Skulu ríkin reka fjarskiptastöðvar í landi sem stjórnar umferð 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. Skal kerfið einnig vera upplýsingakerfi um öll mengunarslys og -óhöpp á sjó.

Markmið slíks eftirlits- og upplýsingakerfis með umferð skipa er að draga úr hættu á mengunarslysum og -óhöppum og draga jafnframt úr áhrifum slíkra slysa eða óhappa á um-

hverfi sjávar og á heilsu manna. Er í tilskipuninni stuðst við leiðbeinandi reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um hvaða upplýsingar skuli skráðar í kerfið, svo og með hvaða hætti stjórnar skuli umferð skipa um hafíð. Er í tilskipuninni lagt til að komið verði upp sjálfvirku alþjóðlegu auðkenningarkerfi skipa (e. Automatic Identification System – AIS) til að fylgjast með ferðum skipa. Einnig verði komið á fót ferðaskráningarkerfi (e. Voyage Data Recording – VDR) sem skráir á segulband öll fjarskipti skipa, líkt og hinn svonefndi „svarti kassi“ í flugvélum.

Í tilskipuninni er jafnframt að finna ákvæði um ráðstafanir yfirvalda til að draga úr hættu á slysum eða óhöppum vegna slæms veðurs og sjólags. Enn fremur eru í tilskipuninni ákvæði þess efnis að aðildarríkin skulu gera áætlun um hvernig liðsinna megi nauðstöddum skipum á hafsvæðum innan lögsögu þeirra.

Þá er í tilskipuninni lögð áhersla á samstarf aðildarríkjanna, m.a. í því skyni að koma á fót eftirliti og stjórnun með umferð á sjó. Er lögð áhersla á að efla tilkynningarskyldu þar sem henni kann að vera ábótavætt. Auk þess 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).

Samgönguráðherra hefur þegar lagt fram frumvarp um vaktstöð siglinga sem ætlað er að innleiða í íslenska löggjöf efnisákvæði tilskipunarinnar, 392. mál.

Fylgiskjal I.

ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR

nr. 13/2003

frá 31. janúar 2003

**um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi)
við EES-samninginn**

SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 169/2002 frá 6. desember 2002 ⁽¹⁾.
- 2) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits-

⁽¹⁾ Stjtið. EB L ..., bls. ... og EES-viðbætur við Stjtið. EB ... bls. ...

og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE ⁽²⁾ skal felld inn í samninginn.

ÁKVEÐIÐ EFTIRFARANDI:

1. gr.

Eftirfarandi breytingar skulu gerðar á XIII. viðauka við samninginn:

1. Liður 55a verði liður 55aa.
2. Eftirfarandi liður komi aftan við lið 54a (texti liðar 54a (tilskipun ráðsins 94/58/EB) falli brott):
 „55a. **32002 L 0059:** Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE (Stjttíð. EB L 208, 5.8.2002, bls. 10).“
3. Liður 55aa (tilskipun ráðsins 93/75/EBE) falli brott með gildistöku frá 5. febrúar 2004.

2. gr.

Texti tilskipunar 2002/59/EB á íslensku og norsku, sem verður birtur í EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópusambandsins*, telst fullgiltur.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. febrúar 2003, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni (*).

4. gr.

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna*.

Gjört í Brussel 31. janúar 2003.

*Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar
Formaður*

P. Westerlund

*Ritarar
sameiginlegu EES-nefndarinnar*

P.K. Mannes

M. Brinkmann

⁽²⁾ Stjttíð. EB L 208, 5.8.2002, bls. 10.

^(*) Stjórnskipuleg skilyrði gefin til kynna.

Fylgiskjal II.**TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2002/59/EB**

frá 27. júní 2002

um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPU-SAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 80. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar ⁽²⁾,

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar ⁽³⁾,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans ⁽⁴⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í orðsendingu sinni frá 24. febrúar 1993 um sameiginlega stefnu um öryggi á hafi úti benti framkvæmdastjórnin 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 ítarlegar upplýsingar um hvers eðlis farmurinn er.
- 2) Með 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 ⁽⁵⁾ var komið á kerfi sem felur í sér að lögbær yfirvöld fá upplýsingar um skip á leið til eða frá höfn innan bandalagsins sem flytja hættulegar eða mengandi vörur og um atvik á sjó. Í tilskipuninni er þess krafist að framkvæmdastjórnin geri nýjar tillögur um að taka 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 ⁽⁶⁾ var samþykkt að á meðal helstu markmiða aðgerðar bandalagsins væri innleiðing nákvæm-ara tilkynningakerfis.
- 4) Stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó myndi stuðla að því að fyrirbyggja slys og mengun á sjó og draga úr áhrifum þeirra á umhverfi sjávar og stranda, efnahagslífið og heilbrigði íbúanna. Skilvirkni umferðar á sjó, einkum stjórnun á ferðum skipa til hafna, veltur einnig á því að skip tilkynni um komur sínar með nægilegum fyrirvara.
- 5) Nokkur tilkynningarskyldukerfi skipa hafa verið sett upp á strandlengju Evrópuríkja í samræmi við viðeigandi reglur samþykktar af Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO). Tryggja ber að skip gegni upplýsingaskyldu samkvæmt þessum kerfum.
- 6) Skipaumferðarþjónusta og leiðarstjórnunarkerfi skipa hafa einnig verið innleidd og gegna mikilvægu hlutverki við slysa- og mengunarsvarnir á tilteknum siglingaleiðum þar sem

⁽¹⁾ Stjtið. EB C 120 E, 24.4.2001, bls. 67 og Stjtið. EB C 362 E, 18.12.2001, bls. 255.

⁽²⁾ Stjtið. EB C 221, 7.8.2001, bls. 54.

⁽³⁾ Stjtið. EB C 357, 14.12.2001, bls. 1.

⁽⁴⁾ Álit Evrópuþingsins frá 14. júní 2001 (Stjtið. EB C 53 E, 28.2.2002, bls. 304), sameiginleg afstaða ráðsins frá 19. desember 2001 (Stjtið. EB C 58 E, 5.3.2002, bls. 14) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 10. apríl 2002 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB). Ákvörðun ráðsins frá 25. júní 2002.

⁽⁵⁾ Stjtið. EB L 247, 5.10.1993, bls. 19. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 98/74/EB (Stjtið. EB L 276, 13.10.1998, bls. 7).

⁽⁶⁾ Stjtið. EB C 271, 7.10.1993, bls. 1.

mikil skipaumferð er eða siglingahætta. Nauðsynlegt er að skip nýti sér skipaumferðarþjónustu og að þau fylgi reglum sem gilda um leiðarstjórnunarkerfi skipa sem eru viðurkennd af Alþjóðasiglingamálastofnuninni.

- 7) Miklar tækniframfarir hafa orðið á sviði búnaðar um borð í skipum sem gerir kleift að veita upplýsingar um skip með sjálfvirkum hætti (sjálfvirkt auðkenniskerfi (AIS-kerfi)) svo auðveldara verði að fylgjast með þeim, auk siglingarita (VDR-kerfa eða „svartra kassa“) til að auðvelda rannsókn í kjölfar slysa. Með hliðsjón af því hve mikilvægt er að móta stefnu sem ætlað er að koma í veg fyrir sjóslys ætti að gera skylt að slíkum 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 rannsaka orsakir þess og í forvarnarskyni til að draga af því nauðsynlegan lærdóm. Aðildarríki skulu hvetja til þess að slíkar upplýsingar séu nýttar í þessum tilgangi.
- 8) Aðildarríkin skulu tryggja að strandstöðvar lögbærra yfirvalda hafi yfir nægum fjölda hæfra starfsmanna að ráða auk viðeigandi tæknibúnaðar.
- 9) Mikilvægt er að hafa nákvæma vitneskju um hættulegar eða mengandi vörur sem fluttar eru með skipum og 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 í aðildarríkjum skulu senda þessar upplýsingar til lögbærra yfirvalda eða hafnaryfirvalda í þessum aðildarríkjum.
- 10) Í því skyni að auka afköst 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 viðkomandi hafnaryfirvalds. Af sömu ástæðu ættu upplýsingaskipti milli lögbærra yfirvalda í aðildarríkjunum 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 a.m.k. eitt er aðildarríki, undanþágu frá upplýsingaskyldu um hverja ferð.
- 12) Sum skip geta verið hættuleg siglingaöryggi og umhverfinu sökum slæmrar sjöhæfni 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 hafnaríkiseftirlit.
- 13) Aðildarríkin þurfa að verjast hættum sem ógna öryggi á hafinu, öryggi einstaklinga og umhverfi sjávar og stranda sem kunna að skapast þegar tiltekin atvik, slys eða aðrir atburðir eiga stað á hafi úti og af völdum mengandi brákar eða pakka á reki í sjónum. Í þessu skyni ættu skipstjórar á skipum sem sigla um leitar- og björgunarsvæði aðildarríkja, efnahagslögsögu eða jafngildi þess tilkynna slík tilvik til strandyfirvalda og veita allar viðeigandi upplýsingar. Aðildarríkin skulu njóta ákveðins sveigjanleika, með hliðsjón af sérstöðu sinni, varðandi það hver af framangreindum svæðum skuli falla undir tilkynningaskyldu.
- 14) Eigi atvik eða slys sér stað á sjó verða aðgerðir lögbærra yfirvalda mun skilvirkari ef allir aðilar, sem eiga hlut að máli við flutninginn, vinna saman í einu og öllu.
- 15) Telji lögbært yfirvald, tilnefnt af hálfu aðildarríkis, að óvenjuslæmt veður eða sjólag, samkvæmt veður- og sjólagsspá faglegrar veðurupplýsingaþjónustu, skapi alvarlega hættu fyrir öryggi mannlífa eða mengunarhættu ber því að upplýsa skipstjóra skips, sem hyggst sigla inn í eða út úr höfn, um ástandið og má það einnig gera aðrar viðeigandi ráðstafanir. Með fyrirvara um þá skyldu að aðstoða nauðstödd skip gæti slíkt falið í sér bann við komu til eða brottför frá höfn 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 það alltaf á eigin ábyrgð og ber honum að tilgreina ástæðu ákvörðunarinnar.

- 16) Verði sjóslys kann það að hafa alvarlegar afleiðingar ef skipaafdrepp er ekki fyrir hendi. Aðildarríki ættu því að gera áætlanir um að veita megi nauðstöddum skipum, ef aðstæður krefjast, afdrep í höfnum þeirra eða á öðrum skyldum hafsvæðum með þeim hætti sem best verður á kosið. Eftir því sem nauðsyn krefur og tók eru á ættu þessar áætlanir að fela í sér ákvæði um að fyrir hendi skuli vera nægilegur búnaður og aðstaða til hjálpar, björgunar og að bregðast við mengun. Hafnir, sem taka á móti nauðstöddu skipi, eiga að geta treyst á skjóta endurgreiðslu hvers kyns kostnaðar og tjóns sem kann að leiða af slíkri aðgerð. Framkvæmdastjórnin ætti því að kanna möguleika á að taka upp viðunandi bótakerfi fyrir hafnir í bandalaginu sem taka á móti nauðstöddu skipi og á því að geta krafist þess að skip, sem leitar hafnar í bandalaginu, sé nægilega vel tryggt.
- 17) Setja 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. Koma þarf á laggirnar upplýsingastjórnunarmiðstöðvum á svæðum í bandalaginu, sem liggja að sjó, til að auðvelda skipti eða miðlun gagnlegra 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 framkvæmd í einu og öllu. Í þessu skyni þurfa aðildarríkin að framkvæma reglulega viðeigandi eftirlit eða aðrar aðgerðir til að tryggja sé að boðleiðir þær sem komið er upp til að uppfylla skilyrði tilskipunarinnar starfi sem skyldi. Einnig skal tekið upp kerfi viðurlaga til að tryggja að aðilar sem málið varðar hlíti upplýsingaskyldu og reglum um að hafa

tilskilinn búnað svo sem kveðið er á um í tilskipuninni.

- 19) Nauðsynlegar ráðstafanir til að koma þessari tilskipun í framkvæmd skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið ⁽¹⁾.
- 20) Breyta má tilteknum ákvæðum þessarar tilskipunar samkvæmt þeim reglum þannig að tekið sé tillit til breytinga á gerningum bandalagsins og alþjóðasamningum og reynslu af beitingu þessarar tilskipunar, að því tilskildu að þær breytingar rýmki ekki gildissvið tilskipunarinnar. Fullnægjandi tilkynningar aðildarríkjanna um slíka framkvæmd er gagnlegt tæki fyrir framkvæmdastjórnina til að meta reynslu af beitingu þessarar tilskipunar.
- 21) Ákvæði tilskipunar 93/75/EBE eru til muna styrkt, rýmkuð 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 fyrirhuguð aðgerð felur í sér svo vel sé, þ.e. að auka öryggi og skilvirkni umferðar á sjó, og auðveldara er að ná markmiðunum á vettvangi bandalagsins vegna þess hve aðgerðin er umfangsmikil og hefur víðtæk áhrif, getur bandalagið samþykkt ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og kveðið er á um í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná megi þessum markmiðum.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Markmið

Markmiðið 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

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

skapast á sjó, þar með taldar leitar- og björgunar- aðgerðir, og stuðla þannig betur að því að koma í veg fyrir eða greina mengun af völdum skipa.

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

2. gr.

Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um flutningaskip sem eru 300 brúttótonn að stærð eða stærri, nema annað sé tekið fram.

2. Þessi tilskipun gildir ekki um:

- a) herskip, hjálparskip í flota eða önnur skip í eigu eða rekstri aðildarríkis sem eru starfrækt af hinu opinbera og ekki í viðskiptaskyni;
- b) fiskiskip, skip af hefðbundinni gerð og skemmtibátar styttri en 45 metrar;
- c) eldsneyti undir 5 000 tonnum, vistir fyrir skip og búnað til notkunar um borð í skipum.

3. gr.

Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „viðeigandi alþjóðagerningar“: eftirtaldir gerningar:
 - MARPOL-samningurinn: alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum, 1973, og bókunin við hann frá 1978;
 - SOLAS-samningurinn: alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu, ásamt bókunum við hann og breytingum á honum;
 - alþjóðasamningur um mælingar skipa frá 1969;
 - alþjóðasamningur um íhlutun á úthafinu þegar óhöpp koma fyrir sem valda, eða geta valdið, olíumengun, frá 1969, ásamt bókun

við hann frá 1973 um íhlutun á úthafinu ef mengun á sér stað af völdum annarra efna en olíu;

- SAR-samningurinn: alþjóðasamningur um leit og björgun á sjó, 1979;
- ISM-alþjóðareglurnar: alþjóðareglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um öryggisstjórnun;
- IMDG-alþjóðareglurnar: alþjóðareglur um flutning hættulegra vara á sjó;
- IBC-alþjóðareglurnar (alþjóðareglur um efnaflutningaskip): alþjóðareglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um smíði og búnað skipa sem flytja búlkaferma af hættulegum efnum;
- IGC-alþjóðareglurnar (alþjóðareglur um gasflutningaskip): alþjóðareglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um smíði og búnað skipa sem flytja búlkaferma af fljótandi gastegundum;
- BC-reglurnar: reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um örugga meðhöndlun búlkaferma í föstu formi;
- INF-reglurnar: reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um öryggi í flutningi á geisl-uðu, kjarnakleyfu eldsneyti, plútóni og úrgangi með mikla geislavirkni í geymum um borð í skipum;
- ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.851(20): ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.851(20) undir yfirskriftinni „grundvallarreglur um tilkynningaskyldu-kerfi skipa og upplýsingaskyldu skipa, þar með taldar leiðbeiningar um tilkynningu atvika þar sem hættulegar vörur, skaðleg efni og/eða sjávarmengunarvaldar eiga í hlut“;
- b) „rekstraraðili“: eigandi eða útgerðaraðili skips;
- c) „umboðsaðili“: einstaklingur með umboð eða heimild til að veita upplýsingar fyrir hönd rekstraraðila skips;
- d) „farmsendandi“: einstaklingur sem gerir samning, eða samningur er gerður í hans nafni eða

- fyrir hans hönd, við flutningafyrirtæki um flutning á vörum;
- e) „félag“: félag í skilningi 2. mgr. 1. reglu í XI. kafla SOLAS-samningsins;
- f) „skip“: hvers kyns skip eða far sem siglir á opnu hafi;
- g) „hættulegar vörur“:
- vörur sem eru flokkaðar samkvæmt IMDG-alþjóðareglunum,
 - hættuleg, fljótandi efni sem talin eru upp í 17. kafla alþjóðareglanna um efnaflutningaskip,
 - fljótandi gastegundir sem taldar eru upp í 19. kafla IGC-alþjóðareglanna,
 - föst efni sem um getur í viðbæti B í BC-reglunum.
- Einnig eru innifaldar vörur sem eru háðar viðeigandi forsendum um flutning í samræmi við málsgrein 1.1.3 í alþjóðareglunum um efnaflutningaskip eða málsgrein 1.1.6 í IGC-alþjóðareglunum;
- h) „mengandi vörur“:
- olíur samkvæmt skilgreiningu í I. viðauka við MARPOL-samninginn,
 - fljótandi eiturefni samkvæmt skilgreiningu í II. viðauka við MARPOL-samninginn,
 - skaðleg efni samkvæmt skilgreiningu í III. viðauka við MARPOL-samninginn;
- i) „farmflutningseining“: ökutæki til flutninga á vegum, vagn til að flytja farm með járnbrautum, flutningagámur, tankbifreið, járnbrautartankvagn eða færarlegur geymir;
- j) „póstfang“: nafn og boðleiðir sem nota má, ef nauðsyn krefur, til að ná sambandi við rekstrar aðila, umboðsaðila, hafnaryfirvald, lögbært yfirvald eða annan viðurkenndan 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 gefnar eru samkvæmt tilskipun þessari;
- l) „hafnaryfirvald“: lögbært yfirvald eða aðili sem aðildarríki hafa tilnefnt fyrir hverja höfn til að taka á móti og framsenda upplýsingar sem gefnar 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) „strandstöð“: hvað sem er af eftirtöldu sem tilnefnt er af hálfu aðildarríkjanna í samræmi við tilskipun þessa: skipaumferðarþjónusta; stöð á landi sem ber ábyrgð á rekstri tilkynningar-skyldukerfis sem samþykkt er af Alþjóðasiglingamálastofnuninni; eða aðili sem ber ábyrgð á að samræma leitar- og björgunaraðgerðir eða aðgerðir til að fást við mengun á sjó;
- o) „skipaumferðarþjónusta“: þjónusta sem ætlað er að efla öryggi og skilvirkni skipaumferðar og vernda umhverfið, sem hefur möguleika á gagnvirkum samskiptum við skipin og getur brugðist við umferðaraðstæðum sem skapast á skipaumferðarþjónustusvæðinu;
- p) „leiðarstjórnunarkerfi skipa“: hvers konar kerfi einnar eða fleiri siglingaleiða eða ráðstafana til leiðarstjórnunar sem ætlað er að draga úr hættu á slysum. Það tekur til aðskildra siglingaleiða, tvístefnuleiða, leiða sem mælt er með, svæða sem forðast ber, grunnleiða, umferðarhringja, varúðarsvæða og djúpleiða;
- q) „skip af hefðbundinni gerð“: allar tegundir sögulegra skipa og eftirlíkinga þeirra, þar með talin skip hönnuð til að hvetja til þess að hefðbundið verklag og sjómennska fari ekki forgörðum, standi sem lifandi menningarverðmæti og sé innt af hendi samkvæmt hefðbundnum grundvallarreglum sjómennsku og tækni;
- r) „slys“: slys í merkingu reglna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsóknir sjóslysa og atvika á sjó.

I. BÁLKUR

TILKYNNINGAR FRÁ SKIPUM OG
EFTIRLIT MEÐ ÞEIM

4. gr.

Tilkynning áður en komið er til hafnar í
aðildarríkjum

1. Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips sem er á leið til hafnar í aðildarríki skal senda þær upplýsingar, sem koma fram í 1. mgr. I viðauka, til hafnaryfirvalds:

- 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 viðkomuhöfnin er eða ef henni er breytt meðan á siglingu 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 hættulegar eða mengandi vörur skulu uppfylla tilkynningaskyldu skv. 13. gr.

5. gr.

Eftirlit með skipum sem sigla inn á svæði sem
heyrir undir tilkynningarskyldu

1. Aðildarríkið sem í hlut á skal hafa eftirlit með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að öll skip, sem sigla inn á svæði þar sem tekið hefur verið upp tilkynningarskyldukerfi, viðurkennt af Alþjóðasiglingamálastofnuninni í samræmi við 11. reglu í V. kafla SOLAS-samningsins og starfrækt af einu eða fleiri ríkjum, þar af skal að minnsta kosti eitt vera aðildarríki, í samræmi við viðeigandi leiðbeiningar og viðmiðanir sem unnar eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, uppfylli reglur kerfisins um að gefa þær upplýsingar sem krafist er, með fyrirvara um viðbótarupplýsingar sem aðildarríki kann að krefjast í samræmi við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.851(20).

2. Þegar tillögur um ný tilkynningaskyldukerfi eða um breytingar á gildandi tilkynningarskyldukerfi eru lagðar fram til samþykktar hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni skal aðildarríkið láta a.m.k. upplýs-

ingarnar, sem vísað er til í 4. mgr. I. viðauka, fylgja með.

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 búið sjálfvirku auðkenniskerfi (AIS) sem uppfyllir afkastaviðmiðanir Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

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

7. gr.

Notkun leiðarstjórnunarkerfa fyrir skip

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

2. Aðildarríkin skulu þegar þess er kostur við framkvæmd leiðarstjórnunarkerfis, sem þau bera ábyrgð á og hefur ekki verið samþykkt af hálfu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, taka mið af leiðbeiningum og viðmiðunarreglum sem unnar eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og koma öllum nauðsynlegum upplýsingum á framfæri svo að leiðarstjórnunarkerfið verði öruggt og skilvirkt í notkun.

8. gr.

Eftirlit með því að skip hlíti reglum
skipaumferðarþjónustu

Aðildarríkin skulu hafa eftirlit með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að:

- a) skip sem sigla inn á svæði sem heyrir undir skipaumferðarþjónustu, sem starfrækt er af hálfu eins eða fleiri ríkja, þar af skal að minnsta kosti eitt vera aðildarríki, innan landhelgi þeirra og

byggð er á leiðbeiningum sem unnar eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, taki þátt í og hlíti reglum þeirrar skipaumferðarþjónustu;

- b) skip sem sigla undir fána aðildarríkis eða skip sem eru á leið til hafnar í aðildarríki og sigla inn á svæði sem heyrir undir slíka skipaumferðarþjónustu utan landhelgi aðildarríkis, sem byggð er á leiðbeiningum sem unnar eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, hlíti reglum þeirrar skipaumferðarþjónustu;
- c) skip sem sigla undir fána þriðja ríkis og eru ekki á leið til hafnar í aðildarríki en sigla inn á skipaumferðarþjónustusvæði utan landhelgi aðildarríkis fylgi reglum þeirrar skipaumferðarþjónustu hvenær sem því verður við komið. Aðildarríkin skulu tilkynna fánaríki um hvers kyns augljós og alvarleg brot á þeim reglum inni á skipaumferðarþjónustusvæði.

9. gr.

**Skipulag tilkynningarskyldukerfa,
leiðastjórnunarkerfa skipa og
skipaumferðarþjónustu**

1. Aðildarríki skulu gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að koma sér smám saman upp viðeigandi búnaði og stöðvum í landi, í samræmi við tímaáætlunina sem tilgreind er í I. lið II. viðauka, til að taka á móti og nýta upplýsingar frá sjálfvirka auðkenniskerfinu að teknu tilliti til nauðsynlegs sendingarsviðs tilkynninganna.
2. Lokið skal við að koma upp öllum nauðsynlegum búnaði og stöðvum í landi til að hrinda þessari tilskipun í framkvæmd eigi síðar en í árslok 2007. Aðildarríki skulu tryggja að viðeigandi búnaður til að senda upplýsingarnar áfram og miðla til innlandskerfa aðildarríkja verði starfhæfur innan eins árs þaðan í frá.
3. Aðildarríkin skulu tryggja að strandstöðvar, sem sjá um eftirlit með því hvort reglum skipaumferðarþjónustu og leiðastjórnunarkerfa skipa sé fylgt, hafi yfir að ráða nægu og hæfu starfslíði og viðeigandi búnaði til samskipta og eftirlits skipa og að þau séu starfrækt í samræmi við viðeigandi leiðbeiningar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

10. gr.

Siglingaritakerfi

1. Aðildarríkin skulu hafa eftirlit með og gera allar nauðsynlegar og viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að skip sem koma til hafnar í aðildarríki séu búin siglingaritakerfi í samræmi við reglurnar sem kveðið er á um í II. lið í II. viðauka. Undanþágur veittar ekjuferjum eða háhraðafarþegaforum skv. 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 háhraðafarþegafora í áætlunarferðum ⁽¹⁾ skulu falla úr gildi 5. ágúst 2002.

2. Upplýsingar, sem safnað er úr siglingaritakerfi, skulu gerðar aðgengilegar aðildarríkinu, sem í hlut á, ef rannsókn verður gerð í kjölfar slyss á hafsvæði innan lögsögu aðildarríkis. Aðildarríki skulu tryggja að slíkar upplýsingar séu notaðar í þágu rannsóknarinnar og þær greindar á viðeigandi hátt. Aðildarríkin skulu tryggja að niðurstöður rannsóknarinnar séu birtar eins fljótt og unnt er eftir að þær liggja fyrir.

11. gr.

Slysarannsókn

Með fyrirvara um ákvæði 12. gr. tilskipunar 1999/35/EB skulu aðildarríki hlíta ákvæðum reglna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsóknir sjóslysa og atvika á sjó þegar þau rannsaka sjóslyss eða atvika á sjó í tengslum við skip sem um getur í þessari tilskipun. Aðildarríki skulu eiga samvinnu við rannsókn sjóslysa og atvika þar sem skip, sem sigla undir þeirra fána, eiga í hlut.

II. BÁLKUR

**TILKYNNING UM HÆTTULEGAR EÐA
MENGANDI VÖRUR UM BORÐ Í SKIPUM
(HAZMAT)**

12. gr.

Skyldur farmsendanda

Ekki má bjóða til flutnings hættulegar eða mengandi vörur eða taka þær um borð í skip, óháð stærð þess, í höfn í aðildarríki nema yfirlýsing með upplýsingunum, sem tilgreindar eru í 2. lið I. viðauka, hafi verið afhent skipstjóra eða rekstraraðila.

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 138, 1.6.1999, bls. 1.

Farmsendandi ber ábyrgð á að afhenda skipstjóra eða rekstraraðila slíka yfirlýsingu og að tryggja að sendingin, sem boðin er til flutnings, sé raunverulega sú sem lýst er yfir í samræmi við fyrstu undirgrein.

13. gr.

Tilkynning um hættulegar eða mengandi vörur um borð í skipum

1. Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips, óháð stærð þess, sem flytur hættulegar eða mengandi vörur og lætur úr höfn í aðildarríki skal eigi síðar en við brottför senda inn upplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka til lögbærra yfirvalda sem það aðildarríki tilgreinir.

2. Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skips, óháð stærð þess, sem flytur hættulegar eða mengandi vörur sem koma frá höfn utan bandalagsins og eru á leið til hafnar í aðildarríki 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, senda inn upplýsingarnar, sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka, til lögbærs yfirvalds í aðildarríki þar sem fyrstu ákvörðunarhöfn eða akkerislægi er að finna.

3. Aðildarríki mega taka upp málsmeðferð til að heimila rekstraraðila, umboðsaðila eða skipstjóra skips, sem um getur í 1. og 2. mgr., að senda inn upplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka til hafnaryfirvalds í brottfarar- eða ákvörðunarhöfn í bandalaginu, eftir því sem við á.

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

4. Rekstraraðili, umboðsaðili eða skipstjóri skipsins þarf að senda inn farmupplýsingarnar sem tilgreindar eru í 3. lið I. viðauka til hafnaryfirvalds eða lögbærs yfirvalds.

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 samtingingu og rekstrarsamhæfi innanlandskerfanna, sem notuð eru, til að meðhöndla upplýsingarnar sem tilgreindar eru í I. viðauka. Samskiptakerfi, sem sett eru upp samkvæmt fyrstu undirgrein, skulu uppfylla eftirtaldar viðmiðanir:

- 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 hægt sé að senda upplýsingar allan sólarhringinn;
- c) hvert aðildarríki þarf, sé þess óskað, að geta sent upplýsingar um skipið og hættulegar eða mengandi vörur 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) að félagið sem sinnir áætlunarsiglingunum, sem um getur hér að framan, haldi og uppfæri skrána yfir skip sem um ræðir og sendi hana til hlutaðeigandi lögbærs yfirvalds,
- b) að beiðni lögbærs yfirvalds skulu upplýsingarnar, sem taldar eru upp í 3. lið I. viðauka og varða sérhverja farna sjóferð, vera til reiðu. Félagið skal koma upp innra kerfi til að tryggja að unnt sé, ef þess er óskað, að senda umræddar upplýsingar til lögbærs yfirvalds með rafrænum hætti, allan sólarhringinn og án tafar, í samræmi við 4. mgr. 13. gr.

2. Ef alþjóðlegar áætlunarsiglingar eru stundaðar milli tveggja eða fleiri 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. mgr.

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 ATVIK EÐA SLYS Á SJÓ

16. gr.

Miðlun upplýsinga um tiltekin skip

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

a) skip sem í sjóferð sinni:

— hafa tengst atvikum eða slysum á sjó sem um getur 17. gr.; eða

— skip sem uppfylla ekki tilkynninga- og upplýsingaskyldu sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun; eða

— skip sem hafa ekki uppfyllt gildandi reglur leiðarstjórnunarkerfa skipa og skipaumferðarþjónustu sem eru á ábyrgð aðildarríkis;

b) skip sem sannað þykir eða miklar líkur eru á að hafi vísitandi losað olíu eða brotið ákvæði MARPOL-samningsins með öðrum hætti á hafsvæðum innan lögsögu aðildarríkis;

c) skip sem synjað hefur verið um aðgang að höfn um aðildarríkjanna eða hefur sætt skýrslugjöf eða tilkynningu frá öðru aðildarríki í samræmi við 1. lið I. viðauka við tilskipun ráðsins 95/21/

EB frá 19. júní 1995 um hafnarríkiseftirlit skipa (1).

2. Strandstöðvar með viðeigandi upplýsingar um skipin, sem um getur í 1. mgr., skulu koma þeim á framfæri við hlutaðeigandi strandstöðvar í öðrum aðildarríkjum sem er að finna meðfram fyrirhugaðri siglingaleið skipsins.

3. Aðildarríki skulu tryggja að upplýsingunum, sem þeim eru sendar samkvæmt 2. mgr., sé miðlað til hlutaðeigandi hafnaryfirvalda 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 sínum, annaðhvort að eigin frumkvæði eða að beiðni annars aðildarríkis, án þess að brjóta í bága við skyldur þeirra hvað varðar hafnarríkiseftirlit. Þau skulu upplýsa öll hlutaðeigandi aðildarríki um niðurstöður þeirra aðgerða sem þau grípa til.

17. gr.

Tilkynningar um atvik 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 umhverfinu 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 strandstöðvar hlutaðeigandi landsvæðis um eftirfarandi:

a) sérhvert atvik 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 atvik eða slys sem ógnar öryggi í siglingum svo sem bilanir sem líkur eru á að hafi áhrif á stjórnhæfni skipsins eða haffæri þess eða gallar sem kunna að hafa áhrif á aðalvélbúnaðinn eða stýrisbúnaðinn, raforkuframléiðslubúnað, siglingatæki eða fjarskiptabúnað;

(1) Stjtið. EB L 157, 7.7.1995, bls. 1. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/106/EB (Stjtið. EB L 19, 22.1.2002, bls. 17).

c) hverjar þær aðstæður sem kunna að valda mengun sjávar eða stranda í aðildarríki, svo sem losun eða hætta á losun mengandi vara í hafið;

d) hvers kyns brák af mengandi efnum og ílát eða pakkar sem sjást fljóta á sjónum.

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

18. gr.

Ráðstafanir sem gripið er til í óvenjuslæmu veðri

1. Telji lögbær yfirvöld, tilnefnd af hálfu aðildarríkja, að alvarleg hætta sé, í óvenjuslæmu veðri og sjólagi, á mengun á siglingaleiðum þess eða strandsvæðum eða á siglingaleiðum eða strandsvæðum annarra ríkja, eða ef öryggi mannlífa er í hættu:

a) ættu þau, þegar þess er kostur, að upplýsa skipstjóra skips sem er statt innan hlutaðeigandi hafnarsvæðis 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) mega þau, 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, sem beint er annaðhvort til 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 umhverfinu, sé liðin hjá;

c) skulu þau 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 tilmælum sem vísað er til í 1. mgr. Þau skulu þó ekki brjóta í bága við ákvörðun skipstjórans á grunni faglegrar ákvörðunar hans í samræmi við SOLAS-samninginn. Ef ákvörðun skipstjórans er ekki í samræmi við þær ráðstafanir sem

vísað er til í 1. mgr. skal hann upplýsa lögbær yfirvöld um ástæðuna sem liggur að baki ákvörðuninni.

3. Viðeigandi ráðstafanir eða tilmæli sem vísað er til í 1. mgr. skulu byggð á spám um sjólag og veður sem fengnar eru hjá faglegrri veðrupplýsingaþjónustu sem er viðurkennd af aðildarríkinu.

19. gr.

Ráðstafanir sem tengjast atvikum eða slysum á sjó

1. Verði þau atvik 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 umhverfi sjávar og stranda.

Í IV. viðauka er að finna skrá, sem er ekki tæmandi, yfir ráðstafanir sem eru tiltækar aðildarríkjunum, samkvæmt þessari grein.

2. Rekstraraðili, skipstjóri skipsins og eigandi hættulegra eða mengandi vara sem eru um borð skulu, í samræmi við innlend lög og þjóðarétt, starfa náð með lögbærum, innlendum yfirvöldum, að beiðni hinna síðarnefndu, með það að markmiði að draga úr afleiðingum atviksins eða sjóslyssins.

3. Skipstjóri skips sem ákvæði ISM-alþjóðareglanna gilda um skulu, samkvæmt þeim reglum, tilkynna félaginu um öll atvik eða slys sem verða á sjó, eins og um getur í 1. mgr. 17. gr. Jafnskjótt og félagið hefur fengið upplýsingar um slíkt óhapp skal það hafa samband við lögbæra strandstöð 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 Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, um að liðsinna nauðstöddum skipum á hafsvæðum í þeirra lögsögu. Slíkar áætlanir skulu fela í sér nauðsynlega tilhögun og málsmeðferð, með hliðsjón af takmörkunum tengdum rekstri og umhverfi, til að tryggja að skip í sjávarháaska geti tafarlaust leitað skipaafdrepps með fyrirvara um að heimild fáiast hjá lögbæru yfirvaldi. Telji aðildarríkið það nauðsynlegt og gerlegt þurfa áætlanirnar að fela í sér tilhögun um að séð sé fyrir

nægilegum úrræðum og aðstöðu til hjálpar, björgun-
ar og viðbragða við mengun.

Áætlanir um liðsinni nauðstaddra skipa skulu vera
aðgengilegar sé þess óskað. Aðildarríkin skulu til-
kynna framkvæmdastjórninni um ráðstafanirnar sem
gerðar eru til beiðingar fyrstu málsgrein eigi síðar en
5. febrúar 2004.

21. gr.

Upplýsingar hlutaðeigandi aðila

1. Lögbær strandstöð í hlutaðeigandi aðildarríki
skal, eftir þörfum, útvarpa á viðkomandi svæðum
upplýsingum um öll atvik eða slys, sem tilkynnt hef-
ur verið um samkvæmt 1. mgr. 17. gr., svo og upp-
lýsingum um skip sem ógna siglingaöryggi, öryggi
einstaklinga eða umhverfinu.

2. 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 ann-
ars aðildarríkis fer fram á það af öryggisástæðum.

3. 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 eykur líkur á því að hætta skapist fyrir annað
aðildarríki á tilteknum siglingaleiðum eða strand-
svæðum 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. Ef 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 tilkynningar 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, hafnar-
yfirvöld og strandstöðvar sem taka eiga á móti til-
kynningum samkvæmt þessari tilskipun.

2. Sérhvert aðildarríki skal tryggja að hagsmuna-

aðilum í siglingum berist viðeigandi og reglulega
uppfærðar upplýsingar, einkum í siglingahandbók-
um, um yfirvöld og stöðvar sem tilnefndar hafa verið
samkvæmt 1. mgr., þar með talið, eftir því sem
við á, landsvæðið sem þau hafa lögsögu yfir og
málsmeðferð þá sem kveðið hefur verið á um til að
senda inn upplýsingarnar sem krafist er samkvæmt
þessari tilskipun.

3. Aðildarríki skulu senda framkvæmdastjórninni
skrá yfir þau stjórnvöld og stöðvar sem þau tilnefna
samkvæmt 1. mgr. og allar uppfærslur á henni.

23. gr.

Samstarf milli aðildarríkjanna og framkvæmdastjórnarinnar

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

- nýta með sem bestum hætti þær upplýsingar sem
tilkynnt er um samkvæmt þessari tilskipun, eink-
um með því að koma upp viðeigandi gagna-
skiptatengingum milli strandstöðva og hafnar-
yfirvalda með það að markmiði skiptast á gögn-
um sem tengjast ferðum skipa, áætluðum komu-
tíma þeirra til hafna og farni þeirra;
- þróa og efla virkni gagnaskiptatenginga milli
strandstöðva aðildarríkjanna með það að mark-
miði að fá betri heildarmynd af umferð, bæta
eftirlit með skipum sem eiga leið um svæðið og
samræma og, eftir föngum, hagræða skýrslugerð
sem krafist er af hálfu skipa á leið þar um;
- færa út svið og/eða uppfæra eftirlits- og upplýs-
ingakerfi bandalagsins fyrir umferð á sjó 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, skyldubundinni skipaumferðar-
þjónustu og viðeigandi leiðarstjórnunarkerfum
skipa með það að markmiði að leggja þau fyrir
Alþjóðasiglingamálastofnunina til samþykkis;
- gera, ef við á, samræmdar áætlanir um að lið-
sinna nauðstöddum skipum.

24. gr.

Trúnaður við meðferð upplýsinga

Aðildarríki skulu, í samræmi við innlenda löggjöf

sína gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja trúnað við meðferð upplýsinga sem þau fá í hendur samkvæmt þessari tilskipun.

25. gr.

Eftirlit með framkvæmd þessarar tilskipunar og viðurlög

1. Aðildarríki skulu annast reglulegar 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 skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og letjandi.

3. Aðildarríki skulu tafarlaust skýra fánaríki og öðru hlutaðeigandi ríki frá ráðstöfunum sem gripið er til vegna skipa sem sigla ekki undir fána þeirra samkvæmt 16. og 19. gr. og samkvæmt 2. mgr. þessarar greinar.

4. Ef aðildarríki kemst að því, við atvik eða slys á sjó sem um getur í 19. gr., að félag hefur ekki getað náð og haldið sambandi við skipið eða við hlutaðeigandi strandstöðvar skal það tilkynna það ríkinu sem gaf út ISM-skirteinið og tengt öryggisstjórnunarskirteini eða þeim sem það var gefið út fyrir.

Ef alvarleiki bilunarinnar sýnir að um er að ræða stórfelldar vanefndir á starfrækslu öryggisstjórnunarkerfis félagsins sem er með staðfestu í aðildarríki skal aðildarríkið, sem gaf út öryggisskirteinið eða öryggisstjórnunarskirteinið í nafni skipsins, þegar gera nauðsynlegar ráðstafanir gegn hlutaðeigandi félagi með það í huga að afturkalla öryggisskirteinið og tengt öryggisstjórnunarskirteini.

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. mgr., gefa Evrópuþinginu og ráðinu sex mánuðum síðar skýrslu 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 auðvelda endurheimtu eða endurgreiðslu hvers kyns kostnaðar og tjóns sem kann að hljóta af því að taka við nauðstöddum skipum, þar með taldar viðeigandi kröfur um vátryggingar eða aðra fjárhagslega tryggingu.

Framkvæmdastjórnin leggur skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um niðurstöðu slíkrar könnunar eigi síðar en 5. febrúar 2007.

LOKAÁKVÆÐI

27. gr.

Málsmeðferð við breytingar

1. Breyta má skilgreiningunum í 3. gr., tilvísunum í gerninga bandalagsins og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og viðaukunum 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 samþykktur hefur verið, breytt eða öðlast 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. hennar.

þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

30. gr.

Fresturinn, sem mælt er fyrir um í 6. mgr. 5. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.

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

3. Nefndin setur sér starfsreglur.

31. gr.

29. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á birtingardegi hennar í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 5. febrúar 2004. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

32. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

Gjört í Lúxemborg 27. júní 2002.

Fyrir hönd Evrópuþingsins, Fyrir hönd ráðsins,

P. COX

M. ARIAS CAÑETE

forseti.

forseti.

2. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um helstu ákvæði í innlendra löggjöf þeirra sem

I. VIÐAUKI

SKRÁ YFIR UPPLÝSINGAR SEM TILKYNNA ÞARF

1. Upplýsingar sem tilkynna þarf í samræmi við 4. gr. – Almennar upplýsingar:

- auðkenni skips (nafn, kallmerki, IMO-auðkennisnúmer eða MMSI-númer),
- ákvörðunarhöfn,
- áætlaður komutími til ákvörðunarhafnar eða hafnsögustöðvar, eftir því sem lögbært yfirvald krefst og áætlaður brottfarartími frá þeirri höfn,
- heildarfjöldi einstaklinga um borð.

2. Upplýsingar sem tilkynna þarf í samræmi við 12. gr. – Upplýsingar um farm:

- rétt tækniheiti hættulegu eða mengandi varanna, númer Sameinuðu þjóðanna (Sp) ef þau eru fyrir hendi, IMO-hættuflokkar í samræmi við IMDG-, IBC- og IGC-alþjóðareglurnar, og ef við á, flokkur skipsins sem þörf er á fyrir INF-farmana samkvæmt skilgreiningu í reglu VII/14.2, magn slíkra vara og, ef hann er fluttur í farmflutningseiningum öðrum en tönkum, auðkenni þeirra,
- póstfang þar sem fá má nákvæmar upplýsingar um farminn.

3. Upplýsingar sem tilkynna þarf í samræmi við 13. gr.:

A. Almennar upplýsingar:

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

- b) ákvörðunarhöfn,
- c) fyrir skip sem heldur úr höfn í aðildarríki: áætlaður brottfarartími frá brottfararhöfn eða hafnsögu-stöð, 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 hafnsögu-stöðvar, eftir því sem lögbært yfirvald krefst,
- e) heildarfjöldi einstaklinga um borð.

B. Upplýsingar um farm:

- a) rétt tækniheiti hættulegu eða mengandi varanna, númer Sameinuðu þjóðanna (Sp) ef þau eru fyrir hendi, IMO-hættuflokkar í samræmi við IMDG-, IBC- og IGC-alþjóðareglurnar, og, þar sem við á, flokkur skipsins samkvæmt skilgreiningu í INF-reglunum, magn slíkra vara og staðsetning þeirra um borð og, ef þær eru fluttar í farmflutningseiningum öðrum en tönkum, auðkennisnúmer þeirra,
- b) staðfesting á að í skrá, farmskrá eða viðkomandi lestunaráætlun séu nákvæmar upplýsingar um hættulegar eða mengandi vörur um borð í skipinu og um staðsetningu þeirra,
- c) pósthfang þar sem fá má nákvæmar upplýsingar um farminn.

4. **Upplýsingar sem um getur 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 hættulegar vörur eru um borð, magn og IMO-flokkur,
- T. pósthfang þangað sem senda skal farmtilkynningar,
- W. heildarfjöldi einstaklinga um borð,
- X. ýmsar upplýsingar:
 - einkenni og áætlað rúmmál eldsneytis, fyrir skip sem flytja meira en 5 000 tonn af eldsneyti,
 - siglingafræðileg staða.

5. Skipstjóri skipsins skal þegar í stað upplýsa hlutaðeigandi lögbært yfirvald eða hafnaryfirvald 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 eða síðar

Farþegaskip, óháð stærð, og öll skip 300 brúttótonn að stærð eða stærri smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar sem koma til hafnar í aðildarríki í bandalaginu 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 fyrir 1. júlí 2002 sem 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 við fyrstu 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, fyrr, á degi sem ákveðinn er innan ramma Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar;
- 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, fyrr, á degi sem ákveðinn er innan ramma Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar;
- f) skip, önnur en farþegaskip og tankskip, 300 brúttótonn að stærð og stærri en minni en 3 000 brúttótonn: eigi síðar en 1. júlí 2007 eða, hvað varðar skip í millilandasiglingum, fyrr, á degi sem ákveðinn er innan ramma Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

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

II. Siglingaritakerfi (VDR)

1. Skip í eftirfarandi flokkum skulu, ef þau hafa viðkomu í höfn í aðildarríki bandalagsins, vera búnin siglingaritakerfi sem uppfyllir afkastaviðmiðanirnar í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.861(20) og prófunarstaðla sem Alþjóðaraftækninefndin (IEC) hefur sett með staðli nr. 61996:

- a) farþegaskip smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar: eigi síðar en 1. júlí 2002;
- b) ekjufarþegaskip smíðuð fyrir 1. júlí 2002: eigi síðar en við fyrstu skoðun þann 1. júlí 2002 eða síðar;
- c) farþegaskip, önnur en ekjufarþegaskip, smíðuð fyrir 1. júlí 2002: eigi síðar en 1. janúar 2004;

- d) skip, önnur en farþegaskip, sem eru 3 000 brúttótonn eða stærri, smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar: eigi síðar en 5. ágúst 2002.
2. Skip í eftirfarandi flokkum, og skip sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002, skulu, ef þau hafa viðkomu í höfn í aðildarríki bandalagsins, vera búin kerfi siglingarita sem uppfyllir viðeigandi staðla Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar:
- a) vöruflutningaskip sem eru 20 000 brúttótonn eða stærri, eigi síðar en þann dag sem Alþjóðasiglingamálastofnunin ákveður eða, ef sú ákvörðun liggur ekki fyrir, eigi síðar en 1. janúar 2007;
- b) vöruflutningaskip sem eru 3 000 brúttótonn eða stærri en minni en 20 000 brúttótonn, eigi síðar en þann dag sem Alþjóðasiglingamálastofnunin ákveður eða, ef sú ákvörðun liggur ekki fyrir, eigi síðar en 1. janúar 2008.
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 ⁽¹⁾, undanþágu frá kröfunum um siglingarrita sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun.

III. VIÐAUKI

SKILABOÐ Á RAFRÆNU FORMI

- Aðildarríkin skulu þróa og viðhalda nauðsynlegu grunnvirki til sendingar, móttöku og umbreytingar gagna milli kerfa sem nota XML- eða EDIFACT-málskipan, byggt á Internets- eða X.400-fjarskiptavirkjum.
- Framkvæmdastjórnin skal þróa og viðhalda, í samráði við aðildarríkin, „stýriskjali fyrir skil“ (Interface Control Document) 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 enn fremur tilgreina gagnainnihald tilskilinnar virkni skilaboðanna og lýsa þessum skilaboðum.
- Þessi málsmeðferð og grunnvirki skulu, þegar því verður við komið, fela í sér skyldur um skýrslugjöf og upplýsingaskipti sem leiða af öðrum tilskipunum, til að mynda tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/59/EB frá 27. nóvember 2000 um aðstöðu í höfnum til að taka á móti úrgangi skipa og farmleifum ⁽²⁾.

IV. VIÐAUKI

Ráðstafanir tiltækar aðildarríkjunum ef öryggi á sjó og verndun umhverfisins er ógnað

(skv. 1. mgr. 19. gr.)

Ef lögbær yfirvöld hlutaðeigandi aðildarríkis telja, innan ramma þjóðaréttar, í kjölfar atviks eða aðstæðna, sem lýst er í 17. gr., sem tengjast skipi, 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 vernda umhverfi sjávar, getur þetta yfirvald meðal annars:

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 144, 15.5.1998, bls. 1.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 332, 28.12.2000, bls. 81.

- a) takmarkað ferðir skipsins eða gefið því leiðbeiningar um að fylgja tiltekinni stefnu. Þessi krafa hnekkir ekki ábyrgð skipstjóra á öruggri stjórn skips síns;
- b) tilkynnt skipstjóra skipsins formlega að honum beri að afstýra þeirri ógn sem steðjar að umhverfinu eða öryggi á sjó;
- c) sent matshóp um borð í skipið í því skyni að meta hættuna, aðstoða skipstjórann við að finna úrræði og upplýsa lögbæra strandstöð um gang mála;
- d) fyrirskipað skipstjóranum að leita skipaafdreps ef um yfirvofandi hættu er að ræða, fá hafnsögumann um borð eða láta taka skipið í tog.