

EES-viðbætur

ISSN 1022-9337

Nr. 43

við Stjórnartíðindi EB

2. árgangur

16.11.1995

I EES-STOFNANIR

1. EES-ráðið
2. Sameiginlega EES-nefndin

95/EES/43/01	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 26/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XI. viðauka (Fjarskiptaþjónusta) við EES-samninginn..... 01 Ályktun ráðsins frá 22. desember 1994 um meginreglur og tímaáætlun varðandi afnám hafta á fjarskiptagrunnvirkjum..... 02 Ályktun ráðsins frá 22. desember 1994 um frekari mótun á gervihnattafjarskiptastefnu bandalagsins, einkum með hliðsjón af framboði á og aðgangi að geimskorarrými..... 04
95/EES/43/02	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 29/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn..... 07 Tilskipun ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarksþjálfun sjómanna..... 08
95/EES/43/03	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 30/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn..... 44 Tilskipun ráðsins 94/57/EB frá 22. nóvember 1994 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaefirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamálayfirvalda..... 45
95/EES/43/04	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 31/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn..... 53 Reglugerð ráðsins (EB) nr. 2978/94 frá 21. nóvember 1994 um framkvæmd ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) A. 747 (18) um beitingu mælingarreglna um aðgreinda sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum..... 54
95/EES/43/05	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 32/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn..... 60 Ályktun ráðsins frá 22. desember 1994 um öryggi á ekju-farþegaferjum..... 61
95/EES/43/06	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 33/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn..... 63 Tilskipun ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi..... 65
95/EES/43/07	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 34/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn..... 69 Ályktun ráðsins frá 19. desember 1994 um framlag Evrópu til þróunar á hnattrænu gervihnattaleiðsögukerfi (GNSS)..... 70

	4. Ráðgjafarnefnd EES	
	II EFTA-STOFNANIR	
	1. Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2. Eftirlitsstofnun EFTA	
	3. EFTA-dómstóllinn	
	III EB-STOFNANIR	
	1. Ráðið	
	2. Framkvæmdastjórnin	
95/EES/43/08	Samfylking sem tilkynnt hefur verið um fyrirfram (Mál nr. IV/M.639 - Montedison/Groupe Vernes/SCI).....	72
95/EES/43/09	Samfylking sem tilkynnt hefur verið um fyrirfram (Mál nr. IV/M.660 - RTZ/CRA).....	72
95/EES/43/10	Samfylking sem tilkynnt hefur verið um fyrirfram (Mál nr. IV/M.666 - Johnson Controls/Roth Frères).....	73
95/EES/43/11	Tilkynning um fyrirtæki um sameiginlegt verkefni (Mál nr. IV/35.734).....	74
95/EES/43/12	Afturköllun á tilkynningu um fyrirhugaða samfylkingu (Mál nr. IV/M.608 - Ericsson/Ascom).....	74
95/EES/43/13	Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu (Mál nr. IV/M.599 - Noranda Forest/Gunz).....	74
95/EES/43/14	Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu (Mál nr. IV/M.615 - Rhône-Poulenc Chimie/Engelhard).....	75
95/EES/43/15	Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu (Mál nr. IV/M.617 - UAP/Sun Life).....	75
95/EES/43/16	Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu (Mál nr. IV/M.630 - Henkel/Schwarzkopf).....	75
95/EES/43/17	Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu (Mál nr. IV/M.631 - Upjohn/Pharmacia).....	76
95/EES/43/18	Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu (Mál nr. IV/M.643 - CGER-Banque/SNCI).....	76
95/EES/43/19	Auglýsing samkvæmt 3. mgr. 19. gr. reglugerðar ráðsins nr. 17/62 þar sem farið er fram á samþykki eða undanþágu samkvæmt 3. mgr. 85. gr. EB-sáttmálans (mál nr. IV/35.296 - Inmarsat-P).....	77

95/EES/43/20	Skrá yfir ölkelduvatn sem viðurkennt er af hálfu Belgíu	77
95/EES/43/21	Ríkisaðstoð - Mál nr. 29/93 - Þýskaland	77
95/EES/43/22	Ríkisaðstoð - Mál nr. 20/94 - Frakkland	78
95/EES/43/23	Ríkisaðstoð - Mál nr. 60/94 - Grikkland	78
95/EES/43/24	Ríkisaðstoð - Mál nr. 3/95 - Þýskaland	78
95/EES/43/25	Ríkisaðstoð - Mál nr. 8/95 - Frakkland	79
95/EES/43/26	Ríkisaðstoð - Mál nr. C 9/95 - Spánn	79
95/EES/43/27	Ríkisaðstoð - Mál nr. 11/95 - Þýskaland	79
95/EES/43/28	Ríkisaðstoð - Mál nr. 22/95 - Írland	80
95/EES/43/29	Ríkisaðstoð - Mál nr. 27/95 - Frakkland	80
95/EES/43/30	Ríkisaðstoð - Mál nr. 28/95 - Grikkland	81
95/EES/43/31	Ríkisaðstoð - Mál nr. 29/95 - Ítalía	81
95/EES/43/32	Skrá yfir skjöl varðandi EES sem framkvæmdastjórnin sendi ráðinu á tímabilinu 23. 10. til 27. 10. 1995	82
95/EES/43/33	Reglur um upplýsingaskipti – tæknilegar reglugerðir	83
	3. Dómstóllinn	
95/EES/43/34	Upplýsingar frá dómstól Evrópubandalaganna	84
95/EES/43/35	Upplýsingar frá dómstól Evrópubandalaganna á fyrsta dómstigi	85

EES-STOFNANIR

SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar

95/EES/43/01

nr. 26/95
frá 19. maí 1995

um breytingu á XI. viðauka (Fjarskiptaþjónusta) 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:

XI. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 28/94 frá 2. desember 1994 um breytingu á XI. viðauka (Fjarskiptaþjónusta) við EES-samninginn⁽¹⁾.

Ályktun ráðsins 94/C 379/03 frá 22. desember 1994 um meginreglur og tímaáætlun varðandi afnám hafta á fjarskipta-grunnvirkjum⁽²⁾ skal felld inn í samninginn.

Ályktun ráðsins 94/C 379/04 frá 22. desember 1994 um frekari mótun á gervihnattafjarskiptastefnu bandalagsins, einkum með hliðsjón af framboði á og aðgangi að geimskorarrými⁽³⁾ skal felld inn í samninginn.

ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:

1. gr.

Eftirfarandi liðir komi aftan við 26. lið (ályktun ráðsins 94/C 48/01) í XI. viðauka við samninginn:

Gjört í Brussel 19. maí 1995.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

P. Benavides

„26a. **394 Y 1222(03):** Ályktun ráðsins 94/C 379/03 frá 22. desember 1994 um meginreglur og tímaáætlun varðandi afnám hafta á fjarskiptagrúnnvirkjum (Stj. tíð. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 4).

„26b. **394 Y 0122(04):** Ályktun ráðsins 94/C 379/04 frá 22. desember 1994 um frekari mótun á gervihnattafjarskiptastefnu bandalagsins, einkum með hliðsjón af framboði á og aðgangi að geimskorarrými (Stj. tíð. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 5).“.

2. gr.

Fullgiltur texti ályktunar ráðsins 94/C 379/03 og ályktunar ráðsins 94/C 379/04 á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. júní 1995, 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 Evrópubandalagsins.

⁽¹⁾ Stj. tíð. EB nr. L 339, 29. 12. 1994, bls. 87 og EES-viðbætur við Stj. tíð. EB nr. 53, 29. 12. 1994, bls. 18.

⁽²⁾ Stj. tíð. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 4.

⁽³⁾ Stj. tíð. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 5.

ÁLYKTUN RÁÐSINS

frá 22. desember 1994

um meginreglur og tímaáætlun varðandi afnám hafta á fjarskiptagrunnvirkjum

(94/C 379/03)

RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS,

sem hefur hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

sem hefur hliðsjón af orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 28. október 1994 sem ber yfirskriftina „Grænbók um afnám hafta á fjarskiptagrunnvirkjum og kapalsjónvarpsnetum - Fyrsti hluti: meginreglur og tímaáætlun“,

sem hefur hliðsjón af niðurstöðum forsætisnefndar leiðtogaráðsins á Korfú 24. og 25. júní 1994,

sem hefur hliðsjón af ályktun ráðsins frá 22. júlí 1993 um endurskoðun aðstæðna á fjarskiptasviðinu og þörfina á frekari þróun þess markaðar ⁽¹⁾ og ályktun ráðsins frá 7. febrúar 1994 um altækar meginreglur varðandi þjónustu á fjarskiptasviðinu ⁽²⁾,

og sem tekur tillit til eftirfarandi:

Leiðtogaráðið telur nauðsynlegt að meginreglur innri markaðarins verði láttnar ná til sviða eins og orkumála og fjarskiptamála, sem falla enn sem komið er aðeins að hluta undir innri markaðinn, jafnframt því sem tryggt sé að bæjar- og sveitarfélög uppfylli skyldur sínar á þessu sviði sem og opinberir þjónustuaðilar.

Leiðtogaráðið hefur hvatt til þess að sett verði skýr og traust rammaákvæði um upplýsingagrunnvirki, einkum að því er varðar aðgang að mörkuðum og samrýmanleika neta, og að þessi rammaákvæði verði tekin upp á bandalagsvísu eins fljótt og kostur er.

Höftum á gervihnattafjarskiptum hefur þegar verið aflétt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 94/46/EB frá 13. október 1994 um breytingu á tilskipun 88/301/EBE og tilskipun 90/388/EBE einkum hvað varðar gervihnattafjarskipti ⁽³⁾ og verið er að vinna að afnámi hafta á farsíma- og einkafjarskiptum.

Meginreglur innri markaðarins hafa fram að þessu ekki verið láttnar ná til fjarskiptagrunnvirkja í öllu bandalaginu og enn hafa ekki verið sett viðeigandi öryggisákvæði til verndar hagsmunum almennings.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjttíð. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 4, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 26/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XI. viðauka (Fjarskiptaþjónusta) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjttíð. EB nr. C 213, 6. 8. 1993, bls. 1.

(2) Stjttíð. EB nr. C 48, 16. 2. 1994, bls. 1.

(3) Stjttíð. EB nr. L 268, 19. 10. 1994, bls. 15.

Ráðið ályktaði á sameiginlegum fundi sínum varðandi iðnaðar- og fjarskiptamál hinn 28. september 1994 að fyrsti hluti grænbókarinnar um afnám hafta á fjarskiptagrunnvirkjum, sem framkvæmdastjórnin átti að leggja fram fyrir 1. nóvember 1994, gerði ráðinu kleift að kanna og, ef hægt væri, ákveða meginreglur um afnám hafta og kveða á um skýra tímaáætlun.

1. FAGNAR ÞVÍ að framkvæmdastjórnin hefur lagt fram fyrsta hluta grænbókarinnar um afnám hafta á fjarskiptagrunnvirkjum;
2. VEKUR ATHYGLI Á
 - niðurstöðum framkvæmdastjórnarinnar um meginreglur, starfsreglur og tímaáætlun fyrir afnám hafta á fjarskiptagrunnvirkjum,
 - þeim málefnum sem framkvæmdastjórnin mun fjalla um í öðrum hluta grænbókarinnar;
3. VIÐURKENNIR almennu meginregluna um að gefa framboð á fjarskiptagrunnvirkjum frjálst eigi síðar en 1. janúar 1998.

Til að gefa aðildarríkjunum, sem nýta aðlögunartímabilið fyrir talsíma sem kveðið er á um í framangreindri ályktun ráðsins frá 22. júlí 1993, kost á að gera nauðsynlegar skipulagsbreytingar fá þau frekari aðlögunartíma í allt að fimm ár. Mjög lítil net geta fengið aðlögunartíma í allt að tvö ár þegar ástæður leyfa;

4. ER EINHUGA UM að almenna meginreglan sem um getur í 3. lið muni koma til framkvæmda með eftirfarandi ráðstöfunum:
 - setningu nauðsynlegra rammaákvæða, eigi síðar en 1. janúar 1998, til að tryggja að afnám hafta á framboði á fjarskiptagrunnvirkjum skili sér,
 - rammaákvæðum, þar á meðal eru nauðsynleg verndarákvæði, sem skulu fela í sér sameiginlegar meginreglur er tryggja meðal annars:

- framboð og fjármögnun víðtækrar þjónustu,
 - að settar verði reglur um samtengingu,
 - að kveðið verði á um skilyrði og aðferðir við úthlutun leyfa,
 - sambærilegan og skilvirkan markaðsaðgang, sem skal einnig taka til þriðju landa, einkum með umfjöllun innan viðeigandi ramma,
 - frjálsa samkeppni;
5. **ÁRÉTTAR** nauðsyn þess að skilyrði fyrir mótun framtíðarstefnu bandalagsins um fjarskiptagrunnvirki skuli sett á grundvelli pólitísks samkomulags sem byggist á málamiðlunarsamkomulaginu frá desember 1989 og vekur athygli á að framkvæmdastjórnin er hlynnt þessu;
6. **VEKUR ATHYGLI** Á að framkvæmdastjórnin hyggst leggja fram, eigi síðar en 1. janúar 1995, seinni hluta grænbókarinnar þar sem einkum verður fjallað um rammaákvæði, þar á meðal verndarákvæði sem á að setja vegna afnáms hafta á fjarskiptagrunnvirkjum;
7. **FAGNAR ÞVÍ** að framkvæmdastjórnin hyggst hafa víðtækt samráð við alla aðila að grænbókinni, einkum að því er varðar seinni hlutann;
8. **FER ÞESS Á LEIT** við framkvæmdastjórnina:
- að hún leggi skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um niðurstöður samráðsins til að unnt verði að segja fyrir um hvaða verndarráðstafana þurfi að grípa til,
 - að hún semji og leggi fyrir Evrópuþingið og ráðið tillögur, fyrir 1. janúar 1996, að breytingum á rammaákvæðum bandalagsins;
9. **HVETUR** framkvæmdastjórnina og aðildarríkin til að halda samráðinu áfram, einkum innan nefndar háttsettra innlendra eftirlitsyfirvalda sem skipuð var í þeim tilgangi og um getur í ályktun ráðsins frá 17. desember 1992 um mat á stöðu fjarskiptamála í bandalaginu⁽¹⁾.

(¹) Stjútíð. EB nr. C 2, 6. 1. 1993, bls. 5.

ÁLYKTUN RÁÐSINS**frá 22. desember 1994****um frekari mótun á gervihnattafjarskiptastefnu bandalagsins, einkum með hliðsjón af framboði á og aðgangi að geimskorarrými****(94/C 379/04)****RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS,**

sem hefur hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

sem hefur hliðsjón af orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 10. júní 1994 um gervihnattafjarskipti: framboð á og aðgangur að geimskorarrými,

sem hefur hliðsjón af tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 94/46/EB frá 13. október 1994 um breytingu á tilskipun 88/301/EBE og tilskipun 90/388/EBE einkum hvað varðar gervihnattafjarskipti (*),

sem hefur hliðsjón af ályktun ráðsins frá 19. desember 1991 um þróun sameiginlegs markaðar á sviði gervihnattafjarskiptaþjónustu og -búnaðar (†),

og sem tekur tillit til eftirfarandi:

Í ályktun sinni frá 19. desember 1991 lýsti ráðið yfir stuðningi sínum við almenn markmið grænbókar framkvæmdastjórnarinnar um sameiginlega stefnu á sviði gervihnattafjarskipta í Evrópubandalaginu.

Í ályktun sinni frá 6. maí 1994 um bandalagið og geiminn (‡) bendir Evrópuþingið á mikilvægi þess að menn sameini kraftana til stuðla að framförum meðal annars á sviði samkeppnishæfra evrópskra gervihnattafjarskipta, með því að beita sér fyrir röð stefnumótandi aðgerða og frumkvæði, og leggur til að mótuð verði gervihnattafjarskiptastefna bandalagsins til lengri tíma, þar sem tekið verði fullt tillit til bæði fjarskipta- og geimmálefna sem hafa áhrif á framtíð þessa sviðs.

Átaks er þörf til að tryggja framtíð þessa mikilvæga sviðs.

Ef vel á að takast til um framlag Evrópu til alþjóðlega fjarskipta-markaðarins þarf meðal annars að skapast samkeppnishæfur gervihnattamarkaður í frjálsu umhverfi, greiður aðgangur að

mörkuðum þriðju landa við sambærileg skilyrði, auk þess sem viðeigandi tækni verður að vera fyrir hendi og unnt að laða að umtalsverðar fjárfestingar einkaaðila.

Afar mikilvægt er að meðal annars verði tekið tillit til þessara þátta eigi að gera gervihnattageiranum kleift að leggja sitt af mörkum til þróunar samevrópsks fjarskiptanets og að taka þátt í mótun alþjóðlegs upplýsingaþjófélags.

Markmið bandalagsins er að koma á sameiginlegum markaði fyrir gervihnattafjarskiptaþjónustu og efla samkeppnishæfni evrópskrar gervihnattaþjónustu. Þessum markmiðum skal meðal annars náð með því að innleiða og örva samkeppni meðal þeirra sem bjóða fjarskiptaþjónustu með hjálp gervihnatta.

Í umhverfi sem einkennist af aukinni samkeppni skiptir sköpum að fyrir hendi sé viðeigandi og gagnsætt aðgangsfyrirkomulag að geimskorabúnaði þar sem öllum er gert jafn hátt undir höfði.

Náin tengsl eru á milli þess hversu vel aðildarríkjunum tekst að stjórna staðsetningarbúnaði og tilheyrandi títóbúnaði og þessa fyrirkomulags.

Milliríkjagervihnattastofnanir - einkum Intelsat, Inmarsat og Eutelsat - opinber fjarskiptafyrirtæki og einkarekin fjarskiptafyrirtæki sjá um að útteila geimskorarrými.

Innlendir rekstraraðilar á sviði fjarskipta stjórna að jafnaði aðgangi að mestum hluta geimskorarrýmisins, annaðhvort sem undirritunaraðilar fyrir hönd milliríkjakerfa eða sem eigendur innlendra kerfa. Þessir innlendu rekstraraðilar eiga einnig í samkeppni við aðra sem veita gervihnattaþjónustu.

1. HEFUR HUGFAST að í ályktun ráðsins frá 19. desember 1991 um þróun sameiginlegs markaðar á sviði gervihnattafjarskiptaþjónustu og -búnaðar:

- var það sett fram sem meginmarkmið að greiða fyrir aðgangi að geimskorinni og aðgangi að geimrými milliríkjastofnana sem reka gervihnattakerfi og að taka upp árangursríkar og fljótvirkar aðferðir við uppsetningu og aðgang að aðskildum gervihnattakerfum,

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjttíð. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 5, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 26/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XI. viðauka (Fjarskiptaþjónusta) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(†) Stjttíð. EB nr. L 268, 19. 10. 1994, bls. 15.

(‡) Stjttíð. EB nr. C 8, 14. 1. 1992, bls. 1.

(§) Stjttíð. EB nr. C 205, 25. 7. 1994, bls. 467.

- kom fram að hafa bæri iðnaðarsjónarmið skýrt í huga, þar með talið þörfina fyrir alþjóðlegan evrópskan samkeppnisiðnað á sviði gervihnattafjarskipta;
2. VIÐURKENNIR
- 2.1. hvað varðar gervihnattafjarskiptasvið bandalagsins:
- a) að hér er um að ræða skipulagslega mikilvægt hátæknisvið sem taka verður mið af við frekari útfærslu á fjarskiptastefnu bandalagsins;
- b) að við styrkingu og eflingu samkeppnishæfra gervihnattafjarskipta innan bandalagsins þarf meðal annars að taka fullt tillit til þeirra möguleika sem eru fyrir hendi á því sviði við mótnun gervihnattafjarskiptastefnu, rannsókn- og þróunarstefnu, stefnu um samskipti við þriðju lönd og iðnaðarstefnu;
- 2.2. hvað varðar milliríkjagervihnattastofnanir, eins og Intelsat, Inmarsat og einkum Eutelsat:
- a) að þessar stofnanir gegna veigamiklu hlutverki varðandi framboð á geimskorarrými og að þetta rými er eins og sakir standa almennt veitt undirritunaraðilum og án þess að þeim sé mismunað;
- b) að um þessar mundir fer fram endurskoðun á stofnanapætti og efnahagslegum grundvelli þessara stofnana;
- c) að aðildarríkjunum ber samkvæmt reglum sáttmálans að grípa til allra viðeigandi ráðstafana til að tryggja að undirritunaraðilar gegni skyldum sínum og útteili geimrými á jafnréttisgrundvelli í samræmi við tilskipun 94/46/EB;
- 2.3. að það hafi úrslitaþýðingu að aðildarríkin beiti samræmdum aðferðum við eftirlit með staðsetningarbúnaði og tilheyrandi tíðnibúnaði, þannig að hagsmuna þeirra sé gætt eins og kostur er, til að unnt sé að tryggja jafnan aðgang án mismununar hjá þeim sem bjóða fram geimskorarrými, að teknu tilhlýðilegu tilliti til nýrra aðstæðna hvað varðar samkeppni og viðskiptaumhverfi;
- 2.4. að net, þjónustustarfsemi og búnaður sem byggjast á gervihnöttum geta eftir hina öru þróun samevrópskra neta og þannig einnig stuðlað að hinu alþjóðlega upplýsinga-þjóðfélagi;
3. LÍTUR Á EFTIRFARANDI SEM MEGINMARKMIÐ við frekari mótnun gervihnattafjarskiptastefnunnar:
- 3.1. aðgang án mismununar, handa öllum sem veita og nota gervihnattaþjónustu í öllu bandalaginu, að geimskorarrými, þar með talið sérstakt geimskorarrými sem milliríkjagervihnattastofnanir úthluta;
- 3.2. að milliríkjagervihnattastofnanir, eins og Intelsat, Inmarsat og einkum Eutelsat aðlagi sig umsvifalaust í ljósi rammaákvæða bandalagsins og með tilliti til krafna markaðarins í samræmi við skuldbindingar sáttmálans og hagsmuni gervihnattafjarskiptasviðs bandalagsins, þar sem meðal annars er tekið tillit til eftirfarandi meginreglna:
- a) að lagasetningar- og framkvæmdaratriði séu fullkomlega aðskilin;
- b) að greint sé á milli eða meiri sveigjanleiki viðhafður hvað varðar samband á milli fjárfestingar og notkunar;
- c) að um jafnræði og gagnsæi sé að ræða ef bæði er boðið upp á geimskorarrými og gervihnattaþjónustu;
- 3.3. sambærilegan og greiðan aðgang að mörkuðum þriðju landa jafnframt því sem markaður bandalagsins er gefinn frjálts;
- 3.4. skilvirka stjórnun á staðsetningarbúnaði og tilheyrandi tíðnibúnaði innan ramma Alþjóðafjarskiptasambandsins, jafnframt því sem byggt er á samstarfinu sem fram fer í tengslum við Samtök póst- og símastjórna í Vestur-Evrópu (CEPT) og fullt tillit tekið til yfirráðaréttar aðildarríkjanna, með það að markmiði að auka fjármagnstekjur og skilvirkni, auk þess að aðlaga núgildandi stefnu meira að markaðssjónarmiðum;
4. GERIR SÉR GREIN FYRIR áformum framkvæmdastjórnarinnar að beita, þegar með þarf, þeim úrræðum sem ákvæði sáttmálans heimila, einkum ákvæði á sviði samkeppni, til að afnema takmarkanir innan bandalagsins á aðgangi að geimskorarrými;
5. HVETUR aðildarríkin
- til að aðstoða hvert annað þegar þess gerist þörf og að hafa náð samstarf, eftir því sem við á, við að koma framangreindum meginmarkmiðum til framkvæmda hvað varðar endurbætur á milliríkjagervihnattastofnunum, eins og Intelsat, Inmarsat og einkum Eutelsat, og með tilliti til skilvirkrar stjórnunar á staðsetningarbúnaði og tilheyrandi tíðnibúnaði,
- til að nota stofnsamþykktir þessara stofnana innanlands í anda skuldbindinga sáttmálans, einkum samkeppnisreglnanna, og laga bandalagsins,
- til að veita aðgang að geimskorarrými innanlands á jafnréttisgrundvelli, að teknu tilliti til viðeigandi ákvæða þessarar ályktunar;

6. HVETUR framkvæmdastjórnina

- til að hafa umsjón með aðgangsfyrirkomulagi á mörkuðum þriðju landa með það í huga að tryggja sambærilegan og greiðan aðgang að mörkuðum þriðju landa, í anda GATT-samkomulagsins og annarra alþjóðlegra skuldbindinga aðildarríkjanna,
- að taka tilhlýðilegt tillit til meðal annars þess ávinnings sem búnaður sem tengist gervihnöttum hefur upp á

að bjóða við mótun samræmdrar uppbyggingarstefnu fyrir samevrópsk net;

7. FER ÞESS Á LEIT við framkvæmdastjórnina að hún leggi skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um hvernig miðar við framkvæmd meginmarkmiða og bandalagsráðstafana, meðal annars tilskipunar 94/46/EB.

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar**95/EES/43/02****nr. 29/95
frá 19. maí 1995****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:

XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 29/94 frá 2. desember 1994 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn⁽¹⁾.

Tilskipun ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarkspjálfun sjómanna⁽²⁾ skal felld inn í samninginn.

ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**1. gr.**

Eftirfarandi liður komi aftan við 54. lið (tilskipun ráðsins 79/115/EBE) í XIII. viðauka við samninginn:

„54a. **394 L 0058:** Tilskipun ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarkspjálfun sjómanna (Stjtíð. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 28).“.

2. gr.

Fullgiltur texti tilskipunar ráðsins 94/58/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. júní 1995, 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 Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 19. maí 1995.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

P. Benavides

(¹) Stjtíð. EB nr. L 339, 29. 12. 1994, bls. 89 og EES-viðbætur við Stjtíð. EB nr. 53, 29. 12. 1994, bls. 26.

(²) Stjtíð. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 28.

TILSKIPUN RÁÐSINS 94/58/EB

frá 22. nóvember 1994

um lágmarksbjálfun sjómanna**RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

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

í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 189. gr. c í sáttmálanum ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Í niðurstöðum sínum frá 25. janúar 1993 um öryggi og mengunarvarnir á hafinu í bandalaginu vakti ráðið athygli á mikilvægi mannlegra þáttarins við örugga skipstjórnun.

Í ályktun frá 8. júní 1993 um sameiginlega stefnu um öryggi á hafinu ⁽⁴⁾ setti ráðið fram það markmið að leysa vanhæfar áhafnir frá störfum og lagði sérstaka áherslu á aðgerðir á vettvangi bandalagsins sem miða að því að efla bjálfun og menntun með því að semja almenna staðla um lágmarksbjálfun fyrir skipverja sem gegna lykilllutverki, meðal annars þann kost að sameiginlegt tungumál sé notað um borð í skipum bandalagsins.

Mismunandi bjálfunarkröfur eru gerðar í aðildarríkjunum vegna útgáfu starfshæfnisskrteina sjómanna. Þessi mismunur á löggjöf aðildarríkjanna á sviði bjálfunar sem fjallað er um í þessari tilskipun veldur því að bjálfunin er ekki jafn einsleit og hún þyrfti að vera með tilliti til öryggis á hafinu.

Tilskipanir ráðsins 89/48/EBE ⁽⁵⁾ og 92/51/EBE ⁽⁶⁾ um almenn kerfi til viðurkenningar á starfsmenntun og starfsbjálfun gilda um starfsgreinar á sjó sem þessi tilskipun fjallar um og stuðla að

því að staðið sé við skuldbindingar sem mælt er fyrir um í sáttmálanum um að ryðja úr vegi hindrunum fyrir frjálsum fólksflutningum og frjálsri þjónustustarfsemi milli aðildarríkjanna.

Gagnkvæm viðurkenning á prófskrteinum og vottorðum sem tilskipanirnar sem fjalla um almennu kerfin kveða á um tryggir ekki ætíð samræmda bjálfun allra sjómanna við störf um borð í skipum sem sigla undir fána aðildarríkis; þetta á einnig við um skip sem eru í skrá bandalagsins yfir haffær kaupskip (Euros) eftir að ráðið hefur samþykkt hana. Slík samræming er engu að síður afar mikilvæg til að tryggja öryggi á hafinu.

Því er mikilvægt að skilgreina lágmarksbjálfun sjómanna í bandalaginu. Byggja ber aðgerðir á þessu sviði á bjálfunarstöðlum sem þegar hafa hlotið alþjóðlegt samþykki, einkum samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar frá 1978 um bjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna (STCW-samþykktin). Öll aðildarríkin eiga aðild að þessari samþykkt.

Við breytinguna sem var gerð á STCW-samþykktinni 22. maí 1991 (ályktun MSC 21 (59)) var starf loftskýtamanns fellt inn í hana til að fullnægja kröfum vegna heimsöryggiskerfis til nota í sjávarháska (Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS).

Bæta ber samskipti skipverja um borð í skipum sem sigla í landhelgi bandalagsins til þess að auka öryggi á hafinu og koma í veg fyrir manntjón og mengun sjávar.

Skipverjar farþegaskipa, sem ætlað er að aðstoða farþega ef neyðarástand skapast, skulu hæfir til að eiga samskipti við farþegana. Taka ber í þessu tilliti mið af öllum viðkomandi ákvæðum ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.770 (18) um lágmarksbjálfunarkröfur fyrir skipverja sem ætlað er að aðstoða farþega ef neyðarástand skapast um borð í farþegaskipum.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjttíð. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 28, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 29/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

⁽¹⁾ Stjttíð. EB nr. C 212, 5. 8. 1993, bls. 1.

⁽²⁾ Stjttíð. EB nr. C 34, 2. 2. 1994, bls. 10.

⁽³⁾ Álit Evrópuþingsins frá 9. mars 1993 (Stjttíð. EB nr. C 91, 28. 3. 1994, bls. 120), sameiginleg afstaða ráðsins frá 19. september 1994 (OJ nr. C 301, 27. 10. 1994, bls. 41) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 16. nóvember 1994 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

⁽⁴⁾ Stjttíð. EB nr. C 271, 7. 10. 1993, bls. 1.

⁽⁵⁾ Stjttíð. EB nr. L 19, 24. 1. 1989, bls. 16.

⁽⁶⁾ Stjttíð. EB nr. L 209, 24. 7. 1992, bls. 25.

Áhafnir tankskipa sem flytja skaðvænlegan eða mengandi farn skulu í stakk búna til að koma í veg fyrir slys með öruggum hætti og bregðast við neyðarástandi. Mest um vert er að réttum boðleiðum sé komið á milli skipstjóra, yfirmanna og undirmanna sem hafa þeim kröfum sem um getur í 8. gr.

Ákvæði 3. mgr. 8. gr. eru nauðsynleg þar eð Alþjóðasiglinga-málastofnunin hefur enn ekki samþykkt viðkomandi staðla sem samþykkja ber með breytingu á STCW-samþykktinni frá 1978.

Grípa skal til ráðstafana sem tryggja að hæfni sjómanna með skírteini frá þriðju löndum sé samsvarandi því sem krafist er í STCW-samþykktinni.

Til að ná þessu markmiði ber að skilgreina sameiginlegar viðmiðanir fyrir viðurkenningu erlendra skírteina í bandalaginu. Í þessu skyni ber ráðinu að ákvarða sameiginlegar viðmiðanir í samræmi við skilyrði sáttmálsins.

Koma ber á fót nefnd sem skal aðstoða framkvæmdastjórnina við störf hennar í tengslum við viðurkenningu skírteina sem menntastofnanir eða yfirvöld í þriðju löndum gefa út.

Grípa skal til ráðstafana til að unnt sé að heimila sjómönnum sem starfa um borð í skipum sem sigla undir fána aðildarríkis, og einnig skipum sem eru í skrá bandalagsins yfir háffær kaupskip (Euros) eftir að ráðið hefur samþykkt hana, og hafa skírteini sem eru ekki útgefin samkvæmt þessari tilskipun að halda starfi sínu til bráðabirgða uns og eftir að sameiginlegar viðmiðanir hafa verið samþykktar.

Aðildarríkin skulu sem hafnaryfirvöld auka öryggi og koma í veg fyrir mengun í landhelgi bandalagsins með því að leggja sérstaka áherslu á eftirlit með skipum sem sigla undir fána þriðja lands sem hefur ekki fullgilt STCW-samþykktina eða þar sem áhöfnin hefur skírteini sem hafa ekki verið viðurkennd samkvæmt ákvæðum þessarar tilskipunar og um leið tryggja að skip sem sigla undir fána þriðja lands hljóti ekki hagstæðari meðferð.

Mikilvægt er að kveðið sé á um leiðir til að laga tilskipunina að breytingum á alþjóðasamþykktum og -reglum.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Þessi tilskipun gildir um sjómenn, með þeim hætti sem fjallað er um þá í henni, sem starfa um borð í háffærum kaupskipum sem sigla undir fána aðildarríkis, að undanskildum:

- herskipum, hjálparskipum sjóhersins eða öðrum skipum sem aðildarríki á eða rekur og eru einungis nýtt í þjónustu hins opinbera án þess það sé gert í ábataskyni,
- fiskiskipum,
- lystisnekkjum sem eru ekki nýttar í viðskiptum,

- tréskipum með fornu byggingarlagi.

2. gr.

Aðildarríkin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að skipstjórar, yfirmenn og undirmenn sem standa vaktir í brú eða vélarrúmi og umsjónarmenn björgunarbáta sem starfa á skipi sem um getur í 1. gr. hafi lágmarksþjálfun í samræmi við kröfur STCW-samþykktarinnar eins og mælt er fyrir um í viðaukanum við þessa tilskipun og skírteini samkvæmt skilgreiningu í 3. gr.

3. gr.

Skírteini skal vera gilt skjal, hvaða nafni sem það kann að nefnast, sem lögbært yfirvald í aðildarríki gefur út eða heimilar að sé gefið út og heimilar handhafa að starfa með þeim hætti sem um getur í fyrrnefndu skjali eða eins og innlendar reglugerðir heimila.

4. gr.

Í tilskipun þessari er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „skipstjóri“: einstaklingur sem hefur stjórn skips með höndum;
- b) „yfirmaður“: skipverji, annar en skipstjóri, útnefndur sem slíkur samkvæmt innlendum lögum eða reglugerðum eða, ef ekki er um slíka útnefningu að ræða, samkvæmt viðteknu samkomulagi eða venju;
- c) „stýrimaður“: hæfur yfirmaður á þilfari;
- d) „yfirstýrimaður“: stýrimaður næstur skipstjóra að metorðum sem tekur við stjórn skips ef skipstjóri forfallast;
- e) „vélstjóri“: hæfur yfirmaður í vélarrúmi;
- f) „yfirvélstjóri“: vélstjóri æðstur að metorðum, ábyrgur fyrir aflvélum skipsins;
- g) „annar vélstjóri“: vélstjóri næstur yfirvélstjóra að metorðum sem er ábyrgur fyrir aflvélum skipsins ef yfirvélstjóri forfallast;
- h) „aðstoðarvélstjóri“: einstaklingur í þjálfun fyrir starf vélstjóra, útnefndur sem slíkur samkvæmt innlendum lögum eða reglugerðum;
- i) „loftskeytamaður“: einstaklingur með viðeigandi skírteini sem tengist heimsöryggiskerfinu til nota í sjávarháská (GMDSS) og lögbært yfirvald eða stofnun, sem aðildarríki tilnefni samkvæmt alþjóðareglum um þráðlaus fjarskipti, gefur út eða viðurkennir;
- j) „undirmaður“: annar skipverji en skipstjóri eða yfirmaður;
- k) „umsjónarmaður björgunarbáta“: skipverji með sérstakt prófskírteini í meðferð björgunarfara og björgunarbáta, útgefið sem sérstakt skjal eða hluti af hæfnisskírteini hans;

- l) „haffær kaupskip“: skip önnur en þau sem einungis er siglt á vatnaleiðum eða sjóleiðum í vari eða á svæðum þar sem reglur um siglingar í höfnum gilda;
- m) „skip sem siglir undir fána aðildarríkis“: skip skráð í aðildarríki og sem siglir undir fána þess í samræmi við lög þess; þetta á einnig við um skip sem eru í skrá bandalagsins yfir haffær kaupskip (Euros) eftir að ráðið hefur samþykkt hana. Skip sem þessi skilgreining á ekki við um teljast skip sem sigla undir fána þriðja lands;
- n) „strandsiglingar“: siglingar við strendur aðildarríkis samkvæmt skilgreiningu þess;
- o) „knúningsafl“: afl í kílóvöttum tekið fram í skráningar-skírteini skips eða öðru opinberu skjali;
- p) „ólúflutningaskip“: skip smíðað og notað til að flytja jarðolíu og jarðolíuafurðir í lausu;
- q) „efnaflutningaskip“: skip smíðað og notað til að flytja fljótandi efni í lausu skráð í reglum um smíði og búnað skipa sem flytja hættuleg efni í lausu með þeim hætti sem þær gilda þegar tilskipun þessi er samþykkt;
- r) „gasflutningaskip“: skip smíðað og notað til að flytja fljótandi gas í lausu skráð í reglum um smíði og búnað skipa sem flytja fljótandi gastegundir í lausu með þeim hætti sem þær gilda þegar tilskipun þessi er samþykkt;
- s) „alþjóðareglur um þráðlaus fjarskipti“: endurskoðaðar alþjóðareglur um þráðlaus fjarskipti sem Alþjóðaloftskeytaráðstefnan um stjórnsýslu á sviði farstöðvaþjónustu samþykkir;
- t) „farþegaskip“: haffært kaupskip sem flytur fleiri en 12 farþega;
- u) „fiskiskip“: skip til fisk-, hval-, sel- eða rostungsveiða eða til að afla annars lifandi sjávarfangs;
- v) „STCW-samþykktin: samþykkt Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar frá 1978 um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna í þeirri útgáfu sem gildir þegar tilskipun þessi er samþykkt.

5. gr.

Þjálfun sem krafist er samkvæmt 2. gr. skal vera í samræmi við fræðilega þekkingu og hagnýta færni sem krafist er samkvæmt viðauka við þessa tilskipun, einkum með tilliti til notkunar björgunar- og slökkvibúnaðar, og viðurkennd af lögbæru yfirvaldi eða stofnun sem aðildarríki tilnefnir.

6. gr.

- Ef alger nauðsyn krefur er lögbærum yfirvöldum heimilt, telji þau slíkt ekki stofna fólki, eignum eða umhverfi í hættu, að gefa út undanþágu sem heimilar tilgreindum sjómanni að gegna um tiltekinn tíma, sex mánuði eða skemur, starfi um borð í tilgreindu skipi, öðru en starfi loftskeytamanns, nema annað sé tekið fram í alþjóðareglum um þráðlaus fjarskipti, sem hann hefur ekki viðeigandi vottfesta heimild til, að því tilskildu að sá einstaklingur sem undanþágan gildir um hafi viðeigandi réttindi til að gegna stöðunni sem er laus á þann hátt sem lögbæru yfirvöldin telja viðunandi. Þó skal ekki veita undanþágu fyrir skipstjóra eða yfirvélstjóra nema um óviðráðanlegar aðstæður sé að ræða og þá aðeins í eins skamman tíma og unnt er.
- Ef veitt er undanþága vegna stöðu skal aðeins veita hana einstaklingi með skírteini sem heimilar honum að gegna næstu stöðu fyrir neðan. Sé ekki krafist skírteinis til að gegna næstu stöðu fyrir neðan skal heimilt að veita einstaklingi undanþágu sem að dómi lögbæru yfirvaldanna býr yfir hæfni og reynslu sem greinilega jafngilda þeim kröfum sem gerðar eru vegna stöðunnar sem manna á, að því tilskildu að viðkomandi einstaklingi, sem ekki er með tilskilið skírteini, sé gert að standast próf sem lögbæru yfirvöldin viðurkenna og sýnir að óhætt sé að veita slíka undanþágu. Lögbær yfirvöld skulu og tryggja að handhafi tilskilins skírteinis gegni umræddri stöðu eins fljótt og aðstæður leyfa.

7. gr.

Aðildarríkin skulu tilnefna yfirvöld eða stofnanir sem:

- veita þá þjálfun sem um getur í 5. gr.,
- skipuleggja og/eða hafa yfirumsjón með prófum ef þeirra er krafist. Viðkomandi aðildarríki skal tryggja að allir prófendur séu vel hæfir,
- gefa út hæfnisskírteini,
- veita undanþágurnar sem kveðið er á um í 6. gr.

8. gr.

Aðildarríkin skulu tryggja að:

- um borð í skipum sem sigla undir fána aðildarríkis og í öllum farþegaskipum sem hefja og/eða enda siglingu í höfn í aðildarríki séu ávallt til ráð til að skilvirk munnleg samskipti geti farið fram um öryggismál milli allra starfsmanna viðkomandi skipafélags, einkum með tilliti til öruggrar og tímanlegrar móttöku og skilnings skilaboða og fyrirmæla. Þá skulu og vera viðunandi möguleikar á að samskipti geti farið fram milli skips og yfirvalda í landi, annaðhvort á sameiginlegu tungumáli eða þjóðtungu fyrrnefndra yfirvalda;

2. um borð í farþegaskipum sé auðvelt að bera kennsl á skipverja sem eru í útköllumarskrá með það hlutverk að aðstoða farþega ef neyðarástand skapast og að þeir hafi nægilega tungumálakunnáttu til að inna þau störf af hendi, að teknu tilliti til viðeigandi samsetningar eftirfarandi viðmiðana:
- sú eða þær þjóðtungur sem flestir farþegar sem fluttir eru á tiltekinni leið tala;
 - líkur þess að geta til að beita undirstöðuorðforða á ensku til að gefa einfaldar leiðbeiningar geti gagnast til samskipta við farþega sem er hjálparþurfi hvort sem farþeginn og skipverji tala sama tungumál eða ekki;
 - hugsanleg þörf til að eiga samskipti með einhverjum öðrum hætti þegar neyðarástand ríkir (t.d. sýnikennslu, handabendingum eða með því að beina athygli þangað sem leiðbeiningar er að fá, að útköllumarstöðvum, björgunarbúnaði eða rýmingarleiðum þegar munnleg samskipti eru gagnslaus);
 - í hve ríkum mæli farþegar hafa fengið alhliða tilsögn í öryggismálum á móðurmáli sínu; og
 - þau tungumál sem heimilt er að senda tilkynningar um neyðarástand út á þegar slíkt ástand ríkir eða við æfingar í þeim tilgangi að koma lífsnauðsynlegum leiðbeiningum til farþega og auðvelda skipverjum að aðstoða þá;
3. um borð í olíuflutninga-, efnaflutninga- og gasflutningaskipum sem sigla undir fána aðildarríkis geti skipstjóri, yfirmenn og undirmenn átt samskipti á sameiginlegu tungumáli eða -málum. Þá skulu og vera viðunandi möguleikar á að samskipti geti farið fram milli skips og yfirvalda í landi, annaðhvort á sameiginlegu tungumáli eða þjóðtungu fyrrnefndra yfirvalda;
4. þegar aðildarríki framkvæma skipaefirlit sem hafnarríki, þau gangi úr skugga um að skip sem sigla undir fána annars ríkis en aðildarríkis fullnægi einnig ákvæðum þessarar greinar.

9. gr.

- Gagnkvæm viðurkenning aðildarríkja á skírteinum samkvæmt 3. gr. sem sjómenn, sem eru ríkisborgarar aðildarríkja, hafa aflað sér skal háð ákvæðum tilskipana 89/48/EBE og 92/51/EBE.
- Gagnkvæm viðurkenning aðildarríkja á skírteinum samkvæmt 3. gr. sem sjómenn, sem eru ekki ríkisborgarar aðildarríkja, hafa aflað sér skal einnig háð ákvæðum tilskipana 89/48/EBE og 92/51/EBE.

- Sjómönnum sem hafa ekki skírteini sem kveðið er á um í 3. gr. er heimilt að starfa um borð í skipum sem sigla undir fána aðildarríkis, að því tilskildu að samþykkt hafi verið ákvörðun um viðurkenningu þeirrar gerðar skírteinis sem þeir hafa samkvæmt málsmeðferðinni hér að aftan:
 - Ráðið mun, fyrir 1. júlí 1995, skilgreina viðmiðanir fyrir viðurkenningu skírteinisgerða sem stofnanir eða yfirvöld gefa út í samræmi við skilyrði sáttmálaus.
 - Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni og öðrum aðildarríkjum um þær skírteinisgerðir sem þau hafa viðurkennt eða hyggjast viðurkenna í samræmi við viðmiðanirnar sem um getur í a-lið.
 - Hreyfi aðildarríki eða framkvæmdastjórnin mótmælum á grundvelli þeirra viðmiðana sem um getur í a-lið, innan þriggja mánaða frá því að tilkynningin var send, skal framkvæmdastjórnin beita ákvæðum 13. gr. við meðferð málsins. Viðkomandi aðildarríki skal grípa til viðeigandi ráðstafana til að hrinda í framkvæmd ákvörðunum sem teknar eru í samræmi við málsmeðferðina í 13. gr.
 - Framkvæmdastjórnin skal semja skrá yfir þau skírteini sem aðildarríkin tilkynna um og uppfæra hana. Birta ber skrána í Stjórnartíðindum Evrópubandalagsins.
- Sjómönnum sem hafa ekki skírteini sem kveðið er á um í 3. gr. en starfa um borð í skipi sem siglir undir fána aðildarríkis er heimilt að starfa áfram um borð í skipum sem sigla undir fána þess aðildarríkis í tvö ár eftir að sameiginlegar viðmiðanir sem kveðið er á um í a-lið 3. mgr. hafa verið ákvarðaðar. Að þeim tíma liðnum skulu þeir annaðhvort hafa skírteini af þeirri gerð sem kveðið er á um í 3. gr. eða skírteini af þeirri gerð sem viðurkennd er í samræmi við málsmeðferðina í 3. mgr. hér að framan.

10. gr.

Aðildarríkin skulu grípa til allra nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja að lögbært yfirvald í viðkomandi hafnarríki hafi einkum eftirlit með skipum sem sigla undir fána þriðja lands, sem hefur ekki fullgilt STCW-samþykktina eða þar sem í áhöfn eru skipstjóri, yfirmenn og undirmenn með skírteini sem hafa ekki verið viðurkennd samkvæmt ákvæðum 9. gr., til að ganga úr skugga um að starfsþjálfun og hæfni áhafna þeirra séu í samræmi við þá staðla sem mælt er fyrir um í STCW-samþykktinni og 8. gr.

11. gr.

Aðildarríkin skulu grípa til viðeigandi ráðstafana, meðal annars til kyrrsetningar skips ef verða vill, leiði eftirlit lögbærra yfirvalda í viðkomandi hafnarríki í ljós að áhafnir geti ekki fært sönnur á fagkunnáttu sem lýtur að þeim skyldustörfum sem þeim ber að inna af hendi til að tryggja öryggi skips og koma í veg fyrir mengun.

12. gr.

1. Heimilt er að breyta ákvæðum þessarar tilskipunar í samræmi við málsmeðferðina í 13. gr. í því augnamiði að síðari breytingar á alþjóðareglum, sem um getur í q-, r- og s-lið 4. gr. og öðlast hafa gildi, gildi að því er hana varðar.
2. Þegar nýir gerningar eða bókanir við STCW-samþykktina, sem um getur í v-lið 4. gr., eru samþykktar skal ráðið, að tillögu framkvæmdastjórnarinnar og að teknu tilliti til málsmeðferðar þjóðþinga aðildarríkjanna og viðkomandi málsmeðferðar á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, ákvarða nákvæmar reglur um fullgildingu þessara nýju gerninga eða bókana um leið og það tryggir að þeim sé beitt á einsleitán hátt og samtímis í aðildarríkjunum.

13. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar sem skipuð er fulltrúum aðildarríkjanna undir formennsku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar.
2. Fulltrúi framkvæmdastjórnarinnar leggur fyrir nefndina drög að þeim ráðstöfunum sem gera skal. Nefndin skal skila álitinu sínu á drögnum fyrir þau tímamörk sem formaðurinn setur eftir því hversu brýnt málið er. Álitnið skal samþykkt með þeim meirihluta sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 148. gr. sáttmálans þegar um er að ræða ákvarðanir sem ráðinu ber að samþykkja að tillögu framkvæmdastjórnarinnar. Atkvæði fulltrúa aðildarríkjanna í nefndinni vega eins og kveðið er á um í þeirri grein. Formaður greiðir ekki atkvæði.

3. a) Framkvæmdastjórnin skal samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir séu þær í samræmi við álit nefndarinnar.
- b) Séu fyrirhugaðar ráðstafanir ekki í samræmi við álit nefndarinnar, eða skili nefndin ekki álitni, ber framkvæmdastjórninni án tafar að leggja tillögu fyrir ráðið um ráðstafanir sem gera skal. Ráðið tekur ákvörðun með auknum meirihluta.
- c) Hafi ráðið ekki aðhafst innan átta vikna frá því að tillagan var lögð fyrir það skal framkvæmdastjórnin samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir.

14. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 31. desember 1995.
2. 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.
3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni án tafar öll ákvæði sem samþykkt verða um málefni sem tilskipun þessi nær til. Framkvæmdastjórninni ber að tilkynna hinum aðildarríkjunum þar um.

15. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 22. nóvember 1994.

Fyrir hönd ráðsins,

M. WISSMANN

forseti.

VIÐAUKI

ÞJÁLFUNARKRÖFUR SAMKVÆMT STCW-SAMÞYKKTINNI SEM UM GETUR Í 2. GR. TILSKIPUNARINNAR

II. KAFLI

SKIPSTJÓRI - ÞILFAR

REGLA II/2

Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi skipstjóra og yfirstýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórúmllestir eða stærri

Skipstjóri og yfirstýrimaður á haffærum kaupskipum sem eru 1 600 brl. eða stærri

1. Skipstjórar og yfirstýrimenn á haffærum kaupskipum sem eru 1 600 brúttórúmllestir eða stærri skula hafa viðeigandi skírteini.
2. Umsækjandi um réttindi skal:
 - a) sanna fyrir stjórnarsýslunni að hann sé við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - b) fullnægja kröfum til að öðlast réttindi vakthafandi stýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórúmllestir eða stærri og hafa viðurkennda starfsreynslu á sjó sem slíkur:
 - i) til að öðlast réttindi yfirstýrimanns, eigi skemur en 18 mánuði; þó er heimilt að stytta þennan tíma í minnst 12 mánuði krefjist stjórnarsýslan sérþjálfunar sem hún telur að jafngildi að minnsta kosti sex mánaða starfi vakthafandi stýrimanns;
 - ii) til að öðlast réttindi skipstjóra, eigi skemur en 36 mánuði; þó er heimilt að stytta þennan tíma í minnst 24 mánuði, ef ekki í minnst 12 mánuði hafi viðkomandi starfað þann tíma sem yfirstýrimaður á haffærum kaupskipum eða krefjist stjórnarsýslan sérþjálfunar sem hún telur að jafngildi þess konar starfi;
 - c) hafa staðist viðeigandi próf þannig að kröfum stjórnarsýslunnar sé fullnægt þar sem prófað er meðal annars í því efni sem um getur í viðbæti við þessa reglu, með þeim hætti þó að stjórnarsýslunni er heimilt að víkja frá þessum prófkröfum að því marki sem nauðsynlegt er talið fyrir skipstjóra og yfirstýrimenn á skipum af takmarkaðri stærð í strandsiglingum um leið og tekið er tillit til hvaða áhrif það hefur á öryggi allra skipa sem kunna að sigla á sömu leiðum.

Skipstjóri og yfirstýrimaður á skipum milli 200 og 1 600 brl.

3. Skipstjórar og yfirstýrimenn á haffærum kaupskipum milli 200 og 1 600 brúttórúmllestir skula hafa viðeigandi skírteini.
4. Umsækjandi um réttindi skal:
 - a) sanna fyrir stjórnarsýslunni að hann sé við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - b) i) til að öðlast réttindi yfirstýrimanns, fullnægja kröfum sem eru gerðar til vakthafandi stýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórúmllestir eða stærri;

- ii) til að öðlast réttindi skipstjóra, fullnægja kröfum sem eru gerðar til vakthafandi stýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórúmllestir eða stærri og hafa viðurkennda starfsreynslu á sjó sem slíkur eigi skemur en 36 mánuði; þó er heimilt að stytta þennan tíma í minnst 24 mánuði, ef ekki í minnst 12 mánuði hafi viðkomandi starfað þann tíma sem yfirstýrimaður á sjó eða krefjist stjórnsýslan sérþjálfunar sem hún telur jafngilda þess konar starfi;
- c) hafa staðist viðeigandi próf þannig að kröfum stjórnsýslunnar sé fullnægt þar sem prófað er meðal annars í því efni sem um getur í viðbætinum, með þeim hætti þó að stjórnsýslunni er heimilt að víkja frá þessum prófkröfum að því marki sem viðeigandi er talið fyrir skipstjóra og yfirstýrimenn á skipum í strandsiglingum og þannig sleppa efni sem ekki á við um þær siglingar eða skip sem um er að ræða um leið og tekið er tillit til hvaða áhrif það hefur á öryggi allra skipa sem kunna að sigla á sömu leiðum.

Almenn ákvæði

5. Krafist er þekkingar á ólfkum sviðum undir mismunandi liðum viðbætisins eftir því hvort gefa á út skírteini fyrir skipstjóra eða yfirstýrimann og eftir því hvort skírteinið eða skírteinin gilda um skip sem eru 1 600 brúttórúmllestir eða stærri eða um skip milli 200 og 1 600 brúttórúmllestir.

VIÐBÆTUR VIÐ REGLU II/2

Lágmarksþekking sem krafist er til að öðlast réttindi skipstjóra og yfirstýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórúmllestir eða stærri

1. Prófa skal umsækjendur um réttindi skipstjóra eða yfirstýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórúmllestir eða stærri í námsefninu sem tekið er saman hér að aftan. Því er ætlað að vera viðbót við og dýpka efnissvið reglu II/4 - „Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi vakthafandi stýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórúmllestir eða stærri“. Með það í huga að skipstjóri ber endanlega ábyrgð á öryggi skips, farþega, áhafnar og farms og að yfirstýrimaður skal vera þess umkominn að axla þá ábyrgð hvenær sem er ber að miða próf í þessum greinum við það að meta hæfni þeirra til að tileinka sér allar fánlegar upplýsingar sem varða öryggi skipsins.
2. *Sigling og staðarákvörðun*
 - a) Gerð sjóferðaráætlunar og sigling við hvaða skilyrði sem er:
 - i) með því að beita viðurkenndum aðferðum við að setja út siglingaleiðir yfir hafið;
 - ii) á þröngum siglingaleiðum;
 - iii) í ís;
 - iv) í takmörkuðu skyggni;
 - v) á aðskildum siglingaleiðum;
 - vi) á svæðum þar sem sjávarfalla gætir mjög.

- b) Staðarákvörðun:
 - i) með mælingum himintungla, meðal annars sólar, fastastjarna, tungls og reikistjarna;
 - ii) með athugun fyrirbæra á landi, meðal annars hæfni til að miða kennileiti í landi og nota hjálpartæki við siglingar, t.d. vita, sjómerki og baujur ásamt með viðeigandi kortum, tilkynningum til sjófarenda og öðrum ritum til að meta nákvæmni staðarákvörðunar sem gerð hefur verið;
 - iii) með því að beita öllum nýjustu rafeindasiglingatækjum þannig að kröfum stjórnsýslunnar sé fullnægt með sérþekkingu á því hvernig þau vinna, takmörkunum þeirra, skekkjuvöldum, greiningu á rangfærslu upplýsinga og leiðréttingaraðferðum til að fá fram rétta staðarákvörðun.

3. Vaktstöður

- a) Sýna haldgóða þekkingu á innihaldi, beitingu og tilgangi alþjóðareglna til að koma í veg fyrir árekstra á sjó og á viðaukum sem fjalla um öruggar siglingar.
- b) Sýna þekkingu á reglu II/1 „Meginreglur um vaktstöðu í brú“.

4. Ratsjárnúnaður

Sýna með notkun ratsjærhermis eða, þegar slíkt tæki er ekki til, ratsjárskífu, þekkingu á grunneiginleikum ratsjár og færni í að fara með og nota ratsjá og í að túlka og greina upplýsingar sem fást með notkun þessa búnaðar, nefna má:

- a) þætti sem hafa áhrif á virkni og nákvæmni;
- b) hvernig mynd er innstillt og henni viðhaldið;
- c) greiningu á torræðum upplýsinga (fölsku endurvarpi, áhrifum frá yfirborði sjávar, o.s.frv.);
- d) miðun og fjarlægð;
- e) hvernig bera á kennsl á endurvarp sem skiptir máli;
- f) stefnu og hraða annarra skipa;
- g) tímasetningu og minnstu fjarlægð frá skipi sem leiðir skerast við, mætt er eða farið fram úr;
- h) greiningu á stefnu- og hraðabreytingum annarra skipa;
- i) áhrif breytinga á stefnu eða hraða eigin skips;
- j) beitingu alþjóðareglna til að koma í veg fyrir árekstra á sjó.

5. Segul- og snúðáttavitar (gýróáttavitar)

Hæfni til að ákvarða og gera ráð fyrir segulskekkju seguláttavita og skekkju snúðáttavita og þekking til að leiðrétta slíka skekkju.

6. Veður- og haffræði

- a) Sýna hæfni í að skilja og túlka veðurkort og spá fyrir um veður á tilteknu svæði með hliðsjón af veðurskilyrðum á staðnum.

- b) Þekking á einkennum ólíkra veðurkerfa, meðal annars fellibyljum og hvernig ber að forðast stormmiðju og hættulegu geirana.
- c) Þekking á hafstraumum.
- d) Hæfni til að nota öll siglingarit um sjávarföll og strauma, meðal annars á ensku.
- e) Hæfni til að reikna út sjávarföll.

7. Stjórn tök skips og meðferð

Stjórn tök og meðferð skips við öll skilyrði, meðal annars eftirfarandi:

- a) stjórn tök í nálægð hafnsöguskipa eða -stöðva um leið og hæfilegt tillit er tekið til veðurs, sjávarfalla, framskiðs og stöðvunarvegalengdar;
- b) sigling á ám, í árósum, o.s.frv. um leið og tillit er tekið til áhrifa strauma, vinds og takmarkaðs dýpis á það hvernig skipið lætur að stjórn;
- c) stjórn tök á grunnslóð, meðal annars minnkandi dýpi undir kili þegar skipið grefur sig (lóðrétt sog)⁽¹⁾, veltur og tekur dýfur;
- d) gagnkvæm áhrif milli skipa sem mætast og milli eigin skips og nærliggjandi bakka (skurðáhrif);
- e) að leggjast að og leggja úr höfn í mismunandi veðrum og við mismunandi skilyrði sjávarfalla með eða án aðstoðar dráttarbáta;
- f) hvar varpa ber akkerum; leggjast við eitt eða tvö akkeri þar sem rými á skipalægi er takmarkað og þættir sem ráða ákvörðun á lengd akkerisfesta;
- g) draga akkeri og losa föst akkeri;
- h) setja skip í þurrkví, bæði löskuð og ólöskuð;
- i) sigling og meðferð skips í stórviðrum, meðal annars aðstoð við skip eða loftför í neyð, dráttur, aðferðir til að koma í veg fyrir að stjórnlaust skip liggi þvert á sjó og vind, að draga úr reki og olíunotkun;
- j) varúð við stjórn tök þegar björgunarbátar eða -för eru sett út í vondum veðrum;
- k) aðferðir við að ná um borð skipbrotsmönnum úr björgunarbátum eða -förum;
- l) hæfni til að meta aðstæður sem einkenna stjórn tök og vélareinkenni helstu skipagerða með sérstöku tilliti til stöðvunarvegalengda og snúningshringja miðað við mismunandi djúpristu og hraða;
- m) mikilvægi þess að sigla á litlum hraða til að koma í veg fyrir að bógbylgja eða skutbylgja eigin skips valdi tjóni;
- n) hagnýtar ráðstafanir sem grípa má til þegar siglt er í ís eða ísing leggst á skip;
- o) sigling og stjórn tök á aðskildum siglingaleiðum.

⁽¹⁾ Lóðrétt sog: minnkað dýpi undir skipi þegar það klýfur vatnið sem bæði stafar af djúpristu og stafnhalla. Þessi áhrif aukast á grunnslóð og minnka ef dregið er úr hraða skips.

8. *Stöðugleiki skips⁽¹⁾, skipagerð og aðgerðir til að koma í veg fyrir tjón*
- Skilningur á grunnþáttum skipagerðar og kenningum og þáttum sem hafa þýðingu fyrir stafnhalla og stöðugleika og nauðsynlegum aðgerðum til að halda öruggum stafnhalla og stöðugleika.
 - Þekking á því hvaða áhrif það hefur á stafnhalla og stöðugleika ef tiltekið rými laskast og fyllist af sjó og gagnráðstöfunum sem grípa ber til.
 - Sýna hvernig nota ber töflur, skýringamyndir og reiknibúnað til að ákvarða stöðugleika, stafnhalla og álag, þar á meðal hvernig lestun farms og kjölfestu er háttáð þannig að álag á skipsbol haldist innan viðunandi marka.
 - Almenn þekking á helstu smíðahlutum skips og réttum heitum einstakra hluta.
 - Þekking á þeim kostum sem skipulagið gerir ráð fyrir varðandi stöðugleika skipa.
9. *Vélbúnaður skipa*
- Hvernig vélbúnaður skipa verkar í grundvallaratriðum.
 - Hjálparvélar skips.
 - Almenn þekking á tækniorðum um vélbúnað skipa.
10. *Meðferð og hleðsla farms*
- Hvernig farmur er lestaður og sjóbúinn um borð í skipum, þar með talinn lestunar- og losunarbúnaður.
 - Lestun og losun með sérstöku tilliti til þungafarms.
 - Alþjóðareglur og -tilmæli um farmflutninga, einkum alþjóðareglur um siglingu með hættulegan farm (IMDG).
 - Flutningur hættulegs farms; varúðarráðstafanir við lestun og losun og gæsla hættulegs farms á siglingu.
 - Hagnýt þekking á innihaldi og beitingu gildandi öryggisleiðbeininga um tankskip.
 - Hagnýt þekking á algengum leiðslu- og dælikerfum fyrir farm.
 - Orð og skilgreiningar sem lýsa eiginleikum algengra olúfarmtegunda, eins og hráolía, meðalléttar olíur, nafta.
 - Mengunarreglur; vinna með kjölfestu, geymahreinsunarvinna og gaslosun.
 - Aðferð við að hreinsa olútanka (load-on-top).
11. *Eldvarnar- og slökkvibúnaður*
- Skipulagning brunaæfinga.
 - Brunaflokkar og efnafræði bruna.

(¹) Skipstjórar og yfirstýrimenn sem starfa á litlum skipum skulu þekkja til hlítar grunnkröfur um stöðugleika sem gerðar eru til slíkra skipa.

- c) Slökkvikerfi.
- d) Þátttaka í viðurkenndu námskeiði í slökkvistörfum.
- e) Þekking á reglum um slökkvibúnað.

12. *Neyðarráðstafanir*

- a) Varúðarráðstafanir þegar skipi er siglt á grunn.
- b) Aðgerðir sem grípa ber til áður en og eftir að skip tekur niðri.
- c) Að koma strönduðu skipi á flot með eða án hjálpar.
- d) Aðgerðir sem grípa ber til eftir árekstur.
- e) Bráðabirgðalekapétting.
- f) Verndar- og öryggisráðstafanir vegna farþega og áhafnar í neyðartilvikum.
- g) Að takmarka skaða og bjarga skipi eftir eldsvoða eða sprengingu.
- h) Ráðstafanir sem gera skal þegar skip er yfirgefið.
- i) Neyðarstýring, útbúa og beita bráðabirgðastýringu, hvernig útbúa skal neyðarstýri, þar sem við verður komið.
- j) Björgun manna á skipi í neyð eða úr skipsflaki.
- k) Ráðstafanir sem gera skal þegar maður fellur fyrir borð.

13. *Aðhlyning sjúkra og slasaðra*

Staðgóð þekking á innihaldi þeirra rita sem hér eru talin:

- a) Alþjóðlegt læknarit fyrir skip (International Medical Guide for Ships) eða sambærileg innlend rit.
- b) Þáttur um læknavísindi í alþjóðlegu merkjabókinni.
- c) Leiðarvísir um hjálp í viðlögum til notkunar í slysatilvikum þar sem hættulegur varningur á í hlut (Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods).

14. *Siglingalög*

- a) Þekking á alþjóðasiglingalögum eins og þau birtast í alþjóðasamningum og -samþykktum að því marki sem um er að ræða sérstakar skyldur skipstjóra og ábyrgð sem þeir bera, einkum á sviði öryggismála og verndunar hafsins. Eftirfarandi þættir skulu athugaðir sérstaklega:
 - i) skírteini og önnur skjöl sem skylt er að hafa um borð í skipum samkvæmt alþjóðasamningum og -samþykktum, með hvaða hætti þau eru fánleg og lögboðinn gildistími þeirra;
 - ii) ábyrgð í samræmi við viðeigandi kröfur alþjóðasamningsins um hleðslumerki skipa;
 - iii) ábyrgð í samræmi við viðeigandi kröfur alþjóðasamningsins um öryggi mannslífa á hafinu (SOLAS);

- iv) ábyrgð í samræmi við alþjóðasamninga um varnir gegn mengun frá skipum;
 - v) yfirlýsingar um heilbrigðismál um borð í skipum; kröfur samkvæmt alþjóðareglum um heilbrigðismál;
 - vi) ábyrgð í samræmi við samninginn um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó;
 - vii) ábyrgð í samræmi við aðra alþjóðlega gerninga sem fjalla um öryggi skips, farþega, áhafnar og farms.
- b) Stjórnarsýslunni er ætlað að meta hversu víðtæk þekking á sviði innlendra siglingalaga skal vera en hún skal þó fela í sér þekkingu á fyrirkomulagi um framkvæmd ákvæða alþjóðasamninga og -samþykka á innlendum vettvangi.

15. *Verkstjórn og ábyrgð á þjálfun*

Þekking á sviði verkstjórnar, skipulag og þjálfun um borð í skipum.

16. *Fjarskipti og sjónræn merkjagjöf*

- a) Hæfni til að senda og taka á móti morsljósmerkjum og nota alþjóðlegu merkjabókina; hafi stjórnarsýslan prófað umsækjendur í þessum greinum á lægri réttindastigum er þeim heimilt að sleppa prófum í þeim þegar um réttindi skipstjóra er að ræða.
- b) Þekking á aðferðum sem beitt er í fjarskiptum og hæfni til að nota fjarskiptabúnað til sendinga í neyð, bráðatilvikum, öryggisskyni og þegar um ræðir skilaboð sem lúta að siglingu.
- c) Þekking á aðferðum til að senda út neyðarmerki eins og lýst er í alþjóðareglum um þráðlaus fjarskipti.

17. *Björgun mannlífa*

Haldgóð þekking á reglum sem gilda um björgunarbúnað (alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS)), skipulagi æfinga í að yfirgefa skip og í meðferð björgunarfara, -báta og annars björgunarbúnaðar.

18. *Leit og björgun*

Haldgóð þekking á leitar- og björgunarhandbók manna á kaupskipum (MERSAR).

19. *Prófun hagnýtrar þekkingar*

- a) Siglingafræði

Sýna notkun sextants, miðunarskífu, asimút-spegils og færni í að setja út staðarákvörðun, stefnu og miðanir.

- b) Alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó

- i) notkun lítilla líkana, sem sýna rétt merki eða ljós, eða siglingaljóshermis;
- ii) ratsjárskífa eða ratsjárhermir.

- c) Ratsjá

- i) ratsjárhermir; eða
- ii) ratsjárskífa.

- d) Að ráða niðurlögum elds
Þátttaka í viðurkenndu námskeiði í slökkvistörfum.
- e) Samskipti
Verklegt próf, bæði sjónrænt og munnlegt.
- f) Björgun mannlífa
Að setja út og fara með björgunarför, björgunarbáta og annan björgunarbúnað, t.d. að fklæðast björgunarvesti.

REGLA II/3

Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi vakthafandi stýrimanns og skipstjóra á skipum minni en 200 brúttórúmllestir

1. Skip önnur en strandsiglingaskip
 - a) Skipstjórar á haffærum kaupskipum minni en 200 brúttórúmllestir, öðrum en strandsiglingaskipum, skulu hafa skírteini sem stjórnarsýslan viðurkennir fyrir skipstjóra á 200 til 1 600 brúttórúmlesta skipum.
 - b) Vakthafandi stýrimenn á haffærum kaupskipum minni en 200 brúttórúmllestir, öðrum en strandsiglingaskipum, skulu hafa viðeigandi skírteini til starfa á 200 brúttórúmlesta skipum eða þar yfir.
2. Strandsiglingaskip
 - a) Skipstjóri
 - i) Skipstjórar á haffærum kaupskipum minni en 200 brúttórúmllestir sem eru í strandsiglingum skulu hafa viðeigandi skírteini.
 - ii) Umsækjandi um réttindi skal:
 - 1) hafa náð að minnsta kosti 20 ára aldri;
 - 2) hafa að minnsta kosti 12 mánaða viðurkenndan starfsferil sem vakthafandi stýrimaður á haffærum kaupskipum;
 - 3) sanna fyrir stjórnarsýslunni að hann ráði yfir nægilegri þekkingu til að vinna skyldustörf sín á þeim skipum sem um ræðir en hún skal ná til þeirra greina sem um getur í viðbætinum við þessa reglu.
 - b) Vakthafandi stýrimaður
 - i) Vakthafandi stýrimenn á haffærum kaupskipum minni en 200 brúttórúmllestir sem eru í strandsiglingum skulu hafa viðeigandi skírteini.
 - ii) Umsækjandi um réttindi skal:

- 1) hafa náð að minnsta kosti 18 ára aldri;
- 2) sanna fyrir stjórnarsýslunni að hann sé við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
- 3) sanna fyrir stjórnarsýslunni að hann hafi:
 - lokið sérþjálfun með fullnægjandi árangri, meðal annars gegnt viðeigandi störfum á sjó nægilega lengi eins og stjórnarsýslan ákveður, eða
 - gegnt viðurkenndum störfum á haffærum kaupskipum á þilfari í að minnsta kosti þrjú ár;
- 4) sanna fyrir stjórnarsýslunni að hann ráði yfir nægilegri þekkingu til að vinna skyldustörf sín á þeim skipum sem um ræðir en hún skal ná til þeirra greina sem um getur í viðbætinum.

3. Þjálfun

Byggja ber þjálfun til að öðlast nauðsynlega þekkingu og starfsreynslu á reglu II/1 „Meginreglur um vaktstöðu í brú“ og alþjóðareglum og - tilmælum sem við eiga.

4. Undanþágur

Stjórnarsýslunni er heimilt, telji hún að stærð skips og aðstæður í ferðum þess séu með þeim hætti að misráðið eða óraunhæft sé að öllum kröfum þessarar reglu og viðbætisins við hana sé fullnægt, að veita skipstjóra og vakthafandi stýrimanni á þess konar skipum eða flokki skipa undanþágu frá sumum þeirra krafna sem gerðar eru, að því marki sem við á og að teknu tilliti til öryggis allra skipa sem kunna að vera á sömu siglingaleiðum.

VIÐBÆTUR VIÐ REGLU II/3

Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi vakthafandi stýrimanns og skipstjóra á minni en 200 brúttórúmlasta skipum

1. a) Þekking á eftirfarandi atriðum:
 - i) strandsiglingum og, að því marki sem krafist er, siglingu eftir himintunglum;
 - ii) alþjóðareglum til að koma í veg fyrir árekstra á sjó;
 - iii) alþjóðareglum um siglingu með hættulegan farm (IMDG);
 - iv) seguláttavita;
 - v) talstöðvum og sjónrænni merkjagjöf;
 - vi) eldvarnar- og slökkvibúnaði;
 - vii) björgun mannslífa;
 - viii) aðgerðum sem grípa skal til ef neyðarástand skapast;

- ix) stjórn tökum skips;
 - x) stöðugleika skip;
 - xi) veðurfræði;
 - xii) vélbúnaði lítilla skipa;
 - xiii) skyndihjálpar;
 - xiv) leit og björgun;
 - xv) mengunarvörnum á hafinu.
- b) Auk þeirra krafna sem um getur í a-lið, næg þekking til að meðhöndla af öryggi öll hjálpartæki og -gögn og tækjabúnað til siglinga sem eru um borð í þeim skipum sem um ræðir.
- c) Sú þekking sem krafist er í þeim greinum sem um getur í a- og b-lið skal nægja til þess að vakthafandi stýrimaður geti unnið skyldustörf sín af öryggi.
2. Skipstjórar á minni en 200 brúttórúmlasta haffærum kaupskipum skulu, auk þess að fullnægja þeim kröfum sem um getur í 1. mgr. hér að framan, sanna fyrir stjórnslunni að þeir hafi þekkingu til að vinna öll skyldustörf skipstjóra á slíkum skipum af öryggi.

REGLA II/4

Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi vakthafandi stýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórúmlastir eða stærri

1. Vakthafandi stýrimenn á haffærum kaupskipum sem eru 200 brúttórúmlastir eða stærri skulu hafa viðeigandi skírteini.
2. Umsækjandi um réttindi skal:
 - a) hafa náð að minnsta kosti 18 ára aldri;
 - b) sanna fyrir stjórnslunni að hann sé við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - c) hafa gegnt viðurkenndum störfum á haffærum kaupskipum á þilfari í að minnsta kosti þrjú ár, meðal annars vaktstöðu í brú um sex mánaða skeið undir yfirstjórn hæfs yfirmanns. Stjórnslunni er þó heimilt að taka þess í stað til greina sérþjálfunartímabil sem getur mest orðið tvö ár af fyrrnefndum viðurkenndum starfstíma á sjó, að því tilskildu að hún hafi fullvissu fyrir því að slík þjálfun jafngildi að minnsta kosti þeirri starfsreynslu á sjó sem hún kemur í staðinn fyrir;
 - d) sanna fyrir stjórnslunni, með því að standast viðeigandi próf, að hann hafi nægilega fræðilega og hagnýta þekkingu til að vinna skyldustörf sín.
3. Skírteini án takmörkunar á réttindum

Vegna útgáfu skírteina án takmörkunar á réttindum að því er varðar siglingaleiðir skal prófa fræðilega og hagnýta þekkingu umsækjenda í þeim greinum sem um getur í viðbætinum við þessa reglu.

4. Skírteini með takmörkuðum réttindum

Vegna útgáfu skírteina með takmörkuðum starfsréttindum fyrir strandsiglingar er stjórnarsýslunni heimilt að sleppa eftirtöldum greinum af þeim sem um getur í viðbætinum um leið og tekið er tillit til hvaða áhrif það hefur á öryggi allra skipa sem kunna að sigla á sömu leiðum:

- a) siglingu eftir himintunglum;
- b) rafeindastýrðu staðarákvörðunar- og siglingakerfi á leiðum sem slík kerfi ná ekki yfir.

5. Þekking

- a) Vakthafandi stýrimaður skal hafa næga þekkingu sem krafist er í þeim greinum sem um getur í viðbætinum til að sinna vaktstöðu sinni af öryggi. Þegar ákveðið er hvað telst fullnægjandi þekking skal stjórnarsýslan taka mið af athugasemdum með hverri grein í viðbætinum.
- b) Byggja ber þjálfun sem miðar að því að öðlast nauðsynlega fræðilega þekkingu og hagnýta starfsreynslu á reglu II/1 „Meginreglur um vaktstöðu í brú“ og alþjóðareglum og -tilmælum sem við eiga.

VIÐBÆTUR VIÐ REGLU II/4

Lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi vakthafandi stýrimanns á skipum sem eru 200 brúttórumlestir eða stærri

1. Sigling eftir himintunglum

Hæfni til að styðjast við athuganir á himintunglum til að ákvarða staðsetningu skips og kompásmisvísun.

2. Sigling eftir kennileitum á jörðu og með ströndum

- a) Hæfni til að ákvarða staðsetningu skips með:
 - i) kennileitum á landi;
 - ii) leiðsögutækjum, t.d. vitum, sjómerkjum og baujum;
 - iii) staðarákvörðun að teknu tilliti til vinds, sjávarfalla, strauma og hraða sem reiknaður er út frá snúningsfjölda skrúfu á mínútu og með skriðmæli.
- b) Haldgóð þekking á og hæfni til að nota sjókort og rit, t.d. siglingaleiðarvísi, töflur yfir sjávarföll, tilkynningar til sjófarenda, aðvaranir til skipa með loftskeytum og upplýsingar um ferðir skipa.

3. Sigling eftir ratsjá

Þekking á grunneiginleikum ratsjár og færni í að fara með og nota ratsjá og í að túlka og greina upplýsingar sem fást með notkun þessa búnaðar, nefna má:

- a) þætti sem hafa áhrif á virkni og nákvæmni;
- b) hvernig mynd er innstillt og henni viðhaldið;

- c) greiningu á torræðum upplýsingum, falskt endurvarp, áhrif frá yfirborði sjávar, o.s.frv.;
- d) miðun og fjarlægð;
- e) að bera kennsl á endurvarp sem skiptir máli;
- f) stefnu og hraða annarra skipa;
- g) tímasetningu og minnstu fjarlægð frá skipi sem leiðir skerast við, mætt er eða farið fram úr;
- h) greiningu á stefnu- og hraðabreytingum annarra skipa;
- i) áhrif breytinga á stefnu eða hraða eigin skips;
- j) beitingu alþjóðareglna til að koma í veg fyrir árekstra á sjó.

4. *Vaktstaða*

- a) Sýna haldgóða þekkingu á innihaldi, beitingu og markmiðum alþjóðareglna til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, meðal annars á efni viðauka sem fjalla um öruggar siglingar.
- b) Sýna þekkingu á innihaldi „meginreglna um vaktstöðu í brú“.

5. *Rafeindabúnaður til staðarákvörðunar*

Hæfni til að ákvarða staðsetningu skips með því að beita rafeindahjálpartækjum á þann hátt sem stjórnsýslan telur fullnægjandi.

6. *Radíómiðunartæki og dýptarmælar*

Hæfni til að beita þessum tækjum og notfæra sér upplýsingar á réttan hátt.

7. *Veðurfræði*

Þekking á tækjum til veðurathugana um borð í skipum og notkun þeirra. Þekking á einkennum ólíkra veðurkerfa, hvernig senda ber veðurskeyti og skrá upplýsingar á kerfisbundinn hátt og hæfni til að beita þeim veðurfræðilegu upplýsingum sem völ er á.

8. *Segul- og snúðáttavitar*

Þekking á grunneiginleikum segul- og snúðáttavita, meðal annars misvísun og leiðréttingu. Að því er varðar snúðáttavita, þekking á þeim kerfum sem snúðurinn stýrir og þekking á meðferð og viðhaldi helstu gerða snúðáttavita sem eru í notkun.

9. *Sjálfstýring*

Þekking á sjálfstýribúnaði og hvernig honum er beitt.

10. *Fjarskipti og sjónræn merkjagjöf*

- a) Hæfni til að senda og taka á móti skilaboðum með morsljósmerkjum.
- b) Hæfni til að nota alþjóðlegu merkjabókina.
- c) Þekking á aðferðum sem beitt er í fjarskiptum og hæfni til að nota fjarskiptabúnað til sendinga í neyð, bráðatilvikum, öryggisskyni og þegar um ræðir skilaboð sem lúta að siglingu.

11. *Eldvarnar- og slökkvibúnaður*

- a) Hæfni til að skipuleggja brunaæfingar.
- b) Þekking á brunaflokkum og efnafræði bruna.
- c) Þekking á slökkvikerfum.
- d) Þátttaka í viðurkenndu námskeiði í slökkvistörfum.

12. *Björgun mannlífa*

Hæfni til að skipuleggja æfingar í að yfirgefa skip og þekking í meðferð björgunarfara og -báta, á útsetningarbúnaði þeirra og fyrirkomulagi og búnaði þeirra, meðal annars fjarskiptabjörgunarbúnaði, gervihnattaneyðarbaujum (EPIRB), björgunargöllum og varmaskjólubúnaði. Þekking á aðferðum til að komast af á sjó.

13. *Ráðstafanir í neyðartilfellum*

Þekking á þeim atriðum sem talin eru upp í viðeigandi viðbæti við nýjustu útgáfu Alþjóðavinnuárástofnunarinnar/Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar á leiðbeiningarritinu „Document for Guidance“.

14. *Stjórn tök skips og meðferð*

Þekking á:

- a) áhrifum mismunandi burðargetu, djúpristu, stafnhalla, hraða og dýpis undir kili á snúningshringi og stöðvunarvegalengdir;
- b) áhrifum vinds og strauma á meðferð skipa;
- c) stjórn tökum við björgun ef maður fellur útbyrðis;
- d) lóðréttu sögi, áhrifum vegna takmarkaðs dýpis og líkum áhrifum;
- e) réttum aðferðum við að varpa akkerum og festa með landfestum.

15. *Stöðugleiki skips*

- a) Hagnýt þekking á og notkun taflna, uppdráttar og reiknibúnaðar til að ákvarða stöðugleika, stafnhalla og álag.
- b) Skilningur á grundvallaraðgerðum sem grípa ber til ef hluti af óskertri flothæfni tapast.

16. *Enska*

Nægileg kunnátta í ensku til að gera yfirmanni kleift að nota kort og önnur rit um sjómennsku, skilja upplýsingar um veður og tilkynningar um öryggi skips og siglingu og tjá sig á skýran hátt í samskiptum við önnur skip eða strandstöðvar. Hæfni til að skilja og nota íðorðasafn sjómanna.

17. *Skipasmíði*

Almenn þekking á helstu smíðahlutum skips og réttum heitum einstakra hluta.

18. *Meðferð farms og hleðsla*
Þekking á öruggri meðferð farms og hleðslu og hvernig þessir þættir hafa áhrif á öryggi skips.
19. *Aðstoð við sjúka og slasaða*

Kunna að nota læknafræði og taka við læknisráðum um talstöð, meðal annars hæfni til að grípa til skilvirkra aðgerða sem byggja á slíkri þekkingu þegar slys eða veikindi ber að höndum um borð í skipi.
20. *Leit og björgun*

Þekking á leitar- og björgunarhandbók manna á kaupskipum (MERSAR).
21. *Mengunarvarnir á hafinu*

Þekking á varúðarráðstöfunum sem gera þarf til að koma í veg fyrir mengun hafsins.

REGLA II/5

Lögboðnar lágmarkskröfur sem skipstjóra og stýrimönnum ber að fullnægja til að viðhalda hæfni sinni og þekkingu

1. Skipstjórar og stýrimenn sem hafa skírteini og eru til sjós eða hyggjast fara aftur á sjó eftir hlé í landi skulu, til að viðhalda réttindum sínum til starfa á sjó, sanna reglulega fyrir stjórnarsýslunni eða eigi sjaldnar en á fimm ára fresti:
 - a) að þeir séu við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - b) starfshæfni sína:
 - i) með að minnsta kosti eins árs viðurkenndum starfsferli sem stýrimaður á haffærum kaupskipum á næstliðnum fimm árum; eða
 - ii) með því að hafa gegnt störfum sem eiga skylt við gráðu þess skírteinis sem viðkomandi hefur aflað sér enda séu þau að minnsta kosti álitin jafngilda þeim starfsferli á sjó sem krafist er í i-lið b-liðar 1. mgr; eða
 - iii) með einu af eftirfarandi:
 - að standast viðurkennt próf, eða
 - að ljúka viðurkenndu námskeiði eða námskeiðum með viðunandi hætti, eða
 - að ljúka að minnsta kosti þriggja mánaða viðurkenndum starfsferli sem stýrimaður á haffærum kaupskipum í umframstöðu rétt áður en viðkomandi tekur við þeirri stöðu sem skírteini hans gerir ráð fyrir.
2. Stjórnarsýslan skal, í samráði við hlutaðeigandi aðila, ákvarða eða stuðla að ákvörðun um skipulagningu upprifjunar- og endurmenntunarnámskeiða fyrir skipstjóra og stýrimenn sem eru á sjó, einkum þá sem óska eftir að hefja störf um borð í haffærum kaupskipum á ný, sem eru, eftir atvikum, annaðhvort valfrjáls námskeið eða skyldunámskeið. Stjórnarsýslan skal tryggja að ráðstafanir séu gerðar til að gera öllum viðkomandi einstaklingum kleift að sækja slík námskeið í samræmi við reynslu þeirra og skyldur. Stjórnarsýslan skal viðurkenna námskeiðin og á þeim skal fjalla um breytingar í tækni á sviði sjómennsku og breytingar á viðkomandi alþjóðareglum og -tilmælum varðandi öryggi mannlífa á hafinu og verndun hafsins.

3. Skipstjórar og stýrimenn skulu ljúka viðurkenndri viðeigandi þjálfun með fullnægjandi hætti ef þeir hyggjast starfa áfram um borð í háffærum kaupskipum sem alþjóðlegar kröfur um sérþjálfun gilda um.
4. Stjórnsýslan skal tryggja að textar nýlegra breytinga á alþjóðareglum um öryggi mannslífa á hafinu og verndun hafsins séu fáanlegir um borð í skipum undir lögsögu þess.

REGLA II/6

Lögboðnar lágmarkskröfur um undirmenn sem gegna ásamt öðrum vaktstöðu í brú

1. Í 2. mgr. er fjallað um lágmarkskröfur um undirmenn sem gegna ásamt öðrum vaktstöðu í brú á háffæru kaupskipi sem er 200 brúttórúmllestir eða stærra. Þessar kröfur jafngilda ekki kröfum sem ber að fullnægja til að öðlast réttindi háseta⁽¹⁾ eða, nema þegar um er að ræða skip af takmarkaðri stærð, lágmarkskröfum sem undirmaður sem er eini undirmaður sem gegnir vaktstöðu í brú skal fullnægja. Stjórnsýslunni er heimilt að krefjast viðbótarþjálfunar og hæfi fyrir undirmann sem er eini undirmaður sem gegnir vaktstöðu í brú.
2. Undirmenn sem gegna ásamt öðrum vaktstöðu í brú á háffæru kaupskipi sem er 200 brúttórúmllestir eða stærra skulu:
 - a) hafa náð að minnsta kosti 16 ára aldri;
 - b) sanna fyrir stjórnsýslunni að þeir séu við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - c) sanna fyrir stjórnsýslunni að þeir hafi:
 - i) gegnt viðurkenndu starfi á háffærum kaupskipum, t.d. lokið að minnsta kosti sex mánaða reynslutíma á sjó sem tengist einkum vaktstöðu í brú; eða
 - ii) lokið sérþjálfun með fullnægjandi árangri, annaðhvort áður en sjómennska hefst eða um borð í skipi, meðal annars nægilega löngum starfstíma á sjó, eins og stjórnsýslan krefst, sem skal vera að minnsta kosti tveir mánuðir;
 - d) hafa reynslu eða þjálfun sem felur í sér:
 - i) undirstöðuatríði sem varða slökkvistarf, skyndihjálp, aðferðir sem einstaklingar beita til að komast af, ógn sem steðjar að heilsu manna og öryggi einstaklinga;
 - ii) hæfni til að meðtaka fyrirmæli og gera sig skiljanlegan vakthafandi stýrimanni í málum sem snerta skyldustörf þeirra;
 - iii) hæfni til að stýra og framfylgja skipunum þar að lútandi og nægilega þekkingu á segul- og snúðáttavita til þess að vera fær um að gegna þessum skyldum;
 - iv) hæfni til að halda tryggn vörð með því að beita sjón og heyrn og greina frá í gráðum eða strikum með nokkurri nákvæmni úr hvaða átt hljóðmerki, ljós eða annar hlutur kemur;
 - v) kunnáttu í að skipta úr sjálfstýringu yfir í handstýringu og öfugt;
 - vi) þekkingu á notkun innri samskipta- og viðvörunarkerfa sem hafa þýðingu fyrir vaktstöðuna;

⁽¹⁾ Vísad er í samþykkt Alþjóðavinnumálastofnunarinnar frá 1946 um útgáfu hæfnisskírteina fyrir háseta eða síðari samþykktir þar um.

- vii) þekkingu á svifblysum, handblysum og reykmerkjum sem fljóta á vatni;
 - viii) þekkingu á skyldum sínum í neyðartilvikum;
 - ix) þekkingu á sjómannamáli og skilgreiningum sem lúta að skyldum þeirra.
3. Heimilt er að afla reynslu, starfstíma eða þjálfunar sem krafist er samkvæmt c- og d-lið 2. mgr. með skyldustörfum sem tengjast vaktstöðu í brú, en aðeins ef slík skyldustörf eru unnin undir beinni yfirstjórn skipstjóra, vakthafandi stýrimanns eða hæfs undirmanns.
 4. Stjórnsýslan skal tryggja að fullgild staðfesting sé gefin út fyrir sjómenn sem sakir reynslu eða þjálfunar eru hæfir, í samræmi við ákvæði þessarar reglu, til að vinna störf undirmanns sem gegnir ásamt öðrum vaktstöðu í brú eða að tilheyrandi áritun komi fram á gildandi skírteini hans.
 5. Stjórnsýslan getur litið svo á að sjómaður hafi fullnægt kröfum þessarar reglu hafi hann gegnt svipuðu starfi á þilfari í að minnsta kosti eitt ár á næstu fimm árum fyrir gildistöku viðkomandi stjórnsýslu á STCW-samþykktinni.

III. KAFLI

VÉLARRÚM

REGLA III/2

Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi yfirvélstjóra og annars vélstjóra á skipum með aðalafvél með 3 000 kW knúningsafl eða meira

1. Yfirvélstjóri og annar vélstjóri á skipum með aðalafvél með 3 000 kW knúningsafl eða meira skula hafa viðeigandi skírteini.
2. Umsækjandi um réttindi skal:
 - a) sanna fyrir stjórnsýslunni að hann sé við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - b) fullnægja kröfum til að öðlast réttindi vakthafandi vélstjóra; og
 - i) til að öðlast réttindi annars vélstjóra hafa starfað sem viðurkenndur aðstoðarvélstjóri eða vélstjóri á haffæru kaupskipi eigi skemur en 12 mánuði;
 - ii) til að öðlast réttindi yfirvélstjóra hafa gegnt viðurkenndu starfi á haffæru kaupskipi eigi skemur en 36 mánuði, þar af í að minnsta kosti 12 mánuði sem vélstjóri í ábyrgðarstöðu eftir að hafa uppfyllt skilyrði til að starfa sem annar vélstjóri;
 - c) hafa tekið þátt í viðurkenndu hagnýtu námskeiði í slökkvistörfum;
 - d) hafa staðist viðeigandi próf þannig að kröfum stjórnsýslunnar sé fullnægt þar sem prófað er meðal annars í því efni sem um getur í viðbæti við þessa reglu, með þeim hætti þó að stjórnsýslunni er heimilt að víkja frá þessum prófkröfum að því marki sem nauðsynlegt er talið fyrir yfirmenn á skipum með takmarkað knúningsafl í strandsiglingum um leið og tekið er tillit til hvaða áhrif það hefur á öryggi allra skipa sem kunna að sigla á sömu leiðum.

3. Við þjálfun sem miðar að því að veita nauðsynlega fræðilega þekkingu og hagnýta reynslu skal taka mið af viðeigandi alþjóðareglum og -tilmælum.
4. Þekking sem krafist er samkvæmt hinum ýmsu málsgreinum viðbættisins getur verið breytileg eftir því hvort um réttindi yfirvélstjóra eða annars vélstjóra er að ræða.

VIÐBÆTUR VIÐ REGLU III/2

Lágmarksþekking sem krafist er til að öðlast réttindi yfirvélstjóra og annars vélstjóra á skipum með aðalafvél með 3 000 kW knúningsafl eða meira

1. Námsefnið hér að aftan er tekið saman til að prófa umsækjendur um réttindi yfirvélstjóra eða annars vélstjóra á skipum með aðalafvél með 3 000 kW knúningsafl eða meira. Með það í huga að annar vélstjóri skal vera þess umkominn að axla ábyrgð yfirvélstjóra hvenær sem er ber að miða próf í þessum greinum við það að meta hæfni umsækjanda til að tileinka sér allar fánlegar upplýsingar um örugga stjórnun skipsvéla.
2. Stjórnsýslunni er með tilliti til ákvæða a-liðar 4. mgr. hér að aftan heimilt að fella brott kröfur um þekkingu á aflvélum af öðrum gerðum en þeim vélasamstæðum sem skírteinið sem gefa skal út gildir fyrir. Skírteini sem gefið er út á slíkum forsendum skal ekki gilda um flokka vélasamstæða sem felldir hafa verið brott fyrir en viðkomandi vélstjóri sannar fyrir stjórnsýslunni hæfni sína á því sviði. Geta ber um slíkar takmarkanir í skírteini.
3. Umsækjendur skulu hafa fræðilega þekkingu í eftirfarandi greinum:
 - a) varmaafifræði og varmaflutningi;
 - b) vélfræði og vökvaafifræði;
 - c) rekstrarforsendum aflvéla skipa (dísil-, gufu- og gashverfill) og kælikerfa;
 - d) eðlis- og efnafræðilegum eiginleikum eldsneytis og smurningsefnis;
 - e) eiginleikum efna;
 - f) efna- og eðlisfræði elds og slökkviefna;
 - g) raftækni-fræði, rafeindatækni og rafbúnaði með tilliti til skipa;
 - h) undirstöðuatriðum sjálfvirkni, tækjabúnaðar og stýrikerfa;
 - i) skipahönnun og -smíði, meðal annars aðgerðum til að koma í veg fyrir tjón.
4. Umsækjendur skulu hafa nægilega hagnýta þekkingu að minnsta kosti í eftirfarandi greinum:
 - a) stjórnun og viðhaldi:
 - i) dísilvéla skipa;
 - ii) gufuaflbúnaðar skipa;
 - iii) gashverfla skipa;

- b) stjórnun og viðhaldi hjálparvéla, meðal annars dælu- og lagnakerfis, ketilbúnaðar og stýrisvéla;
 - c) stjórnun, prófun og viðhaldi raf- og stillibúnaðar;
 - d) stjórnun og viðhaldi lestunar- og losunarbúnaðar og vélbúnaðar á þilfari;
 - e) greiningu bilunar í vélbúnaði, hvar hana er að finna og aðgerðir til að koma í veg fyrir tjón;
 - f) skipulagi öruggs viðhalds og viðgerða;
 - g) aðferðum og hjálpartækjum til að koma í veg fyrir, uppgötva og slökkva eld;
 - h) aðferðum og hjálpartækjum til að koma í veg fyrir umhverfismengun af völdum skipa;
 - i) reglum sem ber að hlíta til að koma í veg fyrir mengun hafsins;
 - j) áhrifum hafmengunar á umhverfi;
 - k) skyndihjálp með tilliti til líkamstjóns sem getur hent í vélarrúmi og notkun búnaðar til að veita skyndihjálp;
 - l) hvernig björgunarbúnaður virkar og nota ber slíkan búnað;
 - m) hvernig koma á í veg fyrir tjón;
 - n) öruggum vinnubrögðum.
5. Umsækjendur skulu hafa þekkingu á alþjóðasiglingalögum eins og þau birtast í alþjóðasamningum og -samþykktum að því marki sem um er að ræða sérstakar skyldur og ábyrgð þeirra sem starfa í vélarrúmi, einkum á sviði öryggismála og verndunar hafsins. Stjórnsýslunni er ætlað að meta hversu víðtæk þekking á sviði innlendra siglingalaga skal vera en hún skal þó fela í sér þekkingu á fyrirkomulagi um framkvæmd ákvæða alþjóðasamninga og -samþykta á innlendum vettvangi.
6. Umsækjendur skulu hafa þekkingu á sviði verkstjórnar, skipulags og þjálfunar um borð í skipum.

REGLA III/3

Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi yfirvélstjóra og annars vélstjóra á skipum með aðalafvél með milli 750 og 3 000 kW knúningsafl

1. Yfirvélstjóri og annar vélstjóri á skipum með aðalafvél með milli 750 og 3 000 kW knúningsafl skulu hafa viðeigandi skírteini.
2. Umsækjandi um réttindi skal:
 - a) sanna fyrir stjórnsýslunni að hann sé við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - b) fullnægja kröfum til að öðlast réttindi vakthafandi vélstjóra; og
 - i) til að öðlast réttindi annars vélstjóra hafa starfað sem viðurkenndur aðstoðarvélstjóri eða vélstjóri á haffæru kaupskipi eigi skemur en 12 mánuði;
 - ii) til að öðlast réttindi yfirvélstjóra hafa gegnt viðurkenndu starfi á haffæru kaupskipi eigi skemur en 24 mánuði, þar af í að minnsta kosti 12 mánuði eftir að hafa uppfyllt skilyrði til að starfa sem annar vélstjóri;

- c) hafa tekið þátt í viðurkenndu hagnýtu námskeiði í slökkvistörfum;
 - d) hafa staðist viðeigandi próf þannig að kröfum stjórnsýslunnar sé fullnægt þar sem prófað er meðal annars í því efni sem um getur í viðbæti við þessa reglu, með þeim hætti þó að stjórnsýslunni er heimilt að víkja frá þessum prófkröfum og kröfum um starfstíma á sjó fyrir yfirmenn á skipum í strandsiglingum um leið og tekið er tillit til þeirra gerða sjálfvirks og fjarstýrðs stjórnbúnaðar sem slík skip eru búin og hvaða áhrif það kunni að hafa á öryggi allra skipa sem sigla á sömu leiðum.
3. Við þjálfun sem miðar að því að veita nauðsynlega fræðilega þekkingu og hagnýta reynslu skal taka mið af viðeigandi alþjóðareglum og -tilmælum.
 4. Þekking sem krafist er samkvæmt hinum ýmsu málsgreinum viðbætisins getur verið breytileg eftir því hvort um réttindi yfirvélstjóra eða annars vélstjóra er að ræða.
 5. Vélstjóra sem er hæfur til að gegna starfi annars vélstjóra á skipum með aðalafvlél með 3 000 kW knúningsafl eða meira er heimilt að gegna starfi yfirvélstjóra á skipum með aðalafvlél með minna en 3 000 kW knúningsafl, að því tilskildu að viðkomandi hafi starfað sem vélstjóri í ábyrgðarstöðu í að minnsta kosti 12 mánuði á sjó.

VIÐBÆTUR VIÐ REGLU III/3

Lágmarkspekking sem krafist er til að öðlast réttindi yfirvélstjóra og annars vélstjóra á skipum með aðalafvlél með milli 750 og 3 000 kW knúningsafl

1. Námsefnið hér að aftan er tekið saman til að prófa umsækjendur um réttindi yfirvélstjóra eða annars vélstjóra á skipum með aðalafvlél með milli 750 og 3 000 kW knúningsafl. Með það í huga að annar vélstjóri skal vera þess umkominn að axla ábyrgð yfirvélstjóra hvenær sem er ber að miða próf í þessum greinum við það að meta hæfni umsækjanda til að tileinka sér allar fánlegar upplýsingar um örugga stjórnun skipsvéla.
2. Stjórnsýslunni er með tilliti til ákvæða d-liðar 3. mgr. og a-liðar 4. mgr. hér að aftan heimilt að fella brott kröfur um þekkingu á aflvélum af öðrum gerðum en þeim vélasamstæðum sem skírteinið sem gefa skal út gildir fyrir. Skírteini sem gefið er út á slíkum forsendum skal ekki gilda um flokka vélasamstæða sem felldir hafa verið brott fyrir en viðkomandi vélstjóri sannar fyrir stjórnsýslunni hæfni sína á því sviði. Geta ber um slíkar takmarkanir í skírteini.
3. Umsækjendur skulu hafa nægilega fræðilega undirstöðuþekkingu til að skilja grundvallaratriði eftirfarandi greina:
 - a) brunaferlis;
 - b) varmaflutnings;
 - c) vélfræði og vökvaafldræði;
 - d) i) dísilvéla skipa;
 - ii) gufuaflbúnaðar skipa;
 - iii) gashverfla skipa;

- e) stýrisvéla;
 - f) eiginleika eldsneytis og smurningsefnis;
 - g) eiginleika efna;
 - h) slökkviefna;
 - i) rafbúnaðar skipa;
 - j) sjálfvirkni, tækjabúnaðar og stýrikerfis;
 - k) skipasmíði, meðal annars aðgerðir til að koma í veg fyrir tjón.
 - l) hjálparbúnaðar.
4. Umsækjendur skulu hafa nægilega hagnýta þekkingu að minnsta kosti í eftirfarandi greinum:
- a) stjórnun og viðhaldi:
 - i) dísilvéla skipa;
 - ii) gufuafnbúnaðar skipa;
 - iii) gashverfla skipa;
 - b) stjórnun og viðhaldi hjálparvéla, meðal annars stýrisvéla;
 - c) stjórnun, prófun og viðhaldi raf- og stýribúnaðar;
 - d) stjórnun og viðhaldi lestunar- og losunarbúnaðar og vélbúnaðar á þilfari;
 - e) greiningu bilunar í vélbúnaði, hvar hana er að finna og aðgerðum til að koma í veg fyrir tjón;
 - f) skipulagi öruggs viðhalds og viðgerða;
 - g) aðferðum og hjálpartækjum til að koma í veg fyrir, uppgötva og slökkva eld;
 - h) reglum sem ber að hlíta um mengun hafsins og aðferðum og hjálpartækjum til að koma í veg fyrir þess háttar mengun;
 - i) skyndihjálp með tilliti til líkamstjóns sem getur hent í vélarrúmi og notkun búnaðar til að veita skyndihjálp;
 - j) hvernig björgunarbúnaður virkar og nota ber slíkan búnað;
 - k) hvernig koma á í veg fyrir tjón með sérstöku tilliti til aðgerða sem grípa ber til ef sjór flæðir inn í vélarrúm;
 - l) öruggum vinnubrögðum.
5. Umsækjendur skulu hafa þekkingu á alþjóðasiglingalögum eins og þau birtast í alþjóðasamningum og -samþykktum að því marki sem um er að ræða sérstakar skyldur og ábyrgð þeirra sem starfa í vélarrúmi, einkum á sviði öryggismála og verndunar hafsins. Stjórnsýslunni er ætlað að meta hversu víðtæk þekking á sviði innlendra siglingalaga skal vera en hún skal þó fela í sér þekkingu á fyrirkomulagi um framkvæmd ákvæða alþjóðasamninga og -samþykktá á innlendum vettvangi.
6. Umsækjendur skulu hafa þekkingu á sviði verkstjórnar, skipulags og þjálfunar um borð í skipum.

REGLA III/4

Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi vakthafandi vélstjóra í vélarrúmi sem er mannað með hefðbundnum hætti eða eftirlitsvélstjóra í vélarrúmi sem er ómannað öðru hvoru

1. Vakthafandi vélstjóri í vélarrúmi sem er mannað með hefðbundnum hætti og eftirlitsvélstjóri í vélarrúmi sem er ómannað öðru hvoru á hafskipum með aðalaflvél með 750 kW knúningsafl eða meira skulu hafa viðeigandi skírteini.
2. Umsækjandi um réttindi skal:
 - a) hafa náð að minnsta kosti 18 ára aldri;
 - b) sanna fyrir stjórnarsýslunni að hann sé við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - c) hafa lokið í allt að minnsta kosti þriggja ára viðurkenndu námi eða þjálfun með tilliti til stöðu vélstjóra;
 - d) hafa nægilega langa starfsreynslu á sjó sem getur verið hluti af þriggja ára tímabilinu sem um getur í c-lið;
 - e) sanna fyrir stjórnarsýslunni að hann hafi fræðilega og hagnýta þekkingu sem hæfir starfi vélstjóra við stjórnun og viðhald skipsvéla;
 - f) hafa tekið þátt í viðurkenndu hagnýtu námskeiði í slökkvistörfum;
 - g) hafa þekkingu á öruggum vinnubrögðum.

Stjórnarsýslunni er heimilt að víkja frá kröfum c- og d-liðar vegna vélstjóra á strandsiglingaskipum með aðalaflvél með knúningsafl undir 3 000 kW um leið og tekið er tillit til þess hvaða áhrif það kunnir að hafa á öryggi allra skipa sem sigla á sömu leiðum.

3. Umsækjendur skulu hafa þekkingu á stjórnun og viðhaldi aðal- og hjálparvéla, meðal annars þekkingu á viðeigandi reglugerðarákvæðum, auk þess að kunna skil á eftirfarandi atriðum hið minnsta:
 - a) Almenn vaktstaða
 - i) skyldum samfara því að hefja og taka að sér vakt;
 - ii) hefðbundnum skyldustörfum á vakt;
 - iii) færslum í dagbók í vélarrúmi og hvernig beri að túlka álestur; iv) skyldum samfara því að skila af sér vakt.
 - b) Aðal- og hjálparvélar
 - i) aðstoð við að gera aðal- og hjálparvélar klárar;
 - ii) stjórnun gufukatla, meðal annars brunakerfis;
 - iii) aðferðum við að fylgjast með vatnsmagni í gufukötlum og nauðsynlegum aðgerðum sem grípa ber til ef vatnsmagn er ekki sem skyldi;
 - iv) greiningu algengra bilana í vélum og búnaði í vélar- og ketilrými og nauðsynlegar aðgerðir til að koma í veg fyrir tjón.

- c) Dælikerfi
 - i) hefðbundnum dælingaraðferðum;
 - ii) stjórnun lensi-, kjölfestu- og lestartælikerfa.
 - d) Orkuver
 - Undirbúningi, ræsingu, tengingu og aftengingu rafala.
 - e) Neyðar- og öryggisráðstafanir
 - i) öryggisráðstöfunum sem fylgja ber á vakt og aðgerðum sem grípa ber til án tafar ef eldur brýst út eða slys ber að höndum, einkum með tilliti til olúkerfa;
 - ii) haldgóðri einangrun rafbúnaðar og -tækja og annars nauðsynlegs búnaðar áður en skipverjum er heimilað að vinna við slíkan búnað eða tæki.
 - f) Mengunarvarnir
 - Varúðarráðstöfunum sem fylgja ber til að koma í veg fyrir umhverfismengun af völdum olíu, farmúrgangs, skolps, reyks eða annarra mengunarefna. Notkun mengunarvarnbúnaðar, t.d. olúvatnsskilja, eðjutanka og skolplosunarbúnaðar.
 - g) Skyndihjálpar
 - Nauðsynlegri skyndihjálpar með tilliti til líkamstjóns sem getur hent í vélarrúmi.
4. Stjórnsýslunni er heimilt að fella brott kröfur um þekkingu samkvæmt ii- og iii-lið b-liðar 3. mgr. ef gufukatlar eru ekki hluti af vélbúnaði skipa. Skírteini sem gefið er út á slíkum forsendum gildir ekki fyrir störf um borð í skipum þar sem gufukatlar eru hluti af vélbúnaði skipa fyrir en viðkomandi vélstjóri sannar fyrir stjórnsýslunni hæfni sína í þeim greinum sem voru felldar brott. Getu ber um slíkar takmarkanir í skírteini.
5. Við þjálfun sem miðar að því að veita nauðsynlega fræðilega þekkingu og hagnýta reynslu skal taka mið af viðeigandi alþjóðareglum og -tilmælum.

REGLA III/5

Lögboðnar lágmarkskröfur sem vélstjóra ber að fullnægja til að viðhalda hæfni sinni og þekkingu

1. Vélstjórar með skírteini sem eru á sjó eða hyggjast fara aftur á sjó eftir hlé í landi skulu, til að viðhalda réttindum sínum til starfa á sjó í þeirri stöðu sem skírteini þeirra gera ráð fyrir, sanna reglulega fyrir stjórnsýslunni eða eigi sjaldnar en á fimm ára fresti:
- a) að þeir séu við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - b) starfshæfni sína:
 - i) með að minnsta kosti eins árs viðurkenndum starfsferli sem vélstjóri á hafskipum á næstliðnum fimm árum; eða

- ii) með því að hafa gegnt störfum sem eiga skylt við gráðu þess skírteinis sem viðkomandi hefur aflað sér enda séu þau að minnsta kosti álitin jafngilda þeim starfsferli á sjó sem krafist er í i-lið b-liðar 1. mgr; eða
- iii) með einu af eftirfarandi:
 - að standast viðurkennt próf, eða
 - að ljúka viðurkenndu námskeiði eða námskeiðum með viðunandi hætti, eða
 - að ljúka að minnsta kosti þriggja mánaða viðurkenndum starfsferli sem stýrimaður á hafskipum í umframstöðu eða lægri stöðu en skírteini viðkomandi segir til um rétt áður en hann tekur við þeirri stöðu sem hann á rétt til í krafti skírteinisins.
2. Í námskeiði eða námskeiðum sem um getur í iii-lið b-liðar 1. mgr. skulu einkum felast breytingar á viðeigandi alþjóðareglum og -tilmælum sem fjalla um öryggi mannlífa á hafinu og verndun hafsins.
3. Stjórnsýslan skal tryggja að textar nýlegra breytinga á alþjóðareglum um öryggi mannlífa á hafinu og verndun hafsins séu til um borð í skipum undir lögsögu hennar.

REGLA III/6

Lögboðnar lágmarkskröfur sem undirmenn sem gegna ásamt öðrum vaktstöðu í vélarrúmi skulu fullnægja

1. Fjallað er um lágmarkskröfur sem undirmenn sem gegna ásamt öðrum vaktstöðu í vélarrúmi skulu fullnægja í 2. mgr. Þessar kröfur gilda ekki um:
 - a) undirmenn sem eru útnefndir aðstoðarmenn vakthafandi vélstjóra(1);
 - b) undirmenn í þjálfun;
 - c) undirmenn sem gegna skyldum á vakt sem ekki krefjast fagkunnáttu.
2. Undirmenn sem gegna ásamt öðrum vaktstöðu í vélarrúmi skulu:
 - a) hafa náð að minnsta kosti 16 ára aldri;
 - b) sanna fyrir stjórnsýslunni að þeir séu við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - c) sanna fyrir stjórnsýslunni að þeir hafi:
 - i) reynslu eða þjálfun sem felur í sér undirstöðuatriði sem varða slökkvistarf, skyndihjálp, aðferðir sem einstaklingar beita til að komast af, ógn sem steðjar að heilsu manna og öryggi einstaklinga;
 - ii) hæfni til að meðtaka fyrirmæli og gera sig skiljanlegan í málum sem snerta skyldustörf þeirra;

(1) Vísað er í ályktun nr. 9 - „Tilmæli um lágmarkskröfur sem undirmenn sem tilnefndir eru sem aðstoðarmenn vakthafandi vélstjóra skulu fullnægja“, sem alþjóðaráðstefnan um þjálfun og réttindi sjómanna samþykkti 1978.

- d) sanna fyrir stjórnýslunni að þeir hafi:
- i) starfsreynslu í landi sem tengist störfum þeirra á sjó að viðbætti nægilega langri starfsreynslu á sjó sem stjórnýslan ákveður; eða
 - ii) fengið sérþjálfun, annaðhvort áður en sjómennska hefst eða um borð í skipi, meðal annars nægilega langa starfsreynslu á sjó sem stjórnýslan ákveður; eða
 - iii) að minnsta kosti sex mánaða viðurkennda starfsreynslu á sjó.
3. Fyrirnefndir undirmenn skulu hafa þekkingu á:
- a) vaktstöðu í vélarrúmi og hæfni til að sinna almennum skyldustörfum á vakt;
 - b) öruggum vinnubrögðum sem tengjast störfum í vélarrúmi;
 - c) fagorðum sem notuð eru í vélarrúmi og heiti véla og búnaðar sem tengjast störfum þeirra;
 - d) grunnaðgerðum sem lúta að umhverfisvernd.
4. Undirmenn á ketilvakt skulu hafa þekkingu á öruggri umsjón með kötlum og hæfni til að viðhalda réttu vatnsmagni og gufuþrýstingi.
5. Undirmenn sem gegna ásamt öðrum vaktstöðu í vélarrúmi skulu þekkja skyldur samfara vaktstöðu í vélarrúmi á því skipi sem þeir munu starfa á. Undirmenn skulu einkum, að því er skipið varðar,
- a) hafa þekkingu á innri samskiptakerfum sem hafa þýðingu fyrir vaktstöðuna;
 - b) hafa þekkingu á flóttaleiðum úr vélarrúmi;
 - c) hafa þekkingu á viðvörðunarkerfum í vélarrúmi og hæfni til að gera greinarmun á mismunandi viðvörðunarkerkjum með sérstöku tilliti til viðvörðunar vegna eldkæfandi lofttegunda;
 - d) þekkja til hvar slökkvibúnaður er staðsettur í vélarrúmi og hvernig ber að nota hann.
6. Stjórnýslan getur litið svo á að sjómaður hafi fullnægt kröfum þessarar reglu hafi hann gegnt svipuðu starfi á þilfari í að minnsta kosti eitt ár á næstu fimm árum fyrir gildistöku viðkomandi stjórnýslu á STCW-samþykktinni.

IV. KAFLI

LOFTSKEYTAMENN

Til skýringar:

Lögboðin ákvæði um vaktstöðu í fjarskiptastöðvum er að finna í alþjóðareglum um þráðlaus fjarskipti og alþjóðasamningnum frá 1974 um öryggi mannlífa á hafinu, með áorðnum breytingum. Ákvæði um viðhald fjarskiptastöðva er að finna í alþjóðasamningnum frá 1974 um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), með áorðnum breytingum og leiðbeiningum sem stofnunin⁽¹⁾ hefur samþykkt.

REGLA IV/1

Beiting

1. Ákvæði þessa kafla gilda um loftskeytamenn á skipi sem er rekið í samræmi við heimsöryggiskerfið til nota í sjávarháská (GMDSS) eins og mælt er fyrir um í alþjóðasamningnum frá 1974 um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), með áorðnum breytingum.
2. Fram til 1. febrúar 1999, ber loftskeytamönnum á skipi sem fullnægir ákvæðum alþjóðasamningsins frá 1974 um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), sem voru í gildi fyrir 1. febrúar 1992, að fullnægja ákvæðum alþjóðasamþykktarinnar frá 1978 um þjálfun, réttindi og vaktstöður sjómanna sem voru í gildi fyrir 1. desember 1992.

REGLA IV/2

Lögboðnar lágmarkskröfur sem fullnægja ber til að öðlast réttindi loftskeytamanna í GMDSS-fjarskiptastöð

1. Loftskeytamenn sem bera ábyrgð á eða vinna skyldustörf á fjarskiptasviði um borð í skipi skulu hafa viðeigandi skírteini, eitt eða fleiri, sem stjórnsýslan gefur út eða viðurkennir samkvæmt ákvæðum alþjóðareglna um þráðlaus fjarskipti.
2. Að auki skal loftskeytamaður um borð í skipi, sem samkvæmt alþjóðasamningnum frá 1974 um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), með áorðnum breytingum, skal útbúið fjarskiptabúnaði:
 - a) hafa náð að minnsta kosti 18 ára aldri;
 - b) sanna fyrir stjórnsýslunni að hann sé við góða heilsu, einkum hvað sjón og heyrn varðar;
 - c) fullnægja kröfum viðbætisins við þessa reglu.
3. Umsækjendur um réttindi skulu standast próf sem viðkomandi stjórnsýsla viðurkennir.
4. Sú þekking sem krafist er til að öðlast réttindi skal nægja til þess að loftskeytamenn geti unnið skyldustörf sín örugglega og á skilvirkan hátt. Sú þekking sem krafist er til að fá í hendur hverja þá gerð skírteinis sem um getur í alþjóðareglum um þráðlaus fjarskipti skal vera í samræmi við þær reglur. Að auki skal þekking og þjálfun sem krafist er til að fá þau skírteini sem um getur í alþjóðareglum um þráðlaus fjarskipti vera í þeim greinum sem taldar eru upp í viðbætinum við þessa reglu. Þegar ákveðið er hvað telst tilhlýðileg þekking og þjálfun skal stjórnsýslan skal taka mið af viðeigandi tilmælum stofnunarinnar⁽²⁾.

⁽¹⁾ Vísad er í leiðbeiningar um viðhald fjarskiptabúnaðar fyrir heimsöryggiskerfi til nota í sjávarháská (GMDSS) sem nær til hafsvæða A3 og A4 og stofnunin samþykkti með ályktun A. 702 (17).

⁽²⁾ Vísad er í tilmæli um þjálfun skipverja í fjarskiptastöð samkvæmt heimsöryggiskerfi til nota í sjávarháská (GMDSS) sem stofnunin samþykkti með ályktun A. 703 (17).

VIÐBÆTIR VIÐ REGLU IV/2

Lágmarksviðbótarþekking og -þjálfun sem krafist er af loftskeytamönnum

1. Auk þess að fullnægja kröfum vegna útgáfu skírteinis í samræmi við alþjóðareglur um þráðlaus fjarskipti skulu loftskeytamenn hafa þekkingu og þjálfun, meðal annars hagnýta þjálfun, í eftirfarandi greinum:
 - a) að veita fjarskiptaþjónustu í neyðartilvikum, t.d.:
 - i) þegar yfirgefa skal skip;
 - ii) þegar eldur brýst út um borð í skipi;
 - iii) þegar fjarskiptabúnaður bilar að hluta eða algerlega;
 - b) meðferð björgunarfara og -báta og tækjabúnaðar þeirra með sérstöku tilliti til fjarskiptabúnaðar til bjargar mannlífum;
 - c) að komast af á hafi úti;
 - d) skyndihjálp;
 - e) að koma í veg fyrir og slökkva eld með sérstöku tilliti til fjarskiptabúnaðar;
 - f) fyrirbyggjandi ráðstöfunum til að tryggja öryggi skips og skipverja í tengslum við hættu sem stafar af fjarskiptabúnaði, t.d. rafgeislun, hætta af völdum efna og aflrænna fyrirbæra;
 - g) notkun leitar- og björgunarhandbókar manna á kaupskipum (MERSAR) með sérstöku tilliti til fjarskipta;
 - h) notkun kerfa og aðferða til að gefa upp staðsetningu skipa;
 - i) notkun alþjóðlegu merkjabókarinnar og íðorðasafns sjómanna;
 - j) notkun kerfa og aðferða þegar leita þarf læknisráða um fjarskiptabúnað.
2. Stjórnsýslunni er heimilt eftir aðstæðum að víkja frá kröfum 1. mgr. um þekkingu og þjálfun vegna útgáfu skírteinis loftskeytamanns þegar um er að ræða handhafa skírteinis sem er gefið út samkvæmt ákvæðum II., III. og IV. kafla, að því tilskildu að stjórnsýslunni sé sýnt fram á að þjálfun eða þekking vegna útgáfu þess skírteinis sem viðkomandi hefur sé viðunandi.

REGLA IV/3

Lögboðnar lágmarkskröfur sem loftskeytamönnum GMDSS-fjarskiptastöðvar ber að fullnægja til að viðhalda hæfni sinni og þekkingu

1. Loftskeytamenn með skírteini, eitt eða fleiri, sem stjórnsýslan gefur út eða viðurkennir skulu, til að teljast hæfir til að gegna áfram störfum um borð í hafskipum, sanna fyrir stjórnsýslunni eftirfarandi:
 - a) að þeir séu við góða heilsu, einkum hvað sjón, heyrn og mál varðar með reglulegu millibili eða eigi sjaldnar en á fimm ára fresti; og
 - b) starfshæfni sína:
 - i) með því að starfa sem loftskeytamaður um borð í haffæru kaupskipi án þess að einstakt hlé á störfum vari lengur en fimm ár; eða
 - ii) með því að hafa gegnt störfum sem eiga skylt við gráðu þess skírteinis sem viðkomandi hefur aflað sér enda séu þau að minnsta kosti álitin jafngilda þeim starfsferli á sjó sem krafist er í i-lið b-liðar 1. mgr; eða
 - iii) með því að standast viðurkennt próf eða ljúka viðurkenndu námskeiði eða námskeiðum með viðunandi hætti á sjó eða í landi þar sem fjallað er um efni sem hefur beina þýðingu fyrir öryggi mannlífa á hafinu og sem hafa gildi með tilliti til þess skírteinis sem viðkomandi einstaklingur hefur, í samræmi við alþjóðasamninginn frá 1974 um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), með áorðnum breytingum, og alþjóðareglur um þráðlaus fjarskipti.
2. Stjórnsýslunni er heimilt að krefjast þess að loftskeytamenn standist viðurkennt próf eða ljúka viðurkenndu námskeiði eða námskeiðum með viðunandi hætti á sjó eða í landi þar sem sérstaklega er fjallað um skyldustörf sem lúta að öryggi þegar nýjar aðferðir, tækjabúnaður eða starfsvenjur verða lögboðnar um borð í skipum sem heimilt er að sigla undir fána þáttttökuríkis.
3. Loftskeytamenn skulu ljúka viðurkenndri, viðeigandi þjálfun eða prófum með viðunandi hætti, þar sem tekið er tillit til viðeigandi alþjóðareglna og -tilmæla, til að viðhalda hæfni sinni til starfa á sjó um borð í skipum af sérstakri gerð sem sérstakar þjálfunarkröfur hafa verið samþykktar fyrir á alþjóðavettvangi.
4. Stjórnsýslan skal tryggja að textar nýlegra breytinga á alþjóðlegum reglum sem varða þráðlaus fjarskipti og öryggi mannlífa á hafinu séu til um borð í skipum sem heimilt er að sigla undir fána hennar.
5. Stjórnsýslan er hvött, í samráði við hlutaðeigandi aðila, til að ákvarða eða stuðla að ákvörðun um skipulagningu upprifjunar- og endurmenntunarnámskeiða fyrir loftskeytamenn sem eru á sjó, einkum þá sem óska eftir að hefja störf um borð í hafskipum á ný, sem eru, eftir atvikum, annaðhvort valfrjáls námskeið eða skyldunámskeið. Á viðkomandi námskeiði eða námskeiðum skal fjalla um efni sem hafa beina þýðingu fyrir skyldustörf á sviði fjarskipta og breytingar á sviði fjarskiptatækni um borð í skipum og á viðeigandi alþjóðareglum og -tilmælum varðandi öryggi mannlífa á hafinu.

V. KAFLI

SÉRKRÖFUR VEGNA TANKSKIPA

REGLA V/1

Lögboðnar lágmarkskröfur vegna þjálfunar og menntunar og hæfis skipstjóra og yfir- og undirmanna á olíuflutningaskipum

1. Yfir- og undirmenn sem ætlað er að gegna sérstökum skyldustörfum, og bera ábyrgð þeim samfara, í tengslum við farm sem og lestunar- og losunarbúnað í olíuflutningaskipum og sem hafa ekki starfað um borð í slíkum skipum sem fastráðnir skipverjar skulu áður en þeir takast slík skyldustörf á hendur ljúka viðeigandi námskeiði í slökkvistörfum í landi; og
 - a) inna af hendi störf um borð í skipi undir eftirliti nægilega lengi til að öðlast næga leikni í öruggum vinnubrögðum; eða
 - b) ljúka viðurkenndu kynningarnámskeiði um grundvallarvarúðarráðstafanir og aðgerðir varðandi öryggi og mengunarvarnir, hönnun og innréttingar olíuflutningaskipa af ýmsum gerðum, farmtegundir, áhættu þeim samfara og tækjabúnað til að meðhöndla þær, almenn vinnubrögð og orð og hugtök sem tengjast olíuflutningaskipum.
2. Skipstjórar, yfirvélstjórar, yfirstýrimenn, aðrir stýrimenn og, ef um aðra en fyrrnefnda aðila er að ræða, hver sá sem ber beina ábyrgð á lestun, losun og eftirliti með farni í flutningi eða meðhöndlun hans skulu, auk þess sem kveðið er á um í 1. mgr., hafa:
 - a) reynslu á viðeigandi sviði sem hæfir þeim störfum sem þeim ber að inna af hendi um borð í olíuflutningaskipi; og
 - b) lokið sérþjálfun sem hæfir þeim störfum sem þeim ber að inna af hendi, t.d. sem lýtur að öryggi olíuflutningaskipa, eldvarnarráðstöfunum og -kerfum, mengunarvörnum og -eftirliti, vinnubrögðum og skyldum samkvæmt gildandi lögum og reglugerðum.
3. Í allt að tvö ár eftir að STCW-samþykktin hefur gengið í gildi í þátttökuríki er heimilt að líta svo á að sjómaður hafi fullnægt kröfum b-liðar 2. mgr. hafi hann starfað á því sviði sem um ræðir um borð í olíuflutningaskipum í að minnsta kosti eitt ár á næstliðnum fimm árum.

REGLA V/2

Lögboðnar lágmarkskröfur vegna þjálfunar og menntunar og hæfis skipstjóra og yfir- og undirmanna á efnaflutningaskipum

1. Yfir- og undirmenn sem ætlað er að gegna sérstökum skyldustörfum, og bera ábyrgð þeim samfara, í tengslum við farm sem og lestunar- og losunarbúnað í efnaflutningaskipum og sem hafa ekki starfað um borð í slíkum skipum sem fastráðnir skipverjar skulu áður en þeir takast slík skyldustörf á hendur ljúka viðeigandi námskeiði í slökkvistörfum í landi; og
 - a) inna af hendi störf um borð í skipi undir eftirliti nægilega lengi til að öðlast næga leikni í öruggum vinnubrögðum; eða
 - b) ljúka viðurkenndu kynningarnámskeiði um grundvallarvarúðarráðstafanir og aðgerðir

varðandi öryggi og mengunarvarnir, hönnun og innréttingar efnaflutningaskipa af ýmsum gerðum, farmtegundir, áhættu þeim samfara og tækjabúnað til að meðhöndla þær, almenn vinnubrögð og orð og hugtök sem tengjast efnaflutningaskipum.

2. Skipstjórar, yfirvélstjórar, yfirstýrimenn, aðrir stýrimenn og, ef um aðra en fyrrnefnda aðila er að ræða, hver sá sem ber beina ábyrgð á lestun, losun og eftirliti með farmi í flutningi eða meðhöndlun hans skulu, auk þess sem kveðið er á um í 1. mgr., hafa:
 - a) reynslu á viðeigandi sviði sem hæfir þeim störfum sem þeim ber að inna af hendi um borð í efnaflutningaskipi; og
 - b) lokið sérþjálfun sem hæfir þeim störfum sem þeim ber að inna af hendi, t.d. sem lýtur að öryggi efnaflutningaskipa, eldvarnarráðstöfunum og -kerfum, mengunarvörnum og -eftirliti, vinnubrögðum og skyldum samkvæmt gildandi lögum og reglugerðum.
3. Í allt að tvö ár eftir að STCW-samþykktin frá 1978 hefur gengið í gildi í þátttökuríki er heimilt að líta svo á að sjómaður hafi fullnægt kröfum b-liðar 2. mgr. hafi hann starfað á því sviði sem um ræðir um borð í efnaflutningaskipum í að minnsta kosti eitt ár á næstliðnum fimm árum.

REGLA V/3

Lögboðnar lágmarkskröfur vegna þjálfunar og menntunar og hæfis skipstjóra og yfir- og undirmanna á gasflutningaskipum

1. Yfir- og undirmenn sem ætlað er að gegna sérstökum skyldustörfum, og bera ábyrgð þeim samfara, í tengslum við farm sem og lestunar- og losunarbúnað í gasflutningaskipum og sem hafa ekki starfað um borð í slíkum skipum sem fastráðnir skipverjar skulu áður en þeir takast slík skyldustörf á hendur ljúka viðeigandi námskeiði í slökkvistörfum í landi; og
 - a) inna af hendi störf um borð í skipi undir eftirliti nægilega lengi til að öðlast næga leikni í öruggum vinnubrögðum; eða
 - b) ljúka viðurkenndu kynningarnámskeiði um grundvallarvarúðarráðstafanir og aðgerðir varðandi öryggi og mengunarvarnir, hönnun og innréttingar gasflutningaskipa af ýmsum gerðum, farmtegundir, áhættu þeim samfara og tækjabúnað til að meðhöndla þær, almenn vinnubrögð og orð og hugtök sem tengjast gasflutningaskipum.
2. Skipstjórar, yfirvélstjórar, yfirstýrimenn, aðrir stýrimenn og, ef um aðra en fyrrnefnda aðila er að ræða, hver sá sem ber beina ábyrgð á lestun, losun og eftirliti með farmi í flutningi eða meðhöndlun hans skulu, auk þess sem kveðið er á um í 1. mgr., hafa:
 - a) reynslu á viðeigandi sviði sem hæfir þeim störfum sem þeim ber að inna af hendi um borð í gasflutningaskipi; og
 - b) lokið sérþjálfun sem hæfir þeim störfum sem þeim ber að inna af hendi, t.d. sem lýtur að öryggi gasflutningaskipa, eldvarnarráðstöfunum og -kerfum, mengunarvörnum og -eftirliti, vinnubrögðum og skyldum samkvæmt gildandi lögum og reglugerðum.
3. Í allt að tvö ár eftir að STCW-samþykktin frá 1978 hefur gengið í gildi í þátttökuríki er heimilt að líta svo á að sjómaður hafi fullnægt kröfum b-liðar 2. mgr. hafi hann starfað á því sviði sem um ræðir um borð í gasflutningaskipum í að minnsta kosti eitt ár á næstliðnum fimm árum.

VI. KAFLI

HÆFNI Í MEÐFERÐ BJÖRGUNARFARA

REGLA VI/1

Lögboðnar lágmarkskröfur sem ber að fullnægja vegna útgáfu hæfnisskírteina með tilliti til meðferðar björgunarfara og -báta

Sjómenn sem gefa á út hæfnisskírteini fyrir með tilliti til meðferðar björgunarfara skulu:

- a) vera að minnsta kosti 17 og hálfis árs;
- b) sanna fyrir stjórnslunni að þeir séu við góða heilsu;
- c) hafa að minnsta kosti 12 mánaða viðurkenndan starfsferil á sjó eða hafa sótt viðurkennt þjálfunarnámskeið og hafa að minnsta kosti níu mánaða viðurkenndan starfsferil á sjó;
- d) sanna fyrir stjórnslunni með prófi eða símati, sem fer fram meðan á viðurkenndu þjálfunarnámskeiði stendur, að þeir hafi þekkingu á efnisatriðum viðbætisins við þessa reglu;
- e) sýna með fullnægjandi hætti fyrir stjórnslunni með prófi eða símati, sem fer fram meðan á viðurkenndu þjálfunarnámskeiði stendur, að þeir séu færir um að:
 - i) íklæðast björgunarvesti á réttan hátt; stökkva með öruggum hætti í sjóinn úr tiltekinni hæð; komast úr sjónum um borð í björgunarfar í björgunarvesti;
 - ii) rétta við björgunarfar á hvolfi klæddir björgunarvesti;
 - iii) skilja áletranir á björgunarförum og -bátum um fjölda manna sem heimilt er að þeir flytji;
 - iv) gefa réttar skipanir um hvernig ber að setja út björgunarför og -báta og komast um borð í þá, yfirgefa skip og stjórna björgunarförum og -bátum og komast úr þeim;
 - v) undirbúa og sjósetja björgunarför og -báta með öruggum hætti og komast frá skipshlið með skjótum hætti;
 - vi) hlynna að slösuðum á meðan og eftir að skip er yfirgefið;
 - vii) róa og stýra, reisa mastur, vinda upp segl, hafa stjórn tök á báti undir seglum og stýra báti eftir áttavita;
 - viii) nota merkjabúnað, t.d. svifblys, handblys og reykmerki sem fljóta á vatni;
 - ix) nota fjarskiptabúnað til bjargar mannlífum;
 - x) íklæðast og nota flotgalla; nota varmaskjólubúnað.

VIÐBÆTUR VIÐ REGLU VI/1**Lágmarksþekking sem krafist er vegna útgáfu hæfnisskírteina með tilliti til meðferðar
björgunarfara**

1. Mismunandi neyðartilvik sem um getur verið að ræða, t.d. árekstur, eldsvoði, skipbrot.
2. Forsendur þess að komast af, meðal annars:
 - a) gildi þjálfunar og æfinga;
 - b) nauðsyn þess að vera búinn undir hvers kyns neyðarástand;
 - c) aðgerðir sem viðkomandi ber að grípa til ef hann er kallaður að björgunarförum og -bátum;
 - d) aðgerðir sem grípa ber til ef yfirgefa þarf skip;
 - e) aðgerðir sem grípa ber til eftir að í sjó er komið;
 - f) aðgerðir sem grípa ber til þegar um borð í björgunarfara eða -bát er komið;
 - g) helstu hættur sem stöðja að skipbrotsmönnum.
3. Sérstakar skyldur sem hverjum skipverja er ætlað að inna af hendi, eins og um getur í útköllunarskránni, t.d. mismunurinn á útkallsmerkjum fyrir alla áhöfn að björgunarförum og að slökkvistöðvum.
4. Gerðir algengs björgunarbúnaðar um borð í skipum.
5. Smíði og útbúnaður björgunarfara, -báta og einstakra hluta af búnaði þeirra.
6. Sérstakir eiginleikar björgunarfara og -báta og aðstaða í þeim.
7. Mismunandi gerðir búnaðar til að setja út björgunarför og -báta.
8. Aðferðir við að setja út björgunarför og -báta í ólgusjó.
9. Aðgerðir sem grípa ber til eftir að skip hefur verið yfirgefið.
10. Stjórnþök björgunarfara og -báta í illviðrum.
11. Notkun fangalínu, rekakkeris og annars búnaðar.
12. Útdeiling matar og vatns um borð í björgunarförum.
13. Björgun með þyrlu.
14. Notkun búnaðar til skyndihjálpar og endurlífgunaraðferðir.
15. Fjarskiptabúnaður til bjargar mannlífum um borð í björgunarförum og -bátum, t.d. gervihnattaneyðarbaujur (EPIRB).
16. Áhrif af völdum ofkælingar og aðferðir til að koma í veg fyrir ofkælingu; notkun skjólyfirbreiðslu og skjólfatnaðar, t.d. flotgalla og varmaskjólubúnaðar.
17. Aðferðir við að gangsetja og meðhöndla vél björgunarfars eða -báts ásamt aukabúnaði og notkun meðfylgjandi slökkvitækis.
18. Notkun björgunar- og lífbáta við að safna björgunarförum saman og björgun skipbrotsmanna og manna úr sjón.
19. Lending björgunarfara og -báta.

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar**95/EES/43/03****nr. 30/95
frá 19. maí 1995****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:

XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 um breytingu á bókun 47 og tilteknum viðaukum við EES-samninginn⁽¹⁾.

Tilskipun ráðsins 94/57/EB frá 22. nóvember 1994 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaefirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamála-yfirvalda⁽²⁾ skal felld inn í samninginn.

ÁKVEÐIÐ EFTIRFARANDI:**1. gr.**

Eftirfarandi liður komi aftan við lið 55a (tilskipun ráðsins 93/75/EBE) í XIII. viðauka við samninginn:

„55b. 394 L 0057: Tilskipun ráðsins 94/57/EB frá 22. nóvember 1994 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaefirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamála-yfirvalda (Stjtíð. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 20).“.

2. gr.

Fullgiltur texti tilskipunar ráðsins 94/57/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. júní 1995, 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 Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 19. maí 1995.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

P. Benavides

(¹) Stjtíð. EB nr. L 160, 28. 6. 1994, bls. 1 og EES-viðbætur við Stjtíð. EB nr. 17, 28. 6. 1994, bls. 68.

(²) Stjtíð. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 20.

TILSKIPUN RÁÐSINS 94/57/EB

frá 22. nóvember 1994

um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaæftirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamálayfirvalda**RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

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

í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 189. gr. c í sáttmálanum ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Í ályktun frá 8. júní 1993 um sameiginlega stefnu um öryggi á hafi úti setti ráðið það markmið að útiloka öll skip sem ekki uppfylla staðla frá hafsvæðum bandalagsins og lagði ríka áherslu á að bandalagið beitti sér fyrir að tryggja skilvirka og einsleita framkvæmd alþjóðareglna með því að vinna að gerð samræmdra staðla fyrir flokkunarfélög ⁽⁴⁾.

Auka má með skilvirkum hætti öryggi og mengunarvarnir á hafi úti með því að beita til hins ítrasta alþjóðasamningnum, reglum og ályktunum og stuðla á sama tíma að því að varðveita réttinn til að veita þjónustu.

Eftirlit með því að skip uppfylli kröfur samræmdra alþjóðastaðla um öryggi og mengunarvarnir á hafi úti er á ábyrgð skráningar- og hafnarríkja.

Aðildarríkin bera ábyrgð á að gefa út alþjóðaskírteini um öryggi og mengun sem kveðið er á um í sáttmálum eins og alþjóðasamningnum um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74), alþjóðasamningnum um hleðslumerki skipa frá 1966 (Load Lines 66) og alþjóðasamningnum um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 (MARPOL 73/78) sem og framkvæmd ákvæða þeirra.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 20, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 30/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. C 167, 18. 6. 1993, bls. 13.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. C 34, 2. 2. 1994, bls. 14.

⁽³⁾ Álit Evrópuþingsins frá 9. mars 1994 (Stjtið. EB nr. C 91, 28. 3. 1994, bls. 9), sameiginleg afstaða ráðsins frá 19. september 1994 (OJ nr. C 301, 27. 10. 1994, bls. 75) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 16. nóvember 1994 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

⁽⁴⁾ Stjtið. EB nr. C 271, 7. 10. 1993, bls. 1.

Samkvæmt þessum samningum mega öll aðildarríkin heimila, að vissu marki, tæknistofnunum að sjá um að votta að farið sé að þeim og mega fela öðrum að gefa út viðeigandi öryggisskírteini.

Fjöldi starfandi flokkunarfélaga víða um heim tryggir hvorki nægilega skilvirka framkvæmd reglna né áreiðanleika þeirra þegar þau koma fram fyrir hönd yfirvalda innanlands vegna þess að þau búa ekki yfir nægilega góðu stjórnkerfi eða reynslu til að gegna skyldum sínum með nægilega faglegum hætti.

Aðildarríkin geta ekki ein sér náð því markmiði svo vel sé að gera flokkunarfélögum skylt að fara eftir viðeigandi stöðlum en bandalagið hefur meiri burði til þess.

Viðeigandi er að gera ráðstafanir með hjálp tilskipunar ráðsins þar sem kveðið er á um lágmarksviðmiðanir til viðurkenningar á stofnunum, en sjálf viðurkenningin, framkvæmdaraðferðir og framkvæmd tilskipunar er í höndum aðildarríkjanna.

Evrópustaðlarnir EN 45004 og EN 29001 ásamt stöðlum Alþjóðasambands flokkunarfélaga (IACS) eru nægileg trygging fyrir gæðum frammistöðu stofnana.

Útgáfu öryggisskírteinis fyrir fjarskiptabúnað flutningaskipa má fela einkaaðilum með nægilega sérþekkingu og hæft starfsfólk.

Stofnanir sem vilja öðlast viðurkenningu samkvæmt þessari tilskipun skulu leggja fyrir aðildarríkin nákvæmar upplýsingar og sannanir þess efnis að þau uppfylli lágmarkskröfurnar og aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni og öðrum aðildarríkjum um þær stofnanir sem hlotið hafa viðurkenningu.

Framkvæmdastjórnin má veita þeim stofnunum þriggja ára viðurkenningu sem uppfylla ekki skilyrðin um lágmarksfjölda og tonnatölu flokkaðra skipa og þann lágmarksfjölda skoðunarmanna í fullu starfi sem mælt er fyrir um í viðaukanum en uppfylla öll önnur skilyrði. Slíkar stofnanir ættu að fá framlengingu á viðurkenningu eftir þriggja ára tímabil að því tilskildu að þær uppfylli áfram sömu skilyrði. Þriggja ára viðurkenningin gildir aðeins um aðildarríki sem hafa lagt inn beiðni um slíkt og aðeins fyrir umrætt tímabil.

Stofnun innri markaðarins felur í sér fjáls þjónustuviðskipti þannig að ekki er hægt að koma í veg fyrir að stofnanir sem uppfylla sameiginlegar kröfur, sem tryggja fagleg vinnubrögð þeirra og áreiðanleika, geti stundað þjónustu sína innan bandalagsins að því tilskildu að aðildarríki hafi ákveðið að fela öðrum slík lögboðin skylduverk. Aðildarríkið má þó takmarka þann fjölda stofnana sem það veitir leyfi í samræmi við ríkjandi þörf, á grundvelli hlutlægra og gagnsærra viðmiðana, að viðhöfðu eftirliti framkvæmdastjórnarinnar samkvæmt málsmeðferð í nefndum.

Regluna um frelsi til að veita þjónustu í tengslum við skipaefirlit og skoðun má framkvæma stig af stigi en ekki eftir tilsett tímamörk.

Nauðsynlegt er að yfirvöld innanlands taki virkari þátt í skipaefirliti og útgáfu tengdra skírteina ef nauðsyn krefur til að tryggja að farið sé í einu og öllu eftir alþjóðareglum um öryggi jafnvel þótt aðildarríkin reiði sig á stofnanir utan stjórnsýslusviðs þeirra til að framkvæma lögboðin verk. Því er við hæfi að koma á náinni samvinnu milli yfirvalda og stofnananna sem kann að þýða að nauðsynlegt sé að stofnunin hafi á sínum vegum staðbundinn fulltrúa í aðildarríkinu til að framkvæma verk í nafni hennar.

Skipa skal stjórnsýslunefnd til aðstoðar framkvæmdastjórninni í viðleitni sinni til að tryggja skilvirka beitingu gildandi krafna um öryggi og umhverfisvernd að teknu tilliti til málsmeðferðar um fullgildingu innanlands.

Framkvæmdastjórnin skal starfa samkvæmt málsmeðferðinni sem mælt er fyrir um í 13. gr. í því skyni að fylgja þróuninni á alþjóðavettvangi og uppfæra lágmarkskröfurnar.

Á grundvelli upplýsinganna sem aðildarríkin veita samkvæmt 11. gr. um stofnanirnar sem starfa á þeirra vegum ákveður framkvæmdastjórnin, í samræmi við málsmeðferðina í 13. gr., hvort hún fer þess á leit við aðildarríkin að þau afturkalli viðurkenningu stofnana sem uppfylla ekki lengur sameiginlegar lágmarkskröfur.

Aðildarríkin skulu þó eiga völd á því að fella úr gildi viðurkenningu þeirra á stofnun ef öryggi og umhverfi er í alvarlegri hættu. Framkvæmdastjórnin skal taka ákvörðun með skjóttum hætti, í samræmi við málsmeðferðina sem getið er um hér að framan, hvort nauðsynlegt sé að hnekkja slíkum innanlandsráðstöfunum.

Hvert aðildarríki ætti að meta reglulega skilvirkni stofnananna sem starfa fyrir hönd þess og veita framkvæmdastjórninni og öðrum aðildarríkjum nákvæmar upplýsingar um það.

Aðildarríkjum ber skylda til, sem hafnaryfirvöld, að auka öryggi og koma í veg fyrir mengun á hafsvæðum bandalagsins með forgangsskoðun skipa með skírteini frá stofnunum sem uppfylla ekki sameiginlegar kröfur og tryggja þar með að skip sem sigla undir þeirra fána hljóta ekki lengur hagstæðari kjör.

Við ákvarðanatöku sína skal nefndin fara eftir starfsreglu III A í 2. gr. ákvörðunar ráðsins 87/373/EBE frá 13. júlí 1987 þar sem kveðið er á um beitingu þess framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórnin hefur ⁽¹⁾.

Flokkunarfélög skulu uppfæra og framfylgja tæknistöðlum sínum í því skyni að samræma öryggisreglur og tryggja samhæfða framkvæmd alþjóðareglna innan bandalagsins.

Á þessari stundu eru ekki fyrir hendi samræmdir alþjóðastaðlar sem öll skip þurfa að uppfylla á byggingarstigi og allan þeirra endingartíma að því er varðar bol-, vél-, raf- og stjórnbúnað. Setja má slíka staðla samkvæmt reglum viðurkenndra flokkunarfélaga eða samkvæmt sambærilegum stöðlum sem yfirvöld innanlands ákveða í samræmi við málsmeðferðina sem kveðið er á um í tilskipun ráðsins 83/189/EBE frá 28. mars 1983 sem setur reglur um tilhögun upplýsingaskipta vegna tæknilegra staðla og reglugerða ⁽²⁾.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Í þessari tilskipun er kveðið á um tilteknar aðferðir sem aðildarríkin og viðkomandi stofnanir skulu fylgja við skoðun, eftirlit og viðurkenningu skipa í því skyni að fara að alþjóðasamningum um öryggi á hafi úti og varnir gegn mengun sjávar ásamt því að stuðla að frelsi til að veita þjónustu. Þetta ferli felur í sér þróun og framkvæmd öryggiskrafna sem gilda um bol-, vél-, raf- og stjórnbúnað skipa sem falla undir gildissvið alþjóðasamninganna.

2. gr.

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „skip“: skip sem falla undir gildissvið alþjóðasamninganna;
- b) „skip sem sigla undir fána aðildarríkis“: skip skráð í aðildarríki og siglir undir fána þess í samræmi við löggjöf þess, þar með talin skip sem skráð eru í skrá bandalagsins yfir haffær kaupskip (Euros) þegar sú skrá hefur hlotið viðurkenningu ráðsins. Skip sem þessi skilgreining á ekki við um teljast vera skip sem sigla undir fána þriðja lands;
- c) „skoðanir og eftirlit“: skyldubundnar skoðanir og eftirlit samkvæmt alþjóðasamningunum;
- d) „alþjóðasamningarnir“: alþjóðasamningurinn um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS), alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa frá 1966 (Load Lines) og alþjóðasamningur (1973/78) um varnir gegn mengun frá skipum (MARPOL) sem og bókanir og breytingar við þá ásamt tengdum reglum sem eru bindandi í öllum aðildarríkjunum þegar þessi tilskipun er samþykkt;
- e) „stofnun“: flokkunarfélag eða annar einkaaðili sem framkvæmir öryggismat fyrir yfirvald;

(¹) Stjtið. EB nr. L 197, 18. 7. 1987, bls. 33.

(²) Stjtið. EB nr. L 109, 26. 4. 1983, bls. 8. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun 94/10/EB (OJ nr. L 100, 19. 4. 1994, bls. 30).

- f) „viðurkennd stofnun“: stofnun sem hlotið hefur viðurkenningu í samræmi við 4. gr.;
- g) „leyfi“: sú framkvæmd af hálfu aðildarríkis að veita viðurkenndri stofnun leyfi eða fela henni vald;
- h) „skírteini“: skírteini gefið út fyrir hönd aðildarríkis í samræmi við alþjóðasamninga;
- i) „flokunarskírteini“: skjal sem gefið er út af flokkunarfélagi til marks um að smíði skips og vélbúnaður þess til tiltekinna nota og reksturs sé í samræmi við ákvæði og reglur þess;
- j) „öryggisskírteini fyrir fjarskiptabúnað flutningaskipa“: skírteini sem kveðið er á um í breyttum alþjóðareglum um þráðlaus fjarskipti samkvæmt samningnum um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS 74/78) samþykktum af Alþjóðasiglingamála-stofnuninni og felur í sér, á aðlögunartímabili sem lýkur 1. febrúar 1999, öryggisskírteini fyrir loftskreyttastöðvar flutningaskips og öryggisskírteini fyrir talstöðvar flutningaskips;
- k) „staðsetning“: sá staður þar sem skráða skrifstofu, aðalstjórn eða aðalstarfsemi stofnunar er að finna.

3. gr.

- Aðildarríkin skulu ábyrgjast skyldur sínar samkvæmt alþjóðasamningunum, tryggja að lögbær yfirvöld þeirra geti séð svo um að ákvæði alþjóðasamninganna séu virt, einkum að því er varðar eftirlit og skoðun skipa og útgáfu skírteina og undanþáguskírteina.
- Ef aðildarríki ákveður, í skilningi 1. mgr., að því er varðar skip sem sigla undir fána þess:
 - að veita stofnun leyfi til að framkvæma að fullu eða að hluta eftirlit og skoðanir sem tengjast skírteinum, þar með talið þeim sem ætluð eru til að meta hvort farið sé að 14. gr., og ef við á, að gefa út eða endurnýja tengd skírteini; eða
 - að láta stofnanir framkvæma að fullu eða að hluta eftirlit og skoðanir sem um getur í undirlit i;

skal það eingöngu fela viðurkenndum stofnunum þessar skyldur.

Lögbær yfirvöld skulu í öllum tilvikum samþykkja fyrstu útgáfu undanþáguskírteina.

Að því er varðar öryggisskírteini fyrir fjarskiptabúnað flutningaskipa má fela þessar skyldur einkaaðilum sem lögbær yfirvöld viðurkenna og búa yfir nægilegri sérþekkingu og hæfu starfsfólki til að framkvæma fyrir þeirra hönd sérhæft mat á öryggisþáttum fjarskipta.

- Þessi grein á ekki við um útgáfu skírteina fyrir tiltekna hluta búnaðar um borð í skipum.

4. gr.

- Aðildarríkin mega aðeins viðurkenna þær stofnanir sem uppfylla þær kröfur sem mælt er fyrir um í viðaukanum. Stofnanirnar skulu afhenda aðildarríkjunum sem hafa sótt um viðurkenningu ítarlegar upplýsingar og skjöl þess efnis að þessar kröfur hafi verið uppfylltar. Aðildarríkin tilkynna stofnununum um viðurkenninguna með viðeigandi hætti.
- Hvert aðildarríki skal veita framkvæmdastjórninni og öðrum aðildarríkjum upplýsingar um hvaða stofnanir þær hafa viðurkennt.
- Aðildarríkin mega leggja fyrir framkvæmdastjórnina ósk um viðurkenningu til þriggja ára fyrir stofnanir sem uppfylla allar kröfurnar í viðaukanum nema þær sem mælt er fyrir um í 2. og 3. mgr. í hlutanum „Almennar kröfur“ í viðaukanum.

Slík viðurkenning skal veitt í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 13. gr. Áhrif þessarar viðurkenningar skulu takmarkast við aðildarríkin sem hafa óskað eftir slíkri viðurkenningu.

- Allar stofnanirnar sem hljóta viðurkenningu skulu sæta nánu eftirliti nefndarinnar sem skipuð er samkvæmt 7. gr., einnig með hliðsjón af ákvörðun um hugsanlega framlengingu viðurkenningu stofnana sem um getur í 3. mgr. Vegna ákvörðunar um framlengingu slíkrar viðurkenningar skal ekki taka tillit til krafanna í 2. og 3. mgr. í hlutanum „Almennar kröfur“ í viðaukanum. Takmörkun áhrifa viðurkenningarinnar sem kveðið er á um í 3. mgr. gildir ekki lengur.
- Framkvæmdastjórnin skal vinna og uppfæra skrá yfir stofnanirnar sem aðildarríkjunum er tilkynnt um samkvæmt 1., 3. og 4. mgr. Skráin skal birt í Stjórnartíðindum Evrópubandalagsins.

5. gr.

- Við beitingu i-liðar 2. mgr. 3. gr. skulu aðildarríkin að meginreglu til ekki synja þeim viðurkenndu stofnununum sem staðsettar eru í bandalaginu um leyfi til að vinna slík verkefni að teknu tilliti til ákvæðanna í 6. og 11. gr. Þó mega þau takmarka fjölda stofnana sem þau veita leyfi við þá þörf sem er fyrir hendi að því tilskildu að það sé gert með gagnsæjum og hlutlægum hætti. Að beiðni aðildarríkis skal framkvæmdastjórnin, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 13. gr. samþykkja viðeigandi ráðstafanir.
- Framkvæmdastjórnin má í undantekningartilvikum veita aðildarríkjunum undanþágu til 31. desember 1997 til að koma ákvæðum 1. mgr. í framkvæmd.

3. Til þess að aðildarríki geti samþykkt að stofnun sem staðsett er í þriðja landi fái að gegna þeim skyldum sem getið er um í 3. gr. eða hluta af þeim má það óska eftir því að hlutaðeigandi ríki veiti þeim viðurkenndu stofnunum sem staðsettar eru í bandalaginu gagnkvæma viðurkenningu.

6. gr.

1. Þau aðildarríki sem ákveða að gera eins og lýst er í 2. mgr. 3. gr. skulu koma á samvinnu milli lögbærra yfirvalda þeirra og stofnana sem starfa á þeirra vegum.
2. Fyrirkomulag samvinnunnar skal byggist á formlegum, skriflegum samningi á jafnréttisgrundvelli eða sambærilegu lögbundnu fyrirkomulagi þar sem kveðið er á um þær sértæku skyldur og verkefni sem stofnunin hefur með höndum og sem fela að minnsta kosti í sér:
 - ákvæði II. viðbætis ályktunar Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar A. 739 (18) um viðmiðunarreglur vegna leyfisveitingar fyrir stofnanir sem starfa á vegum yfirvalda og var í gildi þegar þessi tilskipun var samþykkt,
 - ákvæði um reglulega úttekt yfirvalda eða utanaðkomandi aðila skipuðum af yfirvöldum á þeim störfum sem stofnanirnar framkvæma á vegum þeirra,
 - möguleika á að hægt sé að framkvæma nákvæmar úrtaksskoðanir á skipum,
 - ákvæði um að tilkynna mikilvægar upplýsingar um flokkaðan flota þeirra, breytingar á flokkun skipa eða útstrikun þeirra úr flokki.
3. Samningurinn eða sambærilegt lögbundið fyrirkomulag má kveða á um kröfur þess efnis að viðurkennd stofnun hafi staðbundinn fulltrúa á yfirráðasvæði aðildarríkisins og að hann framkvæmi fyrir hönd þess þau skylduverk sem getið er um í 3. gr. Nægilegt er að hinn staðbundni fulltrúi hafi réttarstöðu lögaðila í samræmi við gildandi lög í viðkomandi aðildarríki og að löghæfi innanlandsdómstóla þess sé óyggjandi.
4. Hvert aðildarríki skal sjá framkvæmdastjórninni fyrir nákvæmum upplýsingum um samvinnu þá sem komið er á í samræmi við þessa grein. Framkvæmdastjórnin skal síðan tilkynna öðrum aðildarríkjum þar að lútandi.

7. gr.

Nefnd sem skipuð er fulltrúum aðildarríkjanna og undir formennsku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar er hér með sett á stofn til að aðstoða framkvæmdastjórnina. Framkvæmdastjórnin skal boða nefndina til fundar minnst einu sinni á ári og hvenær sem þörf krefur ef aðildarríki fellir úr gildi starfsleyfi stofnunar samkvæmt ákvæðum 10. gr.

Nefndin setur sér starfsreglur.

8. gr.

1. Breyta má þessari tilskipun í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 13. gr. í því skyni að:
 - beita, að því er varðar þessa tilskipun, síðari breytingum á alþjóðareglum og ályktunum, sem um getur í d-lið 2. gr. og 2. mgr. 6. gr. og sem hafa öðlast gildi,
 - uppfæra kröfurnar í viðaukanum, einkum að teknu tilliti til viðeigandi ákvarðana Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar.
2. Eftir að nýjar gerðir eða bókanir hafa verið teknar upp sem hluti af samningunum sem um getur í d-lið 2. gr. skal ráðið, að tillögu framkvæmdastjórnarinnar, ákveða, að teknu tilliti til málsmeðferðar á þjóðþingum aðildarríkjanna, auk viðeigandi málsmeðferðar innan Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar um nánari reglur að því er varðar fullgildingu á þessum nýju gerðum eða bókunum auk þess sem það tryggir að þeim sé beitt á samstilltan hátt og samtímis í aðildarríkjunum.

9. gr.

1. Hægt er að fara fram á það við hvert aðildarríki, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 13. gr. að það afturkalli viðurkenningu þeirra viðurkenndu stofnananna sem um getur í 4. gr. og uppfylla ekki lengur kröfurnar sem mælt er fyrir um í viðaukanum þar sem við á.
2. Við gerð draga að ákvörðun sem tengist þeim málefnum sem getið er um í 1. mgr. skal framkvæmdastjórnin taka mið af skýrslum og upplýsingum sem fram koma í 11. og 12. gr. Við gerð slíkra draga að ráðstöfunum skal framkvæmdastjórnin taka sérstaklega til skoðunar gögn stofnananna um skilvirki öryggismála og mengunarvarna. Að eigin frumkvæði eða að ósk aðildarríkis skal framkvæmdastjórnin einnig leggja fyrir nefndina drög að ákvörðunum sem tengjast málum sem getið er um í 1. mgr.

10. gr.

Þrátt fyrir kröfurnar sem tilgreindar eru í viðaukanum getur aðildarríki ákveðið að fella úr gildi viðurkenningu ef það telur að viðurkennd stofnunin eigi ekki lengur að hafa leyfi til að framkvæma þau verkefni sem tilgreind eru í 3. gr.

Í framangreindu tilviki skal eftirfarandi málsmeðferð gilda:

- a) aðildarríkið tilkynnir framkvæmdastjórninni og öðrum aðildarríkjum um ákvörðun sína án tafar og skal hún rökstudd rækilega;

- b) framkvæmdastjórnin skal kanna hvort svipting viðurkenningar sé réttlæt看leg á grundvelli alvarlegrar ógnar við öryggi eða umhverfi;
- c) í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 13. gr. skal framkvæmdastjórnin tilkynna aðildarríkinu hvort ákvörðun þess um sviptingu viðurkenningar sé réttlæt看leg eða ekki vegna alvarlegrar ógnar við öryggi eða umhverfi og, sé hún ekki réttlæt看leg, skal hún óska eftir því að aðildarríkið afturkalli sviptingu viðurkenningar.

11. gr.

- Hvert aðildarríki verður að ganga úr skugga um að viðurkenndar stofnanir sem starfa á þeirra vegum í skilningi 2. mgr. 3. gr. inni af hendi þau verkefni sem um getur í þeirri grein í samræmi við kröfur lögbærra yfirvalda þeirra og að þessar stofnanir uppfylli kröfurnar sem tilgreindar eru í viðaukanum. Aðildarríkið getur einnig gert þetta með því að láta lögbær yfirvöld hafa beint eftirlit með viðurkenndu stofnunum eða, ef um er að ræða stofnanir sem staðsettar eru í öðru aðildarríki, með því að treysta á samsvarandi eftirlit slíkra stofnana af hálfu lögbærra yfirvalda í öðru aðildarríki.
- Hvert aðildarríki skal framkvæma þessi verkefni á tveggja ára fresti og skila aðildarríkjunum og framkvæmdastjórninni skýrslu um niðurstöður þessa eftirlits eigi síðar en 31. mars ár hvert eftir þau ár sem eftirlit fór fram.
- Ef aðildarríki ákveður vegna framkvæmdar þessa verkefnis að treysta á eftirlit af hálfu annars aðildarríkis skal það skila skýrslu sinni inn eigi síðar en 30. júní ár hvert eftir þau ár sem eftirlit fór fram.
- Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni og öðrum aðildarríkjum upplýsingar sem varða mat á skilvirkni stofnana.

12. gr.

- Í tengslum við skoðunarrétt og skyldur sem hafnarríki:
 - skulu aðildarríkin tryggja að skip sem sigla undir fána þriðja lands fái ekki hagstæðari kjör en skip sem hafa rétt til að sigla undir fána aðildarríkis. Í þessu skyni er ein mikilvægasta viðmiðunin um val á skipum til skoðunar að vitað sé að skírteini skipsins og flokkunarskírteini hafi verið afhent af stofnun sem uppfyllir ekki skilyrðin í viðaukanum að undanteknum stofnunum sem hafa verið viðurkenndar í samræmi við 3. og 4. mgr. 4. gr.;
 - skulu aðildarríkin gera viðeigandi ráðstafanir ef skip uppfylla ekki alþjóðlega viðurkenndar kröfur og tilkynna framkvæmdastjórninni og aðalskrifstofu Parísarsamningsins um hafnarríkiseftirlit ef þau komast að því að stofnanir sem starfa á vegum

fánaríkis gefa út gild skírteini til handa skipi sem uppfyllir ekki viðeigandi kröfur alþjóðasamninganna eða í hvert sinn sem kemur í ljós að skip með gilt flokkunarskírteini uppfyllir ekki þær kröfur sem því ber samkvæmt því skírteini.

- Hvert aðildarríki skal útbúa frammistöðumat yfir stofnanir sem starfa á vegum fánaríkja. Þetta frammistöðumat skal uppfært árlega og því dreift til annarra aðildarríkja og framkvæmdastjórnarinnar.

13. gr.

Eftirfarandi málsmeðferð skal gilda fyrir atriði sem fjallað er um í 3. og 4. mgr. 4. gr., 1. mgr. 5. gr. og 8., 9. og 10. gr. auk 2. mgr. 14. gr.

- Fulltrúi framkvæmdastjórnarinnar leggur fyrir nefndina, sem um getur í 7. gr., drög að þeim ráðstöfunum sem gera skal.
- Nefndin skal skila álitinu á drögunum fyrir þau tímamörk sem formaðurinn setur eftir því hversu brýnt málið er. Álitinu skal samþykkt með þeim meirihluta sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 148. gr. sáttmálans þegar um er að ræða ákvarðanir sem ráðið á að samþykkja samkvæmt tillögu framkvæmdastjórnarinnar. Atkvæði fulltrúa aðildarríkjanna í nefndinni vega eins og mælt er fyrir um í þeirri grein. Formaðurinn greiðir ekki atkvæði.
- Framkvæmdastjórnin skal samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir séu þær í samræmi við álit nefndarinnar.
- Séu fyrirhugaðar ráðstafanir ekki í samræmi við álit nefndarinnar, eða skili nefndin ekki álit, ber framkvæmdastjórninni án tafar að leggja tillögu fyrir ráðið um ráðstafanir sem gera skal. Ráðið tekur ákvörðun með auknum meirihluta. Hafi ráðið ekki aðhafst innan þriggja mánaða frá því að tillagan var lögð fyrir það skal framkvæmdastjórnin samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir.

14. gr.

- Hvert aðildarríki skal tryggja að skip sem siglir undir fána þess skuli smíðað og því viðhaldið í samræmi við kröfur sem viðurkennd stofnun gerir um bol, vél-, raf- og stjórnbúnað.
- Aðildarríki má ákveða að nota reglur sem það telur jafngildar reglum viðurkenndrar stofnunar en aðeins með þeim skilmálum að það tilkynni framkvæmdastjórninni án tafar um þær, í samræmi við málsmeðferðina í tilskipun 83/189/EEB, og hinum aðildarríkjunum og að hvorki framkvæmdastjórnin né önnur aðildarríki andmæli reglunum og að það verði ekki staðfest samkvæmt málsmeðferðinni í 13. gr. að þessar reglur séu ekki jafngildar.

15. gr.

1. Viðurkenndar stofnanir skulu ráðfæra sig hver við aðra með jöfnu millibili í því skyni að viðhalda jafngildi milli tæknilegra staðla þeirra og framkvæmd þeirra. Þær skulu reglulega senda framkvæmdastjórninni skýrslur um mikilvægar framfarir á sviði staðla.
2. Viðurkenndar stofnanir skulu láta í ljós vilja til að vinna með eftirlitsyfirvöldum hafnarríkis þegar um er að ræða eitt af skipum í þeirra flokki, einkum til að auðvelda leiðréttingu á annmörkum eða misræmi sem tilkynnt er um.
3. Viðurkenndar stofnanir skulu útvega yfirvöldum allar viðeigandi upplýsingar um breytingar á flokkun skipa eða útstrikun þeirra úr flokki.
4. Viðurkenndar stofnanir skulu ekki gefa út skírteini fyrir skip sem hefur verið strikað út úr flokki eða þar sem flokknum hefur verið breytt af öryggisástæðum fyrr en leitað hefur verið ráða hjá fánaríkinu til að ákveða hvort nauðsynlegt sé að krefjast alhliða skoðunar.

16. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 31. desember 1995.
2. 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.
3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem verða samþykkt um málefni sem tilskipun þessi nær til.

17. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 22. nóvember 1994.

Fyrir hönd ráðsins,

M. WISSMANN

forseti.

VIÐAUKI

LÁGMARKSKRÖFUR FYRIR STOFNANIRNAR SEM UM GETUR Í 3. GR.

A. ALMENNAR KRÖFUR

1. Viðurkennd stofnun skal geta sýnt fram á víðtæka reynslu við að leggja mat á hönnun og smíði kaupskipa.
2. Stofnunin skal hafa í sínum flokki flota sem samanstendur að minnsta kosti af 1 000 sjógengum skipum (yfir 100 brúttórúmllestir) sem að samanlagðri stærð er ekki undir 5 milljónum brúttórúmlesta.
3. Stofnunin skal ráða tæknimenntað fólk í réttu hlutfalli við fjölda flokkaðra skipa. Nauðsynlegt er að ráða að minnsta kosti 100 skipaefirlitsmenn í fullt starf til að uppfylla kröfur í 2. mgr.
4. Stofnunin skal hafa alhliða reglur og reglugerðir um hönnun, smíði og reglubundið eftirlit með kaupskipum sem skulu birtar og uppfærðar reglulega og endurbættar með rannsóknar- og þróunaráætlunum.
5. Stofnuninni ber ár hvert að gefa út skipaskrá sína.
6. Stofnuninni skal ekki stjórnad af skipaeigendum eða aðilum í skipasmíðum eða af öðrum sem hafa viðskiptalegra hagsmuni að gæta varðandi framleiðslu, útbúnað, viðgerð eða rekstur skipa. Stofnunin skal ekki eingöngu vera háð einstakri atvinnustarfsemi um öflun tekna.

B. SÉRKRÖFUR

1. Stofnunin hefur yfir að ráða:
 - a) mikilvægu tækni-, stjórnunar-, aðstoðar- og rannsóknarstarfslíði í réttu hlutfalli við verkefni og fjölda flokkaðra skipa þar, auk þess sem stofnunin getur einnig þróað og viðhaldið reglum og reglugerðum;
 - b) tæknistarfslíði út um allan heim eða aðgang að tæknistarfslíði annarra viðurkenndra stofnana.
2. Stofnunin lýtur siðareglum.
3. Stofnunin er starfrækt og stjórnad á þann hátt að tryggt sé að farið sé með upplýsingar sem yfirvöld þurfa á að halda sem trúnaðarmál.
4. Stofnunin skal vera reiðubúin að útvega yfirvöldum allar viðeigandi upplýsingar.
5. Stjórn stofnunarinnar hefur skilgreint og skráð stefnu sína og markmið og skuldbindingar að því er varðar gæði og hefur tryggt að starfsmenn hafi skilið inntak stefnunnar, framkvæmt hana og viðhaldið henni á öllum stigum innan stofnunarinnar.
6. Stofnunin hefur þróað, framkvæmt og viðheldur áhrifaríku innra eftirlitskerfi sem byggist á viðeigandi alþjóðlega viðurkenndum gæðastöðlum í samræmi við EN 45004 (eftirlitsaðilar) og EN 29001, eins og það er túlkað í kröfum um gæðavottunarkerfi Alþjóðasambands flokkunarfélaga (IACS) og tryggir meðal annars að:

- a) reglur og reglugerðir stofnunarinnar séu settar og þeim viðhaldið á kerfisbundinn hátt;
 - b) farið sé að reglum og reglugerðum stofnunarinnar;
 - c) kröfur sem gerðar eru til lögboðins starfs sem stofnuninni er heimilt að inna af hendi séu uppfylltar;
 - d) ábyrgðir, heimildir og innbyrðis tengsl milli starfsliðs sem vinna starf sem hefur áhrif á gæði þjónustu stofnunarinnar séu skilgreind og skráð;
 - e) öll vinna fari fram undir eftirliti;
 - f) komið verði á fót eftirlitskerfi sem hefur eftirlit með aðgerðum og vinnu sem framkvæmd er af skipaefirlitsmönnum og tækni- og stjórnsýslustarfsliði sem er ráðið milliliðalaust af stofnuninni;
 - g) kröfur um mikilvæg lögboðin störf sem stofnuninni er heimilt að framkvæma séu aðeins framkvæmd undir eftirliti skipaefirlitsmanna stofnunarinnar eða ráðgjafa annarra viðurkenndra stofnana;
 - h) komið verði á hæfismatskerfi fyrir skipaefirlitsmenn og að þeir búi stöðugt yfir uppfærðum upplýsingum;
 - i) færð sé skrá sem sýnir að staðlar sem krafist er séu uppfylltir vegna þeirra liða sem varða þjónustuna sem innt er af hendi og að gæðaeftirlitskerfið virki á áhrifaríkan hátt; og
 - j) að fyrir hendi sé heildarkerfi yfir áætlað og skráð innra gæðaeftirlit í öllum deildum stofnunarinnar.
7. Stofnunin skal sýna fram á getu til að:
- a) þróa og uppfæra ítarlegar og fullnægjandi reglur og reglugerðir um bol, vél-, raf- og stjórnbúnað af sömu gæðum og alþjóðlega viðurkenndir tæknistaðlar sem útgáfa öryggisskírteina SOLAS (að því er varðar smíði skipsins og mikilvægan vélbúnað um borð í skipinu), öryggisskírteinis fyrir farþegaskip og hleðslumerkjaskírteinis byggist á;
 - b) framkvæma allt eftirlit og skoðanir sem krafist er samkvæmt alþjóðlegum samningum að því er varðar útgáfu vottorða, þar með talið að hæfir starfsmenn meti framkvæmd og viðhald öryggisstjórnunarkerfisins, bæði í landi og um borð í skipum, sem ætlunin er að fjallað verði um í viðkomandi skírteinum.
8. Gæðaeftirlitskerfi stofnunarinnar skal löggilt af óháðum eftirlitsmanni sem er viðurkenndur af yfirvöldum í aðildarríkinu þar sem stofnunin er staðsett.
9. Stofnunin skal leyfa fulltrúum yfirvalda og öðrum hlutaðeigandi aðilum að taka þátt í þróun reglna og reglugerða.

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar**95/EES/43/04****nr. 31/95
frá 19. maí 1995****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:

XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 um breytingu á bókun 47 og tilteknum viðaukum við EES-samninginn⁽¹⁾.

Reglugerð ráðsins (EB) nr. 2978/94 frá 21. nóvember 1994 um framkvæmd ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) A. 747 (18) um beitingu mælingarreglna um aðgreinda sjókjölfestugeyma í olúflutningaskípum⁽²⁾ skal felld inn í samninginn.

ÁKVEÐIÐ EFTIRFARANDI:**1. gr.**

Eftirfarandi liður komi aftan við lið 55b (tilskipun ráðsins 94/57/EB) í XIII. viðauka við samninginn:

„55c. **394 R 2978:** Reglugerð ráðsins (EB) nr. 2978/94 frá 21. nóvember 1994 um framkvæmd ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) A. 747 (18) um beitingu mælingarreglna um aðgreinda sjókjölfestugeyma í olúflutningaskípum (Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 1).“

2. gr.

Fullgiltur texti reglugerðar ráðsins (EB) nr. 2978/94 á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. júní 1995, 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 Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 19. maí 1995.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

P. Benavides

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. L 160, 28. 6. 1994, bls. 1 og EES-viðbætur við Stjtið. EB nr. 17, 28. 6. 1994, bls. 68.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 1.

REGLUGERÐ RÁÐSINS (EB) nr. 2978/94

frá 21. nóvember 1994

um framkvæmd ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) A. 747 (18) um beitingu mælingarreglna um aðgreinda sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum**RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

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

í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 189. gr. c í sáttmálanum ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Mengun af slysi eða samfara rekstri sjógengra olúflutningaskipa á sér enn stað og umferð olúflutningaskipa af hefðbundinni gerð er sífelld ógnun við lífríki sjávar.

Á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) hafa verið samþykktar alþjóðareglur um hönnun og rekstur umhverfisvænna olúflutningaskipa.

Rekstur umhverfisvænna olúflutningaskipa er til hagsbóta bæði fyrir strandríki og atvinnulífið.

Í alþjóðasamningum eru tiltekin ákvæði um löggildingu olúflutningaskipa. Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur þróað frekari aðferð til mælingar olúflutningaskipa með aðgreinda sjókjölfestugeyma.

Öll aðildarríkin, að undanskildu einu, hafa fullgilt og framkvæmt alþjóðasamning um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973, og bókun frá 1978 þar að lútandi (MARPOL 73/78). Öll aðildarríki hafa fullgilt og framkvæmt alþjóðasamning um mælingar skipa frá 1969.

Í ályktun A.722 (17) sem þing Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkti 6. nóvember 1991 ásamt síðari ályktun A.747 (18) um beitingu mælingarreglna um aðgreinda

sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum sem þing Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar samþykkti 4. nóvember 1993 er látin í ljós sú almenna ósk að hvatt verði til hönnunar umhverfisvænna olúflutningaskipa og notkunar olúflutninga-skipa með aðgreindum sjókjölfestugeymum.

Í ályktun A.747 (18) hefur þing Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar i) farið þess á leit við stjórnvöld að þau beini því til hafnaryfirvalda að þau beiti tilmælum stofnunarinnar þess efnis að draga stærð aðgreindra sjókjölfestugeyma frá þegar reiknuð eru út gjöld sem byggjast á brúttótonnatölu allra olúflutningaskipa með aðgreind sjókjölfesturými í samræmi við reglu nr. 13 í I. viðauka við MARPOL 73/78 og ii) farið þess á leit við stjórnvöld að þau beini því einnig til hafnsöguyfirvalda að þau grípi til aðgerða í samræmi við þessa beiðni.

Ráðið hefur viðurkennt, eftir því sem við á, að þörf sé á auknum aðgerðum innan bandalagsins eða innan einstakra aðildarríkja til að tryggja að kröfum um öryggi á hafi úti sé fullnægt og til að koma í veg fyrir mengun sjávar. Æskilegt er að stuðla að notkun olúflutningaskipa með tvöföldum byrðingi eða olúflutningaskipa af annarri gerð sem uppfylla kröfur reglu nr. 13F í I. viðauka við MARPOL 73/78, eins og honum var breytt 6. mars 1992, og olúflutningaskipa með aðgreindum sjókjölfestugeymum.

Að því er varðar þessa reglugerð skal líta svo á að aðgreindir sjókjölfestugeymar olúflutningaskipa með tvöföldum byrðingi og olúflutningaskipa af annarri gerð samræmist reglu nr. 13 í I. viðauka við MARPOL 73/78.

Ekki er sanngjarnt að refska skipaeigendum eða útgerðarmönnum fyrir að nota olúflutningaskip sem eru umhverfisvæn að því er smíði og útgerð varðar.

Álagning gjalda miðað við stærð olúflutningaskipa með aðgreinda sjókjölfestugeyma, séu þeir ekki notaðir til farmflutninga, hefur í för með sér fjárhagslega byrði fyrir þá sem hafa stigið mikilvægt skref í átt til hreinna umhverfis.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 1, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 31/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjtið. EB nr. C 5, 7. 1. 1994, bls. 4.

(2) Stjtið. EB nr. C 295, 22. 10. 1994, bls. 26.

(3) Álit Evrópuþingsins frá 3. maí 1994, sameiginleg afstaða ráðsins frá 19. september 1994 (OJ nr. C 301, 27. 10. 1994, bls. 34) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 16. nóvember 1994 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

Einstök hafnaryfirvöld vilja, af efnahagslegum ástæðum, ekki ótilknúin vera sett í þá erfiðu aðstöðu að vera þau einu sem beita ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

Öll aðildarríkin hafa samþykkt en ekki beitt ályktunum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.722 (17) og A.747 (18).

Að því er varðar vernd lífríkis sjávar gegn mengun af völdum olúflutningaskipa af hefðbundinni gerð ber að samræma framkvæmd alþjóðlega samþykktu reglna í bandalaginu um gjaldtöku hafnar- og hafnsöguyfirvalda af olúflutningaskipum.

Til að koma í veg fyrir röskun á samkeppni innan bandalagsins og til að ná fram rekstrarhagkvæmni er setning reglugerðar besta ráðið til að ná fram samstilltum aðgerðum um samræmda framkvæmd alþjóðlega samþykktu reglna, í samræmi við dreifræðisregluna.

Fánaríki eða aðrir aðilar sem gefa út alþjóðlega olúmengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið) til að koma í veg fyrir olúmengun og alþjóðlega mælibréfið (1969) og skipaiegendur og aðilar sem leggja gjöld á olúflutningaskip verða að vinna saman að því að koma ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.747 (18) til framkvæmdar til að auka vernd hafsvæða.

Nokkur aðildarríki hafa þegar komið á fyrirkomulagi til að lækka gjöld sem lögð eru á umhverfisvæn skip sem byggjast ekki á ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.747 (18). Í anda þeirrar ályktunar skal útfæra annað kerfi fyrir gjöld sem byggjast á mælingu sem samanstendur af hlutfallslegum mismun frá almennum taxta til þess að meðalmunurinn verði að minnsta kosti sá sami og sá sem lagður er til í ályktuninni. Enn fremur ber að tryggja að olúflutningaskip með aðgreinda sjókjölfestugeyma hljóti ekki verri kjör jafnvel þó gjöld séu ekki reiknuð út á grundvelli mælingar.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Hafnar- og hafnsöguyfirvöld innan bandalagsins skulu, í samræmi við ákvæði þessarar reglugerðar:

- a) framkvæma innan bandalagsins ályktun Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar A.747 (18), um beitingu mælingarreglna um aðgreinda sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum, sem samþykkt var af þingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 4. nóvember 1993 og þar sem viðauki hennar hefur verið felldur inn í I. viðauka við þessa reglugerð til að stuðla að notkun olúflutningaskipa með aðgreindum sjókjölfestugeymum, þar með talið olúflutningaskip með tvöföldum byrðingi og olúflutningaskip af annarri gerð; eða

- b) beita fyrirkomulagi um lækkan gjalda sem lögð eru á olúskip með aðgreinda sjókjölfestugeyma sem eru frábrugðnir ákvæðum ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.747 (18) en þó í anda hennar.

2. gr.

Þessi reglugerð skal gilda um olúflutningaskip sem:

- geta flutt aðgreinda sjókjölfestu í sérhönnuðum geymum,
- eru hönnuð, smíðuð, búin og starfrækt sem olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum, þar með talið olúflutningaskip með tvöföldum byrðingi og olúflutningaskip af annarri gerð,
- uppfylla kröfur alþjóðasamnings um mælingar skipa frá 1969, og
- hafa alþjóðlega mælibréfið (1969).

3. gr.

1. Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:
 - a) „olúflutningaskip“: skip sem samræmist skilgreiningu á olúflutningaskipi í 4. mgr. reglu nr. 1 í I. viðauka við MARPOL 73/78;
 - b) „aðgreind sjókjölfesta“: sjókjölfesta sem samræmist skilgreiningunni á aðgreindri sjókjölfestu í 17. mgr. reglu nr. 1 í I. viðauka við MARPOL 73/78;
 - c) „aðgreindur sjókjölfestugeymir“: geymir sem er eingöngu notaður fyrir flutning á aðgreindri sjókjölfestu;
 - d) „olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum“: olúflutningaskip sem er útbúið með aðgreindum sjókjölfestugeymum og löggilt sem slíkt af fánaríki, eða af öðrum aðilum sem hafa rétt til þess af þeirra hálfu. Hlutaðeigandi yfirvald skal, undir viðeigandi lið í viðbæti við alþjóðlega olúmengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið), staðfesta á skýran hátt að þessum kröfum sé fullnægt;
 - e) „olúflutningaskip með tvöföldum byrðingi“: olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum sem er smíðað í samræmi við kröfur sem mælt er fyrir um í 3. mgr. reglu nr. 13. F í I. viðauka við MARPOL 73/78;
 - f) „olúflutningaskip af annarri gerð“: olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum sem er smíðað í samræmi við kröfur sem mælt er fyrir um í 4. og 5. mgr. reglu nr. 13 F í I. viðauka við MARPOL 73/78;

- g) „MARPOL 73/78“: alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973, eins og honum var breytt með bókuninni frá 1978 ásamt breytingum á honum sem hafa öðlast gildi við samþykkt þessarar reglugerðar;
- h) „hafnaryfirvöld“: opinber aðili eða einkaaðili sem leggur gjald á skip til að sjá þeim fyrir aðstöðu og þjónustu;
- i) „hafnsöguvafirvöld“: opinber aðili eða einkaaðili sem hefur rétt til að veita skipum hafnsöguþjónustu;
- j) „brúttótonnatala“: heildarmæling á stærð skips, ákvörðuð í samræmi við ákvæði alþjóðasamnings um mælingar skipa frá 1969;
- k) „lækkuð brúttótonnatala“: brúttótonnatala olúflutningaskips sem fæst þegar brúttótonnatala aðgreindra sjókjölfestugeyma, sem ákvörðuð eru í samræmi við jöfnuna sem tilgreind er í 4. mgr. I. viðauka við þessa reglugerð, er dregin frá heildarbrúttótonnatölu skipsins.
2. Í II. viðauka eru skilgreiningar MARPOL 73/78 á hugtökunum í a-, b-, e- og f-lið 1. mgr.

4. gr.

Þegar lögbær aðili gefur út alþjóðlega mælibréfið (1969) fyrir olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum, sem hefur verið mælt í samræmi við reglur alþjóðasamnings um mælingar skipa frá 1969, skal hann, að því er varðar þessa reglugerð, bæta við í reitnum „Athugasemdir“ yfirlýsingu í samræmi við 3. mgr. I. viðauka við þessa reglugerð og tilgreina:

- i) mælingu aðgreindra sjókjölfestugeyma skipsins; þessa stærð skal reikna út í samræmi við aðferðina og málsmeðferðina sem sett er fram í 4. mgr. I. viðauka við þessa reglugerð; og
- ii) lækkaða brúttótonnatölu skipsins.

5. gr.

1. Þegar hafnar- og hafnsöguvafirvöld reikna út gjöld fyrir olúflutningaskip sem byggjast að öllu leyti eða að hluta á brúttótonnamælingu (BT) skipsins skulu þau draga frá mælingu aðgreindra sjókjölfestugeymum þannig að útreikningurinn byggist á lækkaðri brúttótonnatölu sem tilgreind er í reitnum „Athugasemdir“ í alþjóðlegu mælibréfi skipsins (1969).
2. Að öðrum kosti skulu hafnar- og hafnsöguvafirvöld tryggja að gjald fyrir olúflutningaskip sem fellur undir gildissvið þessarar reglugerðar eins og kveðið er á um í 2. gr. sé að minnsta kosti 17% lægra en gjald fyrir olúflutningaskip sem er án aðgreindra sjókjölfestugeyma með sömu brúttótonnatölu.

Hafnar- og hafnsöguvafirvöld sem þegar leggja fastagjald miðað við 13. júní 1994, eins og kveðið er á um í fyrstu undirgrein, en byggt á lægra hundraðshlutfalli, skulu í síðasta lagi 1. janúar 1997 nota 17% regluna.

3. Ef gjöldin eru reiknuð út á annan hátt en á grundvelli brúttótonnatölu skulu hafnar- og hafnsöguvafirvöld tryggja að olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum fái ekki verri kjör en þegar gjöldin eru reiknuð út í samræmi við 1. eða 2. mgr.
4. Hafnar- og hafnsöguvafirvöld skulu aðeins beita einni af áðurnefndum reikningsaðferðum sem um getur í 1., 2. og 3. mgr. fyrir öll olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum.

6. gr.

Breyta má I. viðauka við þessa reglugerð í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 7. gr. til að taka mið af breytingum á ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A. 747 (18) og á viðeigandi alþjóðasamningum sem hafa tekið gildi.

7. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar sem skipuð er fulltrúum aðildarríkjanna undir formennsku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar. Framkvæmdastjórnin kallar þessa nefnd saman þegar nauðsyn krefur vegna beitingar þessarar reglugerðar.
2. Nefndin setur sér starfsreglur.
3. Eftirfarandi málsmeðferð gildir um þau mál sem fjallað er um í 6. gr.:
- a) Fulltrúi framkvæmdastjórnarinnar leggur fyrir nefndina drög að ráðstöfunum sem gera skal. Nefndin skilar álit sínu á drögunum fyrir þau tímamörk sem formaður hennar setur eftir því hversu brýnt málið er. Álit skal samþykkt með þeim meirihluta sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 148. gr. sáttmálans ef um er að ræða ákvarðanir sem ráðið þarf að samþykkja að tillögu framkvæmdastjórnarinnar. Atkvæði fulltrúa aðildarríkjanna í nefndinni vega eins og mælt er fyrir um í þeirri grein. Formaður greiðir ekki atkvæði.
- b) Framkvæmdastjórnin skal samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir séu þær í samræmi við álit nefndarinnar.
- c) Séu fyrirhugaðar ráðstafanir ekki í samræmi við álit nefndarinnar, eða skili nefndin ekki álit, ber framkvæmdastjórninni án tafar að leggja tillögu fyrir ráðið um ráðstafanir sem gera skal. Ráðið tekur ákvörðun með auknum meirihluta. Hafi ráðið ekki aðhafst innan þriggja mánaða frá því að tillagan var lögð fyrir það skal framkvæmdastjórnin samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir.

8. gr.

1. Aðildarríkin skulu tímanlega, en fyrir 31. desember 1995, samþykkja lög og stjórnáskýslufyrirmæli sem eru nauðsynleg fyrir framkvæmd þessarar reglugerðar.

Slíkar ráðstafanir skulu meðal annars taka til skipulags, málsmeðferðar og aðferða.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni árlega allar upplýsingar sem liggja fyrir um beitingu þessarar reglugerðar, þar með taldar yfirsjónir af hálfu hafnar- og hafnsöguyfivalda.
3. Þegar aðildarríkin samþykkja ráðstafanir samkvæmt 1. mgr. skal vera í þeim tilvísun í þessa reglugerð eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær verða birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

4. Aðildarríkin skulu þegar í stað senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem hafa verið samþykkt um málefni sem reglugerð þessi nær til. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna það hinum aðildarríkjunum.

9. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal endurskoða árlega framkvæmd þessarar reglugerðar að fenginni skýrslu frá aðildarríkjunum eins og mælt er fyrir um í 8. gr.
2. Framkvæmdastjórnin skal, í síðasta lagi 31. desember 1998, senda Evrópuþinginu og ráðinu úttektarskýrslu um fyrirkomulagið sem fjallað er um í 2. mgr. 5. gr.

10. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi 1. janúar 1996.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 21. nóvember 1994.

Fyrir hönd ráðsins,

M. WISSMAN

forseti.

VIÐAUKI I

Mæling aðgreindra sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum

Í þeim tilgangi að nota samræmdan grunn við mælingu aðgreindra sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum skulu stjórnvöld, aðilar sem hafa leyfi til að gefa út alþjóðleg skírteini og þeir sem leggja gjöld á olúflutningaskip samþykkja eftirfarandi meginreglur:

1. Skipið er löggilt sem olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum eins og tilgreint er í 5. mgr. viðbætisins við alþjóðlega olúmengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið) og staðsetning aðgreindu sjókjölfestugeymanna er tilgreind í mgr. 5.2 í viðbætinum.
2. Aðgreindir sjókjölfestugeymar eru geymar sem eru eingöngu notaðir fyrir flutning á aðgreindu kjölfestuvatni, eins og skilgreint er í 17. mgr. reglu nr. 1 í I. viðauka við MARPOL 73/78. Aðgreindir sjókjölfestugeymar skulu hafa aðgreint dælu- og lagnakerfi sem einungis er ætlað fyrir inntöku og losun kjölfestuvatns til og frá sjó. Ekki má tengja lagnakerfi aðgreindra sjókjölfestugeyma við ferskvatnskerfi. Óheimilt er að nota aðgreinda sjókjölfestugeyma við flutning á hvers kyns farmi eða fyrir geymslu á vistum skipsins eða búnaði.
3. Í alþjóðlega mælibréfinu (1969) í reitnum „Athugasemdir“ ereftirfarandi tilgreint um mælingu aðgreindra sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum:

„Aðgreindir sjókjölfestugeymar samræmast reglu nr. 13 í I. viðauka við alþjóðasamning um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973, eins og honum hefur verið breytt með bókun við hann frá 1978, og heildarmæling slíkra geyma sem eingöngu eru notaðir fyrir flutning á aðgreindu kjölfestuvatni er

Lækkuð brúttótonnataka sem nota skal við útreikning gjalda sem byggjast á mælingu er ...“.

4. Mælingu áður nefndra aðgreindra sjókjölfestugeyma skal reikna út í samræmi við eftirfarandi jöfnu:

$$K_1 \times V_b$$

þar sem:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (eða samkvæmt töflu í 2. viðbæti við alþjóðasamning um mælingar skipa frá 1969).

V = heildarrúmmál alls lokaðs rýmis skipsins í rúmmetrum, eins og skilgreint er í reglu nr. 3 í alþjóðasamningi um mælingar skipa frá 1969.

V_b = heildarrúmmál aðgreindra sjókjölfestugeyma í rúmmetrum, mælt í samræmi við reglu nr. 6 í alþjóðasamningi um mælingar skipa frá 1969.

VIÐAUKI II

Skilgreiningar úr MARPOL 73/78 á hugtökum í a-, b-, e- og f-lið í 1. mgr. 3. gr.

Vegna a-liðar 1. mgr.:

„Olúflutningaskip“: skip, sem er smíðað eða er breytt til að flytja aðallega olú í búlkum í farmrýmum sínum, þar með talin fjölnota skip og sérhvert efnaflutningaskip eins og það er skilgreint í II. viðauka við þennan samning, þegar það flytur olúfarm eða hluta af olúfarmi í búlkum.

„Fjölnota skip“: skip sem er hannað til að flytja annað hvort olú í búlkum eða þurrfarma í búlkum.

„Efnaflutningaskip“: skip sem er smíðað eða innréttað eingöngu til að flytja farma af skaðlegum fljótandi efnum í búlkum, þar með talið „olúflutningaskip“ sem er skilgreint í I. viðauka við þennan samning, þegar það flytur farm í búlkum eða hluta af farmi af skaðlegum fljótandi efnum í búlkum.

Vegna b-liðar 1. mgr.

„Aðgreind sjókjölfesta“: kjölfestuvatn sem er sett í geymi sem er algerlega aðgreindur frá olúfarminum og eldsneytisólúkerfinu og sem er eingöngu ætlaður til flutninga á kjölfestu eða til flutninga á kjölfestu eða förmum öðrum en olú og skaðlegum efnum, eins og skilgreint er í viðaukunum við þennan samning.

Vegna e-liðar 1. mgr.

„Olúflutningaskip með tvöföldum byrðingi“: olúflutningaskip þar sem öll lengd farmgeymarýmisins er varin með sjókjölfestugeymum eða öðru rými en farm- og eldsneytisólúgeymum.

Vegna f-liðar 1. mgr.

„Olúflutningaskip af annarri gerð“:

- olúflutningaskip sem er hannað þannig að farm- og gufuþrýstingur á botnplötu skipsins, sem myndar skilrúm milli farmsins og sjávar, verði ekki meiri en ytri vatnsþrýstingurinn,
- olúflutningaskip sem er hannað í samræmi við aðferðir sem tryggja að minnsta kosti sama öryggisstig gegn olúmengun af völdum áreksturs eða strands og sem er að meginreglu til viðurkennt af Sjávarumhverfisverndarnefndinni á grundvelli leiðbeininga sem Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur tekið saman.

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar**95/EES/43/05****nr. 32/95
frá 19. maí 1995****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:

XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 um breytingu á bókun 47 og tilteknum viðaukum við EES-samninginn⁽¹⁾.

Ályktun ráðsins 94/C 379/05 frá 22. desember 1994 um öryggi á ekju- farþegaferjum⁽²⁾ skal felld inn í samninginn.

ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**1. gr.**

Eftirfarandi liður komi aftan við lið 59a (ákvörðun ráðsins 92/143/EBE) í XIII. viðauka við samninginn:

„59b. **394 Y 1231(08):** Ályktun ráðsins 94/C 379/05 frá 22. desember 1994 um öryggi á ekju- farþegaferjum (Stjtið. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 8).“.

2. gr.

Fullgiltur texti ályktunar ráðsins 94/C 379/05 á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. júní 1995, 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 Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 19. maí 1995.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

P. Benavides

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. L 160, 28. 6. 1994, bls. 1 og EES-viðbætur við Stjtið. EB nr. 17, 28. 6. 1994, bls. 68.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 8.

ÁLYKTUN RÁÐSINS

frá 22. desember 1994

um öryggi á ekju-farþegaferjum

(94/C 379/05)

RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS,

sem hefur í huga orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar um „sameiginlega stefnu um öryggi á hafinu“ og ályktun ráðsins þar að lútandi frá 8. júní 1993 (1),

sem harmar hið hörmulega slys þegar eistnesku ekju-farþegaferjunni „Estonia“ hvolfði í óveðri á leið sinni frá Tallin til Stokkhólms þann 28. september 1994 og meira en 900 manns fórust,

sem gerir sér enn fremur grein fyrir þeirri staðreynd að svipuð slys hafa orðið á ekju-farþegaferjum á evrópskum siglingaleiðum á undanförunum árum,

sem er sannfært um að í ljósi þessara slysfara sé nauðsynlegt að taka til endurskoðunar og bæta rekstur ekju-farþegaferja á evrópskum siglingaleiðum, einkum hönnun þeirra og búnað, menntun og hæfi áhafna og ábyrgð eigenda og rekstraraðila þessarar gerðar skipa,

sem vísar til tilskipunar ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarksþjálfun sjómanna (2), einkum 1. og 2. mgr. 8. gr., þar sem meðal annars eru settar fram sértækar kröfur um samskipti um borð í farþegaskipum,

I

1. FAGNAR frumkvæði Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um að koma á fót sérstakri nefnd sérfræðinga um siglingamál sem er ætlað að gera tillögur um umbætur á sviði öryggismála á ekju-farþegaferjum;
2. SKORAR Á aðildarríkin og framkvæmdastjórnina að veita frumkvæði Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar fullan stuðning og samvinnu á þann hátt að sérfræðinganeftindin geti lagt fram niðurstöður sínar og tilmæli eigi síðar en í maí 1995. Skorar á aðildarríkin og framkvæmdastjórnina að eiga samvinnu um að tryggja að nefndin fjalli ekki aðeins um tæknileg atriði heldur einnig mannlega þáttinn í víðum skilningi;
3. FER ÞESS Á LEIT við aðildarríkin og framkvæmdastjórnina að þau leggi fram eða styðji tillögur sem Alþjóðasiglingamálastofnunin á að framkvæma varðandi:

- a) tafarlausa og nákvæma endurskoðun á kröfum sem gerðar eru til stöðugleika ekju-farþegaferja, óskaddaðra og skaddaðra, í þeim tilgangi að bæta sjóhæfni slíkra skipa til muna;
- b) endurskoðun á nógildandi aðferðum við að rýma ekju-farþegaferjur, þar með talið kröfur um aðferðir, búnað og þjálfun áhafna með tilliti til skjótrar rýmingar, skilvirkrar og skiljanlegrar miðlunar upplýsinga um öryggi og fyrirmæla um rýmingu til farþega um borð;
- c) endurskoðun á kröfum um fullgilda lækniþjónustu um borð í ekju-farþegaferjum í löngum ferðum;
- d) undirbúningsvinnu fyrir breytingu á alþjóðasamningnum um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS) eða undirbúning á sérstakri samþykkt með það fyrir augum að kveða á um rannsókn sjóslysa og samvinnu milli ríkja við rannsókn slíkra slysa;
- e) athugun á tæknilegum forskriftum sem eru nauðsynlegar til að hægt sé að lögbinda siglingarrita um borð í ekju-farþegaferjum sem hjálpartæki við rannsóknir á sjóslysum;
- f) nauðsynlegar ráðstafanir sem gera kleift að nota staðla sem eru settir í „samkomulaginu um stöðugleika ekju-farþegaskipa sem eru í siglingum til eða frá höfnum innan tiltekins hafsvæðis í norðvestur-Evrópu“ sem „svæðisbundna“ staðla og gera aðildarríkjum kleift að nota þessa staðla á öllum ekju-farþegaferjum sem eru í siglingum til og frá öllum höfnum innan þessa tiltekna svæðis;
- g) hraðara og markvissara starf í undirnefndinni um framkvæmd á gerningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar í fánaríkjum;
- h) hugsanlega þörf á að setja viðmiðunarreglur um stjórn skipa við slæm veðurskilyrði, að teknu tilliti til stærðar/gerðar viðkomandi ekjuskipa og þess svæðis sem þau sigla á;

(¹) Stjútö. EB nr. C 271, 7. 10. 1993, bls. 1.

(²) Stjútö. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 28.

4. FER ÞESS Á LEIT við aðildarríkin og framkvæmdastjórnina að þau stefni að því, innan ramma Parísarviljayfirlýsingarinnar (MOU), að beita, eins fljótt og unnt er og eigi síðar en 1. janúar 1995, ákvæðunum um nákvæmari skoðun sem eru í drögum að tilskipun um hafnarríkiseftirlit;

II

FER ÞESS Á LEIT við framkvæmdastjórnina að hún geri tillögur um ákvarðanir ráðsins að því er varðar:

1. að flýta lögboðinni beitingu alþjóðareglna um öryggisstjórnun skipa (ályktun IMO A.741 (18)) þannig að hún taki gildi 1. júlí 1996 í síðasta lagi í öllum reglubundnum siglingum ekju-farþegaferja til eða frá evrópskum höfnum í samræmi við alþjóðalög;
2. lögboðnar kröfur um að öll ekjuskip sem eru í reglubundnum farþegaflutningum til eða frá höfnum Evrópusambandsins, í ferðum sem standa yfir í tiltekinn tímafjölda sem enn hefur ekki verið ákveðinn, hafi kerfisbúnað sem gefur nákvæmlega til kynna fjölda og nöfn, og á stuttum leiðum, aðeins fjölda farþega og áhafnar meðlima sem eru um borð í skipinu á hverjum tíma, nema sérstakar undanþágur séu fengnar fyrir mjög stuttar ferðir. Slíkar upplýsingar skulu sendar í land til staðar sem viðkomandi yfirvöld hafa greiðan aðgang að áður en skipið leggur frá hafnarbakkanum;
3. aukið lögboðið eftirlitsfyrirkomulag, meðal annars eftirlit með rekstri skips o.s.frv. fyrir allar ekju-farþegaferjur sem eru í siglingum til eða frá höfnum Evrópusambandsins áður en siglingar hefjast og með reglulegu millibili eftir það;
4. fyrirkomulag sem samrýmist alþjóðalögum, og nauðsyn þess að komast hjá handahófskenndum afskiptum sem hafa áhrif á viðskiptafrelsi, varðandi öryggiseftirlit aðildarríkjanna með öllum ekju-farþegaferjum sem eru í siglingum milli hafna Evrópusambandsins, þar á meðal er réttur til rannsóknar á sjólysnum eins og fram kemur í viðkomandi ályktunum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar;

III

1. TEKUR MIÐ AF fyrirætlunum framkvæmdastjórnarinnar um að leggja eins fljótt og auðið er fram tillögurnar sem fram koma í aðgerðaáætlun hennar, sem ráðið hefur beðið um og sem gætu haft áhrif til góðs fyrir öryggi ekju-farþegaferja, einkum þær sem tengjast:

- hæfilegum vinnutíma og vinnuskilyrðum til að tryggja öryggi um borð í slíkum farþegaskipum,
- sameiginlegum öryggisreglum varðandi búnað sem er notaður um borð í vöruflutninga- og farþega skipum, þar á meðal björgunarbúnað, einkum í skipum með háum síðum,
- lögboðinni beitingu viðeigandi ákvæða tiltekinna ályktana þings Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar,
- öryggisreglum fyrir farþega skip sem sigla á innlendum siglingaleiðum;

2. FER ÞESS Á LEIT við framkvæmdastjórnina að hún rannsaki áhrif samkeppni á öruggan rekstur ferja og skili um það skýrslu til ráðsins;
3. FER ÞESS Á LEIT við framkvæmdastjórnina að hún skili skýrslu, einu ári eftir að aðildarríkin hrinda í framkvæmd tilskipun ráðsins 94/58/EB um skilvirkni fyrirkomulags um samskipti við farþega sem kveðið er á um í þeirri tilskipun;

IV

1. HVETUR aðildarríkin til að tilkynna framkvæmdastjórninni um alla erfðleika sem þau verða fyrir er þau uppfylla skuldbindingar sínar í tengslum við heimsöryggiskerfi til nota í sjávarháaska (GMDSS);
2. HVETUR aðildarríkin til að tryggja að rekstraraðilar farþegaferja fullnægi algerlega kröfum þeirra um beitingu viðmiðunarreglna um öryggisfyrirkomulag við flutning ökutækja um borð í ekjuferjum, einkum þeim kröfum sem gerðar eru um festingar (ályktun IMO A.581 (14));
3. HVETUR öll flokkunarfélög, einkum evrópska aðila að Alþjóðasambandi flokkunarfélaga (IACS), til að meta og herða gildandi reglur um þætti er varða byggingu ekjuferja. Leggja skal sérstaka áherslu á smíði og öryggisbúnað við dyr sem liggja að ökutækjapöllum ekju-farþegaferja;
4. UNDIRSTRIKAR þörfina á að tryggja að fullnægjandi leitar- og björgunarbúnaður sé tiltækur;

V

ÁKVEÐUR að öryggismál varðandi ferjur skuli vera áfram á dagskrá þess.

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar**95/EES/43/06****nr. 33/95
frá 19. maí 1995****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:

XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 um breytingu á bókun 47 og tilteknum viðaukum við EES-samninginn⁽¹⁾.

Tilskipun ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningssflugum⁽²⁾ skal felld inn í samninginn.

Tilskipun ráðsins 80/1266/EBE frá 16. desember 1980 fellur úr gildi og skal því felld brott úr samningnum.

ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**1. gr.**

1. 66. liður (tilskipun ráðsins 80/1266/EBE) skal felldur brott úr XIII. viðauka við samninginn.

2. Eftirfarandi liður komi aftan við lið 66c (tilskipun ráðsins 93/65/EB) í XIII. viðauka við samninginn:

„66d. **394 L 0056:** Tilskipun ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningssflugum (Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 14).“.

2. gr.

Fullgiltur texti tilskipunar ráðsins 94/56/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. nóvember 1995, 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 Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 19. maí 1995.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

P. Benavides

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. L 160, 28. 6. 1994, bls. 1 og EES-viðbætur við Stjtið. EB nr. 17, 28. 6. 1994, bls. 68.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 14.

TILSKIPUN RÁÐSINS 94/56/EB**frá 21. nóvember 1994****um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsslysum****RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr., með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

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

í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 189. gr. c í sáttmálanum ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Halda verður uppi háu almennu öryggisstigi í almenningsslysum í Evrópu og gera allt sem unnt er til að fækka slysum og óhöppum.

Skjót framkvæmd tæknilegra rannsókna á slysum og óhöppum í almenningsslysum eykur flugöryggi og stuðlar að því að koma í veg fyrir að slík slys og óhöpp eigi sér stað.

Taka ber tillit til Alþjóðaflugmálasáttmálans, sem var undirritaður í Chicago 7. desember 1944, þar sem kveðið er á um framkvæmd ráðstafana sem nauðsynlegar eru til að tryggja örugga starfrækslu loftfara. Sérstakt tillit ber að taka til 13. viðauka við þann sáttmála þar sem kveðið er á um alþjóðlega staðla og vinnubrögð við rannsóknir flugslysa.

Samkvæmt alþjóðastöðlunum í 13. viðauka skal ríkið þar sem slys verður bera ábyrgð á rannsókn þess.

Ef alvarlegt óhapp er ekki rannsakað í ríkinu þar sem það á sér stað skal slík rannsókn fara fram í skráningarríkinu.

Rannsóknir á alvarlegum óhöppum skulu fara fram á svipaðan hátt og rannsóknir á slysum.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 14, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 33/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

⁽¹⁾ OJ nr. C 257, 22. 9. 1993, bls. 8 og Stjtið. EB nr. C 109, 19. 4. 1994, bls. 14.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. C 34, 2. 2. 1994, bls. 18.

⁽³⁾ Álit Evrópuþingsins frá 9. mars 1994 (Stjtið. EB nr. C 91, 28. 3. 1994, bls. 123), sameiginleg afstaða ráðsins frá 16. maí 1994 (OJ nr. C 172, 24. 6. 1994, bls. 46) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 26. október 1994 (OJ nr. C 323, 21. 11. 1994).

Umfang rannsókna skal fara eftir því hvern lærdóm má af þeim draga með tilliti til aukins öryggis.

Framkvæma verður rannsóknir á eins stuttum tíma og mögulegt er vegna öryggis í flugi.

Starfsmenn sem vinna að rannsókn eiga að fá að vinna störf sín óhindrað.

Í samræmi við gildandi lög að því er varðar heimild yfirvalda til að annast réttarrannsókn og, þar sem við á, í náinni samvinnu við þau yfirvöld, skulu aðildarríkin sjá til þess að þeir sem annast tæknilegu rannsóknina hafi möguleika á að leysa af hendi störf sín við bestu hugsanleg skilyrði.

Rannsókn á slysum og óhöppum sem orðið hafa í almenningsslysum skal framkvæmd af eða undir eftirliti óháðra aðila til að komast hjá hvers konar hagsmunaaárekstrum og því að þeir sem standa að rannsókninni geti á einhvern hátt verið tengdir atburðunum sem verið er að rannsaka.

Rannsóknaraðilarnir ættu að hafa fullnægjandi búnað og gætu fyrirbyggjandi aðgerðir einnig verið í verkahring þeirra.

Aðildarríkin skulu, ef með þarf, gera ráðstafanir til að tryggja gagnkvæma aðstoð við rannsóknir.

Aðildarríki skal hafa möguleika á að fela öðru aðildarríki rannsókn máls.

Með tilliti til slysavarna er mikilvægt að birta niðurstöður rannsókna á slysum eins fljótt og unnt er.

Taka skal tillit til sérstaks eðlis óhappa þegar niðurstöðum rannsókna á flugslysum er dreift.

Aðildarríkin skulu taka tilhlýðilegt tillit til tilmæla í öryggisátt sem sett eru fram í kjölfar rannsókna á slysi eða óhappi.

Markmiðið með tæknilegri rannsókn er eingöngu það að draga af henni lærdóm sem gæti nýst til að koma í veg fyrir slys og óhöpp í framtíðinni og hafa því greining atburðanna, niðurstöður og tilmæli í öryggisátt ekki þann tilgang að ákvarða sök eða ábyrgð.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Markmið

Tilgangurinn með þessari tilskipun er að auka flugöryggi með því að stuðla að skjótri framkvæmd rannsóknar sem gerð er eingöngu í því augnamiði að koma í veg fyrir slys og óhöpp í framtíðinni.

2. gr.

Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi sem orðið hafa á yfirráðasvæði bandalagsins, að teknu tilliti til alþjóðlegra skuldbindinga aðildarríkjanna.
2. Þessi tilskipun gildir einnig utan yfirráðasvæðis bandalagsins um:
 - i) rannsóknir á slysum er varða loftför sem eru skráð í aðildarríki, þegar annað ríki framkvæmir ekki slíkar rannsóknir;
 - ii) rannsóknir á alvarlegum óhöppum er varða loftför sem eru skráð í aðildarríki eða rekin af fyrirtæki með staðfestu í aðildarríki, þegar annað ríki framkvæmir ekki slíkar rannsóknir.

3. gr.

Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „slys“: atburður sem gerist í tengslum við starfrækslu loftfars frá því að maður fer um borð í loftfarið í þeim tilgangi að fljúga með því og þar til allir eru farnir frá borði, þar sem:
 1. maður lætur lífið eða slasast vegna þess að:
 - hann var um borð í loftfarinu, eða
 - hann var í beinni snertingu við einhvern hluta loftfarsins, þar á meðal hluta sem hafa losnað frá loftfarinu, eða
 - hann varð fyrir útblæstri þotuhreyfils,
 nema þegar meiðslin eiga sér eðlilegar orsakir, eru af völdum mannsins sjálfs eða annarra, eða þegar meiðsl verða á laumufarþegum sem leynast utan svæðis sem farþegar og áhöfn hafa venjulega aðgang að; eða

2. loftfar verður fyrir skemmdum eða bilun eða brestur verður í burðarvirki þess sem:
 - hefur veruleg áhrif á styrkleika þess, afkastagetu eða flugeiginleika, og
 - myndi að öllu jöfnu krefjast mikillar viðgerðar eða þess að skipt væri um viðkomandi hluta,
 nema um sé að ræða hreyfilbilun eða skemmd sem takmarkast við hreyfil, hlífar hans eða fylgibúnaði eða um er að ræða skemmdir sem takmarkast við loftskrúfur, vængenda, loftnet, hjólbarða, hemla, hlífar eða smádældir eða göt á ytra byrði loftfarsins;
3. loftfars er saknað eða engin leið er að komast að því;
 - b) „alvarleg meiðsl“: meiðsl sem maður hefur hlotið í slysi og:
 1. leiða til sjúkrahúsvistar sem varir lengur en 48 klukkustundir og hefst innan sjö daga frá því að maðurinn slasast; eða
 2. valda beinbroti (fyrir utan minni háttar brot á fingrum tám eða nefi); eða
 3. valda skurðsárum sem af leiðir alvarlegar blæðingar eða skemmdir á taugum, vöðvum eða sinum; eða
 4. innri líffæri skaddast; eða
 5. valda þriðja stigs bruna eða brunasárum sem þekja meira en 5% af yfirborði líkamans; eða
 6. hafa sannanlega valdið því að menn hafa komist í snertingu við smitandi efni eða skaðlega geislun;
 - c) „meiðsl sem draga til dauða“: meiðsl sem maður hefur hlotið í slysi og draga hann til dauða innan 30 daga frá slysinu;
 - d) „orsakir“: aðgerðir, aðgerðaleyfi, atvik eða aðstæður, eða sambland af þessu, sem leiddi til slyss eða óhapps;
 - e) „rannsókn“: ferli athugana sem gerðar eru í því skyni að fyrirbyggja slys og óhöpp og felst í að safna upplýsingum og greina þær, draga af þeim ályktanir, þar á meðal ákvarða orsakir og setja fram tilmæli í öryggisátt, þegar það á við;
 - f) „rannsóknarstjóri“: maður sem, á grundvelli menntunar og hæfis, ber ábyrgð á skipulagningu, framkvæmd og stjórn rannsóknar;

- g) „flugriti“: hvers konar upptökutæki sem komið er fyrir í loftfari til að auðvelda rannsókn slyss eða óhapps;
- h) „fyrirtæki“: einstaklingur, lögpersóna, hvort sem hún rekur fyrirtæki í hagnaðarskyni eða ekki, eða opinber stofnun, hvort sem hún er sjálfstæð lagaleg eining eða ekki;
- i) „flugrekandi“: einstaklingur, stofnun eða fyrirtæki sem annast eða tekur að sér að annast starfrækslu eins eða fleiri loftfara;
- j) „óhapp“: atburður, annar en slys, sem tengist starfrækslu loftfars og hefur eða getur haft áhrif á starfræksluöryggi;
- k) „alvarlegt óhapp“: óhapp sem verður við aðstæður sem benda til þess að legið hafi við slysi (skrá með dæmum um alvarleg óhöpp er að finna í viðaukanum);
- l) „tilmæli í öryggisátt“: tillögur frá rannsóknaraðila þess ríkis sem annast tæknilegu rannsóknina, byggðar á upplýsingum úr þeirri rannsókn og settar fram í því skyni að koma í veg fyrir slys og óhöpp.
- a) frjálsum aðgangi að staðnum þar sem slysið eða óhappið varð og einnig að loftfarinu eða flakinu og innihaldi þess;
- b) að tryggja án tafar söfnun sönnunargagna og skipulegan brottflutning á hlutum úr flakinu eða öðrum hlutum til rannsóknar eða greiningar;
- c) að fá tafarlaust aðgang að og afnot af innihaldi flugrita og öðrum upptökum;
- d) að fá tafarlaust aðgang að niðurstöðum úr rannsóknum eða prófunum sýna úr líkum þeirra sem fórust;
- e) að fá tafarlaust aðgang að niðurstöðum úr rannsóknum eða prófunum sýna úr því fólki sem er viðriðið starfrækslu loftfarsins;
- f) að yfirheyra vitni;
- g) frjálsum aðgangi að öllum viðkomandi upplýsingum og skráum sem eigandi, flugrekandi, framleiðandi loftfarsins og yfirvöld sem bera ábyrgð á almenningsslysi eða rekstri flugvalla hafa yfir að ráða.

6. gr.

Rannsóknaraðilar

- Rannsóknarskylda
 - Rannsaka ber öll slys og alvarleg óhöpp.

Þó geta aðildarríkin gert ráðstafanir til að óhöpp sem falla ekki undir fyrstu undirgrein verði rannsökuð þegar þess er að vænta að rannsóknaraðilinn geti dregið af því lærdóm um flugöryggi.
 - Rannsóknaraðilinn ákvarðar umfang rannsókna og hvaða málsmeðferð beri að fylgja við framkvæmd slíkra rannsókna, að teknu tilliti til meginreglna og markmiðs þessarar tilskipunar og þess hvaða lærdóm megi draga af slysinu eða alvarlega óhappinu er verða má til bóta í öryggismálum.
 - Rannsóknirnar sem um getur í 1. mgr. skulu aldrei varða ákvörðun sakar eða ábyrgðar.
- #### 5. gr.
- ##### Staða rannsókna
- Aðildarríkin skulu ákvarða lagalega stöðu rannsókna, innan lagaramma hvers ríkis um sig, til að gera rannsóknarstjórum kleift að skila af sér störfum eins fljótt og vel og unnt er.
 - Í samræmi við gildandi lög í aðildarríkjunum og, þegar við á, í samvinnu við yfirvöldin sem bera ábyrgð á réttarrannsókn, skulu þeir sem vinna að rannsókn meðal annars eiga rétt á:
 - stöðvar, aðstöðu og búnað fyrir:
- Hvert aðildarríki skal tryggja að fastir rannsóknaraðilar framkvæmi eða hafi eftirlit með tæknilegri rannsókn í almenningsslysi. Þeir skulu vera óháðir í starfi sínu, einkum gagnvart innlendum flugmálayfirvöldum sem bera ábyrgð á lofthæfi, útgáfu skírteina, flugrekstri, viðhaldi, leyfisveitingu, flugumferðarstjórn og rekstri flugvalla og yfirleitt öllum öðrum aðilum sem hagsmunaaðreksrar gætu orðið við í sambandi við verkefnið sem rannsóknaraðilunum er falið.
 - Þrátt fyrir 1. mgr. má fjölga þeim störfum sem þessum rannsóknaraðilum eru falin þannig að til þeirra teljist söfnun og greining gagna er varða flugöryggi, einkum í fyrirbyggjandi tilgangi, svo framarlega sem það skerðir ekki sjálfstæði þeirra eða hefur í för með sér ábyrgð á stjórnsýslu eða setningu reglugerða eða staðla.
 - Aðilunum sem um getur í 1. mgr. skal gert kleift að gegna starfi sínu óháð yfirvöldunum sem um getur í 1. mgr. og skulu þeir hafa yfir að ráða því sem til þess þarf. Þeir sem vinna að rannsókninni skulu hafa stöðu sem veitir fulla tryggingu fyrir því að þeir geti starfað óháðir. Meðal starfsmanna skal vera að minnsta kosti einn sem er fær um að gegna hlutverki rannsóknarstjóra þegar um er að ræða flugslys eða alvarlegt óhapp í flugi.
 - Ef nauðsyn krefur geta aðilarnir farið fram á að rannsóknaraðilar frá öðru aðildarríki leggi til eftirfarandi:
 - stöðvar, aðstöðu og búnað fyrir:

- tæknilega rannsókn á flaki og búnaði loftfars og öðrum hlutum sem skipta máli fyrir rannsóknina,
- úrvinnslu upplýsinga úr flugritum, og
- geymslu tölvutækra gagna um flugslys og úrvinnslu þeirra.

b) sérfræðinga í rannsóknum flugslysa til að annast sérstök verkefni, en aðeins þegar rannsókn á stórslysi er hafin.

Slík aðstoð skal látin í té endurgjaldslaust, eftir því sem unnt er.

5. Aðildarríki getur falið öðru aðildarríki rannsókn á slysi eða óhappi.

7. gr.

Skýrsla um slys

1. Skila ber skýrslu um rannsókn á slysi í því formi sem hæfir eftir því um hvers konar slys er að ræða og hversu alvarlegt það er. Í skýrslunni skal tekið fram eina markmið rannsóknarinnar, eins og um getur í 1. gr., og skulu tilmæli í öryggisátt fylgja, ef ástæða er til þess.
2. Rannsóknaraðilarnir skulu birta lokaskýrslu um slysið eins skjótt og auðið er eða innan 12 mánaða frá því að slysið varð, ef unnt er.

8. gr.

Skýrsla um óhapp

1. Skila ber skýrslu um rannsókn á slysi í því formi sem hæfir eftir því um hvers konar óhapp er að ræða og hversu alvarlegt það er. Í skýrslunni skulu sett fram tilmæli í öryggisátt, ef ástæða er til þess. Í skýrslunni skal virða nafnleynd þeirra sem tengjast óhappinu.

2. Skýrsla um óhapp skal send til þeirra aðila sem líklegt er að geti haft hag af því að því er varðar öryggi.

9. gr.

Tilmæli í öryggisátt

Senda skal skýrslurnar og tilmæli í öryggisátt sem um getur í 7. og 8. gr. til viðkomandi fyrirtækja eða innlendra flugmálayfirvalda og afrit til framkvæmdastjórnarinnar.

Aðildarríkin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að tilhlýðilegt tillit sé tekið til tilmæla í öryggisátt sem rannsóknaraðilarnir setja fram og, ef við á, að brugðist sé við þeim, með fyrirvara um lög bandalagsins.

10. gr.

Í tilmælum í öryggisátt skal aldrei felast ályktun um sök eða ábyrgð á slysi eða óhappi.

11. gr.

Tilskipun ráðsins 80/1266/EBE frá 16. desember 1980 um framtíðarsamvinnu og gagnkvæma aðstoð aðildarríkjanna við rannsóknir flugslysa ⁽¹⁾ er hér með felld úr gildi.

12. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnarsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 21. nóvember 1996. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.
2. 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.

13. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 21. nóvember 1994.

Fyrir hönd ráðsins,

M. WISSMANN

forseti.

⁽¹⁾ Stjórn. EB nr. L 375, 31. 12. 1980, bls. 32.

VIÐAUKI

SKRÁ MEÐ DÆMUM UM ALVARLEG ÓHÖPP

Óhöppin sem eru talin upp hér eru dæmigerð fyrir alvarleg óhöpp. Skráin er ekki tæmandi og er einungis til viðmiðunar við skilgreiningu á „alvarlegu óhappi“.

- Við árekstri liggur og sveigja þarf af leið eða rétt hefði verið að sveigja af leið til að forðast árekstur eða ótryggar aðstæður.
- Naumlega er afstýrt að fljúga í jörð undir fullri stjórn (CFIT).
- Hætt er við flugtak á flugbraut sem er lokuð eða upptekin eða hætt við flugtak af slíkri flugbraut þegar lágmarksfjarlægð er að hindrun eða hindrunum.
- Lent er eða gerð tilraun til landingar á flugbraut sem er lokuð eða upptekin.
- Alvarlegt frávik frá tilætlaðri afkastagetu í flugtaki eða frumklifri.
- Hvers konar eldur og reykur kemur upp í farþegarými eða lest eða eldur í hreyflum, jafnvel þótt hann sé slökktur með slökkviefnum.
- Öll tilvik sem verða til þess að flugáhöfn þarf að grípa til súrefnis í neyð.
- Bilun eða brot verður á burðarvirki loftfars eða hreyfill sundrast sem ekki flokkast undir slys.
- Margþætt bilun í einu eða fleiri kerfum loftfarsins sem hefur alvarleg áhrif á starfrækslu þess.
- Öll tilvik þegar flugliði verður óvinnufær meðan á flugi stendur.
- Hvers konar ástand eldsneytis sem veldur því að flugmaðurinn verður að lýsa yfir neyðarástandi.
- Óhöpp í flugtaki eða landingu, svo sem ef loftfar skammlendir, rennur fram af eða til hliðar út af flugbraut.
- Kerfisbilanir, óvenjuleg veðurskilyrði, flug utan viðurkenndra afkastamarka eða önnur atvik sem geta valdið erfiðleikum við stjórn loftfarsins.
- Bilun í fleiri en einu kerfi margfaldra varakerfa sem skylda er að nota við stjórn loftfara og flugleiðsögu.

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar**95/EES/43/07****nr. 34/95
frá 19. maí 1995****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:

XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 um breytingu á bókun 47 og tilteknum viðaukum við EES-samninginn⁽¹⁾.

Ályktun ráðsins 94/C 379/02 frá 19. desember 1994 um framlag Evrópu til þróunar á hnattrænu gervihnattaleiðsögukerfi (GNSS)⁽²⁾ skal felld inn í samninginn.

ÁKVEÐIÐ EFTIRFARANDI:**1. gr.**

Eftirfarandi liður komi aftan við 77. lið (ályktun ráðsins frá 26. mars 1992) í XIII. viðauka við samninginn:

„78. **394 Y 1231(02):** Ályktun ráðsins 94/C 379/02 frá 19. desember 1994 um framlag Evrópu til þróunar á hnattrænu gervihnattaleiðsögukerfi (GNSS) (Stjtið. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 2).“.

2. gr.

Fullgiltur texti ályktunar ráðsins 94/C 379/02 á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. júní 1995, 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 Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 19. maí 1995.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

P. Benavides

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. L 160, 28. 6. 1994, bls. 1 og EES-viðbætur við Stjtið. EB nr. 17, 28. 6. 1994, bls. 68.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 2.

ÁLYKTUN RÁÐSINS

frá 19. desember 1994

um framlag Evrópu til þróunar á hnattrænu gervihnattaleiðsögukerfi (GNSS)

(94/C 379/02)

RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS,

sem tekur tillit til eftirfarandi:

Uppsetning hnattræns gervihnattaleiðsögukerfis (GNSS) til almenningsnota mun stuðla að því að mikilvæg markmið bandalagsins náist, má þar nefna tilkomu hins innri markaðar og eflingu efnahagslegrar og félagslegrar samheldni.

Markmiðið með uppsetningu og þróun hnattræns gervihnattaleiðsögukerfis er jafnframt að stuðla að auknum hreyfanleika fólks og vara um alla Evrópu og auknu öryggi í flutningum til lengri tíma litid.

Í hvítbókinni um vöxt, samkeppnisgetu og atvinnumál kemur fram að þörf er á aðgerð á Evrópuvísu hvað varðar staðsetningu og leiðsögu með hjálp gervihnatta.

Evrópubandalagið leggur sitt af mörkum við að setja upp og þróa samevrópsk net á sviði flutninga-, fjarskipta- og orkugrunnvirkja í samræmi við 129. gr. b í sáttmálanum um stofnun Evrópubandalagsins.

Leiðtogaárið lét, á fundi sínum á Korfú, í ljós þá skoðun að það sé fyrst og fremst undir einkageiranum sjálfum komið að bregðast við nýjungum á sviði upplýsingatækni og sýna nauðsynlegt frumkvæði, einkum með tilliti til fjármögnunar. Skorað er á Evrópusambandið og aðildarríki þess að ýta undir þetta með pólitískri hvatningu, jafnframt því að setja skýr og ótvíræð rammaákvæði og efla með viðeigandi aðferðum flutningaverkefni innan ramma upplýsingaþjóðfélagsins.

Til að ná þessum markmiðum er mikilvægt að bandalagið gefi út leiðbeiningar jafnframt því sem dreifráðisreglan er virt.

Í þeirri von að aðgerð Evrópusambandsins megni að gera evrópskan iðnað það samkeppnisferan að hann geti átt þátt í að koma á hnattrænu gervihnattaleiðsögukerfi og í markaðinum fyrir notendabúnað.

FAGNAR ÞVÍ að framkvæmdastjórnin hefur lagt fram orðsendingu um framlag Evrópu til þróunar hnattræns

gervihnattaleiðsögukerfis og lagt til að komið verði á samráðshópi, skipuðum háttsettum fulltrúum innlendra stjórnvalda, notenda, fjarskiptafyrirtækjanna, viðkomandi alþjóðlegra samtaka, einkum Geimvísindastofnunar Evrópu, Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Eurocontrol, auk iðnaðarins, sem er ætlað að tryggja eðlilegt samhengi milli ráðstafana sem eru gerðar í Evrópu á sviði leiðsögu með hjálp gervihnatta og, síðast en ekki síst, að aðstoða framkvæmdastjórnina við framkvæmd eftirtalinnar verkefna;

VEKUR ATHYGLI Á

- ályktun sinni um stöðu flugmála í Evrópu ⁽¹⁾,
- ályktun sinni um fjarvirkni (telematics) á sviði flutninga ⁽²⁾,
- niðurstöðum sínum frá 28. september 1994 sem bera yfirskriftina „Evrópa á leið inn í upplýsingaþjóðfélagið - aðgerðaáætlun“,
- að bandalagið, innan rannsóknaráætlana sinna, gæti lagt sitt af mörkum við þróun á hnattrænu gervihnattaleiðsögukerfi í samræmi við 130. gr. f í sáttmálanum;

HVETUR framkvæmdastjórnina til

1. að skilgreina kröfur allra hugsanlegra notenda og í framhaldi af því að gera grein fyrir hvaða notkunarmöguleikar eru fyrir hendi;
2. að hefja eða leggja sitt af mörkum við að móta og taka í notkun evrópska viðbót við fyrirliggjandi kerfi sem nota INMARSAT III gervihnetti og aðra nauðsynlega útvíkkunartækni (GNSS 1);
3. að hefja og leggja sitt af mörkum, samhliða GNSS 1 aðgerðunum, við þá undirbúningsvinnu sem þarf að fara fram við hönnun og skipulagningu hnattræns gervihnattaleiðsögukerfis (GNSS 2) til almenningsnota, sem þarf að vera samrýmanlegt GNSS 1 og rekið samkvæmt alþjóðlegum viðmiðunarreglum á óháðum og, ef hægt er, einkareknum grundvelli, til að unnt sé að nýta afrakstur GNSS 1 rannsókna og þróunarstarfs þegar í stað;

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. C 379, 31. 12. 1994, bls. 2, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 34/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. C 309, 5. 11. 1994, bls. 2.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. C 309, 5. 11. 1994, bls. 1.

4. að kanna möguleika á að leggja sitt af mörkum varðandi nauðsynleg aðföng og kanna möguleika á að fjármagn til þessarar starfsemi komi frá einkageiranum, að teknu tilliti til nákvæms mats á kostnaðarávinningi;
 5. að leggja fram drög að tímaáætlun um að taka hnattrænt gervihnattaleiðsögukerfi upp í áföngum, að teknu tilliti til innlendra áætlana;
 6. að taka mið af, í tengslum við starfsemi sína, þeirri þróun sem nú á sér stað í Evrópu, þar á meðal fyrirhugaðri ákvörðun til framkvæmdar á hugmynd Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um CNS/ATM og leitast við að móta samstilltar starfsaðferðir, til að komist verði hjá tvíverknaði hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni og Alþjóðasiglingamálastofnuninni og unnt verði að skapa forsendur fyrir evrópskri hlutdeild í hnattræna gervihnattaleiðsögukerfinu þegar í stað;
 7. hvað varðar allar framangreindar aðgerðir, að eiga náð samstarf við öll samtök sem koma að málinu, einkum við Alþjóðaflugmálastofnunina, Alþjóðasiglingamálastofnunina, Eurocontrol, Geimvísindastofnun Evrópu, fjarskiptafyrirtæki og EUMET-SAT;
 8. að endurskoða, ef með þarf, áætlun sína reglulega og upplýsa ráðið um aðgerðir sínar hvað varðar tímaáætlun fyrir tillögur, sem leggja þarf fyrir ráðið, að teknu tilliti til þróunar hnattræna gervihnattaleiðsögukerfisins sem óslitið ferli, er endurskoða þarf öðru hvoru, og skuldbindur sig þar af leiðandi til að taka þetta mál til umfjöllunar með reglulegu millibili;
- HVETUR aðildarríkin til að gera viðeigandi ráðstafanir svo að þau geti átt hlutdeild í framlagi Evrópu til gervihnattaleiðsögukerfa, og að móta, að svo miklu leyti sem hægt er og það á við, sameiginlega afstöðu, einkum innan alþjóðasamtaka og í samskiptum við þriðju ríki.

EB-STOFNANIR

FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

Samfylking sem tilkynnt hefur verið um fyrirfram (Mál nr. IV/M.639 - Montedison/Groupe Vernes/SCI)

95/EES/43/08

1. Framkvæmdastjórninni barst 7. 11. 1995 tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu, samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾, þar sem Montedison S.p.A. öðlast, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. reglugerðarinnar, sameiginleg yfirráð yfir Société Centrale d'Investissements (SCI) með hlutabréfakaupum í Gardini S.A. sem nýlega hefur öðlast yfirráð yfir SCI ásamt Groupe Vernes.
2. Viðskiptastarfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja:
 - Montedison S.p.A.: viðskipti með akuryrkjuafurðir, kemísk efni, orka, verkfræðistarfsemi og lyf,
 - Groupe Vernes: bankastarfsemi og hlutabréfaeign í SCI,
 - SCI: viðskipti með akuryrkjuafurðir, miðlun og eignir.
3. Að undangenginni forkönnun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin sem tilkynnt hefur verið um geti fallið undir gildissvið reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89. Þó er lokaákvörðun hvað þetta atriði varðar frestað þar til síðar.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum sem eiga hagsmuna að gæta kost á að koma hugsanlegum athugasemdum sínum varðandi fyrirhugaða aðgerð á framfæri við sig.

Athugasemdir verða að hafa borist framkvæmdastjórninni eigi síðar en tíu dögum eftir þessa birtingu í Stjtið. EB nr. C 302, 14. 11. 1995. Athugasemdirnar er unnt að senda til framkvæmdastjórnarinnar um bréfasíma (nr. +32 2 296 43 01) eða í pósti, með tilvísun til máls nr. IV/M.639 - Montedison/Groupe Vernes/SCI, og er heimilisfangið:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels

Samfylking sem tilkynnt hefur verið um fyrirfram (Mál nr. IV/M.660 - RTZ/CRA)

95/EES/43/09

1. Framkvæmdastjórninni barst 6. 11. 1995 tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu, samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾, þar sem fyrirtækin RTZ Corporation plc og CRA Limited gera með sér bindandi samninga sem leiða til fulls samruna þeirra á sviði viðskipta og stjórnunar.

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. L 395, 30. 12. 1989, Leiðrétting: Stjtið. EB nr. L 257, 25. 9. 1990, bls. 13.

2. Viðskipti þessara fyrirtækja felast í námustarfsemi og málmframleiðslu.
3. Að undangenginni forkönnun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin sem tilkynnt hefur verið um geti fallið undir gildissvið reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89. Þó er lokaákvörðun hvað þetta atriði varðar frestað þar til síðar.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum sem eiga hagsmuna að gæta kost á að koma hugsanlegum athugasemdum sínum varðandi fyrirhugaða aðgerð á framfæri við sig.

Athugasemdir verða að hafa borist framkvæmdastjórninni eigi síðar en tíu dögum eftir þessa birtingu í Stjútíð. EB nr. C 298, 11. 11. 1995. Athugasemdirnar er unnt að senda til framkvæmdastjórnarinnar um bréfasíma (nr. +32 2 296 43 01) eða í pósti, með tilvísun til máls nr. IV/M.660 - RTZ/CRA, og er heimilisfangið:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels

**Samfylking sem tilkynnt hefur verið um fyrirfram
(Mál nr. IV/M.666 - Johnson Controls/Roth Frères)**

95/EES/43/10

1. Framkvæmdastjórninni barst 3. 11. 1995 tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu, samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾, þar sem fyrirtækið Johnson Controls Inc., öðlast í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. reglugerðar ráðsins, heildaryfirráð yfir fyrirtækjunum Roth Frères S.A. og Société Industrielle Roth Frères með hlutabréfakaupum.
2. Viðskiptastarfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja:
 - Johnson Controls: bílapartar og -sæti; rafgeymar,
 - Roth Frères: bílapartar og -sæti; þakklæðning.
3. Að undangenginni forkönnun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin sem tilkynnt hefur verið um geti fallið undir gildissvið reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89. Þó er lokaákvörðun hvað þetta atriði varðar frestað þar til síðar.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum sem eiga hagsmuna að gæta kost á að koma hugsanlegum athugasemdum sínum varðandi fyrirhugaða aðgerð á framfæri við sig.

Athugasemdir verða að hafa borist framkvæmdastjórninni eigi síðar en tíu dögum eftir þessa birtingu í Stjútíð. EB nr. C 298, 11. 11. 1995. Athugasemdirnar er unnt að senda til framkvæmdastjórnarinnar um bréfasíma (nr. +32 2 296 43 01) eða í pósti, með tilvísun til máls nr. IV/M.666 - Johnson Controls/Roth Frères, og er heimilisfangið:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjútíð. EB nr. L 395, 30. 12. 1989, Leiðrétting: Stjútíð. EB nr. L 257, 25. 9. 1990, bls. 13.

**Tilkynning um fyrirtæki um sameiginlegt verkefni
(Mál nr. IV/35.734)****95/EES/43/11**

1. Framkvæmdastjórninni barst 28. september 1995 tilkynning, samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins nr. 17/62⁽¹⁾, um fyrirtæki um sameiginlegt verkefni sem myndað er af Monsanto Company, stofnað samkvæmt lögum Delaware (Bandaríkjunum), með dótturfyrirtæki í Evrópusambandinu, og þýska fyrirtækinu Bayer AG. Samkvæmt tilkynntum samningum ætla hlutaðeigandi aðilar að þróa verslunarvörur sem innihalda nýtt kemískt efni með ákveðinni líffræðilegri virkni sem hveitillgresiseyðir. Hið nýja fyrirtæki um sameiginlegt verkefni ber ábyrgð á framleiðslu og markaðssetningu víða um heim á vörum sem framleiddar verða í tengslum við sameiginlega starfsemi á sviði rannsókna og þróunar.
2. Að undangenginni forkönnun telur framkvæmdastjórnin að fyrirtækið um sameiginlega verkefnið sem tilkynnt hefur verið um geti fallið undir gildissvið reglugerðar nr. 17/62.
3. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum sem eiga hagsmuna að gæta kost á að koma hugsanlegum athugasemdum sínum varðandi tilkynnta starfsemi á framfæri við sig.

Athugasemdir skulu hafa borist framkvæmdastjórninni eigi síðar en tíu dögum eftir þessa birtingu í Stjútíð. EB nr. C 298 11. 11. 1995. Unnt er að senda athugasemdirnar um bréfasíma (nr. +32 2 236 42 73) eða í pósti, með tilvísun til máls nr. IV/35.734, og er heimilisfangið:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Directorate E
Office 2/82
Avenue de Cortenberg, 150
B-1049 Brussels

**Afturköllun á tilkynningu um fyrirhugaða samfylkingu
(Mál nr. IV/M.608 - Ericsson/Ascom)****95/EES/43/12**

Þann 25. 10. 1995 frestuðu þeir sem að tilkynningunni stóðu framkvæmd fyrirhugaðrar samfylkingar sem tilkynnt var um⁽¹⁾ samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽²⁾ og ákváðu því að afturkalla hana.

**Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu
(Mál nr. IV/M.599 - Noranda Forest/Gunz)****95/EES/43/13**

Framkvæmdastjórnin ákvað 8. 9. 1995 að mótmæla ekki framangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa því yfir að hún samrýmdist hinum sameiginlega markaði. Þessi ákvörðun byggist á b-lið 1. mgr. 6. gr. í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾. Þriðji aðili sem á nægilegra hagsmuna að gæta getur fengið eintak af ákvörðuninni samkvæmt skriflegri beiðni til:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels
Bréfasími: +32 2 296 43 01

⁽¹⁾ Stjútíð. EB nr. 13, 21. 2. 1962, bls. 204.

**Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu
(Mál nr. IV/M.615 - Rhône-Poulenc Chimie/Engelhard)**

95/EES/43/14

Framkvæmdastjórnin ákvað 23. 10. 1995 að mótmæla ekki framangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa því yfir að hún samrýmdist hinum sameiginlega markaði. Þessi ákvörðun byggist á b-lið 1. mgr. 6. gr. í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾. Þriðji aðili sem á nægilegra hagsmuna að gæta getur fengið eintak af ákvörðuninni samkvæmt skriflegri beiðni til:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels
Bréfasími: +32 2 296 43 01

**Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu
(Mál nr. IV/M.617 - UAP/Sun Life)**

95/EES/43/15

Framkvæmdastjórnin ákvað 21. 8. 1995 að mótmæla ekki framangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa því yfir að hún samrýmdist hinum sameiginlega markaði. Þessi ákvörðun byggist á b-lið 1. mgr. 6. gr. í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾. Þriðji aðili sem á nægilegra hagsmuna að gæta getur fengið eintak af ákvörðuninni samkvæmt skriflegri beiðni til:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels
Bréfasími: +32 2 296 43 01

**Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu
(Mál nr. IV/M.630 - Henkel/Schwarzkopf)**

95/EES/43/16

Framkvæmdastjórnin ákvað 31. 10. 1995 að mótmæla ekki framangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa því yfir að hún samrýmdist hinum sameiginlega markaði. Þessi ákvörðun byggist á b-lið 1. mgr. 6. gr. í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾. Þriðji aðili sem á nægilegra hagsmuna að gæta getur fengið eintak af ákvörðuninni samkvæmt skriflegri beiðni til:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels
Bréfasími: +32 2 296 43 01

(¹) Stjttð. EB nr. 13, 21. 2. 1962, bls. 204.

**Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu
(Mál nr. IV/M.631 - Upjohn/Pharmacia)****95/EES/43/17**

Framkvæmdastjórnin ákvað 28. 9. 1995 að mótmæla ekki framangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa því yfir að hún samrýmdist hinum sameiginlega markaði. Þessi ákvörðun byggist á b-lið 1. mgr. 6. gr. í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾. Þriðji aðili sem á nægilegra hagsmuna að gæta getur fengið eintak af ákvörðuninni samkvæmt skriflegri beiðni til:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels
Bréfasími: +32 2 296 43 01

**Engin andstaða gegn tilkynntri samfylkingu
(Mál nr. IV/M.643 - CGER-Banque/SNCI)****95/EES/43/18**

Framkvæmdastjórnin ákvað 23. 10. 1995 að mótmæla ekki framangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa því yfir að hún samrýmdist hinum sameiginlega markaði. Þessi ákvörðun byggist á b-lið 1. mgr. 6. gr. í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4064/89⁽¹⁾. Þriðji aðili sem á nægilegra hagsmuna að gæta getur fengið eintak af ákvörðuninni samkvæmt skriflegri beiðni til:

Commission of the European Communities
Directorate-General for Competition (DG IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Brussels
Bréfasími: +32 2 296 43 01

⁽¹⁾ Stjórnartíð. EB nr. L 395, 30. 12. 1989. Leiðrétting: Stjórnartíð. EB nr. L 257, 21. 9. 1990, bls. 13.

Auglýsing samkvæmt 3. mgr. 19. gr. reglugerðar 95/EES/43/19
ráðsins nr. 17/62⁽¹⁾ þar sem farið er fram á samþykki eða undanþágu
samkvæmt 3. mgr. 85. gr. EB-sáttmálans
(mál nr. IV/35.296 - Inmarsat-P)

Þann 11. nóvember 1994 tilkynnti stofnunin International Maritime Satellite Organization, sem í desember 1994 breytti heiti sínu í International Mobile Satellite, (Inmarsat), framkvæmdastjórninni um stofnun dótturfyrirtækis, I-CO Global Communications LTD (ICO) til að fjármagna, koma á fót og starfrækja Inmarsat-P, sem er hnattrænt farstöðvakerfi fyrir fjarskipti um gervitungl.

Framkvæmdastjórnin hefur í hyggju að taka jákvæða afstöðu samkvæmt 85. gr. EB-sáttmálans og 53. gr. EES-samningsins gagnvart stofnun ICO og tengslunum milli Inmarsat og ICO. Áður en af því verður gefur hún öllum þriðju aðilum sem eiga hagsmuna að gæta kost á að senda athugasemdir sínar, innan eins mánuðar eftir birtingu þessarar auglýsingar í Stjttíð. EB nr. C 304, 15. 11. 1995, með tilvísun til máls nr. IV/35.296 - Inmarsat-P, á eftirfarandi heimilisfang:

Commission of the European Union
 Directorate-General for Competition (DG IV)
 Directorate C
 200, rue de la Loi
 B-1049 Brussels

Skrá yfir ölkelduvatn sem viðurkennt er af hálfu Belgíu 95/EES/43/20

Í samræmi við 1. gr. tilskipunar ráðsins 80/777/EBE frá 15. júlí 1980 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi hagnýtingu og markaðssetningu ölkelduvatns⁽¹⁾, sbr. einnig 26. lið XII. kafla í II. viðauka við EES-samninginn, hefur Belgía sent framkvæmdastjórninni skrá yfir ölkelduvatn, sem viðurkennt er sem slíkt, til birtingar í Stjórnartíðingum Evrópubandalagsins og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins. Skráin er sem hér segir:

Viðskiptaheiti	Heiti ölkeldunnar	Staðarheiti þar sem ölkeldan er hagnýtt
San Bernardino	San Bernardino	San Bernardino/Mesocco/Sviss

Ríkisaðstoð
Mál nr. 29/93
Þýskaland

95/EES/43/21

Framkvæmdastjórnin hefur ákveðið að ljúka málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans hvað varðar ábyrgð sem fyrirhugað var að veita Aluminium Gießerei Villingen GmbH (sjá nánari útlitun í Stjttíð. EB nr. C 282, 26. 10. 1995).

⁽¹⁾ Stjttíð. EB nr. L 229, 30. 8. 1980, bls. 1.

Ríkisaðstoð
Mál nr. 20/94
Frakkland

95/EES/43/22

Framkvæmdastjórnin hefur ákveðið að ljúka málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans hvað varðar aðstoð vegna uppbyggingar á verksmiðjувæði Kimberley-Clark Industries í Toul/Villey-St-Etienne (Meurthe-et-Moselle) (sjá nánari útlíun í Stjttíð. EB nr. C 283, 27. 10. 1995).

Ríkisaðstoð
Mál nr. 60/94
Grikkland

95/EES/43/23

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans hvað varðar aðstoðaráætlun grísku baðmullarnefndarinnar (sjá nánari útlíun í Stjttíð. EB nr. C 278, 24. 10. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjttíð. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Grikkland.

Ríkisaðstoð
Mál nr. 3/95
Þýskaland

95/EES/43/24

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 4. mgr. 6. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 3855/91/KSE hvað varðar aðstoð sambandsríkisins Saxlands við Werkstoff-Union GmbH til að koma upp framleiðsluáðstöðu fyrir vörur KSE (sjá nánari útlíun í Stjttíð. EB nr. C 283, 27. 10. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjttíð. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Þýskaland.

Ríkisaðstoð
Mál nr. 8/95
Frakkland

95/EES/43/25

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans hvað varðar beinan og óbeinan styrk sem frönsk stjórnvöld hafa veitt í tengslum við smíði farþegaskipa (sjá nánari útlistun í Stjtið. EB nr. C 279, 25. 10. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjtið. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Frakkland.

Ríkisaðstoð
Mál nr. C 9/95
Spánn

95/EES/43/26

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans og 4. mgr. 6. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 3855/91/KSE hvað varðar styrk sem Spánn veitti fyrirtækinu Tubacex (sjá nánari útlistun í Stjtið. EB nr. C 282, 26. 10. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjtið. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Spánn.

Ríkisaðstoð
Mál nr. 11/95
Þýskaland

95/EES/43/27

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 4. mgr. 6. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 3855/91/KSE hvað varðar aðstoð sem sambandsríkið Saxland-Anhalt lagði til í þágu Walzwerk Ilseburg GmbH (sjá nánari útlistun í Stjtið. EB nr. C 289, 31. 10. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjtið. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Þýskaland.

Ríkisaðstoð
Mál nr. 22/95
Írland

95/EES/43/28

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 4. mgr. 6. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 3855/91/KSE hvað varðar styrk sem Írland veitti fyrirtækinu Irish Steel (sjá nánari útlistun í Stjttíð. EB nr. C 284, 28. 10. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjttíð. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Írland.

Ríkisaðstoð
Mál nr. 27/95
Frakkland

95/EES/43/29

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans hvað varðar aðstoð sem Lýðveldið Frakkland lagði til að veitt yrði Beaulieu-samstæðunni til að styðja fyrirhugaða áætlun fyrirtækisins um fjárfestingu í nýrri framleiðslueiningu fyrir teppagarn og teppi sem verður komið á fót í Maubeuge, Nord-Pas-de Calais (sjá nánari útlistun í Stjttíð. EB nr. C 284, 28. 10. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjttíð. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Frakkland.

Ríkisaðstoð
Mál nr. 28/95
Grikkland

95/EES/43/30

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 4. mgr. 6. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 3855/91/KSE hvað varðar fjárfestingaraðstoð til stálfyrirtækisins Halyvourgia Thessalias (sjá nánari útlitun í Stjttíð. EB nr. C 284, 28. 10. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjttíð. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Grikkland.

Ríkisaðstoð
Mál nr. 29/95
Ítalía

95/EES/43/31

Framkvæmdastjórnin hefur hafið málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans hvað varðar aðstoð sem Ítalía veitti í tengslum við endurvinnslu á pólyetýlen (sjá nánari útlitun í Stjttíð. EB nr. C 290, 1. 11. 1995).

Framkvæmdastjórnin veitir hér með hinum aðildarríkjum EES og hagsmunaaðilum frest til að koma athugasemdum sínum varðandi þessar ráðstafanir á framfæri, innan eins mánaðar frá birtingu þessarar auglýsingar í Stjttíð. EB, við:

Commission of the European Communities
200, rue de la Loi
B-1049 Brussels

Athugasemdunum verður komið á framfæri við Ítalíu.

Skrá yfir skjöl varðandi EES sem framkvæmdastjórnin sendi 95/EES/43/32 ráðinu á tímabilinu 23. 10. til 27. 10. 1995

Þessi skjöl er unnt að fá hjá söluskrifstofum opinberrar útgáfustarfsemi Evrópubandalaganna

Kóði	Skráningarnúmer	Titill	Samþykkt af framkvæmda stjórninni	Sent til ráðsins þann	Blaðsíðu jöldi þann
COM(95) 478	CB-CO-95-536-EN-C ⁽¹⁾	Orðsending framkvæmdastjórnarinnar um framboð á jarðgasi í Evrópubandalaginu og horfur	18.10.1995	24.10.1995	38
COM(95) 490	CB-CO-95-530-EN-C	Tillaga að tilskipun ráðsins um breytingu á viðauka við tilskipun 91/493/EBE um hollustuhætti við framleiðslu og markaðssetningu fiskafurða	23.10.1995	24.10.1995	7
COM(95) 480	CB-CO-95-534-EN-C	Tillaga að reglugerð ráðsins (EB) um aðra breytingu á reglugerð (EB) nr. 3362/94 um heildarmagn sem leyfilegt er að veiða úr tilteknum fiskistofnum og hópum fiskistofna árið 1995 og við hvaða skilyrði heimilt er að veiða úr þeim Tillaga að reglugerð ráðsins (EB) um viðmiðunarverð fyrir fiskafurðir sem taldar eru upp í A-, D- og E-hluta I. viðauka við reglugerð (EBE) nr. 3759/92 fyrir fiskveiðiárið 1996 Tillaga að reglugerð ráðsins (EB) um viðmiðunarverð fyrir fiskafurðir sem taldar eru upp í II. viðauka við reglugerð (EBE) nr. 3759/92 fyrir fiskveiðiárið 1996 Tillaga að reglugerð ráðsins (EB) um framleiðsluverð innan bandalagsins fyrir túnfisk sem á að nota til iðframléiðslu á vörum sem falla undir tollskrárnúmer 1604 fyrir fiskveiðiárið 1996	24.10.1995	25.10.1995	5
COM(95) 496	CB-CO-95-538-EN-C	Orðsending framkvæmdastjórnarinnar um hugsanlega myndun evrópsks fjármagnsmarkaðar fyrir lítil vaxandi verktakafyrirtæki	24.10.1995	25.10.1995	15
COM(95) 498	CB-CO-95-539-EN-C	Orðsending framkvæmdastjórnarinnar um handiðnað og lítil fyrirtæki, forsendur fyrir hagvexti og atvinnu í Evrópu	25.10.1995	26.10.1995	37
COM(95) 502	CB-CO-95-544-EN-C	Niðurstöður annarrar ráðstefnu í Evrópu um handiðnað og lítil fyrirtæki í Berlín, 26. og 27. september 1994, áframhaldandi aðgerðir og tilmæli til aðildarríkjanna	26.10.1995	27.10.1995	67
COM(95) 531	CB-CO-95-570 og 382-EN-C	Breytt tillaga að tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um 16. breytingu á tilskipun 76/769/EBE um samræmingu ákvæða í lögum og stjórnsýslufyrirmælum aðildarríkjanna varðandi takmörkun á sölu og notkun tiltekinna skaðlegra efna og efnablandna	27.10.1995	27.10.1995	5

⁽¹⁾ „EN“ vísar til enska COM-skjalsins.

Reglur um upplýsingaskipti – tæknilegar reglugerðir**95/EES/43/33**

- Tilskipun 83/189/EBE frá 28. mars 1983 sem setur reglur um tilhögun upplýsingaskipta vegna tæknilegra staðla og reglugerða.(Stjttíð. EB nr. L 109, 26. 4. 1983, bls. 8).
- Tilskipun 88/182/EBE frá 22. mars 1988 um breytingu á tilskipun 83/189/EBE. (Stjttíð. EB nr. L 81, 26. 3. 1988, bls. 75).

Tilkynningar um drög að tæknilegum reglugerðum sem borist hafa framkvæmdastjórninni.

Tilvísun ⁽¹⁾	Titill	Lok þriggja mánaða stöðvunartímabils ⁽²⁾
95-0283-FIN	Ákvörðun ríkisráðsins um meðhöndlun á frárennslisvatni og öðrum úrgangi frá tannlæknastofum sem inniheldur amalgam	11.12.1995
95-0284-I	Reglugerð um jónandi geisla sem notaðir eru við meðhöndlun á þurrkuðum jurtum, krydd- og ilmefnum sem framleidd eru úr ilm- og kryddjurtum	6.12.1995
95-0285-UK	Drög að reglugerðum um ost og tjóma	6.12.1995
95-0286-FIN	Notkun AMKA rafmagnshengirúllu með stýrilögnum í ljóskerfi utanhúss og straumrofavara í ljóskerfi utanhúss (KY 156-95)	7.12.1995
(³) (⁴)		

Framkvæmdastjórnin veur athygli á að samkvæmt skilmálum orðsendingar hennar frá 1. október 1986 (Stjttíð. EB nr. C 245, 1. 10. 1986, bls. 4) gerir hún ráð fyrir að ef aðildarríki samþykkir tæknilega reglugerð sem fellur undir ákvæði tilskipunar 83/189/EBE án þess að senda drögin til framkvæmdastjórnarinnar eða virða skyldubundna stöðvun, sé ekki unnt að framfylgja reglugerðinni gagnvart þriðja aðila samkvæmt skilmálum réttarkerfis hlutaðeigandi aðildarríkis. Framkvæmdastjórnin telur þar af leiðandi að málsaðilar hafi rétt til að vænta þess að dómstólar landsins neiti að koma innlendum tæknilegum reglugerðum, sem ekki hefur verið tilkynnt um eins og krafist er í lögum bandalagsins, til framkvæmda.

Upplýsingar um tilkynningarnar eru fáanlegar hjá stjórnsýsludeildum ríkjanna og hefur skrá yfir þær verið birt í Stjórnartíðindum Evrópubandalagsins nr. C 67 frá 17. 3. 1989 bls. 3 og í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins nr. 6 frá 4. 5. 1994, bls. 8.

(¹) Ár – skráningarnúmer – upprunaaðildarríki.

(²) Eindagi fyrir athugasemdir frá framkvæmdastjórninni og aðildarríkjum.

(³) Hefðbundnar reglur um upplýsingaskipti gilda ekki um „lyfjaskrá“.

(⁴) Ekkert stöðvunartímabil þar sem framkvæmdastjórnin hefur samþykkt ástæður fyrir aðkallandi samþykki.

Upplýsingar frá dómstól Evrópubandalaganna⁽¹⁾**95/EES/43/34**

Dómur dómstólsins (fimmta deild) frá 14. september 1995 í máli C-396/93 P: Helmut Henrichs gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (áfrýjun - 4. og 6. mgr. reglugerðar (KBE, KSE, EBE) nr. 2274/87- bætur sem um getur í 1. mgr. 4. gr. ákvarðaðar - útilokun frá hinum sameiginlega sjúkratryggingasjóði embættismanna Evrópubandalaganna).

Dómur dómstólsins (fimmta deild) frá 14. september 1995 í sameinuðum málum C-485/93 og C-486/93 (beiðni um forúrskurð frá Monomeles Diikitiko Protodikio á Rhódos og Trimeles Diikitiko Protodikio á Rhódos): Maria Simitzi gegn Dimos Kos (frjálsir vöruflutningar - skattareglur á Dodekanesos-eyjum - gjöld sem hafa sambærileg áhrif og tollgjöld - tímabundin áhrif forúrskurðar).

Dómur dómstólsins (fimmta deild) frá 14. september 1995 í máli C-49/94: Írland gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (samþykki fyrir reikningum Evrópska landbúnaðarsjóðsins - 1990).

Mál C-271/95: Mál höfðað þann 10. ágúst 1995 af Konungsríkinu Belgíu gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna.

Mál C-273/95: Beiðni um forúrskurð frá Pretura Circondariale di Verona - Sezione Distaccata di Isola della Scala samkvæmt fyrirmælum þess dómstóls frá 27. júlí 1995 og frekari fyrirmælum frá 4. september 1995 í máli Impresa Agricola Buratti Leonardo, Pierluigi og Livio gegn T.A.V. Tabacchicoltori Associati Veneti soc. coop. à r.l.

Mál C-279/95 P: Áfrýjað var þann 18. ágúst 1995 af Langnese-Iglo GmbH dómi uppkveðnum þann 8. júní 1995 af dómstól Evrópubandalaganna á fyrsta dómstigi (önnur deild með auknum fjölda dómara) í máli T-7/93: Langnese-Iglo GmbH og framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna, með stuðningi Mars GmbH.

Mál C-287/95 P: Áfrýjað var þann 30. ágúst 1995 af framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna dómi uppkveðnum þann 29. júní 1995 af dómstól Evrópubandalaganna á fyrsta dómstigi (fyrsta deild með auknum fjölda dómara) í máli T-31/91: Solvay SA og framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna.

Mál C-288/95 P: Áfrýjað var þann 30. ágúst 1995 af framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna dómi uppkveðnum þann 29. júní 1995 af dómstól Evrópubandalaganna á fyrsta dómstigi (fyrsta deild með auknum fjölda dómara) í máli T-32/91: Solvay SA og framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna.

Mál C-290/95: Mál höfðað þann 30. ágúst 1995 af framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Lýðveldinu Ítalíu.

Mál C-294/95 P: Áfrýjað var þann 12. september 1995 af Girish Ojha dómi uppkveðnum þann 6. júlí 1995 af dómstól Evrópubandalaganna á fyrsta dómstigi (fyrsta deild) í máli T-36/93: Girish Ojha gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna.

Mál C-295/95: Beiðni um forúrskurð frá Dublin Circuit Family Court samkvæmt fyrirmælum þess dómstóls frá 15. maí 1995 í máli Jackie Farrell gegn James Long.

Mál C-297/95: Mál höfðað þann 15. september 1995 af framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Sambandslýðveldinu Þýskalandi.

Mál C-298/95: Mál höfðað þann 15. september 1995 af framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Sambandslýðveldinu Þýskalandi.

Mál C-300/95: Mál höfðað þann 20. september 1995 af framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Breska konungsríkinu.

⁽¹⁾ Sjá Stjttíð. EB nr. C 286, 28. 10. 1995.

Mál C-302/95: Mál höfðað þann 25. september 1995 af framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Lýðveldinu Ítalíu.

Mál C-303/95: Mál höfðað þann 25. september 1995 af framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Lýðveldinu Ítalíu.

Mál C-93/95 tekið af málaskrá: Framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Lýðveldinu Portúgal.

Mál C-213/94 tekið af málaskrá: Framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Sambandslýðveldinu Pýskalandi.

Upplýsingar frá dómstól Evrópubandalaganna á fyrsta dómstigi⁽¹⁾ 95/EES/43/35

Dómur dómstólsins á fyrsta dómstigi (fyrsta deild með auknum fjölda dómara) frá 18. september 1995 í máli T-49/93: Société Internationale de Diffusion et d' dition (SIDE) gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (ríkisaðstoð - 92. og 93. gr. - m lsh f  un til ógildingar   ráðstöfunum -  sto  vegna b ka tflutnings).

Dómur dómstólsins   fyrsta dómstigi frá 13. september 1995   sameinuðum málum T-244/93 og T-486/93: TWD Textilwerke Deggendorf GmbH gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (ríkisaðstoð - ákvarðanir framkvæmdastjórnarinnar um   fella niður greiðslur   tilteknum styrkjum þar til fyrri ólögmætir styrkir hafa verið endurgreiddir).

Dómur dómstólsins   fyrsta dómstigi frá 15. september 1995   sameinuðum málum T-458/93 og T-523/93: Empresa Nacional de Ur nio SA (ENU) gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (Kjarnorkubandalag Evrópu (KBE) - m lsh f  un til ógildingar   ráðstöfunum - birgðir - kaupréttur og einkaréttur birg astofnunar Kjarnorkubandalagsins til   gera samninga um útvegum m lmgr tis, hráefnis og kjarnakleyfs efnis - jafnvægi   framboði og eftirspurn - brot   reglum sáttmálans - val framkvæmdastjórnarinnar - fyrirmæli framkvæmdastjórnarinnar til birg astofnunarinnar - grundvallarreglur um bestu vitund og lögmætar væntingar -  sammingsbundnar skuldbindingar).

Dómur dómstólsins   fyrsta dómstigi frá 13. júlí 1995   sameinuðum málum T-466/93, T-469/93, T-473/93, T-474/93 og T-477/93: Thomas O'Dwyer o.fl. gegn r  i Evrópusambandsins (sameiginleg skipulagning   markaði fyrir mjólk og mjólkurvörur - mj lkurkv tar - vi b targj ld - lækkun vi mi unarmagns án þess   til komi bætur - skaðabótakrafa).

Dómur dómstólsins   fyrsta dómstigi frá 18. september 1995   m li T-471/93: Tierc  Ladbroke SA gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (samkeppni - ríkisaðstoð - gjöld lögð   ve f  af kapprei um - flutningur   tækjum fyrirtækis með staðfestu   öðru  ildarr ki).

Dómur dómstólsins   fyrsta dómstigi frá 14. september 1995   sameinuðum málum T-480/93 og T-483/93: Antillean Rice Mills o.fl. gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (samtök landa og yfirr  asv  a handan hafsins - öryggisráðstafanir - beiðni um  gilingu - m l d mt kt).

Dómur dómstólsins   fyrsta dómstigi frá 18. september 1995   m li T-548/93: Ladbroke Racing Ltd gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (samkeppni - 85. og 86. gr. sáttmálans - tekjur af ve f  af kapprei um - einkar ttindi innlendra fyrirt kjasamst  a - samningar og samstilltar  ger ir - misnotkun   yfirbur arst  u - 90. gr. sáttmálans - lítill  hugi af hálfu bandalagsins - fyrri brot   samkeppnisreglum).

Dómur dómstólsins   fyrsta dómstigi frá 14. september 1995   m li T-571/93: Lefebvre Fr res et Soeurs gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (landbúnaður - bananar - skaðabótamál - dráttur     leggja fram tillögu   reglugerð um   koma   sameiginlegu markaðsskipulagi - gildi ákvarðana framkvæmdastjórnarinnar sem eru grundvallar   115. gr. EB-sáttmálans).

(1) Sj  Stjútö. EB nr. C 286, 28. 10. 1995.

Dómur dómstólsins á fyrsta dómstigi frá 18. september 1995 í máli T-167/94: Detlef Nölle gegn ráði Evrópusambandsins og framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (málshöfðun til að skera úr um ósanningsbundna ábyrgð - mál dómtækt - grundvallarreglugerð nr. 2423/88 um undirboð - brot - reglugerð nr. 725/89 um undirboð - ógildi - ábyrgð í ljósi lagaákvæða - umsjónarreglan - réttur á sanngjarnri yfirheyrslu - nægilega alvarleg brot).

Dómur dómstólsins á fyrsta dómstigi frá 18. september 1995 í máli T-168/94: Blackspur DIY Ltd o.fl. gegn ráði Evrópusambandsins og framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (skaðabótamál - ósanningsbundin ábyrgð bandalagsins - tilviljunarkennd tengsl - undirboðstollar - grundvallarreglugerð nr. 2423/88).

Dómur dómstólsins á fyrsta dómstigi frá 14. september 1995 í máli T-171/94: Descom Scales Manufacturing Co. Ltd gegn ráði Evrópusambandsins.

Fyrirmæli dómstólsins á fyrsta dómstigi frá 11. júlí 1995 í málum T-23/90 - 92. gr og T-9/92 - 92. gr., Automobiles Peugeot SA og Peugeot SA gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (gjöld ákveðin).

Fyrirmæli dómstólsins á fyrsta dómstigi frá 16. ágúst 1995 í máli T-290/94: Kaysersberg SA gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (reglur um tungumál).

Mál T-155/95: Mál höfðað þann 8. ágúst 1995 af LPN - Liga para a Protecção da Natureza og GEOTA - Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e do Ambiente gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna.

Mál T-157/95: Mál höfðað þann 11. ágúst 1995 af European Association of Mozzarella Manufacturers o.fl. gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna.