

## TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2009/17/EB

2012/EES/54/26

frá 23. apríl 2009

um breytingu á tilskipun 2002/59/EB um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis  
Bandalagsins fyrir umferð á sjó (\*)

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS  
HAGA,

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

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álit efnahags- og félagsmálanefndar Evrópu-  
bandalaganna <sup>(1)</sup>,

með hliðsjón af álit svæðanefndarinnar <sup>(2)</sup>,

í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 251. gr.  
sáttmálans <sup>(3)</sup>, og í ljósi sameiginlegs texta sem sáttanefndin  
samþykkti 3. febrúar 2009,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Með samþykki tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins  
2002/59/EB <sup>(4)</sup> styrkti Evrópusambandið getu sína til að  
koma í veg fyrir hættuástand sem ógnar öryggi mannlífa  
á hafinu og til að vernda sjávarumhverfi.
- 2) Þar sem þessi tilskipun breytir tilskipun 2002/59/EB  
munu flestar skuldbindingar hennar ekki gilda gagnvart  
aðildarríkjum án sjávarstranda og hafna við sjó. Af  
þessum sökum eru einu skuldbindingarnar sem gilda  
gagnvart Austurríki, Lýðveldinu Tékklandi, Ungverja-  
landi, Lúxemborg eða Slóvakíu þær sem varða skip sem  
sigla undir fána þessara aðildarríkja, með fyrirvara um  
skyldur aðildarríkja um samvinnu til að tryggja samfellu  
milli upplýsingaþjónustu á hafi og annarrar umferðar-  
stjórnunarþjónustu, einkum upplýsingaþjónustu um ár.

- 3) Samkvæmt þessari tilskipun skulu aðildarríki, sem eru  
strandríki, geta skipst á upplýsingum sem þau safna við  
eftirlit með umferð á sjó á þeim svæðum sem undir þau  
falla. Rafrænt tilkynningakerfi í Bandalaginu um skipa-  
komur (SafeSeaNet-kerfið), þróað af hálfu framkvæmda-  
stjórnarinnar með samþykki aðildarríkjana, saman-  
stendur annars vegar af gagnaskiptaneti og hins vegar af  
stöðluðum meginupplýsingum sem eru tiltækar um skip  
og farm þeirra (tilkynningar og skýrslugjöf fyrir fram).  
Þetta kerfi gerir kleift að afla nákvæmra og uppfærðra  
upplýsinga á upprunastað þeirra um skip á hafsvæðum  
Evrópu, ferðir þeirra og hættulegan eða mengandi farm  
þeirra auk atvika á sjó og senda þær til hvers konar  
yfirvalda.
- 4) Til að tryggja að upplýsingarnar sem þannig er safnað  
nýtist með virkum hætti er mikilvægt að nauðsynleg  
grunnvirki til að afla og skiptast á gögnum, sem um  
getur í þessari tilskipun og hrint er í framkvæmd af hálfu  
stjórnvalda í hverju ríki, séu felld inn í SafeSeaNet-  
kerfið.
- 5) Meðal þeirra upplýsinga, sem tilkynntar eru og skipst  
er á samkvæmt tilskipun 2002/59/EB, eru upplýsingar  
sem varða nákvæma eiginleika hættulegs eða mengandi  
varnings, sem fluttur er á sjó, sérstaklega mikilvægar.  
Þar af leiðandi, og í ljósi nýlegra sjóslysa, skal veita  
strandyriföldum greiðari aðgang að eiginleikum þeirra  
vetniskolefna sem flutt eru á sjó en það er mikilvægur  
þáttur í því að velja hentugustu eftirlitsaðferðir, og í  
neyðartilvikum skulu þau fá beint samband við rekstrar-  
aðilana sem þekkja best varninginn sem fluttur er.
- 6) Sjálfvirk auðkenniskerfi skipa (Automatic Identification  
System – AIS), sem um getur í alþjóðasamningi um  
öryggi mannlífa á hafinu frá 1. nóvember 1974, gerir  
ekki aðeins kleift að bæta úrræði til þess að vakta þessi  
skip heldur eykur það fyrst og fremst öryggi þeirra  
þegar þau sigla mjög nálægt öðrum skipum. Sjálfvirkt  
auðkenniskerfi hefur því verið felld inn í samþykkt  
ákvæði tilskipunar 2002/59/EB. Með hliðsjón af þeim  
mikla fjölda árekstra þar sem í hlut eiga fiskiskip, sem  
hafa greinilega ekki sést frá kaupskipum eða skip-  
stjórnarmenn fiskiskipanna hafa ekki séð kaupskipin  
næst sér, er mjög æskilegt að gildissvið þessarar  
ráðstöfunar verði víkkað þannig að það nái einnig til  
fiskiskipa sem eru lengri en 15 metrar. Unnt er að fá  
fjárhagsaðstoð innan ramma Sjávarútvegssjóðs Evrópu  
til að búa fiskiskip öryggisbúnaði, eins og sjálfvirku auð-  
kenniskerfi. Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) hefur

(\*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 101. Hentar  
var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 59/2012 frá 30.  
mars 2012 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-  
samninginn, sjá EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 43,  
2.8.2012, bls. 47.

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB C 318, 23.12.2006, bls. 195.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB C 229, 22.9.2006, bls. 38.

<sup>(3)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 25. apríl 2007 (Stjtið. ESB C 74 E, 20.3.2008, bls.  
533), sameiginleg afstaða ráðsins frá 6. júní 2008 (Stjtið. ESB C 184 E,  
22.7.2008, bls. 1), afstaða Evrópuþingsins frá 24. september 2008 (hefur  
enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB), ákvörðun ráðsins frá 26.  
febrúar 2009 og lagaleg ályktun Evrópuþingsins frá 11. mars 2009 (hefur  
enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB).

<sup>(4)</sup> Stjtið. EB L 208, 5.8.2002, bls. 10.

viðurkennt að birting gagna í atvinnuskyni á Netinu eða annars staðar, sem skip senda úr sjálfvirka auðkenniskerfinu, geti haft skaðleg áhrif á öryggi og vernd skipa og hafnaraðstöðu og hefur hvatt ríkisstjórnir aðildarríkja sinna, með fyrirvara um ákvæðin í lögum þeirra, til að ráða þeim sem gera gögn úr sjálfvirka auðkenniskerfinu aðgengileg öðrum til birtingar á Netinu eða annars staðar frá því að gera slíkt. Auk þess skal tryggja að trúnaðar verði gætt við meðferð upplýsinga sem sendar eru til aðildarríkja samkvæmt þessari tilskipun og aðildarríkin noti þær upplýsingar í samræmi við kröfur þessarar tilskipunar.

7) Skyldan að koma fyrir sjálfvirku auðkenniskerfi skal einnig ná til þess að sjálfvirkt auðkenniskerfi sé starfrækt öllum stundum nema kveðið sé á um í alþjóðlegum reglum eða kröfum að vernda skuli siglingaupplýsingar.

8) Aðildarríki sem þess óskar skal eiga rétt á að leita eftir upplýsingum frá öðru aðildarríki um skip og hættulegan eða mengandi varning sem það flytur. Þessar upplýsingar skulu vera aðgengilegar fyrir milligöngu SafeSeaNetkerfisins og aðeins skal krefjast þeirra af ástæðum sem varða siglingaöryggi, siglingavernd eða verndun sjávarumhverfis. Því er mikilvægt að framkvæmdastjórnin rannsaki hugsanlegan vanda í tengslum við net- og upplýsingaöryggi.

9) Í tilskipun 2002/59/EB er kveðið á um að aðildarríkin samþykki sérstakar ráðstafanir að því er varðar skip sem skapa hugsanlega hættu sökum hegðunar eða ástands þeirra. Því virðist æskilegt að bæta við á skrána yfir þessi skip þeim skipum sem hafa ekki fullnægjandi tryggingavernd eða fjárhagslega tryggingu eða skipum þar sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld hafa tilkynnt um greinilegan vanbúnað sem gæti ógnað öruggri siglingu þeirra eða stefnt umhverfinu í hættu.

10) Í samræmi við tilskipun 2002/59/EB er æskilegt, með tilliti til hættunnar sem skapast í óvenjuslæmu veðri, að taka tillit til þess að ismyndun getur hugsanlega ógnað sjóflutningum. Þegar lögbært yfirvald, sem tilnefnt er af hálfu aðildarríkis, telur, á grunni ísspár frá faglegru veðurupplýsingaþjónustu, að siglingaaðstæður skapi alvarlega hættu sem ógnar öryggi mannlífa eða alvarlega mengunarhættu, skal það upplýsa skipstjóra skipa, sem eru stödd á ábyrgðarsvæði þess eða sem

hyggjast sigla inn í höfn eða út úr höfn á umræddu svæði, um það. Hlutaðeigandi yfirvald skal geta gert viðeigandi ráðstafanir til að tryggja öryggi mannlífa á hafinu og vernda umhverfið. Aðildarríki skulu einnig hafa möguleika á að ganga úr skugga um að í nauðsynlegum skjölum um borð séu sönnunargögn þess efnis að skipið uppfylli kröfur um styrk og afl í samræmi við ástand hafiss á umræddu svæði.

11) Í tilskipun 2002/59/EB er kveðið á um að aðildarríki geri áætlanir um að nauðstödd skip fái, ef aðstæður krefjast þess, að leita afdreps í höfnum þeirra eða á öðrum skyldum svæðum með þeim hætti sem best verður á kosið í því skyni að draga úr afleiðingum sjóslysa. Þar af leiðandi skal breyta þeirri tilskipun með hliðsjón af leiðbeiningum um skipaafdrepp fyrir skip sem þarfnast aðstoðar sem fylgja með í viðauka við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.949(23) frá 13. desember 2003 (IMO Resolution A.949(23)) sem voru samþykktar í kjölfar tilskipunar 2002/59/EB og vísa til skipa sem þarfnast aðstoðar frekar en til nauðstaddra skipa. Þessi tilskipun hefur ekki áhrif á reglurnar sem gilda um björgunaraðgerðir, t.d. þær sem mælt er fyrir um í alþjóðasamningi um leit og björgun á sjó þar sem öryggi mannlífa er í húfi.

12) Með tilliti til skipa sem þarfnast aðstoðar, eins og um getur í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.949(23), skal tilnefna eitt eða fleiri lögbær yfirvöld til að taka ákvarðanir með það í huga að draga úr áhættu sem steðjar að siglingaöryggi, öryggi mannlífa og umhverfinu.

13) Á grundvelli ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.949(23) og í ljósi sameiginlegrar vinnu framkvæmdastjórnarinnar, Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (stofnunarinnar) og aðildarríkjanna er nauðsynlegt að mæla fyrir um helstu ákvæði áætlana, sem miða að því að taka á móti skipum sem þarfnast aðstoðar, í því skyni að tryggja samræmda og skilvirka framkvæmd þessara ráðstafana og skýra umfang skyldna aðildarríkjanna.

14) Ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.949(23) skal vera grunnur að hvers konar áætlum aðildarríkjanna með það í huga að bregðast með skilvirkum hætti við hættu af völdum skipa sem þarfnast aðstoðar. Við mat á áhættu tengdri slíkri hættu er aðildarríkjunum þó heimilt, í ljósi sérstakra aðstæðna þeirra, að taka mið af öðrum þáttum, eins og að sjór sé notaður til að framleiða drykkjarhæft vatn svo og við framleiðslu raforku.

- 15) Farmenn teljast sérstakur flokkur starfsmanna og, með tilliti til þess að sjóflutningar eru alþjóðlegs eðlis og þess að farmenn kunna að komast í snertingu við ólík lögsagnarumdæmi þurfa þeir á sérstakri vernd að halda, einkum í tengslum við samskipti við opinber yfirvöld. Í þágu aukins siglingaöryggis skulu farmenn geta reitt sig á sanngjarna meðferð ef sjóslys á sér stað. Ávallt skal standa vörð um mannréttindi þeirra og virðingu og öryggisrannsóknir skulu fara fram með sanngörnum og skjótum hætti. Í þessu skyni skulu aðildarríkin, í samræmi við eigin löggjöf, enn fremur taka tillit til viðeigandi ákvæða leiðbeininga Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um sanngjarna meðferð farmanna ef sjóslys á sér stað.
- 16) Þegar skip þarfnast aðstoðar kann að þurfa að taka ákvörðun um hvort taka eigi á móti því skipi í skipaafdrepi. Þetta er sérstaklega mikilvægt við aðstæður sem kunna að valda því að skip farist eða ef umhverfshætta eða siglingahætta er yfirvofandi. Í slíkum tilvikum er nauðsynlegt að geta haft samband við yfirvald í aðildarríki, að teknu tilliti til innri uppbyggingar þess aðildarríkis, sem hefur yfir að ráða tilskilinni sérfræðipækkingu og heimildum til að taka sjálfstæðar ákvarðanir um móttöku skips í skipaafdrepi. Einnig er mikilvægt að ákvörðunin sé tekin að undangengnu bráðabirgðamati á aðstæðum á grunni upplýsinga sem er að finna í viðeigandi áætlun um móttöku skipa í skipaafdrepi. Æskilegt er að skipan lögbærra yfirvalda sé varanleg.
- 17) Í áætlunum um móttöku skipa sem þarfnast aðstoðar skal lýst nákvæmlega ferli ákvörðunartökunnar með tilliti til viðvarana og hvernig tekið er á umræddu máli. Fyrir hendi skal vera skýr lýsing á hlutaðeigandi yfirvöldum og valdsviði þeirra auk samskiptaleiða milli þeirra aðila sem málið varðar. Gildandi verklagsreglur skulu tryggja að unnt sé að taka viðeigandi ákvörðun með skjótum hætti á grunni tiltekinnar sérfræðipækkingar á siglingamálum og nægilegra upplýsinga sem lögbærum yfirvöldum stendur til boða.
- 18) Hafnir, sem taka á móti skipi, skulu geta treyst á skjóta endurgreiðslu kostnaðar og hvers konar tjónabóta sem kunna að hljóta af slíkri aðgerð. Í þessu skyni er mikilvægt að viðeigandi alþjóðasamningum sé beitt. Aðildarríkin skulu leitast við að setja lagaramma sem gæti í undantekningartilvikum og í samræmi við lög Bandalagsins gert kleift að endurgreiða höfn eða öðrum aðila hvers konar kostnað og bæta fjárhagslegt tjón í kjölfar móttöku skips. Enn fremur skal framkvæmdastjórnin skoða núverandi úrræði innan aðildarríkja til að bæta höfn eða aðila hugsanlegt fjárhagslegt tjón og skal hún á grunni þessarar skoðunar leggja fram og meta mismunandi kosti við stefnumörkun.
- 19) Við gerð áætlana skulu aðildarríkin safna upplýsingum um hugsanleg skipaafdrepi við ströndina svo lögbær yfirvöld geti, ef slys eða atvik á sjó á sér stað, tilgreint með skýrum og skjótum hætti hentugustu svæðin til að taka á móti skipi sem þarfnast aðstoðar. Þessar mikilvægu upplýsingar fela í sér lýsingu á tilteknum einkennum staðanna, sem eru til skoðunar, og á tiltækum búnaði og mannvirkjum til að auðvelda móttöku skipa, sem þarfnast aðstoðar, eða til að takast á við afleiðingar slyss eða mengunar.
- 20) Mikilvægt er að skráin yfir lögbær yfirvöld, sem eru ábyrg fyrir því að ákveða hvort taka eigi á móti skipi í skipaafdrepi, og skráin yfir yfirvöld, sem bera ábyrgð á að taka á móti viðvörðunum og meðhöndla þær, séu birtar með viðeigandi hætti. Einnig kann að vera gagnlegt fyrir aðilana, sem taka þátt í sjóbjörgunaraðgerðum, þ.m.t. félög sem sjá um björgunar- og dráttarþjónustu, auk yfirvalda aðliggjandi aðildarríkja, sem kunna að verða fyrir áhrifum af völdum neyðarástands á sjó, að fá aðgang að upplýsingum sem máli skipta.
- 21) Ef ekki er fyrir hendi fjárhagsleg trygging leysir það ekki aðildarríki undan þeirri skyldu að láta fara fram bráðabirgðamat og ákveða hvort samþykkja eigi að skip fái aðgang að skipaafdrepi eða ekki. Þótt lögbærum yfirvöldum sé heimilt að ganga úr skugga um hvort skipið sé tryggt eða hafi annað form skilvirkrar fjárhagslegrar tryggingar, sem gerir kleift að endurgreiða kostnað og bæta tjón tengt móttöku skips í skipaafdrepi má slík ósk um upplýsingar ekki verða til þess að seinka björgunaraðgerðum.
- 22) Sérstakar ráðstafanir um eftirlit með umferð á sjó og leiðastjórnun skipa gerir aðildarríkjum kleift að öðlast raunsanna vitneskju um skipin, sem sigla um hafsvæði í lögsögu þeirra, og gerir þeim þannig kleift að grípa til skilvirkari aðgerða en ella gegn hugsanlegri hættu, ef þörf er á. Samnýting þeirra upplýsinga sem þannig er safnað stuðlar að því að bæta gæði þeirra og auðvelda vinnslu þeirra.
- 23) Í samræmi við tilskipun 2002/59/EB hafa aðildarríkin og framkvæmdastjórnin náð verulegum árangri við að samræma skipti á rafrænum gögnum, einkum að því er varðar flutning hættulegs og mengandi varnings. SafeSeaNet-kerfið, sem hefur verið í þróun síðan 2002, skal nú sett á fót sem viðmiðunarnet á vettvangi Bandalagsins. SafeSeaNet-kerfið skal miða að því að draga úr stjórnsýsluálagi og kostnaði fyrir atvinnugreinina og aðildarríkin. Það skal einnig stuðla að því að greiða fyrir einsleitri framkvæmd, eftir því sem við á, reglna um alþjóðlega skýrslugjöf og tilkynningar.

- 24) Sá árangur sem náðst hefur á sviði nýrrar tækni og einkum á sviði geimtækni, t.d. eftirlit með skipum með hjálp radíóvitakerfa, myndfærslukerfa eða gervihnattaleiðsögukerfa (Global Navigation Satellite System - GNSS), gerir nú kleift að færa eftirlit með umferð á sjó lengra frá landi og tryggja þannig betri yfirsýn yfir hafsvæði Evrópu, þ.m.t. með kerfum til auðkennis- og fjarvöktunar skipa (Long Range Identification and Tracking systems - LRIT). Ef slíkur búnaður á að verða óaðskiljanlegur hluti af eftirlits- og upplýsingakerfi fyrir umferð á sjó, sem sett var á stofn með tilskipun 2002/59/EB, þarf sú vinna að byggjast á þánni samvinnu innan Bandalagsins.
- 25) Með sparnað í huga og svo ekki þurfi að nauðsynjalausu að koma fyrir búnaði um borð í skipum, sem sigla á hafsvæðum sem landstöðvar sjálfvirks auðkenniskerfis ná til, skulu aðildarríkin og framkvæmdastjórnin vinna saman að því að skilgreina kröfur um uppsetningu búnaðar til að senda upplýsingar um auðkennis- og fjarvöktun skipa og skulu þau að gera Alþjóðasiglingamálastofnuninni grein fyrir hvers konar viðeigandi ráðstöfunum þar að lútandi.
- 26) Birting gagna, sem send eru frá skipum úr sjálfvirka auðkenniskerfinu og kerfinu til auðkennis- og fjarvöktunar skipa, skal ekki skapa hættu fyrir siglingaöryggi, siglingavernd eða vernd umhverfisins.
- 27) Til að tryggja sem best samræmda notkun á vettvangi Bandalagsins á upplýsingum, sem safnað er samkvæmt tilskipun 2002/59/EB að því er varðar siglingaöryggi, skal framkvæmdastjórnin geta, ef þörf krefur, unnið úr upplýsingunum og notað þær ásamt því að dreifa þeim til yfirvaldanna sem aðildarríkin tilnefna.
- 28) Í þessu samhengi hefur þróun Equasis-kerfisins sýnt fram á hve brýnt er að hvetja til meðvitundar um aukið öryggi á höfunum (e. safe seas culture), einkum hjá sjóflutningsaðilum. Framkvæmdastjórnin skal geta stuðlað að dreifingu hvers konar upplýsinga sem tengjast siglingaöryggi, einkum fyrir tilstilli þessa kerfis.
- 29) Með reglugerð (EB) nr. 2099/2002 Evrópuþingsins og ráðsins frá 5. nóvember 2002 um að koma á fót nefnd um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) <sup>(1)</sup> er verkefnum nefndanna, sem komið var á fót samkvæmt viðeigandi löggjöf Bandalagsins um siglingaöryggi, varnir gegn mengun frá skipum og um vernd aðbúnaðar og vinnuskilyrða um borð, miðstýrt. Nefndin um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) kemur því í stað núverandi nefndar.
- 30) Einnig skal taka tillit til breytinga á alþjóðlegum gerningum sem vísað er til.
- 31) Nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessari tilskipun skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið <sup>(2)</sup>.
- 32) Einkum skal veita framkvæmdastjórninni heimild til að breyta tilskipun 2002/59/EB í því skyni að hrinda í framkvæmd síðari breytingum á alþjóðasamningum, -bókunum, -kóðum og ályktunum sem tengjast henni. Þar sem þessar ráðstafanir eru almenns eðlis og þeim er ætlað að breyta veigalitlum þáttum í þeirri tilskipun, m.a. með því að bæta við hana nýjum, veigalitlum þáttum, skulu þær samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem kveðið er á um í 5. gr. a í ákvörðun 1999/468/EB.
- 33) Í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1406/2002 frá 27. júní 2002, um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu <sup>(3)</sup> skal stofnunin sjá framkvæmdastjórninni og aðildarríkjum fyrir nauðsynlegum stuðningi við að hrinda í framkvæmd tilskipun 2002/59/EB.
- 34) Í samræmi við 34. lið samstarfssamningsins milli stofnana um betri lagasetningu <sup>(4)</sup> eru aðildarríkin hvött til þess, bæði í eigin þágu og í þágu Bandalagsins, að semja og birta sínar eigin töflur sem, eftir því sem kostur er, sýna samsvörun milli þessarar tilskipunar og lögleiðingaráráðstafananna.
- 35) Því ber að breyta tilskipun 2002/59/EB til samræmis við það.

## SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

I. gr.

**Breytingar**

Eftirfarandi breytingar eru hér með gerðar á tilskipun 2002/59/EB:

1. Ákvæðum 2. mgr. 2. gr. er breytt sem hér segir:

- a) eftirfarandi komi í stað inngangsorðanna:

„Nema kveðið sé á um annað gildir þessi tilskipun ekki um.“

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB L 324, 29.11.2002, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

<sup>(3)</sup> Stjtið. EB L 208, 5.8.2002, bls. 1.

<sup>(4)</sup> Stjtið. ESB C 321, 31.12.2003, bls. 1.

b) Í stað c-liðar komi eftirfarandi:

„c) eldsneyti um borð í skipum undir 1 000 brúttótonnum að stærð, vistir fyrir skip og búnað til notkunar um borð í öllum skipum.“

2. Ákvæðum 3. gr. er breytt sem hér segir:

a) ákvæðum a-liðar er breytt sem hér segir:

i. eftirfarandi komi í stað inngangsorðanna:

„viðeigandi alþjóðlegir gerningar.“ eftirfarandi gerningar í uppfærðum útgáfum sínum:“

ii. eftirfarandi undirliðir bætist við:

— „ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.917(22)“: ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 917(22) sem ber yfirskriftina „Leiðbeiningar um notkun sjálfvirks auðkenniskerfis um borð í skipum“ eins og þeim var breytt með ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.956(23),

— „ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.949(23)“: ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 949(23) sem ber yfirskriftina „Leiðbeiningar um skipaafdrepp fyrir skip sem þarfnast aðstoðar“,

— „ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.950(23)“: ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 950(23) sem ber yfirskriftina „Þjónusta til aðstoðar á sjó (MAS)“,

— „leiðbeiningar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um sanngjarna meðferð farmanna ef sjóslys á sér stað“: leiðbeiningarnar sem fylgja með í viðauka við ályktun laganefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 3(91) (LEG. 3(91)) frá 27. apríl 2006, eins og þær voru samþykktar á 296. fundi stjórnarnefndar alþjóðavinnuályktunastofnunarinnar (ILO) 12.-16. júní 2006.“

b) Í stað k-liðar komi eftirfarandi:

„k) „lögbær yfirvöld“: yfirvöld sem aðildarríkin hafa tilnefnt til að annast verkefni samkvæmt þessari tilskipun.“

c) Eftirfarandi liðir bætist við:

„s) „SafeSeaNet-kerfið“: rafrænt tilkynningakerfi í Bandalaginu um skipakomur, þróað af hálfu framkvæmdastjórnarinnar í samstarfi við aðildarríkin til að tryggja beitingu löggjafar Bandalagsins,

t) „áætlunarsiglingar“: siglingar skips milli tveggja eða fleiri hafna, annaðhvort samkvæmt útgefni áætlun eða með svo reglulegum eða tíðum ferðum að telja má að um reglubundnar ferðir sé að ræða,

u) „fiskiskip“: hvert það skip sem hefur búnað til að hagnýta lífríki vatna og sjávar í ábataskyni,

v) „skip sem þarfnast aðstoðar“: skip við aðstæður sem kunna að valda því að það farist eða hafi í för með sér umhverfshættu eða siglingahættu, sbr. þó ákvæði alþjóðasamnings um leit og björgun á sjó,

w) „kerfi til auðkennis- og fjarvöktunar skipa“: kerfi til auðkennis- og fjarvöktunar skipa í samræmi við SOLAS-reglu V/19-1.“

3. Eftirfarandi greinar bætist við:

„6. gr. a

#### Notkun fiskiskipa á sjálfvirkum auðkenniskerfum (AIS)

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

Fiskiskip sem búin eru sjálfvirku auðkenniskerfi skulu ætíð hafa kerfið í gangi. Í undantekningartilvikum má slökkva á sjálfvirka auðkenniskerfinu telji skipstjóri það nauðsynlegt í þágu öryggis eða verndar skipsins.

6. gr. b

#### Notkun kerfa til auðkennis- og fjarvöktunar skipa

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

Aðildarríkin og framkvæmdastjórnin skulu vinna saman að því að skilgreina kröfur um uppsetningu búnaðar um borð í skipum, sem sigla á hafsvæðum sem landstöðvar sjálfvirks auðkenniskerfis ná til, til að senda upplýsingar um auðkennis- og fjarvöktun skipa og skulu þau gera Alþjóðasiglingamálastofnuninni grein fyrir hvers konar viðeigandi ráðstöfunum þar að lútandi.

2. Framkvæmdastjórnin skal eiga samvinnu við aðildarríki um að koma á fót evrópskri gagnamiðstöð um auðkennis- og fjarvöktun skipa sem sér um vinnslu upplýsinga um auðkennis- og fjarvöktun skipa.“

því til lögbærra yfirvalda í hverju ríki eða lögbærra staðaryfirvalda í öðru aðildarríki án tafar.“

4. Í stað 12. gr. komi eftirfarandi:

„12. gr.

#### Upplýsingakröfur að því er varðar flutning hættulegs varnings

1. Ekki skal bjóða til flutnings hættulegan eða mengandi varning eða taka hann um borð í skip, óháð stærð þess, í höfn í aðildarríki nema yfirlýsing hafi verið afhent skipstjóranum eða rekstraraðilanum, áður en varningurinn er lestaður, með eftirfarandi upplýsingum:

- a) upplýsingunum sem tilgreindar eru í 2. lið I. viðauka,
- b) að því er varðar efnin, sem um getur í I. viðauka við MARPOL-samninginn, öryggisblaði þar sem tilgreindir eru eðlisefnafræðilegir eiginleikar varanna, þ.m.t., eftir atvikum, seigja þeirra gefin upp í sentistókum (cSt) við 50 °C og eðlismassi við 15 °C ásamt öðrum gögnum sem er að finna á öryggisblaðinu í samræmi við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC.150(77),
- c) neyðarnúmeri farmsendanda eða annars einstaklings eða aðila sem hefur yfir upplýsingum að ráða um eðlisefnafræðilega eiginleika varningsins og um þær ráðstafanir sem grípa á til í neyð.

2. Skip sem koma frá höfn utan Bandalagsins og koma til hafnar í aðildarríki, sem hafa hættulegan og mengandi varning um boð, skulu hafa yfirlýsingu frá farmsendanda, þar sem tilgreindar eru nauðsynlegar upplýsingar samkvæmt a-, b- og c-lið 1. mgr.

3. Farmsendanda er skylt og það er á ábyrgð hans að afhenda skipstjóra eða rekstraraðila slíka yfirlýsingu og tryggja að farmurinn, sem boðinn er til flutnings, sé raunverulega sá sem lýst er yfir, í samræmi við 1. mgr.“

5. Í annarri málsgrein 14. gr. komi eftirfarandi í stað c-liðar:

„c) aðildarríkin skulu, sé þess óskað, fyrir milligöngu SafeSeaNet-kerfisins, og, ef þörf krefur, í þágu siglingaöryggis, siglingaverndar eða verndar sjávarumhverfis, geta sent upplýsingar um skipið og þann hættulega eða mengandi varning sem er um borð í

6. Í stað 15. gr. komi eftirfarandi:

„15. gr.

#### Undanþágur

1. Aðildarríki mega veita þeim sem stunda áætlunarsiglingar innanlands milli hafna á þeirra landsvæði undanþágu frá kröfunum sem kveðið er á um í 4. og 13. gr. að uppfylltum eftirtöldum skilyrðum:

- a) að félagið sem sinnir þessum áætlunarsiglingum haldi og uppfæri skrá yfir skip sem um ræðir og sendi hana til hlutaðeigandi lögbærs yfirvalds,
- b) að beiðni lögbærs yfirvalds skulu upplýsingarnar, sem taldar eru upp í 1. eða 3. lið, eins og við á, í I. viðauka og varða sérhverja farna sjóferð, vera til reiðu; félagið skal koma upp innra kerfi til að tryggja að unnt sé, ef þess er óskað, að senda slíkar upplýsingar til lögbærs yfirvalds með rafrænum hætti, allan sólarhringinn og án tafar, í samræmi við 1. mgr. 4. gr. eða 4. mgr. 13. gr., eftir því sem við á,
- c) að verði frávik frá áætluðum komutíma til ákvörðunarhafnar eða hafnsögustöðvar sem nema þremur klukkustundum eða meira skal það tilkynnt til komuhafnar eða til lögbærs yfirvalds í samræmi við 4. eða 13. gr., eins og við á,
- d) að undanþágur séu aðeins veittar einstaka skipum að því er varðar tiltekna þjónustu;

að því er varðar fyrstu undirgrein telst þjónustan ekki til áætlunarsiglinga nema ætlunin sé að starfrækja hana í a.m.k. einn mánuð.

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

2. Ef alþjóðlegar áætlunarsiglingar eru stundaðar milli eins eða tveggja ríkja þar sem a.m.k. eitt þeirra er aðildarríki má sérhvert aðildarríkjanna, sem í hlut á, fara fram á að undanþága verði veitt fyrir þessa þjónustu af hálfu hinna aðildarríkjanna. Öll aðildarríkin, sem í hlut eiga, þ.m.t. viðkomandi strandríki, skulu hafa samstarf um að veita umræddri þjónustu undanþágu í samræmi við skilyrðin í 1. mgr.

3. Aðildarríki skulu reglulega ganga úr skugga um að skilyrðin í 1. og 2. mgr. séu uppfyllt. Ef einu af þessum skilyrðum er ekki lengur fullnægt skulu aðildarríkin tafarlaust fella úr gildi þann ávinning sem felst í undanþágu hlutaðeigandi félags.

4. Aðildarríki skulu senda framkvæmdastjórninni skrá yfir félög og skip sem hafa fengið undanþágur samkvæmt þessari grein svo og allar uppfærslur á þeirri skrá.“

7. Eftirfarandi liðir bætist við 1. mgr. 16. gr.:

„d) skip sem hafa ekki sent frá sér tilkynningu eða hafa hvorki tryggingarskirteini né fjárhagslegar tryggingar samkvæmt löggjöf Bandalagsins og alþjóðlegum reglum,

e) skip sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld hafa tilkynnt um að séu greinilega vanbúin með þeim hætti að það gæti ógnað öruggri siglingu þeirra eða stefnt umhverfinu í hættu.“

8. Eftirfarandi grein bætist við:

„18. gr. a

**Ráðstafanir sem gera þarf þegar hætta skapast sökum nálægðar íss**

1. Telji lögbær yfirvöld, í ljósi hafissaðstæðna, að öryggi mannlífa á hafinu eða að verndun siglingaleiða eða strandsvæða þeirra eða annarra ríkja sé alvarleg hætta búin:

a) skulu þau gefa skipstjóra skips á ábyrgðarsvæði sínu, eða sem hyggst sigla til eða frá einni af höfnum þeirra, viðeigandi upplýsingar um ísaðstæður, ráðlagðar siglingaleiðir og þjónustu ísbrjóta á ábyrgðarsvæði sínu,

b) er þeim heimilt, með fyrirvara um þá skyldu að aðstoða skip sem þarfnast aðstoðar og aðrar skyldur, sem kveðið er á um í viðeigandi alþjóðlegum reglum, að óska eftir því að skip, sem er statt á umræddu svæði og hyggst sigla til eða frá höfn eða endastöð eða sigla frá akkerislægi, leggi fram skjöl þess efnis að það uppfylli kröfur um styrk og afl í samræmi við ástand íss á svæðinu.

2. Ráðstafanir, sem gripið er til skv. 1. mgr., skulu, að því er varðar gögn um hafisaðstæður, byggjast á veður- og hafisspám frá faglegri veðurupplýsingaþjónustu sem aðildarríkið viðurkennir.“

9. Ákvæðum 19. gr. er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi undirgrein bætist við 2. mgr.:

„Í þessu skyni skulu þau senda lögbærum yfirvöldum í hverju ríki, sé þess óskað, upplýsingarnar sem um getur í 12. gr.“

b) Eftirfarandi málsgrein bætist við:

„4. Aðildarríki skulu, í samræmi við eigin lög, taka tillit til viðeigandi ákvæða í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um sanngjarna meðferð farmanna ef sjóslys á sér stað á hafsvæðum í lögsögu þeirra.“

10. Í stað 20. gr. komi eftirfarandi:

„20. gr.

**Lögbært yfirvald sem annast móttöku skipa sem þarfnast aðstoðar**

1. Aðildarríki skulu tilnefna eitt eða fleiri lögbær yfirvöld, sem hafa yfir að ráða tilskilinni sérfræðipækkingu og heimildum þegar aðgerð fer fram, til að taka sjálfstæðar ákvarðanir að eigin frumkvæði um móttöku skipa sem þarfnast aðstoðar.

2. Yfirvaldinu eða yfirvöldunum, sem um getur í 1. mgr., er heimilt, eins og við á og einkum ef siglingaöryggi eða verndun umhverfisins er stofnað í hættu, að grípa til þeirra ráðstafana sem tilgreindar eru í skránni í IV. viðauka en hún er ekki tæmandi.

3. Yfirvaldið eða yfirvöldin, sem um getur í 1. mgr., skulu funda reglulega til að skiptast á sérfræðipækkingu og bæta ráðstafanir sem eru gerðar samkvæmt þessari grein. Þau geta fundað hvenær sem er ef sérstakar aðstæður skapast.“

## 11. Eftirfarandi greinar bætist við:

„20. gr. a

**Áætlanir um móttöku skipa sem þarfnast aðstoðar**

1. Aðildarríki skulu gera áætlanir um móttöku skipa, með það í huga að bregðast við hættu af völdum skipa sem þarfnast aðstoðar á hafsvæðum í lögsögu þeirra, þ.m.t., eftir atvikum, hætta sem steðjar að öryggi mannlífa og umhverfinu. Yfirvaldið eða yfirvöldin, sem um getur í 1. mgr. 20. gr., skulu taka þátt í að semja þessar áætlanir og hrinda þeim í framkvæmd.

2. Áætlanirnar, sem um getur í 1. mgr., skulu gerðar að höfðu samráði hlutaðeigandi aðila, á grunni ályktana Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.949(23) og A.950(23) og skulu a.m.k. fela í sér eftirfarandi:

- a) upplýsingar um það yfirvald eða yfirvöld sem bera ábyrgð á því að taka á móti og meðhöndla viðvaranir,
  - b) upplýsingar um hvaða lögbært yfirvald sér um að meta ástandið og taka ákvörðun um hvort samþykka eigi eða synja skipi, sem þarfnast aðstoðar, aðgangi að því skipaafdrepi sem valið er,
  - c) upplýsingar um strandlengju aðildarríkja og alla þætti sem greiða fyrir fyrirfram mati og skjótri ákvarðanatöku um skipaafdrepi, þ.m.t. lýsing á umhverfislegum, efnahagslegum og félagslegum þáttum ásamt náttúrulegum skilyrðum,
  - d) upplýsingar um matsferlið í tengslum við samþykki eða synjun skips sem þarfnast aðstoðar í skipaafdrepi,
  - e) upplýsingar um úrræði og búnað til aðstoðar, björgunar og mengunarvarna,
  - f) verklagsreglur um alþjóðlega samræmingu og ákvarðanatöku,
  - g) verklagsreglur um fjárhagslegar tryggingar og bótaábyrgð skipa sem tekið er á móti í skipaafdrepi.
3. Aðildarríki skulu birta heiti og heimilisfang yfirvaldsins eða yfirvaldanna, sem um getur í 1. mgr. 20.

gr., og yfirvaldanna sem skipuð eru til að taka á móti og meðhöndla viðvaranir.

Aðildarríki skulu, sé þess óskað, senda viðeigandi upplýsingar um áætlanir til aðliggjandi aðildarríkja.

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

Óski aðildarríki eftir því skulu þeir sem fá upplýsingar samkvæmt annarri og þriðju undirgrein vera háðir trúnaðarkvöð.

4. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni, eigi síðar en 30. nóvember 2010, um ráðstafanirnar sem gerðar eru til að beita þessari grein.

20. gr. b

**Ákvörðun um að taka á móti skipum**

Yfirvaldið eða yfirvöldin, sem um getur í 1. mgr. 20. gr., skulu taka ákvörðun um hvort samþykkt skuli að skip fái aðgang að skipaafdrepi að undangengnu mati á stöðunni á grunni áætlanna sem um getur í 20. gr. a. Yfirvaldið eða yfirvöldin skulu tryggja að tekið verði á móti skipum í skipaafdrepi ef þau telja að slík móttaka sé sú aðgerð sem sé best fallin til að vernda mannlíf eða umhverfið.

20. gr. c

**Fjárhagslegar tryggingar og bætur**

1. Þótt tryggingarskírteini, í skilningi 6. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB frá 23. apríl 2009 um tryggingu skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum (\*), sé ekki fyrir hendi leysir það ekki aðildarríki undan þeirri ábyrgð að láta fara fram bráðabirgðamat og taka ákvörðunina, sem um getur í 20. gr. b, og ef það er ekki fyrir hendi skal það ekki eitt og sér teljast nægileg ástæða þess að aðildarríki neiti að taka á móti skipi í skipaafdrepi.

2. Með fyrirvara um 1. mgr. má aðildarríki, við móttöku skips í skipaafdrepi, óska eftir því við rekstraraðila skipsins, umboðsmann eða skipstjóra að lagt verði fram tryggingarskírteini í skilningi 6. gr. tilskipunar 2009/20/EB. Sá gæmingur að óska eftir skírteini skal ekki valda seinkun á móttöku skipsins.



20. gr. d

#### Skoðun af hálfu framkvæmdastjórnarinnar

Framkvæmdastjórnin skal skoða núverandi úrræði innan aðildarríkjanna til að bæta höfn eða aðila mögulegt fjárhagslegt tjón í kjölfar ákvörðunar sem tekin er skv. 1. mgr. 20 gr. Á grunni þessarar skoðunar skal hún leggja fram og meta mismunandi kosti við stefnumörkun. Eigi síðar en 31. desember 2011 skal framkvæmdastjórnin greina Evrópuþinginu og ráðinu frá niðurstöðum skoðunarinnar.“

(\*) Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 128

12. Eftirfarandi grein bætist við:

„22. gr. a

#### SafeSeaNet-kerfið

1. Aðildarríkin skulu koma á fót upplýsingastjórnunar-kerfum um siglingamál, á lands- eða staðarvísu, til að vinna úr upplýsingunum sem um getur í þessari tilskipun.

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

3. Til að tryggja skilvirk skipti á upplýsingunum, sem um getur í þessari tilskipun, skulu aðildarríkin tryggja að unnt sé að tengja kerfi á lands- eða staðarvísu, sem komið er á fót til að safna, vinna úr og varðveita þessar upplýsingar, við SafeSeaNet-kerfið. Framkvæmdastjórnin skal sjá til þess að SafeSeaNet-kerfið sé starfrækt allan sólarhringinn. Lýsingu á SafeSeaNet-kerfinu og megin-reglur um það er að finna í III. viðauka.

4. Með fyrirvara um 3. mgr., þegar um er að ræða samstarf á grunni samninga innan Bandalagsins eða innan ramma verkefna sem ná yfir landamæri, svæði eða lönd innan Bandalagsins, skulu aðildarríkin tryggja að upplýsingakerfi eða netkerfi uppfylli kröfur þessarar tilskipunar og að þau séu samhæfð SafeSeaNet-kerfinu og tengd við það.“

13. Ákvæðum 23. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað c-liðar komi eftirfarandi:

„c) færa út svið eftirlits- og upplýsingakerfis Bandalagsins fyrir umferð á sjó, og/eða uppfæra það, með það í huga að efla auðkenningu og eftirlit með skipum, að teknu tilliti til þróunar í upplýsinga-

og fjarskiptatækni. Í þessu skyni skulu aðildarríkin og framkvæmdastjórnin vinna saman að því að koma á fót, ef nauðsyn krefur, tilkynningaskyldukerfum, skyldubundinni skipaumferðarþjónustu og viðeigandi leiðastjórnunar-kerfum skipa með það að markmiði að leggja þau fyrir Alþjóðasiglingamálastofnunina til samþykkis; þau skulu einnig vinna saman, á vettvangi hlutaðeigandi stofnana á svæðis- eða alþjóðavísu, við að þróa kerfi til auðkennis- og fjarvöktunar skipa.“

b) Eftirfarandi liður bætist við:

„e) tryggja samtengingu og rekstrarsamhæfi kerfa í hverju ríki sem notuð eru til að hafa umsjón með upplýsingunum, sem um getur í I. viðauka, og þróa og uppfæra SafeSeaNet-kerfið.“

14. Eftirfarandi grein bætist við:

„23. gr. a

#### Vinnsla og umsjón með upplýsingum um siglinga-öryggi

1. Framkvæmdastjórnin skal tryggja, ef nauðsyn krefur, vinnslu og notkun upplýsinganna, sem safnað er samkvæmt þessari tilskipun, ásamt dreifingu þeirra til yfirvaldanna sem aðildarríkin tilnefna.

2. Framkvæmdastjórnin skal, eftir því sem við á, taka þátt í að þróa og starfrækja kerfi til að safna og dreifa gögnum tengdum siglingaöryggi, einkum fyrir milligöngu Equasis-kerfisins eða einhvers annars sambærilegs, opinbers kerfis.“

15. Í stað 24. gr. komi eftirfarandi:

„24. gr.

#### Trúnaður við meðferð upplýsinga

1. Aðildarríki skulu, í samræmi við löggjöf Bandalagsins eða eigin löggjöf, gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja trúnað við meðferð upplýsinga sem þau fá í hendur samkvæmt þessari tilskipun og skulu aðeins nota slíkar upplýsingar í samræmi við ákvæði þessarar tilskipunar.

2. Framkvæmdastjórnin skal rannsaka hugsanlegan vanda í tengslum við net- og upplýsingaöryggi og leggja til viðeigandi breytingar á III. viðauka til að auka öryggi netkerfisins.“

16. Í stað 27. og 28. gr. komi eftirfarandi:

„27. gr.

#### Breytingar

1. Breyta má vísunum í þessari tilskipun til gerninga Bandalagsins og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar ásamt skilgreiningunum, sem mælt er fyrir um í 3. gr., og viðaukunum, í því skyni að færa þær til samræmis við löggjöf Bandalagsins eða þjóðarétt sem hefur verið samþykktur, eða breytt eða öðlast hefur gildi, svo fremi að slíkar breytingar víkka ekki gildissvið þessarar tilskipunar.

Samþykka skal þessar ráðstafanir sem er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar tilskipunar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem kveðið er á um í 2. mgr. 28. gr.

2. Breyta má I., III. og IV. viðauka í ljósi þeirrar reynslu sem fæst með þessari tilskipun, að svo miklu leyti sem slíkar breytingar víkka ekki gildissvið hennar.

Samþykka skal þessar ráðstafanir sem er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar tilskipunar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem kveðið er á um í 2. mgr. 28. gr.

28. gr.

#### Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2099/2002 ( ).

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 1.-4. mgr. 5. gr. a og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

(<sup>7</sup>) Stjtið. EB L 324, 29.11.2002, bls. 1.

17. Eftirfarandi komi í stað undirliðar X í 4. lið I. viðauka:

„— X.ýmsar upplýsingar:

— einkenni og áætlað rúmmál eldsneytis fyrir skip sem eru yfir 1 000 brúttótonn að stærð,

— siglingafræðileg staða.“

18. Eftirfarandi liður bætist við I. hluta II. viðauka:

#### „3. FISKISKIP

Fiskiskip, sem eru lengri en 15 metrar að mestu lengd, skulu uppfylla kröfuna um búnað, sem mælt er fyrir um í 6. gr. a, í samræmi við eftirfarandi tímaáætlun:

— fiskiskip sem eru 24 metrar að lengd og lengri að mestu lengd en styttri en 45 metrar: eigi síðar en 31. maí 2012,

— fiskiskip sem eru 18 metrar að lengd og lengri að mestu lengd en styttri en 24 metrar: eigi síðar en 31. maí 2013,

— fiskiskip sem eru lengri en 15 metrar að mestu lengd en styttri en 18 metrar: eigi síðar en 31. maí 2014.

Nýsmíðuð fiskiskip, sem eru lengri en 15 metrar að mestu lengd, skulu uppfylla kröfuna um búnað, sem mælt er fyrir um í 6. gr. a, frá og með 30. nóvember 2010.“

19. Í stað III. viðauka komi textinn í viðaukanum við þessa tilskipun.

2. gr.

#### Lögleiðing

1. Aðildarríkin skulu samþykka nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 30. nóvember 2010. Þau skulu þegar í stað senda framkvæmdastjórninni texta þessara ráðstafana.

Þegar aðildarríkin samþykka þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglum um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykka um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

#### Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á þriðja degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

4. gr.

**Viðtakendur**

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg, 23. apríl 2009.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

H.-G. PÖTTERING

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

P. NEČAS

*forseti.*

*SKV. VIÐAUKI**„III. VIÐAUKI***SKILABOD Á RAFRÆNU FORMI OG SAFESEANET-KERFIÐ****1. Almenn fyrirkomulag og uppbygging**

SafeSeaNet-kerfið skal gera kleift að taka við, varðveita, sækja og skiptast á upplýsingum í þágu siglingaöryggis, hafnar- og siglingaverndar, verndar sjávarumhverfis og skilvirkni skipaumferðar og flutninga á sjó.

SafeSeaNet-kerfið er sérhæft kerfi sem komið hefur verið á fót til að greiða fyrir skiptum á upplýsingum á rafrænu formi milli aðildarríkja og að sjá framkvæmdastjórninni fyrir upplýsingum sem máli skipta í samræmi við löggjöf Bandalagsins. Það samanstendur af neti SafeSeaNet-kerfa í hverju aðildarríki fyrir sig og miðlægu SafeSeaNet-kerfi sem virkar sem hnútpunktur.

SafeSeaNet-netkerfið skal tengja saman öll SafeSeaNet-kerfin í hverju aðildarríki fyrir sig og enn fremur miðlæga SafeSeaNet-kerfið.

**2. Stjórnun, rekstur, þróun og viðhald SafeSeaNet-kerfis****2.1. Skyldustörf****2.1.1. SafeSeaNet-kerfi í hverju aðildarríki fyrir sig**

Aðildarríki skulu koma á fót og viðhalda eigin SafeSeaNet-kerfi sem gerir kleift að skiptast á siglingaupplýsingum milli notenda sem hafa til þess heimild á ábyrgð lögbærs yfirvalds í hverju aðildarríki.

Lögbært yfirvald í hverju aðildarríki skal bera ábyrgð á stjórnun eigin kerfis en það felur í sér samhæfingu notenda og veitenda gagna innanlands auk þess að tryggja úthlutun UN LOCODE-svæða og að nauðsynlegt grunnvirki fyrir upplýsingatækni ásamt verklagsreglum, sem lýst er í eftirlitsskjalinu um skilflöt og virkni og um getur í lið 2.3, séu innleidd og þeim viðhaldið.

SafeSeaNet-kerfið í hverju ríki skal gera kleift að samtengja notendur, sem hafa til þess heimild á ábyrgð lögbærs yfirvalds í hverju ríki, og gera má kerfið aðgengilegt fyrir skilgreinda aðila á sviði sjóflutninga (skipaeigendur, umboðsaðila, skipstjóra, farmsendendur og aðra) þegar þeir hafa fengið heimild á ábyrgð lögbærs yfirvalds í aðildarríki, einkum í því skyni að greiða fyrir rafrænum skilum á skýrslum í samræmi við löggjöf Bandalagsins.

**2.1.2. Miðlægt SafeSeaNet-kerfi**

Framkvæmdastjórnin ber ábyrgð á stjórnun og þróun miðlæga SafeSeaNet-kerfisins á stefnumörkunarstigi og hefur eftirlit með því í samstarfi við aðildarríkin en í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins <sup>(1)</sup> (EB) nr. 1406/2002 ber Siglingaöryggisstofnun Evrópu, í samstarfi við aðildarríkin og framkvæmdastjórnina, ábyrgð á tæknilegri framkvæmd þess.

Með miðlæga SafeSeaNet-kerfinu, sem virkar sem hnútpunktur, skal samtengja öll SafeSeaNet-kerfi í hverju ríki fyrir sig og innleiða nauðsynlegt grunnvirki fyrir upplýsingatækni og verklagsreglur, sem lýst er í eftirlitsskjalinu um skilflöt og virkni og um getur í lið 2.3.

**2.2. Meginreglur um stjórnun**

Framkvæmdastjórnin skal skipa stýrihóp háttsettra embættismanna, sem setur sér starfsreglur og skipaður er fulltrúum aðildarríkjanna og framkvæmdastjórnarinnar með hliðsjón af því:

- - að gera tillögur um að bæta skilvirkni og vernd SafeSeaNet-kerfisins,
- - að leggja fram viðeigandi leiðbeiningar um þróun SafeSeaNet-kerfisins,
- - að aðstoða framkvæmdastjórnina við að endurskoða starfsemi SafeSeaNet-kerfisins,
- - að samþykka eftirlitsskjalið um skilflöt og virkni, sem um getur í lið 2.3, og hvers konar breytingar á því.

<sup>(1)</sup> Stjóð. EB L 208, 5.8.2002, bls. 1.

2.3. *Eftirlitsskjalið um skilflöt og virkni ásamt tæknigögnum um SafeSeaNet-kerfið*

Framkvæmdastjórnin skal þróa og viðhalda, í náinni samvinnu við aðildarríkin, eftirlitsskjali um skilflöt og virkni (IFCD).

Eftirlitsskjalið um skilflöt og virkni skal innihalda nákvæma lýsingu á kröfum um frammistöðu og verklagsreglur sem gilda um innanlandsþætti og miðlæga þætti SafeSeaNet-kerfisins sem eru hannaðir til að tryggja að farið sé að viðeigandi löggjöf Bandalagsins.

Í eftirlitsskjalinu um skilflöt og virkni skulu vera reglur:

- - um leiðbeiningar fyrir aðgangsrétt að því er varðar gæðastjórnun gagna,
- - um öryggisforskriftir um gagnasendingar og -skipti og
- - um vistun upplýsinga innan hvers ríkis og miðlægt.

Í skjalinu um skilflöt og virkni skal tilgreina aðferðir við varðveislu og tiltækileika upplýsinga um hættulegan eða mengandi varning í tengslum við áætlunarsiglingar sem fara fram með undanþágu í samræmi við 15. gr.

Siglingaöryggisstofnun Evrópu skal þróa tæknigögn og viðhalda þeim, í samvinnu við aðildarríkin, sem tengjast SafeSeaNet-kerfinu, t.d. kröfur um snið fyrir gagnaflutninga, notendahandbækur og forskriftir um netöryggi.

3. Gagnaskipti fyrir milligöngu SafeSeaNet-kerfisins

Í kerfinu skulu notaðir iðnaðarstaðlar og skal kerfið geta haft samskipti við opinber kerfi og einkakerfi sem notuð eru til að búa til upplýsingar, veita þær eða taka á móti þeim innan SafeSeaNet-kerfisins.

Framkvæmdastjórnin og aðildarríki skulu hafa með sér samvinnu í því skyni að skoða hagkvæmni og þróun þeirrar virkni sem mun tryggja, eftir því sem kostur er, að þeir sem leggja fram gögn, þ.m.t. skipstjórar, eigendur, umboðsaðilar, rekstraraðilar, farmsendendur og hlutaðeigandi yfirvöld, þurfi aðeins að leggja fram upplýsingarnar einu sinni. Aðildarríkin skulu tryggja að upplýsingarnar, sem lagðar eru fram, séu tiltækar til notkunar í tengslum við öll viðkomandi tilkynninga-, skýrslugjafar- og eftirlits- og upplýsingakerfi fyrir umferð á sjó (VTMIS).

Skilaboðum á rafrænu formi, sem skipst er á í samræmi við þessa tilskipun og viðeigandi löggjöf Bandalagsins, skal dreift fyrir milligöngu SafeSeaNet-kerfisins. Í þessu skyni skulu aðildarríkin þróa og viðhalda nauðsynlegum skilflötum fyrir sjálfvirka sendingu gagna með rafrænum hætti til SafeSeaNet-kerfisins.

Heimili reglur, sem hafa verið samþykktar á alþjóðavísu, að senda upplýsingar um auðkennis- og fjarvöktun skipa, sem varða skip frá þriðju löndum, skal nota SafeSeaNet-netkerfin til að dreifa meðal aðildarríkjanna, með viðeigandi öryggisstigi, þeim upplýsingum um auðkennis- og fjarvöktun skipa sem tekið er á móti í samræmi við 6. gr. b þessarar tilskipunar.

4. Öryggi og aðgangsréttur

Miðlæga SafeSeaNet-kerfið og SafeSeaNet-kerfið í hverju ríki skulu uppfylla kröfur þessarar tilskipunar að því er varðar trúnað við meðferð upplýsinga auk öryggisreglnanna og -forskriftanna sem lýst er í skjalinu um skilflöt og virkni, einkum að því er varðar aðgangsrétt.

Aðildarríkin skulu tilgreina alla notendur sem hafa fengið hlutverk og verið úthlutað aðgangsrétti í samræmi við skjalið um skilflöt og virkni.“