# DIREKTIIVIT

## KOMISSION DIREKTIIVI 2011/15/EU,

**annettu 23 päivänä helmikuuta 2011,**

**alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta 27 päivänä kesäkuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY [1] ja erityisesti sen 27 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselma MSC.150(77) on kumottu ja korvattu IMO:n päätöslauselmalla MSC.286(86) 1 päivästä heinäkuuta 2009 alkaen. Sen vuoksi direktiivin 2002/59/EY 12 artikla, jossa viitataan kumottuun IMO:n päätöslauselmaan, olisi myös saatettava ajan tasalle.

(2) Vaatimukset, jotka koskevat alusten varustamista automaattisilla tunnistusjärjestelmillä (AIS) ja matkatietojen tallennusjärjestelmillä (VDR), olisi saatettava ajan tasalle ihmishengen turvallisuudesta merellä tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS-yleissopimus) tehtyjen muutosten vuoksi, ja niissä olisi otettava huomioon IMO:n hyväksymien yksinkertaistettujen VDR-laitteiden kehitys. Lisäksi olisi määriteltävä tarkemmin niiden poikkeusten soveltamisala, jotka koskevat lyhyillä reiteillä liikennöivien pienten matkustaja-alusten vapauttamista näistä varustamista koskevista vaatimuksista, ja mukautettava niitä paremmin tällaisiin matkoihin.

(3) Olisi määriteltävä selkeämmin, mitkä ovat jäsenvaltioiden toimintavaltuudet merellä tapahtuneen vaaratilanteen jälkeen. Erityisesti olisi todettava selvästi, että jäsenvaltio voi antaa ohjeita avustus-, pelastus- tai hinausyrityksille välttääkseen vakavan ja välittömän vaaran, joka kohdistuu sen rannikkoalueisiin tai niihin liittyviin etuihin, muiden alusten ja niiden miehistöjen ja matkustajien turvallisuuteen tai maissa olevien henkilöiden turvallisuuteen, tai suojellakseen meriympäristöä.

(4) Tässä direktiivissä säädetyt toimenpiteet ovat meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

*1 artikla*

**Muutokset**

Muutetaan direktiivi 2002/59/EY seuraavasti:

1) Korvataan 12 artiklan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä I tarkoitetuista aineista käyttöturvallisuustiedote, josta käyvät ilmi tuotteiden fysikaalis-kemialliset ominaisuudet, tarvittaessa muun muassa cSt:nä ilmaistu viskositeetti 50 °C:ssa ja tiheys 15 °C:ssa sekä muut tiedotteen tiedot IMO:n päätöslauselman MSC.286(86) mukaisesti;”.

2) Korvataan liite II tämän direktiivin liitteellä I.

3) Korvataan liite IV tämän direktiivin liitteellä II.

*2 artikla*

**Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä**

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 12 kuukauden kuluttua sen voimaantulosta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sen päivämäärän soveltamista kalastusalusten osalta, josta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/17/EY [2] 2 artiklan 1 kohdassa ja johon mennessä kyseinen direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisina nämä säännökset. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

[1] EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.

[2] EUVL L 131, 28.5.2009, s. 101.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

*3 artikla*

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

*4 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 23 päivänä helmikuuta 2011.

*Komission puolesta*
José Manuel BARROSO
*Puheenjohtaja*

*LIITE I*

*"LIITE II*

**Aluksella oleviin laitteisiin sovellettavat vaatimukset**

I KALASTUSALUKSET

Kaikki kokonaispituudeltaan yli 15 metrin pituiset kalastusalukset on varustettava 6 a artiklassa tarkoitetulla automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS) seuraavan aikataulun mukaisesti:

— kalastusalukset, joiden kokonaispituus on vähintään 24 metriä mutta alle 45 metriä: viimeistään 31 päivänä toukokuuta 2012,

— kalastusalukset, joiden kokonaispituus on vähintään 18 metriä mutta alle 24 metriä: viimeistään 31 päivänä toukokuuta 2013,

— kalastusalukset, joiden kokonaispituus on yli 15 metriä mutta alle 18 metriä: viimeistään 31 päivänä toukokuuta 2014.

— Uudet kalastusalukset, joiden kokonaispituus on yli 15 metriä, on varustettava 6 a artiklassa tarkoitetuilla laitteilla 30 päivänä marraskuuta 2010.

II KANSAINVÄLISILLÄ MATKOILLA KÄYTETTÄVÄT ALUKSET

Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300, joita käytetään kansainvälisillä matkoilla ja jotka käyvät jäsenvaltion satamassa, on varustettava automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrättyjen teknisten ja suorituskykyvaatimusten mukaisesti. Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000, joita käytetään kansainvälisillä matkoilla ja jotka käyvät jäsenvaltion satamassa, on varustettava matkatietojen tallennusjärjestelmällä (VDR) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrättyjen teknisten ja suorituskykyvaatimusten mukaisesti. Rahtialuksissa, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002, matkatietojen tallennusjärjestelmä voi olla yksinkertaistettu matkatietojen tallennusjärjestelmä (S-VDR), joka täyttää SOLAS-yleissopimuksen V luvun mukaisesti laaditut tekniset ja suorituskykyvaatimukset.

III MUILLA KUIN KANSAINVÄLISILLÄ MATKOILLA KÄYTETTÄVÄT ALUKSET

1. **Alusten automaattiset tunnistusjärjestelmät (AIS)**

Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki muut alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 ja joita käytetään muilla kuin kansainvälisillä matkoilla, on varustettava automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrättyjen teknisten ja suorituskykyvaatimusten mukaisesti.

2. **Matkatietojen tallennusjärjestelmät (VDR)**

a) Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen ja joita käytetään muilla kuin kansainvälisillä matkoilla, on varustettava matkatietojen tallennusjärjestelmällä (VDR) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrättyjen teknisten ja suorituskykyvaatimusten mukaisesti.

b) Rahtialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 ja joita käytetään muilla kuin kansainvälisillä matkoilla, on varustettava matkatietojen tallennusjärjestelmällä (VDR) tai yksinkertaistetulla matkatietojen tallennusjärjestelmällä (S-VDR), joka täyttää SOLAS-yleissopimuksen V luvun mukaisesti laaditut tekniset ja suorituskykyvaatimukset.

IV POIKKEUKSET

1. **Vapautukset vaatimuksesta varustaa alukset AIS-järjestelmällä**

a) Jäsenvaltiot voivat vapauttaa muilla kuin kansainvälisillä matkoilla käytettävät matkustaja-alukset, joiden pituus on alle 15 metriä tai joiden bruttovetoisuus on alle 300, tässä liitteessä asetettujen AIS-järjestelmää koskevien vaatimusten soveltamisesta.

b) Jäsenvaltiot voivat vapauttaa alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia ja joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 mutta alle 500 ja jotka purjehtivat yksinomaan jäsenvaltion aluevesillä muiden, AIS-järjestelmällä varustettujen alusten tavanomaisesti käyttämien reittien ulkopuolella, tässä liitteessä asetettujen AIS-järjestelmää koskevien vaatimusten soveltamisesta.

2. **Vapautukset vaatimuksesta varustaa alukset VDR- tai S-VDR-järjestelmällä**

Jäsenvaltiot voivat myöntää seuraavasti vapautuksia vaatimuksesta varustaa alukset VDR- tai S-VDR-järjestelmällä:

a) Matkustaja-alukset, jotka liikennöivät ainoastaan muilla kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY ([1]) 4 artiklassa tarkoitettuun A-luokkaan kuuluvilla merialueilla, voidaan vapauttaa vaatimuksesta varustaa alukset VDR-järjestelmällä.

b) Alukset, jotka eivät ole ro-ro-matkustaja-aluksia ja jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002, voidaan vapauttaa vaatimuksesta varustaa alukset VDR-järjestelmällä, jos voidaan osoittaa, että VDR-järjestelmän liittäminen aluksen olemassa oleviin laitteisiin on kohtuuttoman vaikeaa tai epäkäytännöllistä.

c) Rahtialukset, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 ja joita käytetään kansainvälisillä tai muilla matkoilla, voidaan vapauttaa vaatimuksesta varustaa alukset S-VDR-järjestelmällä, jos alukset poistetaan pysyvästi käytöstä kahden vuoden kuluessa SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrätystä täytäntöönpanoajankohdasta.

([1]) EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.”

*LIITE II*

*”LIITE IV*

**Jäsenvaltioiden käytössä olevat keinot merenkulun turvallisuuden tai ympäristön suojelun ollessa uhattuna**

(19 artiklan 1 kohdan nojalla toteutettavat toimenpiteet)

Jos alus joutuu 17 artiklassa kuvattuun vaaratilanteeseen tai vastaaviin olosuhteisiin ja asianomaisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen katsoo tämän johdosta kansainvälisen oikeuden mukaisesti, että on tarpeen torjua tai lieventää vakavaa ja välitöntä vaaraa tai poistaa tällainen vaara, joka kohdistuu sen rannikkoalueisiin tai niihin liittyviin etuihin, muiden alusten ja niiden miehistöjen ja matkustajien turvallisuuteen tai maissa olevien henkilöiden turvallisuuteen, tai se katsoo, että meriympäristöä on suojeltava, kyseinen viranomainen voi erityisesti:

a) rajoittaa aluksen liikkumista tai ohjata sen määrätylle reitille; tämä vaatimus ei rajoita aluksen päällikön vastuuta aluksen turvallisesta käsittelystä;

b) vaatia aluksen päällikköä poistamaan ympäristöön tai meriturvallisuuteen kohdistuva vaara;

c) lähettää alukselle arviointiryhmän arvioimaan vaaran astetta, auttamaan aluksen päällikköä tilanteen korjaamisessa ja pitämään toimivaltaisen rannikkoaseman ajan tasalla tilanteesta;

d) kehottaa aluksen päällikön tuomaan aluksen suojapaikkaan välittömän vaaran uhatessa tai määrätä aluksen luotsin ohjaukseen tai hinattavaksi.

Jos alusta hinataan hinaus- tai pelastussopimuksen nojalla, jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen a ja d alakohdan mukaisesti toteuttamat toimenpiteet voidaan kohdistaa myös asianomaisiin avustus-, pelastus- tai hinausyrityksiin.”