DIREKTIVER

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2011/15/EU

af 23. februar 2011

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF [1], navnlig punkt 27, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) resolution MSC.150(77) er blevet ophævet og erstattet af IMO-resolution MSC.286(86) med virkning fra den 1. juli 2009. Artikel 12 i direktiv 2002/59/EF, der omhandler den ophævede IMO-resolution, bør derfor opdateres i overensstemmelse hermed.

(2) Kravene vedrørende automatiske identifikationssystemer (AIS) og systemer til registrering af rejsedata (VDR) bør opdateres i overensstemmelse med ændringerne til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) under hensyntagen til udviklingen af forenklede VDR-systemer, som godkendt af Den Internationale Søfartsorganisation. Omfanget af undtagelser fra kravene til små passagerskibe, der sejler over korte afstande, bør ligeledes præciseres og tilpasses til sådanne rejser.

(3) I forbindelse med ulykker på havet skal medlemsstaternes muligheder for indgreb gøres tydeligere. Især skal det klart fremgå, at medlemsstaten kan give instrukser til hjælpe- og redningsmandskab eller bugserbåde for at forhindre alvorlige og overhængende trusler mod sine kyster eller dermed forbundne interesser, andre skibes sikkerhed, deres besætningers, passagerers eller befolkningens sikkerhed eller for at beskytte havmiljøet.

(4) Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer

Direktiv 2002/59/EF ændres således:

1) Artikel 12, stk. 1, litra b), affattes således:

»b) for de i bilag I til MARPOL-konventionen omhandlede stoffer, sikkerhedsdatabladet med oplysning om produkternes fysisk-kemiske kendetegn, herunder, hvis det er relevant, deres viskositet udtrykt i cSt ved 50 °C og deres densitet ved 15 °C samt de øvrige oplysninger, der er i overensstemmelse med IMO-resolution MSC.286(86).«

2) Bilag II erstattes af bilag I til nærværende direktiv.

3) Bilag IV erstattes af bilag II til nærværende direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden for en frist på 12 måneder fra dets ikrafttræden med forbehold af den i artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF [2] fastsatte gennemførelsesdato for så vidt angår fiskerfartøjer. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse retsforskrifter. Når medlemsstaterne vedtager disse retsforskrifter, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv eller være ledsaget af en sådan henvisning, når de offentliggøres. Medlemsstaterne bestemmer, hvordan henvisningen udformes.

[1] EUT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

[2] EUT L 131 af 28.5.2009, s. 101.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. februar 2011.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

BILAG I

»BILAG II

Krav til udstyr om bord

I. FISKERFARTØJER

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal udstyres med et automatisk identifikationssystem (AIS), som fastsat i artikel 6a, i henhold til følgende tidsplan:

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 24 meter, men under 45 meter: senest den 31. maj 2012

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 18 meter, men under 24 meter: senest den 31. maj 2013

— fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, men under 18 meter: senest den 31. maj 2014.

— Nybyggede fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a fra den 30. november 2010.

II. SKIBE I INTERNATIONAL FART

Passagerskibe uanset størrelse og alle andre skibe med en bruttotonnage på mindst 300, der er i international fart og anløber en havn i en af medlemsstaterne, skal være udstyret med et automatisk identifikationssystem (AIS) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS. Passagerskibe uanset størrelse og alle andre skibe med en bruttotonnage på mindst 3 000, der er i international fart, og anløber en havn i en medlemsstat, skal være udstyret med et system til registrering af rejsedata (VDR) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS. Lastskibe, der er bygget før den 1. juli 2002, kan være udstyret med et forenklet system til registrering af rejsedata (S-VDR), der opfylder de tekniske og funktionsmæssige standarder, der er fastsat i overensstemmelse med kapitel V i SOLAS.

III. SKIBE I IKKE-INTERNATIONAL FART

1. **Automatiske identifikationssystemer (AIS)**

Passagerskibe uanset størrelse og alle andre skibe med en bruttotonnage på mindst 300, der ikke er i international fart, skal være udstyret med et automatisk identifikationssystem (AIS) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS.

2. **Systemer til registrering af rejsedata (VDR)**

a) Passagerskibe uanset størrelse og alle andre skibe med en bruttotonnage på mindst 3 000, der er bygget efter den 1. juli 2002, og som ikke er i international fart, skal være udstyret med et automatisk system til registrering af rejsedata (VDR) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS.

b) Lastskibe med en bruttotonnage på mindst 3 000, der er bygget før den 1. juli 2002, og som ikke er i international fart, skal være udstyret med et system til registrering af rejsedata (VDR) eller et forenklet system til registrering af rejsedata (S-VDR) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS.

IV. UNDTAGELSER

1. **Undtagelser fra kravet om, at skibet skal være udstyret med AIS**

a) Medlemsstaterne kan fritage passagerskibe med en længde på under 15 meter eller en bruttotonnage på under 300, der ikke er i international fart, fra de krav vedrørende AIS, der er fastsat i dette bilag.

b) Medlemsstaterne kan fritage passagerskibe med en bruttotonnage på mindst 300, men mindre end 500, der kun sejler i indenrigsfart og uden for de ruter, der normalt benyttes af andre skibe, som er udstyret med AIS, fra de krav vedrørende AIS, der er fastsat i dette bilag.

2. **Undtagelser fra kravet om, at skibet skal være udstyret med VDR eller S-VDR**

Medlemsstaterne kan fritage skibe fra kravet vedrørende VDR eller S-VDR som følger:

a) Passagerskibe, der kun sejler i andre havområder end dem, der er omfattet af klasse A, jf. artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF ([1]), kan fritages fra kravene vedrørende VDR.

b) Skibe, der ikke er ro-ro-passagerskibe, og som er bygget før den 1. juli 2002, kan fritages fra kravet om et VDR, hvis det kan dokumenteres, at sammenkoblingen af et VDR med det eksisterende udstyr på skibet er urimelig og uladsiggørlig.

c) Lastskibe i international eller ikke-international fart, der er bygget før den 1. juli 2002, kan fritages fra kravet om et S-VDR, hvis sådanne skibe tages permanent ud af drift senest to år efter den gennemførelsesdato, der er fastsat i kapitel V i SOLAS.

([1]) EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.«

BILAG II

»*BILAG IV*

Foranstaltninger, som medlemsstaterne kan træffe, hvis der er sikkerhedsrisiko for sejlads, eller af hensyn til beskyttelsen af miljøet

(ifølge artikel 19, stk. 1)

Den kompetente myndighed i en medlemsstat kan navnlig træffe nedenstående foranstaltninger, hvis den i overensstemmelse med folkeretten konstaterer, at det er nødvendigt at afværge, imødegå eller undgå overhængende alvorlig risiko for dens kyster eller dermed forbundne interesser, andre skibes sikkerhed, deres besætningers, passagerers eller befolkningens sikkerhed eller risiko for miljøet som følge af en ulykke, en hændelse eller en situation som beskrevet i artikel 17, hvori et skib er involveret:

a) begrænse skibets bevægelser eller påbyde det en bestemt rute. Dette krav indskrænker ikke skibsførerens ansvar for sikker sejlads

b) pålægge skibsføreren at bringe risikoen for miljøet eller søfartssikkerheden til ophør

c) sætte et evalueringshold om bord, som skal bedømme risikoens omfang, bistå skibsføreren med at afhjælpe situationen og holde den kompetente kyststation underrettet

d) pålægge skibsføreren at søge nødområde i tilfælde af overhængende fare eller påbyde lodsning eller bugsering af skibet.

Hvis et skib bugseres i henhold til en bugserings- eller redningsaftale, kan de foranstaltninger, der træffes af den kompetente myndighed i en medlemsstat efter litra a) og d), ligeledes omfatte det involverede hjælpe- eller redningsmandskab og de involverede bugserbåde.«