

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2011/15/UE A COMISIEI

din 23 februarie 2011

de modificare a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

Articolul 1

având în vedere Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 27,

Modificarea Directivei 2002/59/CE

Directiva 2002/59/CE se modifică după cum urmează:

întrucât:

- (1) Rezoluția MSC.150(77) a Organizației Maritime Internaționale (OMI) a fost revocată și înlocuită cu Rezoluția MSC.286(86), cu efect de la 1 iulie 2009. Prin urmare, și articolul 12 din Directiva 2002/59/CE, care face trimitere la rezoluția revocată a OMI, trebuie să fie actualizat în consecință.
- (2) Cerințele privind dotarea cu echipament referitoare la sistemele de identificare automată (AIS) și la înregistratoarele de date privind voiajul (VDR) trebuie actualizate în conformitate cu modificările aduse Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) și trebuie să țină seama de dezvoltarea sistemelor VDR simplificate, aprobate de OMI. Domeniul de aplicare al excepțiilor de la cerințele privind dotarea cu echipament în ceea ce privește navele de mici dimensiuni pentru transportul de pasageri pe distanțe scurte trebuie, de asemenea, precizat și adaptat la acest tip de călătorii.
- (3) Trebuie explicitate competențele statelor membre privind intervențiile în cazul incidentelor petrecute pe mare. În special, trebuie menționat în mod clar că statele membre pot transmite instrucțiuni societăților de asistență, salvare și remorcare, pentru a evita un risc grav și iminent care le amenință litoralul sau interesele conexe, siguranța altor nave, precum și cea a echipajelor și a pasagerilor sau a persoanelor de pe țărm sau pentru a proteja mediul marin.
- (4) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave,

1. La articolul 12 alineatul (1), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) pentru substanțele menționate în anexa I la convenția MARPOL, fișa cu date de securitate în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv, unde este cazul, vâscozitatea acestora, exprimată în cSt la 50 °C, și densitatea acestora la 15 °C, precum și alte date incluse în fișa cu date de securitate, în conformitate cu Rezoluția MSC.286(86) a OMI;”.

2. Anexa II se înlocuiește cu textul din anexa I la prezenta directivă.

3. Anexa IV se înlocuiește cu anexa textul din II la prezenta directivă.

Articolul 2

Transpunerea

- (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive în termen de cel mult 12 luni de la intrarea în vigoare a acesteia, fără a aduce atingere datei de transpunere prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 2009/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ în ceea ce privește navele de pescuit. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

⁽²⁾ JO L 131, 28.5.2009, p. 101.

(2) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul vizat de prezenta directivă.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 23 februarie 2011.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

ANEXA I

„ANEXA II

Cerințe aplicabile echipamentelor de bord**I. NAVELE DE PESCUIT**

Navele de pescuit cu o lungime totală de peste 15 metri trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS), astfel cum se prevede la articolul 6a, în conformitate cu următorul orar:

- navele de pescuit cu o lungime totală de 24 de metri sau mai mare, dar mai mică de 45 de metri: până la 31 mai 2012;
- navele de pescuit cu o lungime totală de 18 metri sau mai mare, dar mai mică de 24 de metri: până la 31 mai 2013;
- navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 de metri, dar mai mică de 18 metri: până la 31 mai 2014;
- navele de pescuit noi cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței privind dotarea cu echipament prevăzută la articolul 6a până la 30 noiembrie 2010.

II. NAVE CARE EFECTUEAZĂ CURSE INTERNAȚIONALE

Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 și mai mare, care efectuează voiaje internaționale și care intră într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS. Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 3 000 și mai mare, care efectuează voiaje internaționale și care intră într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS. În cazul cargourilor construite înainte de 1 iulie 2002, sistemul VDR poate fi unul simplificat (S-VDR) care să respecte standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu capitolul V din SOLAS.

III. NAVE CARE NU EFECTUEAZĂ VOIAJE INTERNAȚIONALE**1. Sisteme de identificare automată (AIS)**

Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 și mai mare, care nu efectuează voiaje internaționale trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS) conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS.

2. Sisteme înregistratoare de date privind voiajul (VDR)

- (a) Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 3 000 și mai mare, construite la data de 1 iulie 2002 sau ulterior și care nu efectuează voiaje internaționale trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR) conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS.
- (b) Cargourile cu un tonaj brut 3 000 și mai mare, construite înainte de 1 iulie 2002, care nu efectuează voiaje internaționale, trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR) sau cu un înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR) conform cu standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu capitolul V din SOLAS.

IV. EXCEPTĂRI**1. Excepții de la cerința de dotare la bord cu echipamente AIS**

- (a) Statele membre pot excepta de la aplicarea cerinței privind AIS prevăzută în prezenta anexă navele de pasageri cu lungimea mai mică de 15 metri sau cu un tonaj brut mai mic de 300, care nu efectuează voiaje internaționale.
- (b) Statele membre pot scuti de la aplicarea cerințelor de dotare cu echipamente privind AIS prevăzute în prezenta anexă navele de pasageri cu un tonaj brut de 300 și mai mare, dar mai mic de 500, care navighează exclusiv în apele interne ale unui stat membru și pe rute externe utilizate de obicei de alte nave dotate cu echipamente AIS.

2. Excepții de la cerința de dotare la bord cu echipamente VDR sau S-VDR

Statele membre pot acorda excepții de la cerința de dotare la bord cu un sistem VDR sau S-VDR, după cum urmează:

- (a) Navele de pasageri pot fi exceptate de la cerințele de dotare cu un sistem VDR numai pentru voiaje în zonele maritime neincluse la categoria A, după cum se menționează la articolul 4 din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.
- (b) Navele, altele decât navele de pasageri cu punte rului, construite înainte de 1 iulie 2002, pot fi exceptate de la cerința privind dotarea cu un sistem VDR în cazul în care se poate demonstra că realizarea unei interfețe între un sistem VDR și echipamentul existent pe navă este nerezonabilă și impracticabilă.
- (c) Cargourile construite înainte de 1 iulie 2002, indiferent dacă efectuează sau nu voiaje internaționale, pot fi exceptate de la cerința privind echiparea cu un sistem VDR dacă aceste nave urmează să fie scoase definitiv din uz în termen de doi ani de la data implementării menționată la capitolul V din SOLAS.

⁽¹⁾ JO L 163, 25.6.2009, p. 1.”

ANEXA II

„ANEXA IV

Măsurile pe care statele membre le pot lua în caz de risc pentru siguranța maritimă și protecția mediului

[în conformitate cu articolul 19 alineatul (1)]

Dacă în urma unui incident sau a unei situații de genul celei descrise la articolul 17 care afectează o navă, autoritatea competentă a statului membru în cauză consideră, în temeiul dreptului internațional, că este necesar să evite, să atenueze sau să elimine un risc grav și iminent care îi amenință litoralul sau interesele conexe, siguranța altor nave, precum și pe cea a echipajelor și pasagerilor sau a persoanelor de pe țărm sau să protejeze mediul marin, autoritatea respectivă poate, în special:

- (a) să restricționeze mișcările navei sau să îi impună un itinerar stabilit. Această cerință nu afectează responsabilitatea comandantului în ce privește manevrarea navei sale în condiții de siguranță;
- (b) să transmită un avertisment oficial comandantului navei, cerându-i să pună capăt riscului pentru mediu sau siguranța maritimă;
- (c) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei pentru a evalua gradul de risc, a-l ajuta pe căpitan să remedieze situația și a transmite în permanență stației de coastă competente informații despre situația respectivă;
- (d) să dea căpitanului instrucțiuni de adăpostire într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să impună pilotajul sau remorcarea navei.

În cazul unei nave care este remorcată în cadrul unui acord de remorcăre sau de salvare, măsurile luate de autoritatea competentă a unui stat membru în temeiul prevederilor de la literele (a) și (d) pot să se adreseze, de asemenea, societăților de asistență, salvare și remorcăre implicate.”