

# RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2011/15/EU DER KOMMISSION

vom 23. Februar 2011

zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 27,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Entschließung MSC.150(77) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) wurde aufgehoben und mit Wirkung vom 1. Juli 2009 durch die IMO-Entschließung MSC.286(86) ersetzt. Folglich sollte Artikel 12 der Richtlinie 2002/59/EG, in dem auf die aufgehobene IMO-Entschließung verwiesen wird, entsprechend aktualisiert werden.
- (2) Die Vorschriften über das Mitführen von automatischen Identifizierungssystemen (AIS) und Schiffsdatenschreibern (VDR) sollten entsprechend den Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) aktualisiert werden, wobei die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation genehmigten vereinfachten VDR zu berücksichtigen sind. Außerdem sollte der Geltungsbereich der Ausnahmen von den Vorschriften über das Mitführen solcher Systeme für kleine Fahrgastschiffe auf kurzen Strecken präzisiert und an solche Fahrten angepasst werden.
- (3) Die Eingriffsbefugnisse der Mitgliedstaaten bei Ereignissen auf See sollten eindeutiger festgelegt werden. Insbesondere sollte klar zum Ausdruck kommen, dass sie den Hilfs-, Bergungs- und Schleppdiensten Anweisungen geben können, um eine schwere und unmittelbare Gefahr für ihre Küste oder damit verbundene Interessen sowie für die Sicherheit anderer Schiffe, deren Besatzungen und Fahrgäste oder von Personen an Land abzuwenden oder die Meeresumwelt zu schützen.
- (4) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die Si-

cherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### Artikel 1

#### Änderungen

Die Richtlinie 2002/59/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) für die in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens genannten Stoffe das Sicherheitsdatenblatt, in dem die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse, einschließlich gegebenenfalls der Viskosität in cSt bei 50 °C und der Dichte bei 15 °C, aufgeführt sind, sowie die anderen Angaben, die gemäß der IMO-Entschließung MSC.286(86) auf dem Sicherheitsdatenblatt aufgeführt werden;“

2. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie.

3. Anhang IV erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Richtlinie.

### Artikel 2

#### Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen; das in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> vorgesehene Datum für die Umsetzung der Richtlinie in Bezug auf Fischereifahrzeuge bleibt hiervon unberührt. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

<sup>(1)</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

<sup>(2)</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 101.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 23. Februar 2011

*Artikel 3*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

José Manuel BARROSO

---

## ANHANG I

## „ANHANG II

**Vorschriften für Bordausrüstungen**

## I. FISCHEREIFAHRZEUGE

Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern müssen mit einem automatischen Identifizierungssystem (AIS) nach Artikel 6a ausgerüstet sein; hierfür gilt folgender Zeitplan:

- Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 24 Metern oder mehr, aber weniger als 45 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2012;
- Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 18 Metern oder mehr, aber weniger als 24 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2013;
- Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 15 Metern oder mehr, aber weniger als 18 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2014;
- neue Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6a ab dem 30. November 2010.

## II. SCHIFFE AUF AUSLANDFAHRT

Fahrgastschiffe aller Abmessungen sowie alle anderen Schiffe als Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und darüber, die auf Auslandfahrt einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Union anlaufen, müssen mit einem automatischen Identifizierungssystem (AIS) ausgerüstet sein, das den technischen Normen und Leistungsnormen des SOLAS-Kapitels V entspricht. Fahrgastschiffe aller Abmessungen sowie alle anderen Schiffe als Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 und darüber, die auf Auslandfahrt einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Union anlaufen, müssen mit einem Schiffsdatenschreiber (VDR) ausgerüstet sein, der den technischen Normen und Leistungsnormen des SOLAS-Kapitels V entspricht. Frachtschiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, können mit einem vereinfachten Schiffsdatenschreiber (S-VDR) ausgerüstet sein, der den im Einklang mit dem SOLAS-Kapitel V erstellten technischen Normen und Leistungsnormen entspricht.

## III. SCHIFFE AUF INLANDFAHRT

1. **Automatische Identifizierungssysteme (AIS)**

Fahrgastschiffe aller Abmessungen sowie alle anderen Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 300 oder darüber, die sich auf Inlandfahrt befinden, müssen mit einem automatischen Identifizierungssystem (AIS) ausgerüstet sein, das den technischen Normen und Leistungsnormen des SOLAS-Kapitels V entspricht.

2. **Schiffsdatenschreibersysteme (VDR-Systeme)**

- a) Fahrgastschiffe aller Abmessungen sowie andere Schiffe als Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 und darüber, die am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut wurden und die sich auf Inlandfahrt befinden, müssen mit einem Schiffsdatenschreiber (VDR) ausgerüstet sein, der den technischen Normen und Leistungsnormen des SOLAS-Kapitels V entspricht.
- b) Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 und darüber, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden und die sich auf Inlandfahrt befinden, müssen mit einem Schiffsdatenschreiber (VDR) oder mit einem vereinfachten Schiffsdatenschreiber (S-VDR) ausgerüstet sein, der den technischen Normen und Leistungsnormen des SOLAS-Kapitels V entspricht.

## IV. AUSNAHMEN

1. **Ausnahmen von der Verpflichtung zum Mitführen von AIS**

- a) Die Mitgliedstaaten können in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe von weniger als 15 m Länge oder 300 BRZ von der Anwendung der in diesem Anhang enthaltenen Vorschriften in Bezug auf AIS ausnehmen.
- b) Die Mitgliedstaaten können andere Schiffe als Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 300 und darüber, jedoch unter 500, die ausschließlich im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates und außerhalb von Routen eingesetzt werden, die gewöhnlich von mit AIS ausgestatteten Schiffen befahren werden, von den Vorschriften dieses Anhangs in Bezug auf das Mitführen von AIS ausnehmen.

## 2. Ausnahmen von der Verpflichtung zum Mitführen eines VDR oder S-VDR

Die Mitgliedstaaten können in folgenden Fällen Ausnahmen von der Verpflichtung zum Mitführen eines VDR oder S-VDR genehmigen:

- a) Fahrgastschiffe, die ausschließlich in anderen Seegebieten als denen fahren, die unter Klasse A nach Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> fallen, können von der Verpflichtung zum Mitführen eines VDR ausgenommen werden.
- b) Vor dem 1. Juli 2002 gebaute andere Schiffe als Ro-Ro-Fahrgastschiffe können von der Verpflichtung zum Mitführen eines VDR ausgenommen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Anschluss eines VDR an die vorhandene Ausrüstung des Schiffes weder sinnvoll noch praktikabel ist.
- c) Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Frachtschiffe auf Ausland- oder Inlandfahrt können von der Verpflichtung zum Mitführen eines S-VDR ausgenommen werden, wenn sie innerhalb von zwei Jahren nach Ablauf der in SOLAS-Kapitel V festgelegten Umsetzungsfrist auf Dauer außer Dienst gestellt werden.

<sup>(1)</sup> Abl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.“

---

### ANHANG II

#### „ANHANG IV

### **Maßnahmen, die den Mitgliedstaaten im Falle einer Gefahr für die Seeverkehrssicherheit oder die Umwelt zur Verfügung stehen**

(in Anwendung von Artikel 19 Absatz 1)

Wenn infolge eines ein Schiff betreffenden Vorkommnisses oder von Umständen der in Artikel 17 beschriebenen Art die zuständige Behörde des betroffenen Mitgliedstaates im Rahmen des internationalen Rechts zu der Auffassung gelangt, dass es notwendig ist, eine schwere und unmittelbare Gefahr, die für seine Küste oder die damit zusammenhängenden Interessen sowie für die Sicherheit anderer Schiffe, der Besatzungen, Fahrgäste oder von Personen an Land droht, abzuwenden, zu mildern oder zu beseitigen oder die Meeresumwelt zu schützen, kann diese Behörde insbesondere

- a) die Bewegungen des Schiffes beschränken oder ihm eine bestimmte Fahrtroute auferlegen. Diese Anforderung berührt nicht die Verantwortung des Kapitäns für die Sicherheit bei der Führung seines Schiffes;
- b) den Kapitän des Schiffes offiziell warnen, damit er die Gefährdung der Umwelt oder der Seeverkehrssicherheit abstellt;
- c) ein Bewertungskommando an Bord absetzen, das die Gefahr einschätzt, den Kapitän bei der Bereinigung der Lage unterstützt und die zuständige Küstenstation auf dem Laufenden hält;
- d) im Falle einer unmittelbar drohenden Gefahr den Kapitän anweisen, einen Notliegeplatz anzulaufen, oder das Lotsen oder Abschleppen des Schiffes anordnen.

Wird ein Schiff im Rahmen eines Schlepp- oder Bergungsvertrags geschleppt, können die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats nach den Buchstaben a und d ergriffenen Maßnahmen auch für die beteiligten Hilfs-, Bergungs- und Schleppdienste gelten.“

---