

DIREKTIIVID

KOMISJONI DIREKTIIV 2011/15/EL,

23. veebruar 2011,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

(4) Käesoleva direktiiviga ette nähtud meetmed on kooskõlas laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee arvamusega,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/59/EÜ (millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ), (¹) eriti selle artiklit 27,

Artikkel 1

Muudatused

Direktiivi 2002/59/EÜ muudetakse järgmiselt.

ning arvestades järgmist:

1) Artikli 12 lõikes 1 asendatakse punkt b järgmisega:

(1) Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) resolutsioon MSC.150(77) on tunnistatud kehtetuks ja asendatud alates 1. juulist 2009 IMO resolutsiooniga MSC.286(86). Seepärast tuleks vastavalt ajakohastada direktiivi 2002/59/EÜ artiklit 12, milles osutatakse kehtetuks tunnistatud IMO resolutsioonile.

„b) MARPOLi konventsiooni I lisas osutatud ainete puhul toote ohutuskaart, milles on üksikasjalikult kirjeldatud toote füüsikalised-keemilised omadused, sealhulgas vajaduse korral sentistooksides (cSt) väljendatud viskoossus temperatuuril 50 °C ja tihedus temperatuuril 15 °C ning ohutuskaardil esitatud muud andmed vastavalt IMO resolutsioonile MSC.286(86).”

(2) Veonõudeid tuleks seoses automaatsete identifitseerimisüsteemidega (AIS) ja reisiinfo salvestitega (VDR) ajakohastada vastavalt inimeste meresõiduohutuse rahvusvahelise konventsiooni (SOLAS) muudatustele ning võttes arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni heakskiidetud lihtsustatud reisiinfosalvestite arengut. Lühireise tegevate väikeste reisilaevade suhtes kohaldatavate veonõuete erandite ulatust tuleks samuti täpsustada ja kohandada kõnealustele reisidele.

2) II lisa asendatakse käesoleva direktiivi I lisaga.

3) IV lisa asendatakse käesoleva direktiivi II lisaga.

Artikkel 2

Ülevõtmine

(3) Liikmesriikide sekkumisvõlgitused pärast vahejuhtumi toimumist merel peaksid olema täpsemalt kindlaks määratud. Eelkõige peaks olema sõnaselgelt märgitud, et neil on õigus anda juhiseid abistajatele, päästjatele ja pukseerijatele, selleks et hoida ära tõsine ja vahetu oht oma rannikule või sellega seotud huvidele, teiste laevade ning nende meeskondade ja reisijate või kaldal olevate isikute ohutusele või et kaitsta merekeskkonda.

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 12 kuu jooksul pärast selle jõustumist, ilma et see piiraks kalalaevade puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/17/EÜ (²) artikli 2 lõikega 1 ette nähtud ülevõtmise kuupäeva. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile. Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendes normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

(¹) EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

(²) ELT L 131, 28.5.2009, lk 101.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 23. veebruar 2011

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

I LISA

„II LISA

Pardavarustuse suhtes kohaldatavad nõuded

I. KALALAEVAD

Kalalaevad, mille kogupikkus ületab 15 meetrit, varustatakse artikli 6a kohaselt automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS) järgmise ajakava alusel:

- kalalaevad, mille kogupikkus on 24 meetrit või üle selle, kuid alla 45 meetri: hiljemalt 31. mail 2012;
- kalalaevad, mille kogupikkus on 18 meetrit või üle selle, kuid alla 24 meetri: hiljemalt 31. mail 2013;
- kalalaevad, mille kogupikkus on üle 15 meetri, kuid alla 18 meetri: hiljemalt 31. mail 2014;
- uutel kalalaevadel, mille kogupikkus on üle 15 meetri, on nõutav artiklis 6a sätestatud seadmete olemasolu alates 30. novembrist 2010.

II. RAHVUSVAHELISTEL MEREREISIDEL KASUTATAVAD LAEVAD

Reisilaevad sõltumata nende suuruselt ning kõik muud vähemalt 300-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad rahvusvahelisi merereise ning külastavad mõne liikmesriigi sadamat, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS). Reisilaevad sõltumata nende suuruselt ning kõik muud vähemalt 3 000-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad rahvusvahelisi merereise ning külastavad mõne liikmesriigi sadamat, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava reisiinfo salvestiga (VDR). Enne 1. juulit 2002 ehitatud kaubalaevad võib varustada SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR).

III. RIIGISESTEL REISIDEL KASUTATAVAD LAEVAD

1. **Automaatsed identifitseerimissüsteemid (AIS)**

Reisilaevad sõltumata nende suuruselt ning kõik muud vähemalt 300-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad riigisiseseid reise, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS).

2. **Reisiinfo salvestussüsteemid (VDR)**

- a) Reisilaevad sõltumata nende suuruselt ning muud 1. juulil 2002 või pärast seda ehitatud vähemalt 3 000-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad riigisiseseid reise, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava reisiinfo salvestiga (VDR).
- b) Enne 1. juulit 2002 ehitatud ja vähemalt 3 000-tonnise kogumahutavusega kaubalaevad, mis teevad riigisiseseid reise, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava reisiinfo salvestiga (VDR) või lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR).

IV. ERANDID

1. **Laeva automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS) varustamise nõude erandid**

- a) Liikmesriigid võivad teha erandi käesolevas lisas sätestatud automaatset identifitseerimissüsteemi (AIS) käsitlevatest nõuetest riigisisestel reisidel kasutatavate reisilaevade puhul, mille pikkus on vähem kui 15 meetrit või mille kogumahutavus on alla 300 tonni.
- b) Liikmesriigid võivad teha erandi käesolevas lisas sätestatud automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS) varustamise nõuetest vähemalt 300-tonnise, kuid alla 500-tonnise kogumahutavusega laevade puhul, mis ei ole reisilaevad ja mis liiklevad üksnes liikmesriigi sisevetes ja väljaspool laevateid, mida tavaliselt kasutavad automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS) varustatud laevad.

2. Laeva reisiinfo salvestiga (VDR) või lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR) varustamise nõude erandid

Liikmesriigid võivad teha erandeid nõudest, mis käsitleb laeva varustamist reisiinfo salvestiga (VDR) või lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR), järgmistel tingimustel:

- a) reisiinfo salvestiga (VDR) varustamise nõudest võib teha erandi ainult merel liiklevatele reisilaevadele, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ⁽¹⁾ artiklis 4 osutatud A-klassi;
- b) enne 1. juulit 2002 ehitatud laevadele, mis ei ole ro-ro-reisilaevad, võib teha erandi reisiinfo salvestiga (VDR) varustamise nõudest, kui saab tõendada, et salvesti ühildamine olemasolevate laevaseadmetega on ebaotstarbekas ja ebapraktiline;
- c) enne 1. juulit 2002 ehitatud kaubalaevadele, mis teevad rahvusvahelisi merereise või riigisiseseid reise, võib teha erandi lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR) varustamise nõudest, kui kõnealuste laevade kasutamine lõpetatakse alaliseks kahe aasta jooksul alates SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud rakendamise kuupäevast.

⁽¹⁾ ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.”

II LISA

„IV LISA

Liikmesriikide käsutuses olevad meetmed meresõiduohutuse ja keskkonnakaitse ohustamise korral

(vastavalt artikli 19 lõikele 1)

Kui asjaomase liikmesriigi pädev asutus otsustab pärast laeva mõjutavat artiklis 17 kirjeldatud tüüpi intsidenti või olukorda ning rahvusvahelise õiguse raames, et on vaja vältida, vähendada või kõrvaldada rasket ja vahetut ohu oma rannikule või sellega seotud huvidele, teiste laevade ning nende meeskondade ja reisijate või kaldal olevate isikute ohutusele või selleks, et kaitsta merekeskkonda, võib see asutus eelkõige:

- a) piirata laeva liikumist või suunata see teatavale kursile. See nõue ei mõjuta kapteni kohustust tagada laeva ohutu juhtimine;
- b) teha laeva kaptenile ametlik märkus lõpetada meresõiduohutuse või keskkonna ohustamine;
- c) saata laeva pardale hindamismeeskond, et hinnata ohu suurust, aidata kaptenil olukorda parandada ja anda pidevalt teavet pädevale kaldajaamale;
- d) juhendada vahetu ohu korral laeva kaptenit laeva viimisel ohutusse paika või lasta laeva juhtida lootsil või pukseerida.

Juhul kui laeva veetakse pukseerimis- või päästelepingu alusel, võivad liikmesriikide pädevad asutused võtta punktides a ja d sätestatud meetmeid ka asjaomaste abistajate, päästjate ja pukseerijate suhtes.”