

DIREKTĪVAS

KOMISIJAS DIREKTĪVA 2011/15/ES

(2011. gada 23. februāris),

ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

1. pants

Grozījumi

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 27. pantu,

Direktīvu 2002/59/EK groza šādi.

tā kā:

1. Direktīvas 12. panta 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

(1) Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (SJO) Rezolūcija MSC.150(77) no 2009. gada 1. jūlija ir atcelta un aizstāta ar SJO Rezolūciju MSC.286(86). Tāpēc attiecīgi ir jāatjaunina arī Direktīvas 2002/59/EK 12. pants, kurā ir atsaucē uz atcelto SJO rezolūciju.

“b) attiecībā uz MARPOL konvencijas I pielikumā minētajām vielām – drošības datu lapa, kurā norādītas produktu fiziskās un ķīmiskās īpašības, tostarp attiecīgā gadījumā viskozitāte, kas izteikta cSt 50 °C, un blīvums 15 °C, kā arī citi dati, kuri iekļauti drošības datu lapā saskaņā ar SJO Rezolūciju MSC.286(86);”.

(2) Prasības par kuģu aprīkošanu ar automātiskās identifikācijas sistēmām (AIS) un reisa datu ieraksta iekārtām (VDR) ir jāatjaunina atbilstoši grozījumiem Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS), ņemot vērā SJO apstiprinātu vienkāršotu reisa datu ieraksta iekārtu izstrādi. Turklāt atbrīvojumi no prasībām par aprīkošanu, kurus piemēro maziem pasažieru kuģiem, kas kuģo īsos attālumos, ir jāprecizē un jāpielāgo šādiem reisiem.

2. Direktīvas II pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas I pielikumu.

3. Direktīvas IV pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas II pielikumu.

(3) Ir skaidrāk jāformulē dalībvalstu tiesības iejaukties pēc starpgadījuma jūrā. Jo īpaši skaidri jānosaka, ka tās var dot norādījumus palīdzības, glābšanas vai vilkšanas uzņēmumiem, lai novērstu nopietnus un nenovēršamus draudus savai piekrastei vai ar to saistītām interesēm, citu kuģu un to apkalpju un pasažieru vai krastā esošu cilvēku drošībai vai aizsargātu jūras vidi.

2. pants

Transponēšana

(4) Šajā direktīvā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komitejas atzinumu,

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais 12 mēnešus no tās spēkā stāšanās dienas, neskarot transponēšanas datumu, kas paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/17/EK ⁽²⁾ 2. panta 1. punktā, ciktāl tas attiecas uz zvejas kuģiem. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauces uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

⁽²⁾ OV L 131, 28.5.2009., 101. lpp.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2011. gada 23. februārī

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs

José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

"II PIELIKUMS

Kuģa aprīkojumam piemērojamās prasības

I. ZVEJAS KUĢI

Zvejas kuģiem, kuru lielākais garums pārsniedz 15 metrus, jābūt aprīkoti ar automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS), kā paredzēts 6.a pantā, saskaņā ar turpmāk minēto grafiku:

- zvejas kuģiem, kuru lielākais garums ir vismaz 24 metri, bet nepārsniedz 45 metrus, – ne vēlāk kā 2012. gada 31. maijā,
- zvejas kuģiem, kuru lielākais garums ir vismaz 18 metri, bet nepārsniedz 24 metrus, – ne vēlāk kā 2013. gada 31. maijā,
- zvejas kuģiem, kuru lielākais garums ir vismaz 15 metri, bet nepārsniedz 18 metrus, – ne vēlāk kā 2014. gada 31. maijā,
- jauniem zvejas kuģiem, kuru lielākais garums pārsniedz 15 metrus, 6.a pantā paredzēto prasību par aprīkošanu piemēro no 2010. gada 30. novembra.

II. KUĢI, KAS VEIC STARPTAUTISKUS REISUS

Pasažieru kuģiem neatkarīgi no to lieluma un visiem kuģiem, kuri nav pasažieru kuģi un kuru bruto tilpība nav mazāka par 300 tonnām, kuri veic starptautiskus reisus un piestāj dalībvalsts ostā, jābūt aprīkoti ar automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS), kas atbilst SOLAS V nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem. Pasažieru kuģiem neatkarīgi no to lieluma un visiem kuģiem, kuri nav pasažieru kuģi un kuru bruto tilpība nav mazāka par 3 000 tonnām, kuri veic starptautiskus reisus un piestāj dalībvalsts ostā, jābūt aprīkoti ar reisa datu ieraksta iekārtu (VDR), kas atbilst SOLAS V nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem. Kravas kuģi, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, var būt aprīkoti ar vienkāršotu reisa datu ieraksta iekārtu (S-VDR), kas atbilst tehniskajiem un darbības standartiem, kuri izstrādāti saskaņā ar SOLAS V nodaļu.

III. KUĢI, KAS VEIC VIETĒJOS REISUS

1. **Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS)**

Pasažieru kuģiem neatkarīgi no to lieluma un visiem citiem kuģiem, kuru bruto tilpība nav mazāka par 300 tonnām un kuri veic vietējos reisus, jābūt aprīkoti ar automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS), kas atbilst SOLAS V nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem.

2. **Reisa datu ieraksta (VDR) sistēmas**

- a) Pasažieru kuģiem neatkarīgi no to lieluma un kuģiem, kuri nav pasažieru kuģi un kuru bruto tilpība nav mazāka par 3 000 tonnām, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk un veic vietējos reisus, jābūt aprīkoti ar reisa datu ieraksta iekārtu (VDR), kas atbilst SOLAS V nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem.
- b) Kravas kuģiem, kuru bruto tilpība nav mazāka par 3 000 tonnām, kuri uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija un veic vietējos reisus, jābūt aprīkoti ar reisa datu ieraksta iekārtu (VDR) vai ar vienkāršotu reisa datu ieraksta iekārtu (S-VDR), kas atbilst SOLAS V nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem.

IV. ATBRĪVOJUMI

1. **Atbrīvojumi no prasības aprīkot kuģi ar AIS**

- a) Pasažieru kuģus, kuru garums ir mazāks par 15 metriem vai bruto tilpība – mazāka par 300 tonnām un kuri veic vietējos reisus, dalībvalstis var atbrīvot no šajā pielikumā noteiktajām prasībām attiecībā uz AIS.
- b) Kuģus, kuri nav pasažieru kuģi un kuru bruto tilpība nav mazāka par 300 tonnām, bet ir mazāka par 500 tonnām, kuri kuģo tikai dalībvalsts iekšējos ūdeņos un ārpus maršrutiem, ko parasti izmanto citi kuģi, kuri ir aprīkoti ar AIS, dalībvalstis var atbrīvot no šajā pielikumā noteiktajām prasībām aprīkot kuģi ar AIS.

2. Atbrīvojumi no prasības aprīkot kuģi ar VDR vai S-VDR

Dalībvalstis var piešķirt šādus atbrīvojumus no prasības aprīkot kuģi ar VDR vai S-VDR:

- a) pasažieru kuģus, kas kuģo tikai tādos jūras apgabalos, kuri nav ietverti A klasē, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK ⁽¹⁾ 4. pantā, var atbrīvot no prasības tos aprīkot ar VDR;
- b) kuģus, kas nav *ro-ro* pasažieru kuģi un ir uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, var atbrīvot no prasības tos aprīkot ar VDR, ja var pierādīt, ka VDR sasaiste ar aprīkojumu, kas jau ir uz kuģa, ir neracionāla un nav praktiski iespējama;
- c) kravas kuģus, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija un veic starptautiskos vai vietējos reisus, var atbrīvot no prasības aprīkot tos ar S-VDR, ja šādus kuģus paredzēts pilnībā izņemt no ekspluatācijas divu gadu laikā pēc SOLAS V nodaļā minētās ieviešanas dienas.

⁽¹⁾ OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.”

II PIELIKUMS

“IV PIELIKUMS

Pasākumi, kurus dalībvalstis var ieviest, ja rodas draudi kuģošanas drošībai un videi

(saskaņā ar 19. panta 1. punktu)

Ja pēc tam, kad kuģi skar 17. pantā aprakstīts starpgadījums vai apstākļi, attiecīgās dalībvalsts kompetentā iestāde saskaņā ar starptautiskajām tiesībām uzskata par nepieciešamu novērst, mazināt vai likvidēt nopietnus un nenovēršamus draudus savai piekastei vai ar to saistītām interesēm, citu kuģu un to apkalpju un pasažieru vai krastā esošu cilvēku drošībai vai arī aizsargāt jūras vidi, minētā iestāde jo īpaši var:

- a) ierobežot kuģa kustību vai novirzīt to pa īpašu kursu. Šī prasība neatbrīvo kapteini no atbildības par kuģa drošu vadīšanu;
- b) oficiāli pieprasīt kuģa kapteinim izbeigt apdraudējumu videi vai kuģošanas drošībai;
- c) nosūtīt uz kuģi novērtēšanas grupu, lai novērtētu riska pakāpi, palīdzētu kapteinim labot stāvokli un informētu par to kompetento krasta staciju;
- d) nenovēršamu briesmu gadījumā dot kuģa kapteinim norādījumu ieiet patvēruma vietā vai likt kuģi pavadīt vai vilkt.

Ja kuģis tiek vilkts saskaņā ar vilkšanas vai glābšanas līgumu, pasākumus, kurus dalībvalsts kompetentā iestāde veic saskaņā ar a) un d) punktu, var piemērot arī iesaistītajiem palīdzības, glābšanas un vilkšanas uzņēmumiem.”
