

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2011/15/UE

z dnia 23 lutego 2011 r.

zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę Rady 93/75/EWG⁽¹⁾, w szczególności jej art. 27,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rezolucja Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nr MSC.150(77) została z dniem 1 lipca 2009 r. uchylona i zastąpiona rezolucją IMO nr MSC.286(86). Należy zatem odpowiednio znowelizować art. 12 dyrektywy 2002/59/WE, w którym jest mowa o uchylonej rezolucji IMO.
- (2) Należy uaktualnić wymogi dotyczące posiadania systemów automatycznej identyfikacji (AIS) oraz systemów rejestrowania przebiegu podróży (VDR), tak aby uwzględniały one zmiany w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) oraz rozwój uproszczonych systemów VDR w wersji zatwierdzonej przez IMO. Należy także doprecyzować zakres wyłączeń z obowiązku spełniania tych wymogów, które przysługują małym statkom pasażerskim pływającym na krótkich trasach oraz dostosować je do tego rodzaju rejsów.
- (3) Należy wyraźniej określić uprawnienia państw członkowskich do interweniowania w przypadku wypadku na morzu. W szczególności należy wyraźnie stwierdzić, że mogą one wydawać polecenia podmiotom prowadzącym działania pomocowe, ratownicze lub holownicze w celu zapobieżenia poważnym i bezpośrednim zagrożeniom dla ich linii brzegowej lub powiązanych z nią interesów, dla bezpieczeństwa innych statków oraz ich załóg i pasażerów lub osób przebywających na lądzie, lub aby chronić środowisko morskie.

- (4) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany

W dyrektywie 2002/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 12 ust. 1, lit. b) otrzymuje brzmienie:
 - „b) dla substancji określonych w załączniku I do Konwencji MARPOL – kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, w tym, w stosownych przypadkach, ich lepkości wyrażonej w cSt w temp. 50 °C oraz gęstości w temp. 15 °C oraz inne dane zawarte w karcie danych dotyczących bezpieczeństwa zgodnie z rezolucją IMO MSC.286(86);”;
- 2) załącznik II zastępuje się załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- 3) załącznik IV zastępuje się załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie ustawy, rozporządzenia oraz przepisy administracyjne niezbędne do spełnienia wymogów niniejszej dyrektywy najpóźniej w ciągu 12 miesięcy od jej wejścia w życie, nie naruszając daty transpozycji przewidzianej w art. 2 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE⁽²⁾ w odniesieniu do statków rybackich. Tekst tych przepisów przekazują one niezwłocznie Komisji. Przepisy te – w formie przyjętej przez państwa członkowskie – zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub zostają opatrzone takim odniesieniem przy okazji ich oficjalnej publikacji. Formę tego odniesienia ustalają państwa członkowskie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

⁽²⁾ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 101.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lutego 2011 r.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

W imieniu Komisji

José Manuel BARROSO

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK II

Wymogi mające zastosowanie do wyposażenia pokładowego

I. STATKI RYBACKIE

Statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów zostają wyposażone w system automatycznej identyfikacji (AIS) zgodnie z art. 6a według następującego harmonogramu:

- statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 24 metry lub więcej, ale mniejszej niż 45 metrów: najpóźniej do dnia 31 maja 2012 r.,
- statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 18 metrów lub więcej, ale mniejszej niż 24 metry: najpóźniej do dnia 31 maja 2013 r.,
- statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów, ale mniejszej niż 18 metrów: najpóźniej do dnia 31 maja 2014 r.
- Do nowo wybudowanych statków rybackich o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów wymóg posiadania przedmiotowego systemu ustanowiony w art. 6a stosuje się od dnia 30 listopada 2010 r.

II. STATKI UPRAWIAJĄCE ŻEGLUGĘ MIĘDZYNARODOWĄ

Statki pasażerskie, niezależnie od ich wielkości, oraz wszystkie statki inne niż statki pasażerskie o pojemności brutto 300 i powyżej uprawiające żeglugę międzynarodową, które zawijają do portu państwa członkowskiego, zostają wyposażone w system automatycznej identyfikacji (AIS) zgodnie z normami techniczno-eksploatacyjnymi ustanowionymi w rozdziale V konwencji SOLAS. Statki pasażerskie, niezależnie od ich wielkości, oraz wszystkie statki inne niż statki pasażerskie o pojemności brutto 3 000 i powyżej uprawiające żeglugę międzynarodową, które zawijają do portu państwa członkowskiego, zostają wyposażone w system rejestrowania przebiegu podróży (VDR) zgodnie z normami techniczno-eksploatacyjnymi ustanowionymi w rozdziale V konwencji SOLAS. W przypadku statków towarowych zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r. dopuszcza się użycie uproszczonego systemu rejestrowania przebiegu podróży (S-VDR), który spełnia normy techniczno-eksploatacyjne opracowane zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS.

III. STATKI UPRAWIAJĄCE ŻEGLUGĘ KRAJOWĄ

1. **Systemy automatycznej identyfikacji (AIS)**

Statki pasażerskie, niezależnie od ich wielkości, oraz wszystkie inne statki o pojemności brutto 300 i powyżej uprawiające żeglugę krajową zostają wyposażone w system automatycznej identyfikacji (AIS), który spełnia normy techniczno-eksploatacyjne ustanowione w rozdziale V konwencji SOLAS.

2. **Systemy rejestrowania przebiegu podróży (VDR)**

- a) Statki pasażerskie, niezależnie od ich wielkości, oraz statki inne niż statki pasażerskie o pojemności brutto 3 000 i powyżej i zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub później, które uprawiają żeglugę krajową, zostają wyposażone w system rejestrowania przebiegu podróży (VDR), który spełnia normy techniczno-eksploatacyjne opracowane zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS.
- b) Statki towarowe o pojemności brutto 3 000 i powyżej, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., uprawiające żeglugę krajową zostają wyposażone w system rejestrowania przebiegu podróży (VDR) lub w uproszczony system rejestrowania przebiegu podróży (S-VDR), który spełnia normy techniczno-eksploatacyjne opracowane zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS.

IV. WYŁĄCZENIA

1. **Wyłączenia z wymogu posiadania na statku systemu AIS**

- a) Państwa członkowskie mogą wyłączyć statki pasażerskie o długości poniżej 15 metrów lub pojemności brutto poniżej 300 uprawiające żeglugę krajową z obowiązku spełnienia wymogów dotyczących systemu AIS ustanowionych w niniejszym załączniku;
- b) państwa członkowskie mogą wyłączyć statki inne niż statki pasażerskie o pojemności brutto 300 i powyżej, ale mniejszej niż 500, pływające wyłącznie na wodach wewnętrznych danego państwa członkowskiego oraz poza szlakami zwyczajowo uczęszczanymi przez inne statki wyposażone w system AIS, z wymogów dotyczących posiadania systemu AIS ustanowionych w niniejszym załączniku.

2. Wyłączenia z wymogu posiadania na statku systemu VDR lub uproszczonego systemu S-VDR

Państwa członkowskie mogą stosować wyłączenia z wymogu wyposażenia statku w system VDR lub S-VDR według poniższego klucza:

- a) statki pasażerskie uprawiające jedynie żeglugę na obszarach morskich inne niż statki objęte klasą A, o której mowa w art. 4 dyrektywy 2009/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, można wykluczyć z wymogu posiadania systemu VDR;
- b) statki, inne niż statki pasażerskie ro-ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. można wykluczyć z wymogu posiadania systemu VDR w przypadku, gdy możliwe jest wykazanie, że połączenie systemu VDR z istniejącym wyposażeniem danego statku nie ma uzasadnienia i jest niewykonalne;
- c) statki towarowe zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. uprawiające żeglugę międzynarodową lub krajową można wykluczyć z wymogu posiadania systemu S-VDR, jeżeli w ciągu dwóch lat od daty wdrożenia określonej w rozdziale V konwencji SOLAS przewidziano całkowite wycofanie tych statków z eksploatacji.

(1) Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK IV

Środki dostępne państwom członkowskim w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa na morzu i środowiska naturalnego

(zgodnie z art. 19 ust. 1)

Jeżeli w następstwie wypadku lub okoliczności opisanych w art. 17, mających wpływ na statek, właściwe władze zainteresowanego państwa członkowskiego uważają, w ramach prawa międzynarodowego, że konieczne jest zapobieganie, zmniejszenie lub usunięcie poważnych i trwałych zagrożeń dla jego wybrzeża lub związanych z wybrzeżem interesów, bezpieczeństwa innych statków i ich załóg oraz pasażerów lub dla ludzi na wybrzeżu, dla ochrony środowiska morskiego, władze te mogą w szczególności:

- a) ograniczyć poruszanie się statku lub skierować go tak, aby płynął określonym kursem. Ten wymóg nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne kierowanie nim;
- b) skierować urzędowe żądanie do kapitana statku, aby zaprzestał zagrażać środowisku naturalnemu lub bezpieczeństwu na morzu;
- c) wysłać zespół ewaluacyjny na pokład statku, aby zbadał stopień ryzyka, udzielił pomocy kapitanowi w usuwaniu skutków zaistniałej sytuacji, a o jej rozwoju na bieżąco informował właściwą stację nadbrzeżną;
- d) poinstruować kapitana statku, aby udał się do miejsca schronienia w przypadku nieuchronnego niebezpieczeństwa, lub spowodować, aby statek był pilotowany lub holowany.

W przypadku statku, który jest holowany na mocy umowy o świadczeniu usług holowniczych lub umowy o ratownictwo morskie, środki podjęte przez właściwy organ państwa członkowskiego na mocy lit. a) i d) mogą dotyczyć również podmiotów uczestniczących w działaniach pomocowych, ratowniczych lub holowniczych.”
