

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2011/15/UE DELLA COMMISSIONE

del 23 febbraio 2011

recante modifica della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 27,

considerando quanto segue:

- (1) La risoluzione MSC.150(77) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è stata revocata e sostituita dalla risoluzione MSC.286(86) dell'IMO con effetto a decorrere dal 1° luglio 2009. Occorre pertanto aggiornare l'articolo 12 della direttiva 2002/59/CE, che fa riferimento alla risoluzione IMO revocata.
- (2) Le prescrizioni relative all'installazione a bordo dei sistemi di identificazione automatica (Automatic Identification System — AIS) e dei registratori dei dati di viaggio (Voyage Data Recorder — VDR) devono essere aggiornate in linea con le modifiche che sono state apportate alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), tenendo conto dello sviluppo di VDR semplificati approvato dall'IMO. Il campo di applicazione delle deroghe per le piccole navi passeggeri su brevi distanze deve essere inoltre precisato e adattato a tali viaggi.
- (3) I poteri di intervento degli Stati membri a seguito di un sinistro marittimo devono essere definiti più chiaramente. In particolare, deve essere stabilito con chiarezza che gli Stati membri possono impartire istruzioni alle società di assistenza, salvataggio o rimorchio per prevenire un pericolo grave e imminente che minaccia il litorale o interessi connessi, la sicurezza di altre navi e dei loro equipaggi e passeggeri o quella di persone a terra o per proteggere l'ambiente marino.

- (4) Le misure di cui alla presente direttiva sono conformi al parere del comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche

La direttiva 2002/59/CE è modificata come segue:

- 1) all'articolo 12, paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
 - «b) per le sostanze di cui all'allegato I della convenzione MARPOL, la scheda dei dati di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, compresa, ove applicabile, la viscosità espressa in cSt a 50 °C e la densità a 15 °C, nonché gli altri dati che figurano sulla scheda dei dati di sicurezza conformemente alla risoluzione dell'IMO MSC.286(86).»;
- 2) l'allegato II è sostituito dall'allegato I della presente direttiva;
- 3) l'allegato IV è sostituito dall'allegato II della presente direttiva.

Articolo 2

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro 12 mesi dalla sua entrata in vigore, ferma restando la data di attuazione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ per quanto riguarda i pescherecci. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

⁽¹⁾ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

⁽²⁾ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 101.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 23 febbraio 2011.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

«ALLEGATO II

Obblighi riguardanti le apparecchiature di bordo

I. PESCHERECCI

I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri devono essere dotati di un sistema di identificazione automatica (AIS) di cui all'articolo 6 *bis* secondo il seguente calendario:

- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri e inferiore a 45 metri: entro il 31 maggio 2012,
- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri: entro il 31 maggio 2013,
- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri e inferiore a 18 metri: entro il 31 maggio 2014,
- pescherecci di nuova costruzione di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 *bis* a decorrere dal 30 novembre 2010.

II. NAVI CHE OPERANO SU ROTTE INTERNAZIONALI

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, che operano su rotte internazionali e che effettuano scalo in un porto di uno Stato membro devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) in conformità alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS. Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, che operano su rotte internazionali e che effettuano scalo in un porto di uno Stato membro devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) in conformità alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS. Per le navi da carico costruite prima del 1° luglio 2002, il VDR può essere un registratore dei dati di viaggio semplificato (S-VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.

III. NAVI CHE NON OPERANO SU ROTTE INTERNAZIONALI

1. **Sistemi di identificazione automatica (AIS)**

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le altre navi con una stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, che non operano su rotte internazionali devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) conforme alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS.

2. **Registratori dei dati di viaggio (sistemi VDR)**

- a) Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data e non operanti su rotte internazionali devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.
- b) Le navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite prima del 1° luglio 2002 e non operanti su rotte internazionali devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) o di un registratore dei dati di viaggio semplificato (S-VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.

IV. ESENZIONI

1. **Esenzioni dall'obbligo di installazione a bordo di un AIS**

- a) Stati membri possono esonerare dagli obblighi relativi all'AIS stabiliti nel presente allegato le navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 15 metri o di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate non operanti su rotte internazionali.
- b) Gli Stati membri possono esonerare dagli obblighi relativi all'AIS stabiliti nel presente allegato le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 300 ma inferiore a 500 tonnellate che operano esclusivamente nelle acque interne di uno Stato membro e al di fuori delle rotte normalmente utilizzate da altre navi dotate di un sistema AIS.

2. Esenzioni dall'obbligo di installazione a bordo di un sistema VDR o S-VDR

Gli Stati membri possono concedere esenzioni dall'obbligo di installare un sistema VDR o S-VDR come di seguito specificato:

- a) le navi da passeggeri solo per viaggi in tratti di mare diversi da quelli contemplati dalla classe A di cui all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ possono essere esonerate dall'obbligo di installare un sistema VDR;
- b) le navi diverse dalle navi ro/ro da passeggeri costruite prima del 1° luglio 2002 possono essere esonerate dall'obbligo di installare un sistema VDR se è possibile dimostrare che non sarebbe ragionevole o fattibile installare un'interfaccia tra un sistema VDR e le apparecchiature esistenti sulla nave;
- c) le navi da carico costruite prima del 1° luglio 2002, operanti o meno su rotte internazionali, possono essere esentate dall'obbligo di installare a bordo un sistema S-VDR se sono destinate a essere ritirate dal servizio in via permanente entro due anni dalla data di attuazione di cui al capitolo V della convenzione SOLAS.

(1) GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.»

ALLEGATO II

«ALLEGATO IV

Misure che gli Stati membri possono adottare in presenza di una minaccia per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente

(in applicazione dell'articolo 19, paragrafo 1)

Qualora, in seguito a un incidente o in presenza delle circostanze descritte all'articolo 17, riguardanti una nave, l'autorità competente dello Stato membro interessato ritenga, nell'ambito del diritto internazionale, che sia necessario allontanare, attenuare o eliminare un pericolo grave e imminente che minaccia il suo litorale o interessi connessi, la sicurezza di altre navi, del loro equipaggio e dei loro passeggeri o delle persone che si trovano a terra oppure che sia necessario proteggere l'ambiente marino, tale autorità può, in particolare:

- a) limitare i movimenti della nave o dirigerla su una data rotta. Questa prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;
- b) ordinare al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza della navigazione;
- c) inviare a bordo della nave una squadra di esperti per valutare il grado di rischio, assistere il comandante nel rimediare alla situazione e tenere informata la stazione costiera competente;
- d) ordinare al comandante di recarsi in un luogo di rifugio in caso di pericolo imminente od ordinare che la nave sia pilotata o rimorchiata.

Se una nave è rimorchiata nell'ambito di un accordo di rimorchio o di salvataggio, le misure di cui alle lettere a) e d) adottate dall'autorità competente di uno Stato membro possono essere applicate anche alle società di assistenza, salvataggio e rimorchio coinvolte.»
