# ΟΔΗΓΙΕΣ

## ΟΔΗΓΙΑ 2011/15/ΕΕ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 23ης Φεβρουαρίου 2011**

**σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου [1], και ιδίως το άρθρο 27,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το ψήφισμα MSC.150(77) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) (IMO) έχει ανακληθεί και αντικατασταθεί με το ψήφισμα του ΔΝΟ MSC.286(86) το οποίο εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2009. Επομένως, το άρθρο 12 της οδηγίας 2002/59/ΕΚ που αναφέρεται στο ψήφισμα του ΔΝΟ που έχει ανακληθεί πρέπει να επικαιροποιηθεί αναλόγως.

(2) Οι απαιτήσεις για εξοπλισμό με συστήματα αυτόματης αναγνώρισης [Automatic Identification Systems (AIS)] και συσκευές καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (Voyage Data Recorders – VDR) πρέπει να ευθυγραμμισθούν με τις τροποποιήσεις που έχουν επέλθει στη διεθνή σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (σύμβαση SOLAS) και να συνυπολογισθεί η ανάπτυξη απλουστευμένων VDR, όπως τα εγκρίνει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO). Το πεδίο των απαλλαγών των μικρών επιβατηγών πλοίων μικρών αποστάσεων από τις απαιτήσεις εξοπλισμού τους πρέπει επίσης να καταστεί ακριβέστερο και να προσαρμοστεί σε αυτού του είδους τα ταξίδια.

(3) Σε περίπτωση συμβάντος στη θάλασσα, οι εξουσίες παρέμβασης των κρατών μελών πρέπει να είναι σαφέστερες. Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να ορισθεί με σαφήνεια ότι τα κράτη μέλη επιτρέπεται να δίνουν οδηγίες στις εταιρείες παροχής συνδρομής, διάσωσης ή ρυμούλκησης, ώστε να αποτραπεί σοβαρή και άμεση απειλή κατά των ακτών ή των σχετικών συμφερόντων τους, κατά της ασφάλειας άλλων πλοίων και των πληρωμάτων και των επιβατών τους ή των προσώπων στην ξηρά ή ώστε να προστατευτεί το θαλάσσιο περιβάλλον.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

*Άρθρο 1*

**Τροποποιήσεις**

Η οδηγία 2005/59/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 12 παράγραφος 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) για τις ουσίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της σύμβασης Marpol, το δελτίο των δεδομένων ασφαλείας όπου αναφέρονται τα φυσικο-χημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων, συμπεριλαμβανομένου, κατά περίπτωση, του ιξώδους τους σε cSt στους 50 °C και της πυκνότητάς τους στους 15 °C, καθώς και τα άλλα δεδομένα που περιέχονται στο δελτίο των δεδομένων ασφαλείας σύμφωνα με το ψήφισμα MSC.286(86) του IMO.».

2. Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

3. Το παράρτημα IV αντικαθίσταται από το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 2*

**Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο δώδεκα μήνες από την έναρξη της ισχύος της, με την επιφύλαξη της ημερομηνίας που προβλέπεται για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [2], όσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

[1] ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

[2] ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 101.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 3*

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 4*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 23 Φεβρουαρίου 2011.

*Για την Επιτροπή*

*Ο Πρόεδρος*

José Manuel BARROSO

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I*

*«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II*

**Ισχύουσες προδιαγραφές εξοπλισμού πλοίων**

I. ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Τα αλιευτικά σκάφη ολικού μήκους άνω των 15 μέτρων είναι εξοπλισμένα με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) όπως προβλέπεται στο άρθρο 6α, σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

— αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 24 μέτρα και μικρότερο από 45 μέτρα: το αργότερο στις 31 Μαΐου 2012,

— αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 18 μέτρα και μικρότερο από 24 μέτρα: το αργότερο στις 31 Μαΐου 2013,

— αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος μεγαλύτερο από 15 μέτρα και μικρότερο από 18 μέτρα: το αργότερο στις 31 Μαΐου 2014,

— τα νεότευκτα αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος άνω των 15 μέτρων υπόκεινται στην υποχρέωση εξοπλισμού που προβλέπει το άρθρο 6α από τις 30 Νοεμβρίου 2010.

II. ΠΛΟΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΟΩΝ

Τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους, και όλα τα πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 GT, που εκτελούν διεθνείς πλόες, τα οποία καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) το οποίο πληροί τα τεχνικά πρότυπα και τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται στο κεφάλαιο V της σύμβασης SOLAS. Τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους, και όλα τα πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 GT που εκτελούν διεθνείς πλόες, τα οποία καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR), το οποίο πληροί τα τεχνικά πρότυπα και τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται στο κεφάλαιο V της σύμβασης SOLAS. Για τα φορτηγά πλοία, τα οποία ναυπηγήθηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2002, το VDR επιτρέπεται να είναι ένα απλουστευμένο σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (S-VDR), το οποίο πληροί τα τεχνικά πρότυπα και τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται στο κεφάλαιο V της σύμβασης SOLAS.

III. ΠΛΟΙΑ ΜΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΟΩΝ

1. **Συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS)**

Επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους, και όλα τα άλλα πλοία ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 GT, τα οποία εκτελούν μη διεθνείς πλόες, είναι εξοπλισμένα με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS), το οποίο πληροί τα τεχνικά πρότυπα και τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται στο κεφάλαιο V της σύμβασης SOLAS.

2. **Συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR)**

α) Τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους, και τα πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 GT, που έχουν ναυπηγηθεί την 1η Ιουλίου 2002, ή μεταγενέστερα, τα οποία εκτελούν μη διεθνείς πλόες, εξοπλίζονται με σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR), το οποίο πληροί τα τεχνικά πρότυπα και τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται στο κεφάλαιο V της σύμβασης SOLAS.

β) Τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 GT, που έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002, τα οποία εκτελούν μη διεθνείς πλόες, εξοπλίζονται με σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR) ή με ένα απλουστευμένο σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (S-VDR) το οποίο πληροί τα τεχνικά πρότυπα και τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται στο κεφάλαιο V της σύμβασης SOLAS.

IV. ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ

1. **Απαλλαγή από την απαίτηση εξοπλισμού του πλοίου με AIS**

α) Τα κράτη μέλη δύνανται να απαλλάσσουν τα επιβατηγά πλοία, μήκους κάτω των 15 μέτρων ή ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 300 GT, που εκτελούν μη διεθνή δρομολόγια, από την εφαρμογή των απαιτήσεων σχετικά με το AIS που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα.

β) Τα κράτη μέλη δύνανται να απαλλάσσουν από τις απαιτήσεις εξοπλισμού με AIS τα πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 GT αλλά κατώτερης των 500 GT, τα οποία ναυσιπλοούν αποκλειστικά εντός των εσωτερικών υδάτων ενός κράτους μέλους και εκτός των διαδρομών που συνήθως ακολουθούν άλλα πλοία εξοπλισμένα με AIS, από τις απαιτήσεις σχετικά με το AIS που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα.

2. **Απαλλαγές από την απαίτηση εξοπλισμού του πλοίου με VDR ή S-VDR**

Τα κράτη μέλη δύνανται να χορηγούν απαλλαγές από την απαίτηση εξοπλισμού του πλοίου με VDR ή S-VDR στις εξής περιπτώσεις:

α) επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες αποκλειστικά σε θαλάσσιες περιοχές διαφορετικές από εκείνες που καλύπτονται από την κατηγορία Α, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1], δύναται να απαλλάσσονται από την απαίτηση εξοπλισμού τους με VDR·

β) πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων RO/RO, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002, δύναται να απαλλάσσονται από την απαίτηση εξοπλισμού τους με VDR, εφόσον είναι δυνατόν να αποδειχθεί ότι είναι παράλογη και ανέφικτη η διασύνδεση ενός VDR με τον υπάρχοντα εξοπλισμό του πλοίου·

γ) φορτηγά πλοία, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν την 1η Ιουλίου 2002, τα οποία εκτελούν διεθνείς ή μη διεθνείς πλόες, δύναται να απαλλάσσονται από την απαίτηση εξοπλισμού τους με S-VDR, εφόσον τα πλοία αυτά πρόκειται να τεθούν οριστικά εκτός λειτουργίας εντός δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής που καθορίζεται στο κεφάλαιο V της σύμβασης SOLAS.

[1] ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1.»

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II*

*«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV*

**Μέτρα που δύνανται να λαμβάνουν τα κράτη μέλη σε περίπτωση απειλής κατά της ασφάλειας στη θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος**

(δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1)

Όταν ύστερα από κάποιο συμβάν ή περιστάσεις που περιγράφονται στο άρθρο 17 και επηρεάζουν πλοίο, η αρμόδια αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους κρίνει ότι, στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, είναι αναγκαίο να προληφθεί, να μετριασθεί ή να αποφευχθεί σοβαρή και άμεση απειλή για τις ακτές ή τα σχετικά συμφέροντά του, την ασφάλεια άλλων πλοίων και των πληρωμάτων και των επιβατών τους ή ατόμων στην ξηρά ή για να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον, η εν λόγω αρχή αυτή δύναται ειδικότερα:

α) να περιορίσει τις κινήσεις του πλοίου ή να του επιβάλει συγκεκριμένη πορεία. Η απαίτηση αυτή δεν θίγει την ευθύνη του πλοιάρχου για ασφαλή διακυβέρνηση του πλοίου του·

β) να ειδοποιήσει τον πλοίαρχο του πλοίου ώστε να θέσει τέρμα στην απειλή κατά του περιβάλλοντος ή της ασφάλειας στη θάλασσα·

γ) να αποστείλει στο πλοίο ομάδα αξιολόγησης με αποστολή να εκτιμήσει το βαθμό του κινδύνου, να παράσχει βοήθεια στον πλοίαρχο προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση και να κρατά ενήμερο σχετικά το αρμόδιο παράκτιο κέντρο·

δ) να διατάξει τον πλοίαρχο να πλεύσει σε καταφύγιο σε περίπτωση άμεσου κινδύνου ή να επιβάλει την πλοήγηση ή τη ρυμούλκηση του πλοίου.

Σε περίπτωση πλοίου που ρυμουλκείται βάσει συμφωνίας ρυμούλκησης ή διάσωσης, τα μέτρα που λαμβάνει η αρμόδια αρχή κράτους μέλους βάσει των στοιχείων α) και δ) δύναται να έχουν ως αποδέκτες και τις εμπλεκόμενες εταιρείες παροχής βοήθειας, διάσωσης και ρυμούλκησης.».