ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 6.12.2000
COM(2000) 802 τελικό

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΟΥ ERIKA

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα, και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

(υποβάλλονται από την Επιτροπή)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΟΥ ERIKA

Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika στα ανοικτά των ακτών της Γαλλίας, τον Δεκέμβριο του 1999, έδρασε καταλυτικά για τις νέες εξελίξεις στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα. Μόλις τρεις μήνες μετά το εν λόγω ατύχημα, την 21η Μαρτίου του 2000, η Επιτροπή εξέδωσε μια «Ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου», η οποία περιελάμβανε ορισμένες προτάσεις συγκεκριμένων δράσεων για την αποφυγή της επανάληψης παρόμοιων ατυχημάτων.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz εξέφρασε την ευχή για ταχεία έγκριση της πρώτης «δέσμης μέτρων Erika» και κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, πρόταση δεύτερης δέσμης μέτρων, για τη συμπλήρωση των τριών νομοθετικών προτάσεων που υποβλήθηκαν την 21η Μαρτίου 2000.

Ι - Υπενθύμιση των προτεινομένων μέτρων, που εξετάζονται από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

- Ουσιαστική τροποποίηση της υφιστάμενης οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, προκειμένου **να ενισχυθούν οι έλεγχοι στους λιμένες,** οι οποίοι επί του παρόντος παραμένουν ανεπαρκείς. Τα σημαντικότερα στοιχεία της εν λόγω πρότασης αφορούν στην απαγόρευση πλοίων που δεν πληρούν τα καθιερωμένα πρότυπα (με την κατάρτιση μίας «μαύρης λίστας» πλοίων που δεν θα δύνανται πλέον να εισέλθουν στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης), καθώς και στην ενίσχυση των επιθεωρήσεων σε επικίνδυνα πλοία, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται τα πετρελαιοφόρα. Το σύνολο των τροποποιήσεων αυτών συνεπάγεται την αύξηση του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τη διεξαγωγή των ελέγχων στους λιμένες των διαφόρων κρατών μελών.

- Τροποποίηση της υφιστάμενης οδηγίας σχετικά με τους **νηογνώμονες**, στους οποίους τα κράτη μέλη παραχωρούν μεγάλο μέρος των αρμοδιοτήτων τους για επαλήθευση, με γενικότερο στόχο την ενίσχυση των ελέγχων που αφορούν στις δραστηριότητες των νηογνωμόνων.

- Πρόταση κανονισμού που στοχεύει στη γενίκευση της **απαγόρευσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους** σε συνάρτηση με χρονοδιάγραμμα ανάλογο εκείνου των Ηνωμένων Πολιτειών, ώστε να καταστεί δυνατή η επιτάχυνση της εισαγωγής πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, τα οποία προσφέρουν καλύτερη προστασία έναντι της ρύπανσης σε περίπτωση ατυχήματος. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα αυτό, η χρησιμοποίηση πετρελαιοφόρων διπλού κύτους θα καταστεί υποχρεωτική για τις περισσότερες κατηγορίες πετρελαιοφόρων το 2010.

Κατά την τελευταία συνεδρίασή της, στις 2 Οκτωβρίου, η Επιτροπή επεσήμανε στο Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών την ανάγκη αποφυγής της αποδυνάμωσης της πρότασής της για τη διεξαγωγή ελέγχων από το κράτος του λιμένα, γιατί, εάν υιοθετηθεί η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας θα μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των

«επικίνδυνων» πλοίων που θα πρέπει να υποβάλλονται σε αυξημένο υποχρεωτικό έλεγχο στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όσον αφορά στην πρόταση κανονισμού σχετικά με τα **πετρελαιοφόρα διπλού κύτους**, η κοινή πρωτοβουλία που αναλήφθηκε στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), κατέληξε, τον Οκτώβριο του 2000, υπέρ της αναθεώρησης όλων των ισχυόντων διεθνών κανόνων. Ο ΙΜΟ τοποθετεί την υιοθέτηση μέτρων παρόμοιων με αυτά που επιθυμεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για τον Απρίλιο του 2001. Στη βάση αυτή, κατά τη συνεδρίασή του της 21ης Δεκεμβρίου, το Συμβούλιο θα πρέπει να υιοθετήσει κοινή θέση, προκειμένου η κοινοτική νομοθεσία να τεθεί σε ισχύ, σε κάθε περίπτωση, πριν από την εφαρμογή των ρυθμίσεων του ΙΜΟ, η οποία μπορεί να καθυστερήσει για αρκετά χρόνια.

Τα κοινοτικά όργανα οφείλουν να επιταχύνουν τις εργασίες τους ώστε να επιτρέψουν στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας να διαπιστώσει στο τέλος του έτους ότι επήλθε συμφωνία επί των τριών αυτών κειμένων. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και η Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ζήτησαν εκ νέου την επιτάχυνση της υιοθέτησης των μέτρων αυτών μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου χημικών Ievoli Sun, στις 31 Οκτωβρίου 2000.

ΙΙ – Δεύτερη δέσμη μέτρων για τη βελτίωση, κατά βιώσιμο τρόπο, της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης

1) <u>Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία</u>

Η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα αποτελεί κεφαλαιώδες ζήτημα, καθώς 90% του εμπορίου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των τρίτων χωρών διεξάγεται δια θαλάσσης. Ο κίνδυνος ατυχημάτων, που συνδέονται με τη συγκέντρωση της κυκλοφορίας κατά μήκος των κυριοτέρων ευρωπαϊκών θαλασσίων οδών, είναι ιδιαίτερα υψηλός σε ορισμένες ζώνες σύγκλισης, όπως τα στενά του Καλαί ή του Γιβραλτάρ. Εξάλλου, οι περιβαλλοντικές συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος, που ενδέχεται να συμβεί ακόμη και εκτός των ζωνών υψηλής συγκέντρωσης της κυκλοφορίας (όπως στην περίπτωση του ναυαγίου του ERIKA), μπορεί να είναι καταστροφικές για την οικονομία και το περιβάλλον των σχετικών κρατών μελών.

Ακόμη και μετά την έγκριση της πρώτης δέσμης μέτρων, ορισμένα πλοία που δεν πληρούν τα καθιερωμένα πρότυπα θα μπορούν να διαλανθάνουν των ελέγχων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, η ισχύουσα οδηγία 93/75/ΕΟΚ, η οποία προβλέπει υποχρεώσεις αναγγελίας εκ μέρους των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, δεν επαρκεί για τον ακριβή εντοπισμό και την παρακολούθηση των πλοίων, ιδίως αυτών που κινούνται πλησίον των ευρωπαϊκών ακτών. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό να αποκτήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση τα μέσα που θα της επιτρέψουν καλύτερη επιτήρηση και έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της καθώς και δυνατότητα αποτελεσματικότερης παρέμβασης σε περίπτωση κρίσης στη θάλασσα.

Η πρόταση προβλέπει ειδικότερα:

- Βελτίωση του εντοπισμού των πλοίων που έχουν ως προορισμό ευρωπαϊκούς λιμένες, καθώς και της παρακολούθησης όλων των πλοίων που διέρχονται τις ζώνες μεγάλης κυκλοφορίας ή ζώνες επικίνδυνες για την ναυσιπλοΐα, και υποχρέωση εξοπλισμού των πλοίων αυτών με αναμεταδότες που θα επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό και τη συνεχή παρακολούθησή τους από τις αρχές των ακτών.

- Επέκταση των υποχρεώσεων ανακοίνωσης, που προβλέπονται στην οδηγία 93/75/ΕΟΚ, σε άλλα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και ιδιαίτερα σε καύσιμα αποθηκευμένα στο πλοίο, λαμβανομένου υπόψη του εξαιρετικά ρυπογόνου χαρακτήρα των προϊόντων αυτών.

- Απλοποίηση και εναρμόνιση των διαδικασιών που αφορούν στη διαβίβαση και την εκμετάλλευση δεδομένων που αφορούν στα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρουν τα πλοία, ιδίως με τη συστηματική προσφυγή στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων.

- Υποχρεωτικό εξοπλισμό με «μαύρα κουτιά» (ή καταγραφείς δεδομένων ταξιδιού) των πλοίων που κάνουν χρήση των λιμένων της Κοινότητας, προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες κατόπιν ατυχήματος, και να βελτιωθεί κατά τον τρόπο αυτό η πολιτική πρόληψης των θαλασσίων ατυχημάτων. Η ύπαρξη «μαύρων κουτιών» επί του πλοίου θα καταστεί ευρέως υποχρεωτική (φορτηγά πλοία και πλοία δρομολογίων εσωτερικού) πριν ακόμα τεθούν σε ισχύ τα πρότυπα του ΙΜΟ.

- Αύξηση της ανάπτυξης κοινών βάσεων δεδομένων και δικτύωση των κέντρων που είναι επιφορτισμένα με τη διαχείριση των πληροφοριών που συλλέγονται κατ' εφαρμογή της οδηγίας.

- Διασφάλιση στενότερης παρακολούθησης των πλοίων που αποτελούν υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και το περιβάλλον, και υποχρέωση διάδοσης μεταξύ των κρατών μελών των πληροφοριών που αφορούν στα πλοία αυτά, προκειμένου τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να διαπιστώσουν ταχύτερα, εφ' όσον είναι αναγκαίο, τις επικίνδυνες καταστάσεις και να λάβουν προληπτικά μέτρα έναντι των πλοίων αυτών.

- Ενίσχυση των εξουσιών παρέμβασης των κρατών μελών, ως παράκτιων κρατών, σε περίπτωση κινδύνου ατυχήματος ή απειλούμενης ρύπανσης κοντά στις ακτές τους (χωρικά ύδατα και ανοικτή θάλασσα). Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη μπορούν να διατάξουν την αλλαγή της πορείας ενός πλοίου που αποτελεί απειλή για τις ακτές τους, να υποχρεώνουν τον πλοίαρχο να άρει τον κίνδυνο ρύπανσης, να επιβιβάσουν ομάδα αξιολόγησης στο πλοίο ή να επιβάλλουν την πλοήγηση ή τη ρυμούλκηση του πλοίου.

- Υποχρέωση των κρατών μελών να λαμβάνουν μέτρα για την υποδοχή πλοίων σε λιμένες καταφυγίου σε περίπτωση κινδύνου στη θάλασσα, και να απαγορεύουν στα πλοία να εγκαταλείπουν τους λιμένες σε περίπτωση έκτακτων καιρικών συνθηκών, οι οποίες εγκυμονούν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου ή το περιβάλλον.

2) Βελτίωση των ισχυόντων καθεστώτων ευθύνης και αποζημίωσης για ζημίες οφειλόμενες σε ρύπανση

Ήδη από τη δεκαετία του 1970, η διεθνής κοινότητα κατάρτισε, μέσω του ΙΜΟ, διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες θέσπισαν λεπτομερείς κανόνες σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση των ζημιών σε περίπτωση ρύπανσης προκαλούμενης από δεξαμενόπλοια.

Η πρόταση της Επιτροπής συμπληρώνει το ισχύον σε διεθνές επίπεδο διττό καθεστώς, σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση προκληθείσα από δεξαμενόπλοια, με την ίδρυση ενός συμπληρωματικού

ευρωπαϊκού ταμείου, του Ταμείου COPE, με στόχο την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Το Ταμείο COPE θα αποζημιώνει θύματα, των οποίων οι απαιτήσεις έχουν κριθεί αιτιολογημένες, μόνον εφόσον η αποζημίωση των τελευταίων δεν κατέστη δυνατή στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος, λόγω της ανεπάρκειας του ανώτατου ορίου αποζημίωσης. Το εν λόγω όριο ανέρχεται σήμερα στο ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ.

Οι καταβαλλόμενες από το Ταμείο COPE αποζημιώσεις θα βασίζονται στις αρχές και τους κανόνες που διέπουν τις αποζημιώσεις στο πλαίσιο του ισχύοντος διεθνούς καθεστώτος, με τη διαφορά ότι το ανώτατο όριο θα καθοριστεί σε ύψος κρινόμενο επαρκές για την κάλυψη κάθε ενδεχόμενης καταστροφής, ήτοι στο ποσό του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ. Το Ταμείο COPE δύναται επίσης να χρησιμοποιηθεί για την ταχύτερη πλήρη αποζημίωση των θυμάτων της ρύπανσης.

Το Ταμείο COPE θα χρηματοδοτείται από τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις που εισάγουν πετρέλαιο. Κάθε φορέας, ο οποίος σε ένα κράτος μέλος παραλαμβάνει ετησίως περισσότερους από 150.000 τόνους αργού πετρελαίου και/ή βαρέος πετρελαίου καύσης, θα πρέπει να καταβάλλει τη συνεισφορά του στο Ταμείο ανάλογα με το ύψος των εισαγωγών του.

Το Ταμείο COPE θα κινητοποιείται αποκλειστικά όταν συμβεί κάποιο ατύχημα στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εφόσον υπάρχει υπέρβαση, ή κίνδυνος υπέρβασης, του ανωτάτου ορίου που προβλέπεται από το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση. Όταν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές, το Ταμείο COPE δεν θα απαιτεί την καταβολή συνεισφοράς.

Εκτός από τις προαναφερθείσες διατάξεις περί ευθύνης, ο προτεινόμενος κανονισμός περιλαμβάνει άρθρο, το οποίο προβλέπει την επιβολή οικονομικών κυρώσεων σε περίπτωση σοβαρής αμέλειας εκ μέρους οποιουδήποτε φορέα εμπλεκομένου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου. Οι εν λόγω κυρώσεις θα επιβάλλονται από τα κράτη μέλη, εκτός του καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης, και κατά συνέπεια δεν θα επηρεάζονται από ενδεχόμενο περιορισμό της ευθύνης.

3) <u>Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα</u>

Σε διάστημα λίγων ετών, θεσπίστηκε μια σειρά νομοθετικών πράξεων που αφορούν στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Τα κράτη μέλη πρέπει να θέσουν σε εφαρμογή τους κανόνες αυτούς με αποτελεσματικότητα και ομοιομορφία, ιδίως με τη σύγκλιση των διαδικασιών και των πρακτικών επιθεώρησης στους λιμένες και του τεχνικού ελέγχου της κατάστασης των πλοίων, καθώς και με την πρόσληψη επαρκούς αριθμού επιθεωρητών, δεδομένου ότι, όταν τεθούν σε ισχύ οι προτάσεις της Επιτροπής, ο αριθμός των επικίνδυνων πλοίων που θα ελέγχονται πραγματικά θα ανέλθει σε 6.000, από 700 το 1999.

Η ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα πρέπει να στηρίζει τη δράση της Επιτροπής και των κρατών μελών στην εφαρμογή και τον έλεγχο της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων. Ο εν λόγω Οργανισμός θα στελεχωθεί από πενήντα περίπου άτομα, προερχόμενα κυρίως από τις εθνικές ναυτιλιακές αρχές και τη βιομηχανία.

Στην πρότασή της, η Επιτροπή προτείνει να ανατεθούν στον Οργανισμό, του οποίου η οργάνωση και η αποστολή εμπνέονται σε μεγάλο βαθμό από την Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, τα εξής καθήκοντα:

- Παροχή τεχνικής βοήθειας για την κατάρτιση προτάσεων τροποποίησης των κοινοτικών νομοθετικών κειμένων, ενόψει ιδίως των εξελίξεων στη διεθνή νομοθεσία·

- Αποστολές επιτόπιας επιθεώρησης των συνθηκών κάτω από τις οποίες διεξάγεται ο έλεγχος του κράτους του λιμένα από τα κράτη μέλη·

- Οργάνωση των κατάλληλων δράσεων κατάρτισης·

- Συλλογή πληροφοριών και αξιοποίηση των βάσεων δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, οι οποίες θα επιτρέψουν, ιδίως στην Επιτροπή, να καταρτίσει μία «μαύρη λίστα» των πλοίων που δεν πληρούν τα καθιερωμένα πρότυπα. Όλα τα δεδομένα θα τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών των κρατών μελών, οι οποίοι θα διαθέτουν άμεσα όλα τα δεδομένα που αφορούν σε ένα πλοίο και θα μπορούν να προβούν, εφ' όσον είναι αναγκαίο, στην ακινητοποίησή του·

- Αποστολές που αφορούν στην επιτήρηση της ναυσιπλοΐας και τη διαχείριση των πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία·

- Αποστολές αξιολόγησης και ελέγχου των νηογνωμόνων·

- Συμμετοχή σε δράσεις, ή συντονισμός δράσεων, σχετικά με έρευνες κατόπιν θαλάσσιου ατυχήματος·

- Αποστολές παροχής βοήθειας προς τα υποψήφια για ένταξη κράτη, προκειμένου να αξιολογηθεί ο τρόπος με τον οποίο οι ναυτιλιακές αρχές των ενδιαφερομένων χωρών εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους, ως κράτη της σημαίας και ως κράτη του λιμένα.

****

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το σύνολο των μέτρων αυτών, τα οποία συμπληρώνουν την πρώτη δέσμη μέτρων, είναι ομοιογενές και αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά την ασφάλεια στη θάλασσα, στα ύδατα και τους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προκειμένου οι εν λόγω προτάσεις να καταλήξουν ταχέως σε συγκεκριμένες δράσεις, η Επιτροπή προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο την όσο το δυνατόν ταχύτερη έγκριση των τριών νομοθετικών προτάσεων της παρούσας ανακοίνωσης.

2000/0325 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΛΑΙΣΙΟ, ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Γενικό πλαίσιο

1. Από την εποχή της εκπόνησής της, το 1993[1], η κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα έλαβε συγκεκριμένη μορφή με την έγκριση δεκαπέντε κανονισμών και οδηγιών που στοχεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, των πληρωμάτων και των επιβατών τους, καθώς και στην αποτελεσματικότερη πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών.

Το ατύχημα του ERIKA, στις 13 Δεκεμβρίου 1999, απέδειξε ότι ο κίνδυνος πρόκλησης θαλάσσιων ατυχημάτων στα ανοικτά των ευρωπαϊκών ακτών εξακολουθεί να υφίσταται και ότι οι συνέπειες τους ενδέχεται να είναι σοβαρές, ιδίως σε ό,τι αφορά στη ρύπανση των ακτών. Τρεις μήνες μετά το ατύχημα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε, στις 21 Μαρτίου 2000, μια «Ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου», η οποία εξέθετε μια συνολική στρατηγική, συνοδευόμενη από ορισμένες προτάσεις για την ανάληψη συγκεκριμένων δράσεων προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη τέτοιων ατυχημάτων. Τα βραχυπρόθεσμα μέτρα που προτάθηκαν από την Επιτροπή στην εν λόγω ανακοίνωση πρέπει να συμπληρωθούν με πρόσθετα μέτρα για τη βελτίωση, κατά βιώσιμο τρόπο, της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης. Τα μεσοπρόθεσμα μέτρα που ανακοινώθηκαν αφορούν την ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας, τη βελτίωση των καθεστώτων ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση ρύπανσης από ατυχήματα και την ίδρυση ενός «Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα». Η εξαγγελία των μέτρων αυτών επιβεβαιώθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz, στις 14 Οκτωβρίου 2000, βάσει της έκθεσης της Επιτροπής της 27ης Σεπτεμβρίου 2000 για τη στρατηγική της Κοινότητας σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα[2].

2. Η Ευρώπη, ιδίως δε οι ακτές του Ατλαντικού, επλήγη από πολυάριθμα καταστροφικά ατυχήματα δεξαμενόπλοιων (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea, κλπ.). Πέρα από τις άμεσες, πιθανώς οφειλόμενες στη συνδρομή πολλών παραγόντων, αιτίες των ατυχημάτων αυτών, οι συχνά δυσμενείς μετεωρολογικές–ωκεάνιες συνθήκες, οι απότομες ακτές, η πυκνότητα της κυκλοφορίας σε ορισμένες οδούς διέλευσης, αποτελούν σημαντικούς αντικειμενικούς παράγοντες κινδύνου. Εξάλλου, τα ατυχήματα ρύπανσης, καθώς και τα περιστατικά χρόνιας ρύπανσης, είναι συχνά (ιδίως στις ακτές του Ατλαντικού) και οι συνέπειές τους ιδιαίτερα επιζήμιες για το περιβάλλον και την τοπική οικονομία, λαμβανομένου υπόψη του μεγάλου πλούτου των ευρωπαϊκών ακτών σε ευάλωτους βιότοπους και σε φυσικούς πόρους που συνδέονται με τη θάλασσα (αλιεία, τουρισμός). Για το λόγο αυτό, οι ευρωπαϊκές ακτές, σχεδόν στο σύνολό τους, μπορούν να θεωρηθούν ως ευαίσθητη ζώνη που χρήζει προστασίας. Οι οικονομικές συνέπειες ενός ατυχήματος που προκαλείται από ένα μόνο πετρελαιοφόρο, ακόμα και μικρού μεγέθους, ενδέχεται να είναι καταστροφικές, όπως απεδείχθη από το ατύχημα του ERIKA, για το οποίο το ύψος των αποζημιώσεων εκτιμάται σε περισσότερα από 300 εκατ. ευρώ.

3. Υπάρχει σήμερα σε διεθνές αλλά και σε κοινοτικό επίπεδο, ένα σύνολο τεχνικών κανόνων σχετικά με την κατασκευή, την ευστάθεια, τον εξοπλισμό των πλοίων, καθώς και τα

---

[1] Ανακοίνωση της Επιτροπής της 24ης Φεβρουαρίου 1993 με τίτλο «Προς μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα», COM(93) 66 τελικό της 24.2.1993.

[2] COM 2000(603) της 27.9.2000.

προσόντα των πληρωμάτων και τις συνθήκες ζωής και εργασίας επί των πλοίων. Χωρίς τους εν λόγω κανόνες, ο αριθμός των θαλάσσιων ατυχημάτων θα ήταν πολύ μεγαλύτερος. Εντούτοις, οι κανόνες ασφαλείας, ανεξαρτήτως της ποιότητάς τους, δεν θα μπορέσουν ποτέ να εκμηδενίσουν τον κίνδυνο στα ευρωπαϊκά ύδατα, πολλώ δε μάλλον όταν δεν εφαρμόζονται παντού με την ίδια αυστηρότητα. Οι στατιστικές που καταρτίζονται από το μνημόνιο συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα δείχνουν ότι σε μεγάλο αριθμό επιθεωρήσεων καταγράφονται πάντοτε σημαντικές ελλείψεις που δικαιολογούν πολλές εκατοντάδες απαγορεύσεις απόπλου πλοίων κάθε χρόνο. Κατά συνέπεια, ο έλεγχος από το κράτος του λιμένα δεν αρκεί από μόνος του για την καταπολέμηση του φαινομένου της «ναυσιπλοΐας ευκαιρίας». Εξάλλου, ο έλεγχος από το κράτος του λιμένα παρουσιάζει ένα σημαντικό κενό, καθώς οι έλεγχοι πραγματοποιούνται μόνο κατά τη διάρκεια της παραμονής των πλοίων στους λιμένες. Παρά την ανάπτυξη διαρκώς πιο εξελιγμένων μέσων επιλογής, όπως ο συντελεστής εστίασης, ορισμένα πλοία ενδέχεται να αποφεύγουν για ένα χρονικό διάστημα τους ελέγχους. Επομένως, αρκετά πλοία που βρίσκονται σε κακή κατάσταση και θέτουν εμφανώς σε κίνδυνο την ασφάλεια και το περιβάλλον διαπλέουν καθημερινά τις ακτές των κρατών μελών χωρίς να εντοπίζεται ο κίνδυνος ή η παρουσία τους να γίνεται αντιληπτή από το παράκτιο κράτος.

Επομένως, ούτε οι κανόνες ασφαλείας που επιβάλλονται στα κράτη της σημαίας ούτε ο έλεγχος από το κράτος του λιμένα επαρκούν για την προστασία ενός κράτους από τον κίνδυνο ατυχήματος ή ρύπανσης των ακτών του. Ωστόσο, τα κράτη μέλη, ως παράκτια κράτη, είναι σημαντικό να λάβουν μέτρα για την καλύτερη παρακολούθηση και έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας κατά μήκος των ακτών, προκειμένου να προστατέψουν τους πολίτες, την οικονομία και το περιβάλλον τους από τις ενδεχόμενες καταστροφικές συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος.

Εξέλιξη του διεθνούς πλαισίου

4. Οι συνθήκες άσκησης της παρακολούθησης και του ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας εξελίχθηκαν σε μεγάλο βαθμό κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, τόσο στο νομικό όσο και στο τεχνολογικό επίπεδο.

Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας της 10ης Δεκεμβρίου 1982 κωδικοποιεί την ισορροπία μεταξύ των αρμοδιοτήτων των παράκτιων κρατών, των κρατών της σημαίας και των κρατών του λιμένα ώστε να διασφαλίζει σε σημαντικό βαθμό το σεβασμό της αρχής της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, σε σύγκριση όμως με την προγενέστερη νομοθεσία διευρύνει σημαντικά τις αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους. Οι σημαντικές αυτές αρμοδιότητες παραχωρήθηκαν στο παράκτιο κράτος κυρίως για την καταπολέμηση των κινδύνων ρύπανσης των χωρικών υδάτων και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (εφόσον διαθέτει τέτοια ζώνη).

5. Έκτοτε, σημειώθηκαν σημαντικές εξελίξεις στο διεθνές δίκαιο, κυρίως μέσω διαδοχικών τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS (διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα). Το κεφάλαιο V της σύμβασης SOLAS, που αναφέρεται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τελεί ήδη υπό αναθεώρηση. Το νέο κεφάλαιο V θα περιέχει αναλυτικές διατάξεις που θα αφορούν κυρίως:

– στα συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας (νέος κανόνας 10) που στοχεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας στις ευαίσθητες ζώνες, όπου η κυκλοφορία είναι ιδιαίτερα πυκνή ή παρουσιάζει δυσκολίες, μπορούν δε να συμπεριλάβουν μηχανισμούς διαχωρισμού της κυκλοφορίας, ζώνες προς αποφυγή, οδούς σε ύδατα με μεγάλο βάθος κλπ.

– στα συστήματα υποβολής αναφορών των πλοίων (νέος κανόνας 11) που προβλέπουν την υποχρέωση των πλοίων να γνωστοποιούν τη διέλευση τους από μια συγκεκριμένη ζώνη, διαβιβάζοντας ορισμένο αριθμό πληροφοριών στις αρχές του παράκτιου κράτους που είναι αρμόδιες για την παραλαβή των εν λόγω αναφορών.

– στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (STM, ή VTS σύμφωνα με το αγγλικό ακρωνύμιο που χρησιμοποιείται συχνά, νέος κανόνας 12), οι οποίες προσφέρουν στα πλοία, σε ζώνες όπου ο όγκος της κυκλοφορίας ή ο κίνδυνος ατυχήματος το δικαιολογούν, υπηρεσίες παροχής ναυτικών/μετεωρολογικών πληροφοριών, ενδεχομένως δε και υπηρεσίες παροχής βοήθειας/οργάνωσης της κυκλοφορίας.

Σε ό,τι αφορά στα επιμέρους αυτά ζητήματα, οι κανόνες της σύμβασης SOLAS συμπληρώνονται από ψηφίσματα που περιγράφουν αναλυτικά τις επιχειρησιακές αρχές και διατάξεις που ισχύουν για τις εν λόγω υπηρεσίες/συστήματα.

6. Στο επίπεδο της τεχνολογίας των επικοινωνιών, του προσδιορισμού της θέσης και της παρακολούθησης των πλοίων, η τελευταία δεκαετία χαρακτηρίζεται επίσης από σημαντικές εξελίξεις, με κυριότερες την ανάπτυξη του δορυφορικού προσδιορισμού θέσης, καθώς και της ηλεκτρονικής και τηλεματικής. Μια από τις σημαντικότερες καινοτομίες είναι οπωσδήποτε η εμφάνιση των συστημάτων αυτόματου εντοπισμού πλοίων ή αναμεταδοτών, τα οποία αναμένεται να καταστούν υποχρεωτικά από τον IMO για τα πλοία χωρητικότητας άνω των 300 τόνων από το έτος 2002. Ένα από τα πλεονεκτήματα της εν λόγω τεχνολογίας, κατά την εφαρμογή στη σχέση πλοίου-εδάφους, είναι ότι αποτελεί «παθητική» τεχνολογία που δεν απαιτεί την ενεργητική παρέμβαση του πληρώματος, μπορεί δε, επομένως, να διευκολύνει σημαντικά τον πλοίαρχο κατά την άσκηση των καθηκόντων του. Εξάλλου, η πληροφορική απλοποίησε και βελτιστοποίησε την παρακολούθηση των πλοίων από τα παράκτια κέντρα, ιδίως μέσω της καλύτερης επεξεργασίας των εικόνων των ραντάρ, κατέστησε δε δυνατή την ταχύτερη ηλεκτρονική κυκλοφορία των πληροφοριών.

Εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση

7. Η πυκνή κυκλοφορία και οι αυξημένοι κίνδυνοι για τη ναυσιπλοΐα στα ευρωπαϊκά ύδατα ώθησαν τα κράτη μέλη, πριν από είκοσι χρόνια, να θέσουν σε λειτουργία συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας στις κυριότερες οδούς κυκλοφορίας με προέλευση ή προορισμό τους ευρωπαϊκούς λιμένες. Τα εν λόγω συστήματα, που εγκρίθηκαν από τον IMO, συνέβαλαν στον περιορισμό του κινδύνου συγκρούσεων ή πρόκλησης άλλων ατυχημάτων στα ανοικτά των ευρωπαϊκών ακτών.

Η ανάπτυξη των συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών είναι πιο πρόσφατη, καθώς πριν από την θέσπιση το 1994 μιας τροποποίησης της σύμβασης SOLAS η υποβολή τέτοιων αναφορών επαφίετο στη διακριτική ευχέρεια των διερχόμενων πλοίων . Σήμερα, έχουν εγκριθεί από τον IMO πολλά εθελοντικά ή υποχρεωτικά συστήματα υποβολής αναφορών, ιδίως κατά μήκος των ακτών των Ατλαντικού και στη Μάγχη, που αποτελούν ζώνες ιδιαίτερα εκτεθειμένες ή οικολογικά ευαίσθητες. Εξάλλου, η πρακτική υποβολής λιμενικών αναφορών είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη: τα πλοία ενημερώνουν τις αρχές των λιμένων πριν από τον προβλεπόμενο κατάπλου τους (γενικά, αρκετές ημέρες πριν την προβλεπόμενη ημερομηνία κατάπλου, προκειμένου να κρατηθεί θέση στην προβλήτα) και επιβεβαιώνουν την άφιξή τους 24 ή 48 ώρες πριν τον κατάπλου τους στον λιμένα.

Οι κινήσεις των πλοίων στους περισσότερους από τους ευρωπαϊκούς λιμένες και οι προσεγγίσεις τους ελέγχονται από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων των

λιμένων, που συμβάλλουν κατ' αυτόν τον τρόπο στην αποτελεσματικότητα της διαχείρισης των λιμένων και στην ασφάλεια στο εσωτερικό και στα πέριξ των λιμενικών ζωνών. Η ανάπτυξη των παράκτιων υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων ανταποκρίνεται στην ανάγκη καλύτερης παρακολούθησης της κυκλοφορίας διέλευσης σε ορισμένες ζώνες, όπου η πυκνότητα της κυκλοφορίας τη δικαιολογεί.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι συχνά οι διάφορες αποστολές που περιγράφονται ανωτέρω εκτελούνται από την ίδια αρχή στην ξηρά. Κατ' αυτό τον τρόπο το ίδιο κέντρο, μια υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων για παράδειγμα, μπορεί να λάβει αναφορές πλοίων και να εξασφαλίσει την παρακολούθηση της κυκλοφορίας στο πλαίσιο ενός μηχανισμού διαχωρισμού της κυκλοφορίας στη ζώνη κάλυψής της, καθώς και την εκτέλεση άλλων συναφών αποστολών, όπως οι επιχειρήσεις ανεύρεσης και διάσωσης στη θάλασσα.

8. Σε ό,τι αφορά στην υφιστάμενη κατάσταση στο κοινοτικό επίπεδο, πρέπει να τονιστούν αρκετά σημεία.

Καταρχήν, υφίσταται νομοθετικό πλαίσιο:

- Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ, που εκδόθηκε τον Σεπτέμβριο του 1993 («οδηγία Hazmat»), έχει ως στόχο να παράσχει στις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την αντιμετώπιση των συνεπειών ενός θαλάσσιου ατυχήματος τη δυνατότητα να εξασφαλίζουν τις απαραίτητες πληροφορίες. Για το σκοπό αυτό, οι πλοίαρχοι και οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν στις αρμόδιες αρχές που ορίζονται από τα κράτη μέλη ορισμένες πληροφορίες σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρουν. Οι εν λόγω αρχές υποχρεούνται για λόγους ασφαλείας να ανταλλάσσουν τα στοιχεία αυτά σε περίπτωση ανάγκης.

- Η πρόταση οδηγίας Eurorep εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 1993. Αποτελεί συνέχεια της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ, η οποία δημιουργεί ένα σύστημα αναφορών για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και καταπλέουν ή αποπλέουν από λιμένες της Κοινότητας. Ο κύριος στόχος της είναι η επέκταση της υποχρέωσης υποβολής αναφορών που θεσπίζει η οδηγία 93/75/ΕΟΚ σε πλοία που διέρχονται στα ανοικτά των ακτών της Κοινότητας. Η πρόταση έτυχε ευνοϊκής υποδοχής από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η συζήτηση της όμως στο Συμβούλιο προσέκρουσε σε ορισμένα εμπόδια, τελεί δε υπό εξέταση στο Συμβούλιο από το 1994 χωρίς να έχει καταστεί δυνατή η υιοθέτηση κοινής θέσης.

- Η απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Φεβρουαρίου 1992 σχετικά με τα συστήματα ραδιοναυτιλίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στην Ευρώπη προβλέπει την ανάπτυξη βοηθημάτων ναυσιπλοΐας στον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο, βασισμένων κυρίως στην επέκταση των επίγειων συστημάτων ραδιοναυτιλίας Loran-C. Το εν λόγω στοιχείο ναυτιλιακής σύνδεσης συμβάλλει στην ευρωπαϊκή πολιτική ναυσιπλοΐας σε όλα τα μέσα μεταφοράς, ιδίως δε στην ανάπτυξη του δορυφορικού δικτύου ναυσιπλοΐας Galileo.

- Μια οδηγία του Συμβουλίου που εγκρίθηκε στις 21 Δεκεμβρίου 1978 έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι τα πλοία που επιθυμούν να προσφύγουν στις υπηρεσίες πλοηγών για την πλοήγηση στη Βόρειο Θάλασσα και στη Μάγχη δύνανται να έχουν πλοηγούς ανοικτής θαλάσσης επαρκώς ειδικευμένους.

- Η απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών περιλαμβάνει στους στόχους της τη δημιουργία ενός

δικτύου διαχείρισης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία, προκειμένου να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο ασφάλειας και αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και προστασίας του περιβάλλοντος στις θαλάσσιες περιοχές που υπάγονται στα κράτη μέλη της Κοινότητας. Η εν λόγω απόφαση καθιστά δυνατή την κοινοτική οικονομική ενίσχυση διαφόρων σχεδίων διαχείρισης ή ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία (κυρίως υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων). Εξάλλου, διάφορα άλλα κοινοτικά ταμεία μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη υποδομών ή εγκαταστάσεων διαχείρισης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία (FEDER, Ταμείο Συνοχής).

Στο πλαίσιο των μέτρων που στοχεύουν στη διευκόλυνση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, η Επιτροπή ανέλαβε την πρωτοβουλία ενός μνημονίου συνεννόησης μεταξύ διαφόρων κρατών μελών για τη δημιουργία ενός δικτύου ηλεκτρονικών ανταλλαγών δεδομένων (EDI) μεταξύ των διοικήσεων των κρατών μελών για την εφαρμογή της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ (σήμερα 5 κράτη μέλη είναι μέρη αυτής της συμφωνίας στην οποία πιθανότατα θα προσχωρήσουν στο εγγύς μέλλον και άλλες χώρες). Το εν λόγω σχέδιο χρηματοδοτείται από τα ταμεία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ένα σχέδιο Phare (σχέδιο EWS: Early Warning System for the Baltic Sea), το οποίο καταρτίστηκε το 1999, αναμένεται να οδηγήσει στην ανάληψη παρόμοιας πρωτοβουλίας μεταξύ αρκετών κρατών που βρέχονται από τη Βαλτική θάλασσα.

Απολογισμός της εφαρμογής της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ

9. Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ «Hazmat» εφαρμόζεται από το 1995. Η Επιτροπή έχει σχηματίσει σήμερα μια αρκετά ολοκληρωμένη εικόνα για την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, μέσω διαφόρων πηγών πληροφόρησης: μελέτη των εθνικών δικαίων μεταφοράς, πληροφορίες που συλλέγονται άμεσα από τα κράτη μέλη, επαφές με τη βιομηχανία και αποτελέσματα μελετών που διεξάγονται για λογαριασμό της Επιτροπής.

Τα κυριότερα συμπεράσματα αυτής της αξιολόγησης είναι τα ακόλουθα:

- το σύστημα που τέθηκε σε εφαρμογή από την οδηγία δεν είναι αρκετά διαφανές έναντι των ευρισκόμενων εκτός αυτού και συχνά δεν γίνεται κατανοητό από τους πλοιάρχους και τους πλοιοκτήτες, ιδίως εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

- η υποχρέωση που επιβάλλεται στο φορέα εκμετάλλευσης να υποβάλλει αναφορά από τον λιμένα απόπλου εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν εφαρμόζεται σωστά, καθώς η αναφορά υποβάλλεται συχνά μετά τον απόπλου του πλοίου, ενίοτε δε απευθύνεται στον λιμένα προορισμού σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν στο συγκεκριμένο λιμένα (π.χ. 48 ή 24 ώρες νωρίτερα). Εξάλλου, η αναφορά από το λιμένα απόπλου εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποβάλλεται συχνά με καθυστέρηση·

- η μετάδοση των πληροφοριών που σχετίζονται με το φορτίο καθίσταται ενίοτε προβληματική, εξαιτίας ιδίως της ακαταλληλότητας των μέσων μετάδοσης, όπως η τηλεομοιοτυπία για τη μετάδοση μεγάλου όγκου πληροφοριών·

- το γεγονός ότι η οδηγία δεν προβλέπει ούτε διαδικασίες ούτε εναρμονισμένο πλαίσιο για τη μετάδοση και την ανταλλαγή στοιχείων πλήττει την ομαλή λειτουργία και την αποτελεσματικότητα ολόκληρου του συστήματος·

- οι αρμόδιες αρχές δεν καθορίζονται με σαφήνεια, οπότε και η κατανομή των ευθυνών πάσχει από ασάφεια. Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαίτερα αισθητό σε λιμένες που δεν αναφέρονται στην οδηγία·

- η δημοσίευση του καταλόγου των αρμόδιων αρχών δεν ενημερώνεται τακτικά και η ανεύρεση της δεν είναι εύκολη·

- στις περισσότερες περιπτώσεις, οι πληροφορίες που κοινοποιούνται στο πλαίσιο εφαρμογής της οδηγίας συσσωρεύονται από τους παραλήπτες τους εν αναμονή ενός θαλάσσιου ατυχήματος και δεν αξιοποιούνται με άλλο τρόπο. Κατά συνέπεια, οι συλλεγόμενες πληροφορίες δεν αξιολογούνται.

Οι στόχοι μιας νέας κοινοτικής πρωτοβουλίας.

10. Λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω παρατηρήσεις, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα υφιστάμενα μέσα για την αντιμετώπιση των κινδύνων πρόκλησης ατυχημάτων ή ρύπανσης από την κυκλοφορία μη πληρούντων τα πρότυπα πλοίων είναι ακόμα ανεπαρκή.

Πράγματι, η οδηγία 93/75/ΕΟΚ στοχεύει κυρίως στον περιορισμό των ενδεχόμενων περιβαλλοντικών συνεπειών ενός θαλάσσιου ατυχήματος. Τα υφιστάμενα συστήματα παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας διαθέτουν περιορισμένη γεωγραφική εμβέλεια, η οποία είναι επικεντρωμένη στις κύριες ζώνες σύγκλισης της κυκλοφορίας χωρίς δυνατότητα επέμβασης σε περιστατικά που ενδέχεται να συμβούν έξω από την περιοχή κάλυψης των ραντάρ και των ραδιοεπικοινωνιών τους. Το μόνο πραγματικά αποτελεσματικό μέσο που διαθέτει η Κοινότητα προκειμένου να εμποδίσει ένα πλοίο που δεν ανταποκρίνεται στα πρότυπα (που φέρει τη σημαία τρίτης χώρας) να καταπλεύσει στα ευρωπαϊκά ύδατα είναι ο έλεγχος που ασκεί το κράτος του λιμένα. Εντούτοις, το εν λόγω μέσο είναι εξ ορισμού ανεπαρκές (δεν συλλαμβάνει παρά μέρος μόνο της κυκλοφορίας) και δεν μειώνει τον κίνδυνο που προκαλείται από ένα πλοίο που δεν έχει (ακόμα) επιθεωρηθεί και πλέει κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών.

Ένας άλλος περιορισμός σχετίζεται με την ανεπαρκή επικοινωνία των φορέων που διαθέτουν πληροφορίες για την κυκλοφορία: η υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, η ακτοφυλακή, οι λιμενικές αρχές κλπ. συχνά έχουν στη διάθεσή τους ακριβείς πληροφορίες σχετικά με την κυκλοφορία, οι οποίες όμως δεν αξιοποιούνται ελλείψει αποτελεσματικής κυκλοφορίας και ανταλλαγής τους.

Η Επιτροπή παρουσίασε, στην έκθεση που υπέβαλε για την ευρωπαϊκή διάσκεψη κορυφής του Biarritz, τις κατευθυντήριες αρχές των νέων προτάσεών της σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα ευρωπαϊκά ύδατα:

– «καθιέρωση διευρυμένης υποχρέωσης αναγγελίας πριν από την είσοδο στα ευρωπαϊκά ύδατα·

– βελτίωση των διαδικασιών που αφορούν στη μετάδοση και στην αξιοποίηση στοιχείων σχετικά με το επικίνδυνο φορτίο, ιδίως μέσω της συστηματικής προσφυγής στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων (EDI)·

– υποχρεωτικός εξοπλισμός των πλοίων, στα ύδατα της Κοινότητας, με αυτόματα συστήματα εντοπισμού (ή αναμεταδότες), σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του ΙΜΟ, προκειμένου να διευκολυνθεί ο εντοπισμός τους και η παρακολούθησή τους από τις αρμόδιες αρχές πλησίον των ακτών·

– ενίσχυση της ανάπτυξης κοινών βάσεων δεδομένων και της δικτύωσης των αρμόδιων κέντρων για τη διαχείριση των πληροφοριών που συλλέγονται δυνάμει της οδηγίας, ώστε να παρέχονται πληρέστερες γνώσεις σχετικά με την κυκλοφορία, ιδίως όσον αφορά στη διέλευση, στα ευρωπαϊκά ύδατα·

– εξασφάλιση στενότερης παρακολούθησης των πλοίων που παρουσιάζουν ιδιαίτερα υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και το περιβάλλον·

– ενίσχυση των αρμοδιοτήτων επέμβασης των κρατών μελών, ως παράκτιων κρατών, σε περίπτωση κινδύνου ατυχήματος ή επαπειλούμενης ρύπανσης των ακτών τους».

11. Οι στόχοι που καθορίστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο είναι υπερβολικά ευρείς και δεν είναι δυνατή η επίτευξή τους με μια απλή τροποποίηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή προτείνει την έκδοση νέας οδηγίας που ενσωματώνει τους στόχους της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ και ταυτόχρονα τους διευρύνει: πρόληψη των ατυχημάτων και των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, διαχείριση και παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, αυστηρότερος έλεγχος ορισμένων πλοίων που θεωρούνται «επικίνδυνα», αυξημένες δυνατότητες επέμβασης στη θάλασσα όταν τίθεται σε κίνδυνο το περιβάλλον και η ασφάλεια στη θάλασσα, διευκόλυνση των επιχειρήσεων ανεύρεσης και διάσωσης στη θάλασσα, κλπ.

Λήψη μέτρων με στόχο την ενίσχυση της παρακολούθησης και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στα ευρωπαϊκά ύδατα.

12. Η Επιτροπή προτείνει τη θέσπιση ενός κοινοτικού νομικού πλαισίου για ορισμένες πρακτικές ή απαιτήσεις που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, ώστε να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητά τους και να καταστεί ενδεχομένως δυνατή στο μέλλον η εφαρμογή ενός καθεστώτος κατάλληλων κυρώσεων από τα κράτη μέλη σε περιπτώσεις αθέτησης των σχετικών υποχρεώσεών. Πρόκειται κυρίως να λάβουν υποχρεωτικό χαρακτήρα:

- οι προειδοποιήσεις κατάπλου στους ευρωπαϊκούς λιμένες·

- η αναγγελία στα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών που θεσπίστηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από τον ΙΜΟ·

- η χρήση των υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και των συστημάτων οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που εγκρίθηκαν από τον ΙΜΟ.

Τα εν λόγω μέτρα εξασφαλίζουν ότι όλα τα πλοία που εμπίπτουν στις διατάξεις της οδηγίας – είτε μεταφέρουν επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα είτε όχι – και καταπλέουν στα ευρωπαϊκά ύδατα ή στους ευρωπαϊκούς λιμένες θα εντοπίζονται, θα τηρούν τους ισχύοντες κανόνες κυκλοφορίας και θα παρέχουν στις παράκτιες αρχές ορισμένες σημαντικές πληροφορίες για πιθανούς κινδύνους στη θάλασσα.

13. Το περιεχόμενο των πληροφοριών βασίζεται σε μια ελάχιστη εναρμόνιση: περιλαμβάνονται μόνο ορισμένες βασικές πληροφορίες (εντοπισμός του πλοίου, θέση, προορισμός, κλπ.), λαμβάνεται δε υπόψη ότι ορισμένες πληροφορίες (τύπος πλοίου, χωρητικότητα, κλπ.) μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλες πηγές, όπως είναι η βάση δεδομένων EQUASIS σχετικά με την ποιότητα των πλοίων. Οι ελάχιστες πληροφορίες που απαιτούνται κατ' αυτόν τον τρόπο ταυτίζονται με εκείνες που απαιτούνται γενικά από τα ήδη ισχύοντα υποχρεωτικά συστήματα υποβολής αναφορών, εξαιρούνται όμως οι ακόλουθες πληροφορίες, η κοινοποίηση των οποίων καθιερώνεται με την παρούσα πρόταση:

– Ο αριθμός των ατόμων που βρίσκονται επί του πλοίου. Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ απαιτούσε την κοινοποίηση του αριθμού των μελών του πληρώματος που επιβαίνουν στο πλοίο. Μια τέτοια πληροφορία αποδείχθηκε όμως απρόσφορη και ανεπαρκής, αφενός μεν διότι δεν λαμβάνονταν υπόψη τα άτομα εκτός του πληρώματος που ενδεχομένως επέβαιναν του πλοίου, αφετέρου δε διότι περιοριζόταν στα πλοία που μετέφεραν επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα και, τέλος, διότι η εν λόγω πληροφορία, ενσωματωμένη σε ένα σύστημα διαχείρισης πληροφοριών για το φορτίο, δεν είχε άμεση επιχειρησιακή χρησιμότητα για τις ενδιαφερόμενες αρχές στην ξηρά (ιδίως για τα κέντρα συντονισμού των επιχειρήσεων ανεύρεσης και διάσωσης στη θάλασσα). Εφεξής, οι εν λόγω πληροφορίες θα μεταδίδονται κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου στα πλέον πρόσφορα για να τις αξιοποιήσουν παράκτια κέντρα.

– Η γνωστοποίηση της διεύθυνσης επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να έρχονται σε επαφή με τα άτομα που διαθέτουν ακριβείς πληροφορίες για το φορτίο, το γεγονός δε αυτό αποδεικνύεται πολύτιμο σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος στο οποίο εμπλέκονται πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνες ουσίες, ιδίως στην υποθετική περίπτωση διερχόμενου πλοίου που δεν κατευθύνεται σε κάποιο λιμένα εντός της Κοινότητας (στην περίπτωση αυτή καμία αρχή κράτους μέλους δεν διαθέτει πληροφορίες για το φορτίο).

– Πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για τον τύπο και την ποσότητα των καυσίμων που βρίσκονται στη δεξαμενή του πλοίου. Οι υδρογονάνθρακες που περιέχονται στις δεξαμενές καυσίμων των πλοίων συνιστούν πράγματι σημαντική απειλή ρύπανσης (ορισμένα πλοία μπορούν να μεταφέρουν αρκετές χιλιάδες τόνους), ενώ σε περίπτωση διαρροής η άντλησή τους είναι ιδιαίτερα δύσκολη, η δε τοξικότητά τους είναι ενίοτε υψηλή. Είναι επομένως σημαντικό οι παράκτιες αρχές να διαθέτουν τέτοιες πληροφορίες προκειμένου να αξιολογούν καλύτερα τις πιθανές συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος.

14. Η παρούσα πρόταση στοχεύει στην ενίσχυση της πρόληψης και στην κατανόηση των αιτίων των θαλάσσιων ατυχημάτων. Πράγματι, η εφαρμογή μιας αποτελεσματικής πολιτικής πρόληψης των θαλάσσιων ατυχημάτων βασίζεται στην καλύτερη γνώση της ροής των κυκλοφορίας και στη δυνατότητα εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ή το περιβάλλον. Η επίτευξη του στόχου αυτού διευκολύνεται στο μέλλον με την εισαγωγή συστημάτων αυτόματου εντοπισμού, γνωστών ως **αναμεταδοτών**, που καθιστούν δυνατή τη συνεχή παρακολούθηση των πλοίων στα παράκτια ύδατα. Εξάλλου,

η ακριβής ανάλυση των αιτίων των θαλάσσιων ατυχημάτων είναι ιδιαίτερα σημαντική για την κατανόηση των καθοριστικών παραγόντων ενός ατυχήματος και, κατά συνέπεια, για την μετέπειτα επεξεργασία μέτρων θαλάσσιας ασφάλειας. Οι έρευνες αυτές, οι οποίες μέχρι πρότινος αποδεικνύονταν συχνά χρονοβόρες, περίπλοκες και δαπανηρές, θα διευκολύνονται σημαντικά στο μέλλον με την εμφάνιση των «**μαύρων κουτιών**», κατά το πρότυπο της αεροπορίας. Επίσης, αναμένεται ότι θα υπάρξουν θετικές επιδράσεις στην πρόληψη των ατυχημάτων (ιδίως εκείνων που συνδέονται με τον ανθρώπινο παράγοντα), καθώς η παρουσία των μαύρων κουτιών στα πλοία θα ωθεί τα πληρώματα να επιδεικνύουν μεγαλύτερη προσοχή και υπευθυνότητα κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Οι εν λόγω τεχνολογικές εξελίξεις εξετάζονται στο πλαίσιο του IMO, ιδίως μέσω της αναθεώρησης του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS, αλλά η Επιτροπή θεωρεί ότι η εισαγωγή των μέτρων αυτών στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να επισπευσθεί και να διευρυνθεί, ιδίως προκειμένου να συμπεριλάβει τις κατηγορίες των πλοίων που δεν καλύπτονται από τις διεθνείς κανονιστικές ρυθμίσεις.

Πρώτον, είναι αναγκαίο να καταστούν υποχρεωτικές οι νέες διατάξεις της σύμβασης SOLAS για τους **αναμεταδότες,** ιδίως δε να συμπληρωθούν, και να επισπευσθεί η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής τους προκειμένου να συμπεριλάβει τα πλοία που δεν καλύπτονται από τον νέο κανόνα της σύμβασης SOLAS, ουσιαστικά δηλαδή τα φορτηγά πλοία με χωρητικότητα άνω των 300 τόνων που δεν εκτελούν διεθνή δρομολόγια. Μια τέτοια επέκταση ευθυγραμμίζεται με την τακτική που ακολούθησε ήδη η Επιτροπή σε άλλους τομείς της θαλάσσιας ασφάλειας: την ανάγκη να επιβληθεί στα πλοία που εκτελούν μεταφορές στο εσωτερικό της Κοινότητας η τήρηση κανόνων τουλάχιστον το ίδιο αυστηρών με εκείνους που ισχύουν για τα πλοία που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, ώστε το επίπεδο ασφάλειας στα ευρωπαϊκά ύδατα να μη παρουσιάζει διακυμάνσεις από περιοχή σε περιοχή.

Δεύτερον, η πρόταση ορίζει ότι τα πλοία υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με **μαύρα κουτιά** (όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού ή VDR - Voyage Data Recorders), σύμφωνα με την καθιερωμένη πρακτική στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας. Αν και δεν πρόκειται ακριβώς για εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, εφόσον προορίζονται για τις έρευνες που έπονται των ατυχημάτων, η αναφορά του τελούντος υπό αναθεώρηση κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS σε αυτά αποδεικνύει τη σημασία τους στο πλαίσιο της συνολικής θεώρησης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Με την οδηγία 1999/35 η χρήση μαύρων κουτιών κατέστη υποχρεωτική επί των οχηματαγωγών ro-ro και των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από ή προς λιμένα κράτους μέλους. Δεδομένης της σημασίας τους για την ανάλυση των αιτίων των ατυχημάτων και την ενίσχυση του επιπέδου ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, η Επιτροπή εκτιμά ότι είναι απαραίτητο να καταστεί σύντομα υποχρεωτική η εφαρμογή του νέου κανόνα 20 του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS σχετικά με τα μαύρα κουτιά σε όλα τα επιβατηγά πλοία, καθώς και σε άλλες κατηγορίες πλοίων, είτε εκτελούν διεθνείς μεταφορές είτε όχι.

Εφαρμογή συστήματος υποβολής αναφορών για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα.

15. Η πρόταση επαναλαμβάνει τις βασικές διατάξεις της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ και τις τροποποιεί, λαμβάνοντας υπόψη τα διδάγματα της εμπειρίας από την εφαρμογή της οδηγίας και τις νομικές και τεχνολογικές εξελίξεις που μεσολάβησαν σε διεθνές επίπεδο.

Ένα από τα βασικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την εφαρμογή της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ έγκειται στη δυσκολία αποτελεσματικής και οικονομικής διαχείρισης των πληροφοριών που αφορούν το φορτίο, ο όγκος των οποίων ενδέχεται να είναι υπερβολικά μεγάλος. Μια

σημαντική βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης πρέπει καταρχήν να βασίζεται στη βελτίωση των διαδικασιών κυκλοφορίας των εν λόγω πληροφοριών.

Για το σκοπό αυτό, οι νέες διατάξεις προβλέπουν τη δυνατότητα διατήρησης των πληροφοριών που αφορούν το φορτίο όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην πηγή τους (αρχή του «λανθάνοντος συστήματος»), καθώς οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται κατά κανόνα σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Η Επιτροπή προτείνει να καταστεί πιο ευέλικτη η διαδικασία κοινοποίησης των πληροφοριών αυτών, οι οποίες θα μπορούσαν να παρέχονται, κατ' επιλογή του κράτους μέλους, είτε στην ορισθείσα αρμόδια αρχή, όπως προβλέπει η ισχύουσα οδηγία 93/75/ΕΟΚ (για τα κράτη που επιθυμούν να διατηρήσουν τις υφιστάμενες διαδικασίες), είτε στη λιμενική αρχή, η οποία αναλαμβάνει την υποχρέωση να θέτει τις σχετικές πληροφορίες στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών επί εικοσιτετραώρου βάσεως. Οι εθνικές αρχές θα προσφεύγουν στους λιμένες για να αποκτήσουν τις εν λόγω πληροφορίες μόνο σε περίπτωση ατυχήματος. Η διαδικασία αυτή θα επιτρέπει στα κράτη μέλη που την επιλέγουν να εξασφαλίζουν μια αποτελεσματικότερη και λιγότερο δαπανηρή διαχείριση του συστήματος.

Η πρόταση οδηγίας πρέπει ομοίως να εναρμονίσει τα μέσα μετάδοσης των πληροφοριών. Επί του παρόντος, η αναφορά μπορεί να υποβάλλεται από τον φορέα εκμετάλλευσης με χρήση κάθε μέσου. Συχνά, κυρίως στους μικρότερους λιμένες, η μετάδοση των πληροφοριών που αφορούν το φορτίο γίνεται μέσω τηλεομοιοτυπίας, γεγονός που υποχρεώνει τις αρμόδιες αρχές να αποθηκεύουν στις εγκαταστάσεις τους μεγάλο όγκο εγγράφων.

Πολλοί μεγάλοι ευρωπαϊκοί λιμένες που αντιμετωπίζουν το εν λόγω πρόβλημα και συνειδητοποιούν το οικονομικό κόστος που συνεπάγεται η διατήρηση αυτών των αναχρονιστικών διαδικασιών δραστηριοποιήθηκαν και αποφάσισαν να επιβάλουν στα πλοία την υποχρέωση υποβολής ηλεκτρονικών αναφορών, ειδικότερα δε με το μορφότυπο EDI (ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων). Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει τη γενίκευση της μετάδοσης των ηλεκτρονικών δεδομένων σχετικά με το φορτίο (δηλαδή μέσω υπολογιστή, αποκλειομένων των συστημάτων τηλεομοιοτυπίας) προκειμένου να καταργηθούν οι διαδικασίες επεξεργασίας των εγγράφων που εφαρμόζονται ακόμα και μειώνουν την αποτελεσματικότητα του συστήματος. Προτείνεται επίσης, όταν χρησιμοποιείται το μορφότυπο EDI για την ηλεκτρονική μετάδοση, να γίνεται χρήση μόνο των κατάλληλων μορφότυπων EDIFACT που αναφέρονται σε παράρτημα της οδηγίας, προκειμένου να αποφευχθεί η ύπαρξη διαφορετικών προτύπων εντός της Κοινότητας.

Εξάλλου, το σύστημα εξαίρεσης που θεσπίστηκε με την οδηγία 93/75/ΕΟΚ για τα τακτικά δρομολόγια ορισμένης διάρκειας πρέπει να καταστεί πιο ελαστικό. Ο όρος της διάρκειας ενός δρομολογίου δεν είναι αναγκαίος από τη στιγμή που η ενδιαφερόμενη εταιρεία θέτει σε εφαρμογή σύστημα που εγγυάται την έγκαιρη μετάδοση των πληροφοριών σχετικά με το επικίνδυνο φορτίο στην αρμόδια αρχή σε περίπτωση ανάγκης.

16. Τέλος, επισημαίνεται ότι το άρθρο 8 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ που αναφέρεται σε διάφορες υποχρεώσεις σχετικά με την πλοήγηση δεν περιλαμβάνεται στη νέα οδηγία:

- λαμβανομένης υπόψη της εμπειρίας από την εφαρμογή της οδηγίας, η υποχρέωση του πλοιάρχου να συντάξει έκθεση επιθεώρησης και να την παραδώσει στον πλοηγό τηρείται σε ελάχιστες περιπτώσεις, η πρακτική δε αυτή είναι εν μέρει φυσιολογική, καθώς δύσκολα ένας πλοίαρχος θα υποδείκνυε οικειοθελώς και εγγράφως τις ελλείψεις του πλοίου του. Η ενίσχυση του ελέγχου που ασκείται από το κράτος του λιμένα, η οποία καθιερώθηκε από την οδηγία 95/21/ΕΚ, καθιστά την εν λόγω έκθεση επιθεώρησης περιττή.

- η παράγραφος 2 του άρθρου 8 είναι περιττή, εφόσον επαναλαμβάνεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 95/21/ΕΚ.

Μέτρα επέμβασης και παρακολούθησης των επικίνδυνων πλοίων

17. Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ περιέχει διατάξεις σχετικά με την αναφορά θαλάσσιων ατυχημάτων ή συμβάντων από τα πλοία και τα επακόλουθα μέτρα επέμβασης των κρατών μελών. Εντούτοις, λαμβανομένου υπόψη του ορισμού του όρο «πλοίο» στην εν λόγω οδηγία, οι διατάξεις αυτές περιορίζονται στα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα με προέλευση ή προορισμό λιμένες της Κοινότητας.

Ο πρώτος στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι η επέκταση των εν λόγω διατάξεων σε όλα τα πλοία, είτε μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα είτε όχι, και είτε καταπλέουν σε λιμένα της Κοινότητας είτε όχι.

Η πρόταση διευκρινίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες ο πλοίαρχος υποχρεούται να αναφέρει κάποιο περιστατικό στις παράκτιες αρχές. Πρόκειται για τις περιπτώσεις που περιγράφονται στο ψήφισμα Α.851(20) του ΙΜΟ για τις αναφορές των πλοίων, καθώς και την ειδοποίηση για την ύπαρξη ρύπανσης ή συσκευασμένων εμπορευμάτων (από άλλα πλοία) που παρατηρούνται στη θάλασσα. Οι κατ' αυτόν τον τρόπο υποβαλλόμενες αναφορές θα επιτρέπουν στις παράκτιες αρχές να ξεκινούν ταχύτερα τις επιχειρήσεις καταπολέμησης της ρύπανσης ή συλλογής των εμπορευμάτων που επιπλέουν, οι οποίες στην πράξη συχνά διεξάγονται μόνο όταν η ρύπανση ή τα απορριφθέντα αντικείμενα φθάσουν στην ακτή.

18. Σε ό,τι αφορά τα μέτρα που δύναται να λάβει ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο για την αντιμετώπιση κινδύνου που απειλεί τις ακτές ή τα συναφή συμφέροντά του, ένα παράρτημα της οδηγίας αναφέρει και άλλα παραδείγματα (εφόσον πρόκειται για μη περιοριστικό κατάλογο) πιθανών μέτρων:

- να προειδοποιήσει τον πλοίαρχο του πλοίου να αποσοβήσει τον κίνδυνο που απειλεί το περιβάλλον ή την ασφάλεια στη θάλασσα,
- να αποστείλει στο πλοίο ομάδα αξιολόγησης για να εκτιμήσει το βαθμό του κινδύνου, να παράσχει βοήθεια στον πλοίαρχο προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση και να ενημερώσει σχετικά το αρμόδιο παράκτιο κέντρο,
- να διατάξει τον πλοίαρχο να καταπλεύσει σε ασφαλή λιμένα σε περίπτωση άμεσου κινδύνου,
- να επιβάλλει την πλοήγηση ή την ρυμούλκηση του πλοίου.

Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, η σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση ατυχημάτων που προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν πετρελαϊκή ρύπανση και το πρωτόκολλό του 1973 σύμβασης αυτής σχετικά με ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές, επιτρέπουν στα κράτη μέλη, οι ακτές ή τα συμφέροντα των οποίων απειλούνται, να λαμβάνουν παρόμοια μέτρα, στα χωρικά τους ύδατα, στην αποκλειστική οικονομική τους ζώνη, καθώς και σε περιπτώσεις γεγονότων που συμβαίνουν στην ανοικτή θάλασσα.

19. Ανεξαρτήτως της αιτίας ενός θαλάσσιου ατυχήματος (ανθρώπινο λάθος ή τεχνική βλάβη), η εμπειρία αποδεικνύει ότι οι δυσμενείς μετεωρολογικές-ωκεάνιες συνθήκες που επικρατούν σε μια περιοχή αποτελούν σημαντικό παράγοντα επιδείνωσης των κινδύνων. Ως εκ τούτου, οι λιμένες αποτελούν φυσικούς χώρους όπου τα πλοία βρίσκουν ασφαλές καταφύγιο. Κατά

συνέπεια, η πρόταση στοχεύει είτε στη διευκόλυνση της πρόσβασης σε ασφαλείς λιμένες σε περίπτωση κινδύνου στη θάλασσα, είτε, αντιθέτως, στην πρόληψη των κινδύνων ατυχήματος μέσω της απαγόρευσης του απόπλου πλοίων από τους ενδιάμεσους λιμένες της Κοινότητας όταν οι ιδιαίτερα δυσμενείς μετεωρολογικές-ωκεάνιες συνθήκες, συνεπάγονται αυξημένο κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων.

Η πλειονότητα των περιβαλλοντικών καταστροφών που προκλήθηκαν στα ανοιχτά των ευρωπαϊκών ακτών συνέβησαν κατά τη διάρκεια ισχυρών καταιγίδων. Η Επιτροπή εκτιμά ότι, όταν οι μετεωρολογικές-ωκεάνιες συνθήκες είναι ιδιαίτερα δυσμενείς (ταχύτητα ανέμου πάνω από 48 κόμβους, δηλαδή άνεμοι έντασης 10 μποφόρ), η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος από σοβαρούς κινδύνους ρύπανσης επιβάλει να μην επαφίεται στην κρίση μόνο του πλοιάρχου η απόφαση για τον απόπλου από τον λιμένα. Ο απόπλους των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα πρέπει να απαγορεύεται μέχρις ότου βελτιωθούν οι μετεωρολογικές-ωκεάνιες συνθήκες ώστε να καταστεί δυνατός ο ασφαλής απόπλους του πλοίου από τον λιμένα.

Η απόφαση για τον υποχρεωτικό κατάπλου ενός πλοίου σε ασφαλή λιμένα είναι πάντοτε δυσχερής. Απαιτείται ρεαλιστική εκτίμηση των ενδεχόμενων κινδύνων προκειμένου να ληφθεί απόφαση για απαγόρευσης κατάπλου ενός πλοίου στον λιμένα προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος έκρηξης ή ρύπανσης των ακτών ή για την επιβολή της υποχρέωσης κατάπλου ενός πλοίου σε κακή κατάσταση σε λιμένα προκειμένου να σωθεί το πλοίο και το πλήρωμά του και να αποφευχθεί η ρύπανση της θάλασσας. Η υποδοχή ενός πλοίου που διατρέχει κίνδυνο σε έναν λιμένα ενδέχεται πράγματι να ενέχει σοβαρούς κινδύνους για τους τοπικούς πληθυσμούς και το περιβάλλον, καθώς οι παρακείμενες ζώνες, ιδίως οι εκβολές των ποταμών, αποδεικνύονται συχνά ευάλωτες από οικολογική άποψη. Εντούτοις, η υφιστάμενη κατάσταση εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για τους φορείς εκμετάλλευσης των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίοι χρήζουν αντιμετώπισης. Το πρόβλημα προσλαμβάνει εμφανώς κοινοτική διάσταση, εφόσον ενδέχεται να σημειωθούν ατυχήματα σε πλοία που βρίσκουν καταφύγιο σε έναν λιμένα και να προκληθεί ρύπανση των ακτών γειτονικών κρατών.

Απαιτείται επομένως η θέσπιση ενός νομικού πλαισίου για την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο. Η απόφαση να επιτραπεί ή όχι ο κατάπλους ενός πλοίου που διατρέχει κίνδυνο πρέπει να λαμβάνεται κατά περίπτωση, ταυτόχρονα όμως να βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, όπως οι δυνατότητες υποδοχής των λιμένων, λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερους περιορισμούς και κινδύνους που σχετίζονται με τη διαμόρφωση της λιμενικής ζώνης ή την οικολογική της ευαισθησία. Θα πρέπει λοιπόν τα κράτη μέλη να καταρτίσουν σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο εξετάζοντας αυτές τις πληροφορίες και θέτοντας στη διάθεση των αρμόδιων αρχών αξιόπιστα στοιχεία πριν από τη λήψη της σχετικής απόφασης.

Τα «ιδιαιτέρως επικίνδυνα πλοία»

20. Ορισμένα πλοία ενδέχεται να απειλούν σοβαρά τις ακτές των κρατών μελών από τα ύδατα των οποίων διέρχονται, είτε λόγω της κακής τους κατάστασης, η οποία εξακριβώνεται για παράδειγμα με τη διενέργεια επιθεώρησης ελέγχου από το κράτος του λιμένα είτε με την επίκληση της εικαζόμενης κατάστασης του πλοίου είτε ως απόρροια της ύποπτης συμπεριφοράς του είτε λόγω παραβίασης ενός διεθνούς κανόνα ή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, κλπ.

Οι υφιστάμενες διατάξεις του διεθνούς δικαίου περιορίζουν σημαντικά τις εξουσίες επέμβασης των κρατών μελών στα πλοία που εγκυμονούν κινδύνους (για παράδειγμα, πλοία που έχουν απαγορευθεί δυνάμει της οδηγίας 95/21/ΕΚ ή πλοία που έχουν αθετήσει την υποχρέωση υποβολής αναφοράς στη θάλασσα) αλλά δεν συνιστούν απαραίτητα σοβαρή και άμεση απειλή ατυχήματος ή ρύπανσης των ακτών τους. Αυστηρά μέτρα, όπως η αλλαγή

πορείας ενός πλοίου, υπερβαίνουν το πλαίσιο των μέτρων που επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο στις περιπτώσεις των «δυνάμει επικίνδυνων πλοίων», στα οποία αναφέρεται η οδηγία, εκτός εάν προκληθεί επεισόδιο ή ατύχημα στη θάλασσα.

Παρά τους περιορισμούς του διεθνούς δικαίου, είναι δυνατή η λήψη προληπτικών μέτρων σε βάρος των εν λόγω πλοίων. Προκειμένου τα πλοία αυτά να τεθούν υπό αυστηρότερη παρακολούθηση κατά τη διέλευσή τους από τα ευρωπαϊκά ύδατα, πρέπει να βελτιωθεί η κυκλοφορία των πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών που παρεμβάλλονται στην πορεία του πλοίου. Η αυστηρότερη παρακολούθηση ενδέχεται να επιτρέψει, για παράδειγμα, τον ταχύτερο εντοπισμό των ύποπτων ή επικίνδυνων συμπεριφορών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και τη λήψη των επιβαλλόμενων προληπτικών μέτρων και την ενημέρωση των ενδιάμεσων λιμένων ή των αρμόδιων αρχών άλλων κρατών για τον κατάπλου των εν λόγω πλοίων. Τα κράτη μέλη που ενημερώνονται κατ' αυτόν τον τρόπο θα έχουν τη δυνατότητα, προτού δεχθούν τα επικίνδυνα πλοία στους λιμένες τους, να ζητήσουν συμπληρωματικές πληροφορίες προκειμένου να εξακριβώσουν εάν το πλοίο πληροί τις διεθνείς συμβάσεις (έλεγχος αντιγράφου των πιστοποιητικών ασφαλείας) ή και να προβούν ενδεχομένως σε επιθεωρήσεις του πλοίου, στο πλαίσιο των διατάξεων της οδηγίας 95/21/ΕΚ.

Ενίσχυση της εφαρμογής της οδηγίας

21. Τα προαναφερόμενα κενά που παρουσιάστηκαν κατά την εφαρμογή της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ συνδέονται κυρίως με την απουσία σαφών διατάξεων για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας. Η μόνη «κύρωση» που αναφέρεται στην οδηγία είναι η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 απαγόρευση του κατάπλου αν δεν υποβληθεί αναφορά από τον λιμένα απόπλου εκτός της Κοινότητας. Η εν λόγω κύρωση δεν εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη, παρά τις πολυάριθμες παραβιάσεις του άρθρου αυτού, γεγονός που εξηγείται εν μέρει από την σοβαρότητα της κύρωσης σε σχέση με την συντελεσθείσα παράβαση. Κατά συνέπεια, πρέπει να θεσπιστεί ένα σύστημα χρηματικών κυρώσεων που θα καθιστά δυνατή την πρόσβαση του πλοίου στο λιμένα και την εκτέλεση των προβλεπόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων, ταυτόχρονα όμως θα αποτρέπει την επανάληψη της παράβασης από τον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου ή τον πλοίαρχο.

Εξάλλου, τα κράτη μέλη πρέπει να εξακριβώνουν, με τη διενέργεια αιφνιδιαστικών δοκιμών λειτουργίας ή ασκήσεων προσομοίωσης, ότι τα συστήματα πληροφόρησης που δημιουργήθηκαν για τις ανάγκες της οδηγίας λειτουργούν με ικανοποιητικό τρόπο. Ο έλεγχος της λειτουργίας είναι ιδιαίτερα σημαντικός για το μέρος του συστήματος που αφορά την επεξεργασία των πληροφοριών σχετικά με τα επικίνδυνα φορτία: οι εν λόγω πληροφορίες χρησιμοποιούνται σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως όταν συμβαίνει κάποιο ατύχημα, οπότε οι διαδικασίες και τα μέσα μετάδοσης των στοιχείων απαιτείται να λειτουργούν άψογα.

Τέλος, η πρόταση της Επιτροπής θεσπίζει διατάξεις με στόχο να εξακριβώνεται εάν ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (κώδικας ISM) εφαρμόζεται ορθά σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Ο κώδικας ISM διαδραματίζει πράγματι σημαντικό ρόλο στην πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης, υπό τον όρο ότι πράγματι τηρείται και δεν εφαρμόζεται από τις εταιρείες ως απλή γραφειοκρατική διαδικασία που αποσκοπεί στην τυπική συμμόρφωση με μια διεθνή απαίτηση. Σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος, είναι δυνατό να εξακριβωθεί εάν ο κώδικας ISM εφαρμόστηκε πράγματι από την εταιρεία εκμετάλλευσης του πλοίου και όχι ως άσκηση επί χάρτου: ο κώδικας ISM προβλέπει την υποχρέωση εφαρμογής διαδικασιών για την αντιμετώπιση περιστατικών εκτάκτου ανάγκης. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, απαιτείται να πραγματοποιούνται ανά πάσα στιγμή οι κατάλληλες επαφές μεταξύ του πλοίου και της εταιρείας, καθώς και μεταξύ της εταιρείας και των αρμόδιων αρχών, ούτως ώστε οι επιχειρησιακές αποφάσεις να λαμβάνονται υπό τις

καλύτερες δυνατές συνθήκες από τον πλοίαρχο και τις αρμόδιες αρχές στη ξηρά. Η πρόταση οδηγίας εισάγει την εν λόγω υποχρέωση επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκομένων μερών και προβλέπει μέτρα παρακολούθησης αν αποδειχθεί ότι το σύστημα διαχείρισης της εταιρείας δεν λειτούργησε κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ατυχήματος. Τα εν λόγω μέτρα συνίστανται καταρχήν στην ενημέρωση του κράτους (ή των κρατών) που εξέδωσε το πιστοποιητικό ISM, προκειμένου να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα. Εξάλλου, εάν πρόκειται για πλοίο το πιστοποιητικό του οποίου εκδόθηκε από κράτος μέλος, η δε δυσλειτουργία κριθεί ως ιδιαίτερα σοβαρή, το κράτος μέλος που εξέδωσε το πιστοποιητικό θα πρέπει να αναστείλει την ισχύ του μέχρις ότου διεξαχθεί εξονυχιστικός έλεγχος της λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας της εταιρείας.

Μελλοντική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία

22. Ο απώτερος στόχος του ευρωπαϊκού συστήματος ενημέρωσης και παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας δεν αφορά στον πολλαπλασιασμό των διαφόρων αναφορών, αλλά αντίθετα στην επιδίωξη της απλοποίησης και της αυξημένης εναρμόνισης των διαδικασιών, προσδίδοντας ταυτόχρονα μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία στις συλλεγόμενες πληροφορίες.

Η παρούσα πρόταση αποτελεί το πρώτο στάδιο εφαρμογής ενός τέτοιου συστήματος. Είναι απαραίτητο να ολοκληρωθεί η γεωγραφική κάλυψη του δικτύου διαχείρισης της ναυσιπλοΐας και να καθιερωθεί η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ενδιαφερόμενων αρχών και φορέων. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργαστούν στενά προκειμένου να καθορίσουν και να υλοποιήσουν τους στόχους.

23. Η Επιτροπή επισήμανε τους κύριους στόχους της δεύτερης φάσης:

– Παροχή προστιθέμενης αξίας στις συλλεγόμενες πληροφορίες σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων μέσω κατάλληλης τηλεματικής σύνδεσης μεταξύ των παράκτιων κέντρων (κυρίως υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων) και των λιμενικών αρχών των κρατών μελών. Διάφοροι οργανισμοί ή αρχές έχουν στη διάθεσή τους πληροφορίες η ανταλλαγή των οποίων ενδέχεται να αποβεί προς όφελος όλων. Ένα συγκεκριμένο παράδειγμα αφορά την ακρίβεια της αναμενόμενης ώρας κατάπλου, η οποία αποτελεί βασικό στοιχείο για τη διαχείριση των λιμενικών υπηρεσιών: όσο πιο ακριβής είναι η εν λόγω πληροφορία, τόσο καλύτερη θα είναι η οργάνωση του κατάπλου του πλοίου, ιδίως δε ο προγραμματισμός των διαφόρων λιμενικών υπηρεσιών: πλοήγηση, υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων ή επισκευών, διοικητικές υπηρεσίες, κλπ. Εντούτοις, τα στοιχεία αυτά συχνά αποδεικνύονται ανακριβή (ενίοτε δεν υφίστανται καν), παρά τις απαιτήσεις των τοπικών αρχών για προαναγγελία του κατάπλου. Η τηλεματική σύνδεση μεταξύ του λιμένα προορισμού και της υπηρεσίας παρακολούθησης της κυκλοφορίας που παρεμβάλλεται στην πορεία του πλοίου θα επιτρέψει πιθανώς στον λιμένα να ενημερώνεται διαρκώς για την αναμενόμενη ώρα κατάπλου και να βελτιώσει την οργάνωση του κατάπλου (σε αντιστάθμισμα, το κέντρο παρακολούθησης της κυκλοφορίας είναι δυνατό να ωφεληθεί από τις ακριβέστερες προβλέψεις διέλευσης από τη ζώνη κάλυψής του χάρη στην ακριβή πληροφόρηση σχετικά με την ώρα απόπλου από τον λιμένα). Σε ορισμένες περιπτώσεις, τέτοιες συνδέσεις ήδη λειτουργούν σε τοπικό επίπεδο, η χρήση τους όμως πρέπει να γενικευθεί προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας και η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης των λιμένων. Με βάση το ίδιο σκεπτικό, θα πρέπει να αναπτυχθούν, κυρίως στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τηλεματικές συνδέσεις

μεταξύ των παράκτιων αρχών για την κυκλοφορία των πληροφοριών που μεταδίδονται από τα πλοία στα κέντρα που βρίσκονται κατά μήκος των ακολουθούμενων θαλασσίων οδών. Τέτοια σχέδια, εφόσον ανταποκρίνονται στα κριτήρια επιλεξιμότητας, μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τα κονδύλια που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

– Ολοκλήρωση της γεωγραφικής κάλυψης της ευρωπαϊκής αλυσίδας συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών. Επί του παρόντος, οι κυριότερες θαλάσσιες οδοί που ακολουθούν τα πλοία με προορισμό την Ευρώπη ή τα διερχόμενα πλοία καλύπτονται από συστήματα υποβολής αναφορών και από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων στο τμήμα Μάγχης-Ατλαντικού. Η κάλυψη ορισμένων ζωνών παραμένει ωστόσο ανεπαρκής: η Μεσόγειος (ιδίως η πρόσβαση από την Ανατολική Μεσόγειο) και η βόρεια πρόσβαση στην Βόρεια Θάλασσα και την Βαλτική πλοίων που προέρχονται από παράκτια κράτη που δεν είναι μέλη της ΕΕ. Επομένως, η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να ασχοληθούν αμελλητί με το εν λόγω ζήτημα και με την προετοιμασία μέτρων που θα επιτρέψουν την κάλυψη των διερχόμενων πλοίων στις εν λόγω ζώνες, προκειμένου ο ΙΜΟ να επιληφθεί του θέματος το συντομότερο δυνατό.

– Δημιουργία μόνιμου πλαισίου για τη βελτίωση του συστήματος ενημέρωσης του τέθηκε σε εφαρμογή από την παρούσα οδηγία και τη διευκόλυνση της διαχείρισης των πληροφοριών σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία. Η πρόταση κανονισμού 2000/../ΕΚ σχετικά με την ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα προβλέπει συγκεκριμένα ότι ο εν λόγω οργανισμός θα είναι αρμόδιος, μεταξύ άλλων, για την εκπλήρωση καθηκόντων που αφορούν στην παρακολούθηση της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, σε εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας, προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στον τομέα αυτό. Για την επίτευξη του εν λόγω στόχου, ο οργανισμός μπορεί να στηρίζεται σε ένα ή περισσότερα ευρωπαϊκά κέντρα διαχείρισης πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Το σχέδιο για την δημιουργία ενός κεντρικού συστήματος πληροφοριών σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία στο Jobourg της Γαλλίας, το οποίο θα καλύπτει το ατλαντικό τόξο από το Γιβραλτάρ μέχρι την είσοδο της Βόρειας Θάλασσας, καθώς και το προηγούμενο σχέδιο EQUASIS, αποδεικνύουν ότι η αρχή των συγκεντρωτικών συστημάτων διαχείρισης πληροφοριών για την παροχή πρόσβασης όλων των ενδιαφερόμενων χρηστών σε αυτές παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα (κυρίως την εξασφάλιση οικονομιών κλίμακας) έναντι ενός αποκεντρωμένου συστήματος που βασίζεται στη συνεχή κυκλοφορία των πληροφοριών μεταξύ των ενδιαφερομένων αρχών. Ο ρόλος των εν λόγω κέντρων, τα οποία θα μπορούν να λειτουργούν στο πλαίσιο ήδη υπαρχόντων κέντρων (STM, MRCC, κλπ.) στις μεγάλες ευρωπαϊκές θαλάσσιες περιφέρειες (Μεσόγειος, Μάγχη-Ατλαντικός-Βόρεια Θάλασσα, Βαλτική…), θα συνίσταται στη συλλογή και διάθεση, μέσω ανοιχτής βάσης δεδομένων, ορισμένων πληροφοριών κοινού ενδιαφέροντος (ενημερωμένος κατάλογος των αρμοδίων αρχών, κατάλογος των ιδιαίτερα επικίνδυνων πλοίων, κλπ.). Επίσης, πρέπει να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο συνεργασίας των κρατών μελών για τον ακριβέστερο καθορισμό των καθηκόντων και των αποστολών που το εν λόγω κέντρο θα δύναται να αναλαμβάνει.

ΕΙΔΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο πρώτο

Το παρόν άρθρο διευκρινίζει ότι η πρόταση θεσπίζει ένα ευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία, στόχοι του οποίου είναι η ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της κυκλοφορίας, και η πρόληψη των ατυχημάτων και των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.

Άρθρο 2

Το παρόν άρθρο προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής της πρότασης. Καλύπτονται όλα τα πλοία, είτε μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα είτε όχι, που υπερβαίνουν το κατώτατο όριο χωρητικότητας των 300 τόνων. Προβλέπονται ορισμένες εξαιρέσεις, οι οποίες αφορούν τα πολεμικά πλοία και τα δημόσια μη εμπορικά πλοία (βάσει του κανονισμού που περιέχεται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS, υπό αναθεώρηση) τα σκάφη αναψυχής (ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών τους ή του εάν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς) καθώς και τα αλιευτικά. Εντούτοις, τα μεγαλύτερα αλιευτικά πλοία, μήκους άνω των 45 μέτρων, ενδέχεται να προκαλέσουν κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα που δικαιολογούν την ένταξή τους στο πεδίο εφαρμογής της πρότασης. Τα εφόδια και η εξάρτυση των πλοίων εξαιρούνται (ακριβώς όπως και στην οδηγία 93/75/ΕΟΚ). Ωστόσο, τα καύσιμα που βρίσκονται στις δεξαμενές πρέπει να αναφέρονται σύμφωνα με την οδηγία.

Άρθρο 3

Το παρόν άρθρο περιέχει τους ορισμούς που ισχύουν για τις ανάγκες της οδηγίας.

Άρθρο 4

Το παρόν άρθρο επιβάλλει σε όλα τα πλοία που καλύπτονται από την οδηγία την υποχρέωση υποβολής αναφοράς πριν από τον κατάπλου στους λιμένες. Οι υφιστάμενες πρακτικές σχετικά με την αναγγελία κατάπλου αποκτούν κατ' αυτό τον τρόπο υποχρεωτικό χαρακτήρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, γεγονός που θα συμβάλλει στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητάς τους.

Άρθρο 5

Το παρόν άρθρο ορίζει ότι τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη αρμοδιότητας μιας αρχής που εκμεταλλεύεται ένα σύστημα υποβολής αναφορών οφείλουν να κοινοποιούν στην εν λόγω αρχή τις ελάχιστες πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι-1 και είναι αναγκαίες για την αποτελεσματική παρακολούθησή τους. Το εν λόγω άρθρο λαμβάνει υπόψη τους ισχύοντες κανόνες του διεθνούς δικαίου, ιδίως δε τη σύμβαση SOLAS, η οποία προβλέπει ότι μόνο τα συστήματα υποβολής αναφορών που είναι εγκεκριμένα από τον ΙΜΟ δύνανται να επιβληθούν υποχρεωτικά στα «αμιγώς» διερχόμενα πλοία (τα οποία δεν καταπλέουν ούτε αποπλέουν από λιμένες της Κοινότητας).

Άρθρο 6

Το παρόν άρθρο αποσκοπεί στην ενίσχυση της ασφάλειας της κυκλοφορίας, καθώς απαιτεί τη συμμόρφωση των πλοίων με τα υφιστάμενα συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας που καλύπτουν ευαίσθητες ζώνες πυκνής κυκλοφορίας ή επικίνδυνες ζώνες για τη ναυσιπλοΐα, είναι εγκεκριμένα από τον ΙΜΟ και χρησιμοποιούν υπηρεσίες που παρέχονται από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων. Τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις

οδηγίες που ενδέχεται να τους παράσχουν για λόγους ασφαλείας οι αρμόδιες για τη λειτουργία των εν λόγω συστημάτων αρχές. Τα κράτη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εν λόγω αρχές διαθέτουν τους απαραίτητους ανθρώπινους και τεχνικούς πόρους για να εκτελούν τα καθήκοντά τους, ιδίως δε ότι συμμορφώνονται με τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές που ενέκρινε ο ΙΜΟ.

Άρθρο 7

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι κάθε πλοίο που κατευθύνεται προς ή αποπλέει από λιμένες της Κοινότητας πρέπει να είναι εξοπλισμένο με αναμεταδότες (ή συστήματα αυτόματου εντοπισμού) προκειμένου να καθίσταται δυνατός ο εντοπισμός και η παρακολούθησή του κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών. Η εν λόγω υποχρέωση επαναλαμβάνει, προλαμβάνει και διευρύνει τις απαιτήσεις εξοπλισμού που καθιερώνονται από το αναθεωρημένο άρθρο V της σύμβασης SOLAS (νέος κανονισμός 19-2), περιλαμβάνει δε τα πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια και δεν καλύπτονται από τον κανονισμό 19 της σύμβασης SOLAS (χωρητικότητας μεταξύ 300 και 500 τόνων), καθώς και τα πλοία που βαρύνονται με αυτή μόνο μετά την 1η Ιουλίου του 2008. Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση των πλοίων που είναι εξοπλισμένα με συστήματα αυτόματου εντοπισμού στα ύδατά τους, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξοπλίσουν τους παράκτιους σταθμούς τους με συστήματα που επιτρέπουν τη λήψη και την επεξεργασία των πληροφοριών που εκπέμπονται από τους αναμεταδότες.

Άρθρο 8

Προκειμένου να διευκολύνεται η αναζήτηση των αιτίων των θαλάσσιων καταστροφών, η εγκατάσταση οργάνων καταγραφής δεδομένων ταξιδιού («μαύρα κουτιά») επί των πλοίων θα καταστήσει δυνατή την ανάκτηση των βασικών πληροφοριών για τις κινήσεις και τη λειτουργία των κυριοτέρων συστημάτων του πλοίου. Το άρθρο 8 συμπληρώνει τις υποχρεώσεις που έχουν ήδη θεσπιστεί με την οδηγία 1999/35/ΕΚ σχετικά με την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη με τις κατηγορίες πλοίων που καλύπτονται από το νέο κανόνα 20 του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS, αλλά και με άλλες κατηγορίες, που δεν καλύπτονται από τη σύμβαση SOLAS (φορτηγά πλοία και πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια). Σε ό,τι αφορά το χρονοδιάγραμμα, τα καινούργια πλοία, που ναυπηγήθηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2002, θα υποβάλλονται άμεσα στην εν λόγω υποχρέωση, τα δε υπάρχοντα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να προσαρμοστούν μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2004 το αργότερο. Σε ό,τι αφορά στα υπόλοιπα πλοία (φορτηγά), η σχεδιαζόμενη αναθεώρηση της σύμβασης SOLAS προβλέπει, κατά την ημερομηνία σύνταξης, την εγκατάσταση μαύρων κουτιών μόνο στα καινούργια πλοία, η δε Επιτροπή προτείνει ομοίως την υποχρεωτική προσαρμογή των υπαρχόντων πλοίων από το 2007 ή 2008, ανάλογα με τη χωρητικότητα τους.

Άρθρο 9

Το παρόν άρθρο είναι παρεμφερές με μια διάταξη της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ, αναφέρει δε λεπτομερώς τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει ο φορτωτής προκειμένου να κοινοποιούνται ακριβείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο στον πλοίαρχο ή στον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου και οι πληροφορίες αυτές να ανταποκρίνονται πράγματι στα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που έχουν φορτωθεί στο πλοίο.

Άρθρο 10

Το παρόν άρθρο αφορά την κοινοποίηση των πληροφοριών σχετικά με το πλοίο και το φορτίο του στις αρμόδιες αρχές του λιμένα απόπλου εντός της Κοινότητας, ή του λιμένα κατάπλου εντός της Κοινότητας, εφόσον πρόκειται για πλοία προερχόμενα από λιμένες που βρίσκονται εκτός της Κοινότητας. Επαναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που θεσπίζονται με το άρθρο 5 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ, επιφέρει όμως αρκετές τροποποιήσεις προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ευελιξίας και της εναρμόνισης:

- η υποβολή αναφοράς δεν απαιτείται πλέον μόνο από τον φορέα εκμετάλλευσης, αλλά μπορεί να διενεργείται άμεσα από τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η ποικιλία των καταστάσεων που αντιμετωπίζονται στην πράξη,

- σε ό,τι αφορά τα πλοία που προέρχονται από λιμένες εκτός της Κοινότητας, η υποβολή αναφοράς δεν θεωρείται πλέον ως όρος πρόσβασης στον λιμένα, η αθέτηση όμως της εν λόγω υποχρέωσης επισύρει χρηματικές κυρώσεις (δυνάμει του άρθρου 22),

- τα πλοία που δεν γνωρίζουν τον προορισμό τους κατά το χρόνο του απόπλου τους από λιμένα της Κοινότητας επιτρέπεται να κοινοποιούν τις ζητούμενες πληροφορίες μόλις λάβουν γνώση του ακριβούς προορισμού τους,

- προκειμένου να περιοριστεί η ροή κυκλοφορίας των πληροφοριών, ιδίως όσων αφορούν το φορτίο, τα κράτη μέλη δύνανται να εξουσιοδοτήσουν τις λιμενικές αρχές να λαμβάνουν και να αποθηκεύουν τις πληροφορίες που μεταδίδονται από το πλοίο, υπό τον όρο ότι οι καθιερωμένες διαδικασίες επιτρέπουν την άμεση και διαρκή πρόσβαση των αρχών στις εν λόγω πληροφορίες,

- η μετάδοση των πληροφοριών πρέπει να πραγματοποιείται μέσω σύνδεσης υπολογιστών, τα δε μορφότυπα EDI, όταν χρησιμοποιούνται, πρέπει να ανταποκρίνονται στα πρότυπα EDIFACT που παρατίθενται σε παράρτημα της οδηγίας,

- τέλος, διευκρινίζεται ότι τα «αμιγώς» διερχόμενα πλοία, που δεν καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας, οφείλουν επίσης να κοινοποιούν πληροφορίες σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο στο πλαίσιο των συστημάτων υποβολής αναφορών πλοίων που λειτουργούν κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών.

Άρθρο 11

Το παρόν άρθρο αφορά την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών για τη μετάδοση των πληροφοριών σχετικά με το πλοίο και το φορτίο του, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για λόγους ασφάλειας. Τα κράτη μέλη οφείλουν να συνεργάζονται για να εξασφαλίζουν τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών συστημάτων ενημέρωσης, ώστε να καθίσταται εφικτή ανά πάσα στιγμή η ηλεκτρονική μετάδοση των απαιτούμενων πληροφοριών. Το μνημόνιο συνεννόησης για την εφαρμογή της οδηγίας Hazmat, το οποίο συνάφθηκε από αρκετά κράτη μέλη, παρέχει ένα πλαίσιο συνεργασίας για την επίτευξη του στόχου αυτού.

Άρθρο 12

Το παρόν άρθρο αναφέρει αναλυτικά τους όρους υπό τους οποίους ένα κράτος μέλος δύναται να καθιερώσει εξαιρέσεις στις κανονικές διαδικασίες υποβολής αναφορών για τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται στο εσωτερικό της Κοινότητας. Το καθεστώς των εξαιρέσεων που θεσπίστηκε από την οδηγία 93/75/ΕΟΚ καθίσταται ελαστικότερο, εφόσον οι όροι διάρκειας του ταξιδιού καταργούνται, σε αντιστάθμισμα όμως το σύστημα που εφαρμόζεται

από την εταιρεία πρέπει να εγγυάται τη δυνατότητα έγκαιρης μετάδοσης των απαιτούμενων πληροφοριών, τα δε κράτη μέλη πρέπει να εξακριβώνουν εάν το εν λόγω σύστημα λειτουργεί ικανοποιητικά.

Άρθρο 13

Το παρόν άρθρο επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν ορισμένα μέτρα, όταν πλοία που δημιουργούν πιθανό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα διέρχονται κατά μήκος των ακτών τους. Το άρθρο ορίζει καταρχήν ποια πλοία δύναται να θεωρηθούν επικίνδυνα, προβλέπει δε την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών που παρεμβάλλονται στην πορεία τους. Το θιγόμενο κράτος μέλος δύναται να εξετάσει τη λήψη των μέτρων που κρίνει κατάλληλα, τα οποία όμως θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να συνάδουν με το ισχύον διεθνές δίκαιο.

Άρθρο 14

Το παρόν άρθρο διευρύνει το πεδίο εφαρμογής παρόμοιων διατάξεων που περιλαμβάνονται ήδη στην οδηγία 93/75/ΕΟΚ, προκειμένου να καλύψει άλλες κατηγορίες πλοίων (διερχόμενα πλοία ή πλοία που δεν μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα). Εκτός αυτού, απαριθμούνται τα μέτρα που έχει στη διάθεσή του ένα κράτος μέλος για την πρόληψη ή την επέμβαση σε περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος. Οι πλοίαρχοι πρέπει να γνωστοποιούν κάθε πρόβλημα που σχετίζεται με την ασφάλεια του πλοίου και της ναυσιπλοΐας, καθώς και με την πρόληψη της ρύπανσης, είναι δε υποχρεωμένοι να ενημερώνουν τις παράκτιες αρχές για την παρουσία κηλίδων ρύπανσης ή συσκευασμένων εμπορευμάτων που επιπλέουν στη θάλασσα και συνιστούν απειλή για το περιβάλλον ή για άλλα πλοία.

Άρθρο 15

Το παρόν άρθρο προβλέπει ότι όταν οι μετεωρολογικές συνθήκες είναι ιδιαίτερα δυσμενείς, απειλώντας σοβαρά τις ακτές τους καθώς και τις ακτές γειτονικού κράτους μέλους, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την απαγόρευση του απόπλου των πλοίων.

Άρθρο 16

Το παρόν άρθρο απαιτεί από τα κράτη μέλη να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα και επιτρεπόμενα από το διεθνές δίκαιο μέτρα για την αντιμετώπιση του κινδύνου θαλάσσιου ατυχήματος ή ρύπανσης κοντά στις ακτές τους, υποχρεώνει δε τα ενδιαφερόμενα μέρη (φορέας εκμετάλλευσης, ιδιοκτήτης του φορτίου, πλοίαρχος) να συνεργάζονται πλήρως προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες του ατυχήματος.Εξάλλου, αμέσως μόλις συμβεί ένα τέτοιο περιστατικό ή ατύχημα, ο πλοίαρχος πρέπει να έλθει σε επαφή με την εταιρεία, η οποία οφείλει επίσης να τεθεί στη διάθεση των αρμόδιων αρχών.

Άρθρο 17

Το παρόν άρθρο ορίζει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να καταρτίσουν σχέδια έκτακτης ανάγκης προκειμένου να διευκολύνουν τη λήψη απόφασης σχετικά με την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο και να τα θέσουν στη διάθεση των ενδιαφερομένων μερών. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να ενημερώνεται σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη για την κατάρτιση των εν λόγω σχεδίων.

Άρθρο 18

Το άρθρο 17 ορίζει ότι εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στα άρθρα 9 και 10 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ (σχετικά με τη μετάδοση ανακοινώσεων στους

ναυτιλωμένους και την ενημέρωση των άλλων εμπλεκομένων κρατών μελών) που αρχικά εφαρμόζονταν μόνο στα πλοία που μετέφεραν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα με προέλευση ή προορισμό λιμένες της Κοινότητας.

Άρθρο 19

Το παρόν άρθρο προβλέπει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να ορίσουν τις αρμόδιες αρχές, τις λιμενικές αρχές και τα παράκτια κέντρα που επιλαμβάνονται της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και να ενημερώσουν δεόντως τον τομέα της ναυτιλίας, καθώς και την Επιτροπή.

Άρθρο 20

Το παρόν άρθρο αφορά τη δημιουργία ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών, εν όψει της μελλοντικής ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Κατ' αυτό τον τρόπο προβλέπει την ανάπτυξη τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ παράκτιων κέντρων και λιμενικών αρχών, καθώς και μεταξύ των παράκτιων κέντρων, για τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης των πληροφοριών σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Υπενθυμίζει επίσης την ανάγκη ολοκλήρωσης της κάλυψης του συστήματος, η οποία είναι ακόμα ατελής, ούτως ώστε να καταστεί εφικτός ο πληρέστερος εντοπισμός και η παρακολούθηση κάθε πλοίου που εισέρχεται στα ευρωπαϊκά ύδατα. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητη η συνεργασία των ενδιαφερομένων κρατών για την υποβολή των ενδεικνυόμενων προτάσεων στον IMO. Τέλος, πρέπει να βελτιωθεί η διαχείριση των πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία, ο στόχος δε αυτός εντάσσεται στα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση στις πληροφορίες κοινού ενδιαφέροντος για τα κράτη μιας συγκεκριμένης ζώνης και να αναπτυχθούν τα αναγκαία μέσα για την βελτιωμένη διαχείριση της κυκλοφορίας στη συγκεκριμένη ζώνη.

Άρθρο 21

Το παρόν άρθρο υπενθυμίζει ότι η συλλογή και η αξιοποίηση των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας πρέπει να είναι σύμφωνες με την αρχή της εμπιστευτικότητας των εμπορικών δραστηριοτήτων και να εξυπηρετούν τους σκοπούς της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Άρθρο 22

Το παρόν άρθρο αναφέρει αναλυτικά τα μέτρα που απαιτούνται για την ικανοποιητική εφαρμογή της οδηγίας. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να ελέγχουν τακτικά τη λειτουργία των συστημάτων ενημέρωσης που δημιουργούνται για τους σκοπούς της οδηγίας, πρέπει δε να θεσπίσουν στο πλαίσιο της εθνικής τους νομοθεσίας αποτρεπτικές χρηματικές κυρώσεις για την αθέτηση των υποχρεώσεων υποβολής αναφορών και εγκατάστασης εξοπλισμού που επιβάλλονται από την οδηγία. Παρέχεται επίσης ιδιαίτερη έμφαση στον έλεγχο, αφού συμβεί θαλάσσιο ατύχημα, της συμμόρφωσης του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας της εταιρείας με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM, ο οποίος θα πρέπει να καταλήξει, εφόσον διαπιστωθεί σοβαρή παρατυπία, στην άμεση ανάκληση της πιστοποίησης ISM.

Άρθρα 23 και 24

Τα άρθρα αυτά αναφέρονται στη σύσταση κανονιστικής επιτροπής για τις ανάγκες της οδηγίας και καθορίζουν το πεδίο εφαρμογής της.

Άρθρο 25

Χωρίς σχόλια.

Άρθρο 26

Το παρόν άρθρο διευκρινίζει ότι η οδηγία 93/75/ΕΟΚ, μέρος των διατάξεων της οποίας περιλαμβάνεται στην παρούσα οδηγία, καταργείται είκοσι τέσσερις μήνες μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Ι

Το πρώτο μέρος του παραρτήματος Ι παραθέτει αναλυτικά τις επιχειρησιακές πληροφορίες που πρέπει να μεταδίδονται στο αρμόδιο παράκτιο κέντρο. Πρόκειται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ψηφίσματος Α.851(20) του ΙΜΟ, για πληροφορίες σχετικά με τον εντοπισμό του πλοίου, τις κινήσεις του, το φορτίο και τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν σε αυτό. Η εναρμόνιση είναι ελάχιστη, καθώς τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να απαιτήσουν για λόγους ασφάλειας ή προστασίας του περιβάλλοντος πρόσθετες πληροφορίες. Εντούτοις, στους στόχους περιλαμβάνεται επίσης η ελαχιστοποίηση του αριθμού των πληροφοριών που απαιτούνται από τον πλοίαρχο, δεδομένου ότι τα επιχειρησιακά κέντρα μπορούν αν εξασφαλίσουν μια σειρά πληροφοριών ανατρέχοντας στη βάση δεδομένων EQUASIS.

Στο δεύτερο μέρος του παραρτήματος Ι απαριθμούνται οι πληροφορίες που είναι δυνατό να μεταδοθούν από τα συστήματα αυτόματου εντοπισμού, σύμφωνα με τον νέο κανονισμό 19 της σύμβασης SOLAS.

Τέλος, υπενθυμίζεται ότι όλες οι μεταβολές που αφορούν τις κοινοποιημένες πληροφορίες, ιδίως κάθε μεταβολή στο σχέδιο πορείας του πλοίου, πρέπει να ανακοινώνονται στην παράκτια αρχή.

Παράρτημα ΙΙ:

Το παράρτημα ΙΙ περιλαμβάνει αναλυτικό χρονοδιάγραμμα για την εγκατάσταση συστημάτων αυτόματου εντοπισμού και οργάνων καταγραφής δεδομένων ταξιδίου στα πλοία, βάσει των διατάξεων του υπό αναθεώρηση κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS, η εφαρμογή των οποίων επεκτείνεται και σε άλλες κατηγορίες πλοίων ή δρομολογίων που δεν καλύπτονται από τους αντίστοιχους κανονισμούς SOLAS.

Παράρτημα ΙΙΙ

Στο παράρτημα ΙΙΙ παρατίθεται ο κατάλογος των πληροφοριών που κοινοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο ενός πλοίου που καταπλέει σε λιμένα της Κοινότητας. Ο εν λόγω κατάλογος αντιστοιχεί στο παράρτημα Ι της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ, εξαιρουμένων ορισμένων στοιχείων που καταργήθηκαν:

- δεδομένου ότι ο βασικός στόχος είναι η διαχείριση των πληροφοριών σχετικά με τα φορτία, πληροφορίες όπως η εθνικότητα, το μήκος και το βύθισμα του πλοίου δεν είναι απαραίτητες· πρόκειται εξάλλου για πληροφορίες που μπορούν να αναζητηθούν στη βάση δεδομένων EQUASIS.

- ομοίως, οι πληροφορίες που σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα (προγραμματισμένο δρομολόγιο) απαιτούνται ήδη από όλα τα πλοία δυνάμει του τίτλου Ι. Δεν παρουσιάζουν επομένως ενδιαφέρον στο πλαίσιο ενός συστήματος διαχείρισης των πληροφοριών σχετικά με το

φορτίο, δεν λαμβάνονται δε υπόψη ούτε από τα μορφότυπα των μηνυμάτων EDIFACT που χρησιμοποιούνται για την υποβολή αναφορών στους λιμένες.

- η αναφορά του αριθμού των μελών του πληρώματος καταργήθηκε για παρεμφερείς λόγους, επιπλέον δε επειδή δεν υφίσταται κανένας λόγος οι εν λόγω πληροφορίες να απαιτούνται μόνο από τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα. Η εν λόγω υποχρέωση περιλαμβάνεται εφεξής στις υποχρεώσεις υποβολής αναφορών που καθιερώνονται στον τίτλο Ι της οδηγίας και αφορούν τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο.

- η φύση των απαιτούμενων αναφορών σχετικά με τις ώρες κατάπλου και απόπλου των πλοίων διασαφηνίστηκε. Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ προκαλούσε πράγματι κάποια σύγχυση, καθώς η πιθανή ώρα απόπλου που αναφερόταν στο σημείο 6 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ ερμηνευόταν ενίοτε ως ώρα απόπλου από τον λιμένα αναχώρησης εντός της Κοινότητας ή ως ώρα απόπλου από τον λιμένα αναχώρησης εκτός της Κοινότητας. Οι απαραίτητες πληροφορίες για την αρμόδια αρχή είναι η ώρα απόπλου από λιμένα της Κοινότητας, καθώς και η πιθανή ώρα κατάπλου και απόπλου (που επιτρέπουν τον υπολογισμό της προβλεπόμενης διάρκειας της παραμονής) πλοίων που κατευθύνονται σε λιμένες εντός της Κοινότητας και προέρχονται από λιμένες που βρίσκονται εκτός της Κοινότητας.

Παράρτημα IV

Στο παράρτημα IV παρατίθεται ο κατάλογος των ηλεκτρονικών μηνυμάτων EDIFACT που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη μετάδοση των πληροφοριών, όταν η εν λόγω μετάδοση βασίζεται στα πρωτοκόλλα EDI.

Παράρτημα V

Στο παράρτημα V απαριθμούνται (ενδεικτικά) μέτρα που δύναται να λάβει ένα κράτος μέλος, ανάλογα με την εκτίμηση της επιτόπιας κατάστασης και σύμφωνα με το διεθνείς δίκαιο, για την πρόληψη ή τον περιορισμό των κινδύνων ή των συνεπειών ενός συμβάντος στη θάλασσα. Πρόκειται, όπως ακριβώς και στην οδηγία 93/75/ΕΟΚ, για μέτρα που αποσκοπούν στον περιορισμό των κινήσεων του πλοίου ή στην επιβολή συγκεκριμένης πορείας, καθώς επίσης και στην επιβολή στον πλοίαρχο της υποχρέωσης να λάβει μέτρα για την εξάλειψη των κινδύνων, να καταπλεύσει σε ασφαλή λιμένα ή να αποδεχθεί την πλοήγηση ή τη ρυμούλκηση του πλοίου του ή την αποστολή ομάδας αξιολόγησης στο πλοίο εφόσον τα μέσα που διαθέτει το πλήρωμα είναι προδήλως ανεπαρκή για την αντιμετώπιση της κατάστασης.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία […]

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής[3],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[4],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[5],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης[6],

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της 24ης Φεβρουαρίου 1993 για μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα, περιλαμβάνει στους επιδιωκόμενους στόχους σε κοινοτικό επίπεδο τη δημιουργία ενός υποχρεωτικού συστήματος ενημέρωσης, χάρη στο οποίο τα κράτη μέλη θα διαθέτουν ταχεία πρόσβαση σε όλες τις σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνες ουσίες και με την ακριβή φύση των εν λόγω φορτίων.

(2) Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ[(4)] της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 θεσπίζει ένα σύστημα ενημέρωσης των αρμόδιων αρχών για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες, καθώς και για τα περιστατικά που συμβαίνουν στη θάλασσα. Η εν λόγω οδηγία προβλέπει στο άρθρο 13 ότι η Επιτροπή παρουσιάζει νέες προτάσεις που στοχεύουν στη δημιουργία πληρέστερου συστήματος υποβολής αναφορών για την Κοινότητα, το οποίο θα περιλαμβάνει επίσης και τα πλοία που διέρχονται στα ανοικτά των ακτών των κρατών μελών.

---

3 ΕΕ C […] της […], σ. […].
4 ΕΕ C […] της […], σ. […].
5 ΕΕ C […] της […], σ. […].
6 ΕΕ C […] της […], σ. […].
(4) ΕΕ L 247, 05.10.1993, σ. 19.
(5) ΕΕ C 271, 07.10.1993, σ. 1.

(3) Το ψήφισμα του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 1993[5] σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, αναφέρει ότι οι κύριοι στόχοι της κοινοτικής δράσης περιλαμβάνουν κυρίως τη δημιουργία ενός πληρέστερου συστήματος ενημέρωσης.

(4) Η δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία θα συμβάλει στην πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και στην ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο περιβάλλον, την οικονομία και την υγεία των τοπικών πληθυσμών. Η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, και ιδίως της διαχείρισης του κατάπλου των πλοίων στους λιμένες, εξαρτάται επίσης από τις προειδοποιήσεις κατάπλου που υποβάλλονται αρκετό χρόνο πριν από την άφιξη των πλοίων.

(5) Πολλά συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία έχουν θεσπιστεί κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες που εγκρίθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται ότι τα διερχόμενα πλοία συμμορφώνονται με τις ισχύουσες υποχρεώσεις αναγγελίας στο πλαίσιο των εν λόγω συστημάτων. Οι αναφορές που υποβάλλονται από τα πλοία αυτά περιλαμβάνουν τουλάχιστον ορισμένες πληροφορίες που επιτρέπουν στις παράκτιες αρχές να γνωρίζουν τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο, τον τύπο του φορτίου και των καυσίμων που βρίσκονται στις δεξαμενές, τα οποία ενδέχεται, πέρα από μια ορισμένη ποσότητα, να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους ρύπανσης.

(6) Έχουν δημιουργηθεί επίσης υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας τα οποία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόληψη των ατυχημάτων και της ρύπανσης σε ορισμένες πυκνής κυκλοφορίας ή επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα θαλάσσιες ζώνες. Είναι απαραίτητο τα πλοία να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς που ισχύουν στα πλαίσια των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας που έχουν εγκριθεί από τον IMO.

(7) Σημειώθηκαν σημαντικές τεχνολογικές πρόοδοι στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού, οι οποίες επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό των πλοίων (συστήματα AIS) και τη βελτιωμένη παρακολούθησή τους, καθώς και την καταγραφή των δεδομένων ταξιδίου (συστήματα VDR ή «μαύρα κουτιά») προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες για τη διαλεύκανση των αιτίων των ατυχημάτων. Δεδομένης της σημασίας του στο πλαίσιο της επεξεργασίας μιας πολιτικής πρόληψης των θαλασσίων ατυχημάτων, η εγκατάσταση του εν λόγω εξοπλισμού πρέπει να καταστεί υποχρεωτική στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια και καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας.

(8) Η ακριβής ενημέρωση σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται από τα πλοία αποτελεί βασικό στοιχείο για την προετοιμασία και την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων επέμβασης σε περιπτώσεις ρύπανσης ή απειλής ρύπανσης στη θάλασσα. Τα πλοία που κατευθύνονται προς ή αποπλέουν από κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές ή στις λιμενικές αρχές των κρατών μελών. Τα πλοία που δεν καταπλέουν σε λιμένες εντός της Κοινότητας οφείλουν να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ποσότητα και τον τύπο των επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρουν στα συστήματα υποβολής αναφορών των παράκτιων αρχών των κρατών μελών.

(9) Προκειμένου να απλοποιηθεί και να επισπευσθεί η μετάδοση και η αξιοποίηση των πληροφοριών σχετικά με το φορτίο, ο όγκος των οποίων ενίοτε είναι πολύ μεγάλος, οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει να μεταδίδονται ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή ή στην ενδιαφερόμενη λιμενική αρχή. Όταν χρησιμοποιούνται τα πρωτόκολλα EDI, είναι απαραίτητο να χρησιμοποιούνται μόνο τα μορφότυπα που αναφέρονται στην οδηγία, προκειμένου να αποφευχθεί η ανεπιθύμητη εμφάνιση ασύμβατων μεταξύ τους προτύπων. Για τους ίδιους λόγους, οι ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών πρέπει να πραγματοποιούνται σε ηλεκτρονική μορφή.

(10) Τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ λιμένων ενός κράτους μέλους ή πολλών κρατών μελών πρέπει να απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής αναφοράς σε κάθε ταξίδι, όταν οι ενδιαφερόμενες εταιρείες εφαρμόζουν, κατ' απαίτηση των κρατών μελών, εσωτερικές διαδικασίες που εγγυώνται την έγκαιρη μετάδοση των προβλεπόμενων από την οδηγία πληροφοριών στην αρμόδια αρχή.

(11) Εφόσον ένα κράτος μέλος εκτιμά ότι οι ιδιαίτερα δυσμενείς μετεωρολογικές-ωκεάνιες συνθήκες προκαλούν αυξημένους κινδύνους για το περιβάλλον, απαγορεύει τον απόπλου των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, έως ότου οι καιρικές συνθήκες επιστρέψουν στο φυσιολογικό. Στο πλαίσιο της εξουσίας εκτίμησης της κατάστασης που διαθέτει, το κράτος μέλος θεωρεί ότι τέτοιες συνθήκες υφίστανται εφόσον η ένταση του ανέμου υπερβαίνει τα 10 μποφόρ και διαπιστώνονται αντίστοιχες συνθήκες στη θάλασσα, στην υπό εξέταση ζώνη.

(12) Ορισμένα πλοία εγκυμονούν κινδύνους, λόγω της συμπεριφοράς ή της κατάστασής τους, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το περιβάλλον. Τα κράτη μέλη οφείλουν να αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στην παρακολούθηση των εν λόγω πλοίων, να λαμβάνουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, προκειμένου να αποφευχθεί η επιδείνωση των κινδύνων που δημιουργούν, και να μεταδίδουν τις σχετικές πληροφορίες που διαθέτουν για τα εν λόγω πλοία στα λοιπά ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

(13) Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν προφυλάξεις για την προστασία από τους κινδύνους που προκαλούνται από ορισμένα περιστατικά στη θάλασσα και απειλούν την ασφάλεια στη θάλασσα, τους τοπικούς πληθυσμούς και το περιβάλλον καθώς και για την αντιμετώπιση κηλίδων ρύπανσης ή την αποκομιδή εμπορευμάτων που επιπλέουν στη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να ειδοποιούν τις παράκτιες αρχές για τέτοια συμβάντα, παρέχοντας όλες τις σχετικές πληροφορίες.

(14) Σε περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος στη θάλασσα, η πλήρης συνεργασία των ενδιαφερομένων μερών συμβάλλει σημαντικά στην αποτελεσματικότητα των επεμβάσεων των αρμόδιων αρχών.

(15) Η έλλειψη διαθεσιμότητας ασφαλών λιμένων συνεπάγεται ενδεχομένως σοβαρές συνέπειες σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη είναι αναγκαίο να καταρτίζουν σχέδια που θα επιτρέπουν, εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις, την υποδοχή στους λιμένες τους, υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες, των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

(16) Η αποτελεσματικότητα της οδηγίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον αυστηρό έλεγχο της εφαρμογής της από τα κράτη μέλη. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίζουν, μέσω των κατάλληλων ελέγχων, ότι οι τηλεπικοινωνιακές

συνδέσεις που δημιουργήθηκαν για τις ανάγκες της οδηγίας λειτουργούν με ικανοποιητικά. Πρέπει επίσης να καθιερωθούν αποτρεπτικές κυρώσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των εμπλεκομένων μερών με τις υποχρεώσεις υποβολής αναφορών ή εγκατάστασης του προβλεπόμενου από την οδηγία εξοπλισμού.

(17) Είναι αναγκαία η δημιουργία, μέσω της ανάπτυξης κατάλληλων τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων μεταξύ των αρχών και των λιμένων των κρατών μελών. ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία του συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία,. Επιπλέον, η κάλυψη του συστήματος εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων πρέπει να επεκταθεί στις θαλάσσιες ζώνες της Κοινότητας όπου αυτή είναι ανεπαρκής. Εξάλλου, πρέπει να δημιουργηθούν κέντρα διαχείρισης των πληροφοριών στις θαλάσσιες περιφέρειες της Κοινότητας, προκειμένου να διευκολύνεται η ανταλλαγή ή η κατανομή των δεδομένων που σχετίζονται με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας και την εφαρμογή της οδηγίας. Η ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, που προβλέπεται από την οδηγία ../../ΕΚ, θα συμβάλει στην επίτευξη των εν λόγω στόχων.

(18) Είναι απαραίτητη η επικουρία της Επιτροπής από επιτροπή αποτελούμενη από εκπροσώπους των κρατών μελών με στόχο την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Δεδομένου ότι τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας είναι γενικής εμβέλειας, κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή[7], τα μέτρα αυτά είναι αναγκαίο να λαμβάνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης.

(19) Ορισμένες διατάξεις της παρούσας οδηγίας μπορούν να τροποποιηθούν με την εν λόγω διαδικασία, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη των διεθνών πράξεων και της εμπειρίας που αποκτάται κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

(20) Οι διατάξεις της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ ενισχύονται, επεκτείνονται και τροποποιούνται σημαντικά μέσω της παρούσας οδηγίας. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να καταργηθεί η οδηγία 93/75/ΕΟΚ.

(21) Λαμβανομένης υπόψη της αρχής της επικουρικότητας, η θέσπιση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου συνιστά την πλέον πρόσφορη νομοθετική πράξη, διότι δημιουργεί ένα πλαίσιο για την υποχρεωτική και ομοιόμορφη εφαρμογή από τα κράτη μέλη των υποχρεώσεων και των διαδικασιών που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία, αφήνοντας ταυτόχρονα σε καθένα από αυτά την ελευθερία επιλογής των λεπτομερειών εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εθνικό τους σύστημα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

[7] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

Ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι η δημιουργία στην Κοινότητα ενός συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων, εξαιρουμένων:

α) των πολεμικών πλοίων, των βοηθητικών πολεμικών πλοίων ή άλλων πλοίων που ανήκουν σε κράτος μέλος, ή πλοίων η εκμετάλλευση των οποίων διενεργείται από κράτος μέλος στα πλαίσια της παροχής δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών.

β) των αλιευτικών πλοίων μήκους κάτω των 45 μέτρων και των πλοίων αναψυχής,

γ) των εφοδίων και του εξοπλισμού των πλοίων.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) «εκμεταλλευόμενοι το πλοίο», οι εφοπλιστές, ή οι διαχειριστές του πλοίου,

β) «πράκτορας», κάθε πρόσωπο που εντέλλεται ή εξουσιοδοτείται να παρέχει πληροφορίες εν ονόματι του εκμεταλλευόμενου το πλοίο,

γ) «φορτωτής» το πρόσωπο από το οποίο ή επ' ονόματι ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων με μεταφορέα,

δ) «εταιρεία», η εταιρεία κατά την έννοια του κανόνα 1, παράγραφος 2, του κεφαλαίου IX της σύμβασης SOLAS,

ε) «πλοίο», κάθε θαλασσοπόρο πλοίο ή θαλάσσιο σκάφος,

στ) «επικίνδυνα εμπορεύματα»:

– τα εμπορεύματα που αναφέρονται στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα για τη Μεταφορά των Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG),

– οι επικίνδυνες υγρές ουσίες που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 17 του Διεθνούς Κώδικα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), του σχετικού με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες ουσίες (IBC),

– τα υγρά αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 19 του Διεθνούς Κώδικα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), του σχετικού με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια (IGC),

– οι στερεές ύλες που αναφέρονται στο παράρτημα Β του κώδικα BC.

Περιλαμβάνονται επίσης τα εμπορεύματα για τη μεταφορά των οποίων οι σχετικοί προκαταρκτικοί όροι καθορίστηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 1.1.3 του Διεθνούς Κώδικα IBC και την παράγραφο 1.1.6 του Διεθνούς Κώδικα IGC.

ζ) «ρυπογόνα εμπορεύματα»:

– τα πετρελαιοειδή, όπως ορίζονται στο παράρτημα 1 της σύμβασης MARPOL,

– οι υγρές τοξικές ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης MARPOL,

– οι επιβλαβείς ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα 3 της σύμβασης MARPOL,

η) «μέσα μεταφοράς», όχημα για την οδική μεταφορά των εμπορευμάτων, βαγόνι για τη σιδηροδρομική μεταφορά των εμπορευμάτων, εμπορευματοκιβώτιο, βυτίο, βαγόνι-βυτίο ή κινητή δεξαμενή.

θ) «σχετικές διεθνείς πράξεις», οι ακόλουθες πράξεις, όπως ισχύουν κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας:

– «MARPOL», διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και το πρωτόκολλο της του 1978,

– «SOLAS», η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις της,

– η διεθνής σύμβαση του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων,

– η διεθνής σύμβαση του 1969 για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση απωλειών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης και το πρωτόκολλο του 1973 σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές,

– «κώδικας ISM», ο διεθνής θαλάσσιος κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας,

– «κώδικας IMDG », ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας για τη Μεταφορά των Επικίνδυνων Εμπορευμάτων,

– «κώδικας IBC», ο Διεθνής Κώδικας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες ουσίες,

– «κώδικας IGC», ο Διεθνής Κώδικας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια,

– «κώδικας BC», ο κώδικας πρακτικών κανόνων του IMO για την ασφαλή μεταφορά στερεών φορτίων χύδην,

– «κώδικας INF», ο κώδικας του IMO για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων,

– «ψήφισμα Α 851(20) του IMO», το ψήφισμα 851(20) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο "Γενικές αρχές για συστήματα υποβολής αναφορών των πλοίων και για απαιτήσεις σχετικά με την υποβολή αναφορών των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών για την αναφορά συμβάντων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, επιβλαβείς ουσίες ή/και ουσίες που ρυπαίνουν τη θάλασσα",

ι) «διεύθυνση», η ονομασία και οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που επιτρέπουν την επαφή, σε περίπτωση ανάγκης, με τον εκμεταλλευόμενο, τον πράκτορα, τη λιμενική αρχή, την αρμόδια αρχή ή κάθε άλλο πρόσωπο ή εξουσιοδοτημένο οργανισμό που διαθέτει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο που μεταφέρει το πλοίο.

ια) «αρμόδιες αρχές», οι αρχές και οι οργανισμοί στους οποίους ανατίθεται από τα κράτη μέλη το καθήκον να λαμβάνουν και να διαθέτουν τις πληροφορίες που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας,

ιβ) «λιμενικές αρχές», οι αρχές και οι οργανισμοί στους οποίους ανατίθεται από τα κράτη μέλη η ευθύνη να λαμβάνουν και να διαθέτουν τις πληροφορίες που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας,

ιγ) «παράκτιο κέντρο», η υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, οι εγκαταστάσεις στην ξηρά που είναι υπεύθυνες για τη λειτουργία ενός συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών εγκεκριμένου από τον ΙΜΟ ή από τον αρμόδιο φορέα που για το συντονισμό των επιχειρήσεων ανεύρεσης και διάσωσης ή καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, οι οποίοι ορίζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

ΤΙΤΛΟΣ Ι – ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΥΔΑΤΑ

Άρθρο 4
Αναγγελία κατάπλου στους κοινοτικούς λιμένες

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε όλα τα πλοία με προορισμό λιμένα που βρίσκεται εντός της Κοινότητας να ανακοινώνουν τον κατάπλου τους στην λιμενική αρχή:

α) τουλάχιστον σαράντα οκτώ ώρες πριν από τον κατάπλου, εφόσον ο λιμένας κατάπλου είναι γνωστός, ή

β) μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας κατάπλου, εφόσον η εν λόγω πληροφορία είναι διαθέσιμη σε λιγότερο από σαράντα οκτώ ώρες πριν από τον κατάπλου, ή

γ) το αργότερο κατά το χρόνο απόπλου του πλοίου από τον προηγούμενο λιμένα, εφόσον η διάρκεια του δρομολογίου είναι μικρότερη από σαράντα οκτώ ώρες.

Άρθρο 5
Συμμετοχή στα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών

1. Τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη αρμοδιότητας ενός παράκτιου κέντρου που διαθέτει σύστημα υποβολής υποχρεωτικών αναφορών εγκεκριμένο από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό οφείλουν, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και διαδικασίες, να συμμετέχουν στο σύστημα.

2. Οι αναφορές των πλοίων περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα Ι-1, με την επιφύλαξη των πρόσθετων πληροφοριών που απαιτούνται από το κράτος μέλος σύμφωνα με το ψήφισμα Α.851(20) του ΙΜΟ.

Άρθρο 6
Οργάνωση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στις ζώνες υψηλής πυκνότητας κυκλοφορίας ή στις επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα ζώνες

1. Τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη αρμοδιότητας μιας υπηρεσίας εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων ή ενός συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας εγκεκριμένου από τον ΙΜΟ, υπό την ευθύνη ενός κράτους μέλους οφείλουν, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και διαδικασίες, να χρησιμοποιούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες, εφόσον υφίστανται, και να συμμορφώνονται με τα μέτρα που εφαρμόζονται στην εν λόγω ζώνη και με τις παρεχόμενες οδηγίες, κατά περίπτωση. Η συμμετοχή σε μια υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων καθίσταται υποχρεωτική για τα πλοία που φέρουν σημαία τρίτου κράτους μόνο στις θαλάσσιες ζώνες που βρίσκονται εντός των χωρικών υδάτων του εμπλεκόμενου κράτους μέλους.

2. Τα κράτη μέλη βεβαιώνονται ότι οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και τα συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας που λειτουργούν υπ' ευθύνη τους διαθέτουν επαρκές και κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό, καθώς και πρόσφορα μέσα επικοινωνίας και παρακολούθησης πλοίων, και ότι λειτουργούν σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες του ΙΜΟ.

Άρθρο 7

Συστήματα αυτόματου εντοπισμού

1. Κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα της Κοινότητας πρέπει να διαθέτει, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που παρατίθεται στο παράρτημα II-1, σύστημα αυτόματου εντοπισμού που συνάδει με τα πρότυπα επιδόσεων του ΙΜΟ και είναι πρόσφορο για τη μετάδοση των πληροφοριών που αναφέρονται στο παράρτημα I-2.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να προμηθευτούν, εντός του χρονικού διαστήματος που καθορίζεται στο χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος II-1, με τον κατάλληλο εξοπλισμό και να αποκτήσουν τις εγκαταστάσεις ξηράς που απαιτούνται για να λαμβάνουν και να αξιοποιούν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο.

Άρθρο 8

Όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδίου (μαύρα κουτιά)

Τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα της Κοινότητας πρέπει να διαθέτουν όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδίου (μαύρο κουτί) σύμφωνα με τους όρους που περιγράφονται στο παράρτημα II-2.Οι απαλλαγές που χορηγούνται, κατά περίπτωση, στα οχηματαγωγά ro-ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου[8], καταργούνται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Το όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδίου πρέπει να επιτρέπει να αποθηκεύονται, με ασφαλή τρόπο και σε ανακτήσιμη μορφή, και να τίθενται στη διάθεση του κράτους μέλους που διεξάγει τις έρευνες για ένα θαλάσσιο ατύχημα, οι κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τη θέση, την κίνηση, την κατάσταση, την πλοήγηση και τον έλεγχο του πλοίου στο οποίο εγκαθίσταται.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ – ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ Η ΡΥΠΟΓΟΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (HAZMAT)

Άρθρο 9

Υποχρεώσεις του φορτωτή

Τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται επί του πλοίου σε λιμένα κράτους μέλους, εάν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο ή στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο δήλωση με τις ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, τους αριθμούς Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), εφόσον υπάρχουν, τις κλάσεις κινδύνου του ΙΜΟ και τις ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και, εφόσον τα

[8] ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σελ. 1.

εμπορεύματα αυτά δεν μεταφέρονται με δεξαμενόπλοια αλλά με άλλα μέσα μεταφοράς, τα αναγνωριστικά τους στοιχεία.

Ο φορτωτής υποχρεούται να παραδίδει στον πλοίαρχο ή στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο την προβλεπόμενη από την παρούσα οδηγία δήλωση και να εξασφαλίζει ότι το φορτίο που παραδίδεται προς μεταφορά είναι πράγματι αυτό που έχει δηλωθεί σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο.

Άρθρο 10

Υποβολή αναφορών από τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα

1. Ο εκμεταλλευόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος ενός πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και αποπλέει από λιμένα κράτους μέλους κοινοποιεί, το αργότερο κατά το χρόνο του απόπλου, τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ στην αρμόδια αρχή που ορίζεται από το εν λόγω κράτος μέλος.

2 Ο εκμεταλλευόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και προέρχεται από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα εντός της Κοινότητας ή με κατεύθυνση προς αγκυροβόλιο εντός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους κοινοποιεί τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο πρώτος λιμένας προορισμού ή το πρώτο αγκυροβόλιο, το αργότερο μόλις αποπλεύσει από τον λιμένα φόρτωσης ή μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας προορισμού, εφόσον η εν λόγω πληροφορία δεν είναι διαθέσιμη κατά τον απόπλου.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόσουν διαδικασία που επιτρέπει στον εκμεταλλευόμενο, στον πράκτορα ή στον πλοίαρχο πλοίου που εμπίπτει στις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων να κοινοποιεί τις αναφερόμενες στο παράρτημα ΙΙΙ πληροφορίες στην λιμενική αρχή του λιμένα απόπλου ή προορισμού εντός της Κοινότητας, κατά περίπτωση.

   Η διαδικασία πρέπει να εγγυάται ανά πάσα στιγμή την πρόσβαση της αρμόδιας αρχής στις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ σε περίπτωση ανάγκης. Για το σκοπό αυτό, η αρμόδια λιμενική αρχή αποθηκεύει τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ για χρονικό διάστημα που καθιστά δυνατή την αξιοποίησή τους σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος στη θάλασσα. Η λιμενική αρχή λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την έγκαιρη ηλεκτρονική μετάδοση των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, εφόσον τις ζητήσει, επί εικοσιτετραώρου βάσεως.

4. Ο εκμεταλλευόμενος, ο πράκτορας, ή ο πλοίαρχος του πλοίου οφείλει να κοινοποιήσει ηλεκτρονικά τις σχετικές με το φορτίο πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο 5 του παραρτήματος ΙΙΙ στη λιμενική αρχή ή στην αρμόδια αρχή. Όταν χρησιμοποιούνται μηνύματα EDI για τη μετάδοση των δεδομένων, πρέπει να χρησιμοποιούνται τα μορφότυπα των μηνυμάτων EDIFACT που αναφέρονται στο παράρτημα IV.

5. Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και διέρχονται από τα χωρικά ύδατα ή από την αποκλειστική οικονομική ζώνη κρατών μελών χωρίς να κατευθύνονται προς ή να προέρχονται από λιμένα εντός της Κοινότητας κοινοποιούν

στα παράκτια κέντρα που διαθέτουν σύστημα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 την ποσότητα και την κλάση ΙΜΟ των επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρουν.

Άρθρο 11
Ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ κρατών μελών

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίζουν τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των χρησιμοποιούμενων εθνικών συστημάτων για τη διαχείριση των πληροφοριών που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Τα συστήματα επικοινωνίας που τίθενται σε λειτουργία για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου πρέπει να διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

– Η ανταλλαγή δεδομένων πρέπει να διενεργείται ηλεκτρονικά, πρέπει δε να επιτρέπει τη λήψη και την επεξεργασία των μηνυμάτων που αποστέλλονται σύμφωνα με το άρθρο 10,

– Το σύστημα πρέπει να επιτρέπει τη μετάδοση των πληροφοριών επί εικοσιτετραώρου βάσεως.

– Κάθε κράτος μέλος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να μεταδίδει έγκαιρα στην αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, κατόπιν αιτήσεώς της, τις πληροφορίες σχετικά με το πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει.

Άρθρο 12
Απαλλαγές

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάξουν τα εθνικά τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο έδαφος τους από την υποχρέωση του άρθρου 10, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

   – η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα προαναφερόμενα τακτικά δρομολόγια καταρτίζει και ενημερώνει κατάλογο των εμπλεκόμενων πλοίων και τον διαβιβάζει στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή,

   – για κάθε δρομολόγιο που εκτελείται, οι αναφερόμενες στο παράρτημα ΙΙΙ πληροφορίες τίθενται στη διάθεση της αρμόδιας αρχής, εφόσον τις ζητήσει. Η εταιρεία οφείλει να θέσει σε εφαρμογή εσωτερικό σύστημα που να εγγυάται την έγκαιρη μετάδοση, εφόσον της ζητηθεί, των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή επί εικοσιτετραώρου βάσεως, σε ηλεκτρονική μορφή σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 2.

2. Τα κράτη μέλη ελέγχουν σε τακτά χρονικά διαστήματα την τήρηση των όρων της πρώτης παραγράφου. Όταν τουλάχιστον ένας από τους εν λόγω όρους δεν τηρείται, τα κράτη μέλη ανακαλούν άμεσα το προνόμιο της απαλλαγής που απολαμβάνει η συγκεκριμένη εταιρεία.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τον κατάλογο των εταιρειών και των πλοίων που απαλλάσσονται δυνάμει του παρόντος άρθρου, καθώς και κάθε ενημέρωση του εν λόγω καταλόγου.

4. Όταν δύο ή περισσότερο κράτη μέλη εμπλέκονται στην εκτέλεση τακτικού δρομολογίου που εκμεταλλεύεται η ίδια εταιρεία, δύνανται να συνεργαστούν προκειμένου να χορηγήσουν απαλλαγή στην εταιρεία αυτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ – ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ Η ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 13
Πλοία που εγκυμονούν κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα

1. Τα πλοία που πληρούν τα κατωτέρω κριτήρια θεωρείται ότι εγκυμονούν κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα ή ότι συνιστούν απειλή για το περιβάλλον κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας:

   – πλοία που έχουν εμπλακεί στα θαλάσσια ατυχήματα ή συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 14,

   – πλοία που αθέτησαν την υποχρέωση υποβολής αναφορών που επιβάλλεται από την παρούσα οδηγία,

   – πλοία που παραβίασαν τους κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας και των υπηρεσιών εξυπηρέτησης πλοίων που λειτουργούν υπ' ευθύνη ενός κράτους μέλους,,

   – πλοία για τα οποία υπάρχουν αποδείξεις ή ισχυρές ενδείξεις εσκεμμένων απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων παραβιάσεων της σύμβασης Marpol στα ύδατα κράτους μέλους,

   – πλοία στα οποία απαγορεύτηκε ο κατάπλους στους λιμένες της Κοινότητας ή για τα οποία υποβλήθηκε έκθεση ή κοινοποίηση από κράτος μέλος σύμφωνα με το παράρτημα Ι-1 της οδηγίας 95/21/ΕΚ.

2. Οι πληροφορίες που διαθέτουν τα παράκτια κέντρα σχετικά με τα πλοία που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο μεταβιβάζονται στα ενδιαφερόμενα παράκτια κέντρα των άλλων κρατών μελών που βρίσκονται επί της προβλεπόμενης πορείας του πλοίου.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 15, τα κράτη μέλη λαμβάνουν, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα ενδεικνυόμενα μέτρα έναντι των πλοίων της πρώτης παραγράφου που εντόπισαν ή για τα οποία ειδοποιήθηκαν από άλλα κράτη μέλη αποβλέποντας στην πρόληψη ή στη μείωση των κινδύνων που απειλούν την ασφάλεια στη θάλασσα ή το περιβάλλον. Διεξάγουν κάθε έλεγχο ή προβαίνουν σε κάθε ενέργεια που κρίνουν σκόπιμη, σύμφωνα με τους όρους της οδηγίας 95/21/ΕΚ, προκειμένου να εντοπίσουν πιθανές παραβιάσεις των διατάξεων της παρούσας οδηγίας ή των συναφών κανόνων των ισχυουσών διεθνών συμβάσεων. Ενημερώνουν, κατά περίπτωση, το κράτος μέλος που τους διαβίβασε τις σχετικές πληροφορίες δυνάμει της παραγράφου 2 για τα αποτελέσματα της αναληφθείσας δράσης.

Άρθρο 14

Ειδοποίηση σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα

1. Προκειμένου να διευκολύνεται η πρόληψη ή η μείωση κάθε σημαντικού κινδύνου που απειλεί την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων ή την ασφάλεια του περιβάλλοντος, ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που διέρχεται στα ανοικτά των ακτών ενός κράτους μέλους υποχρεούται να ειδοποιεί άμεσα το κατά τόπον αρμόδιο παράκτιο κέντρο σχετικά με τα ακόλουθα γεγονότα:

   – κάθε συμβάν ή ατύχημα που απειλεί την ασφάλεια του πλοίου, όπως προσόρμιση, προσάραξη, αβαρία, δυσλειτουργία ή βλάβη, εισβολή ή κλοπή φορτίου, καθώς και κάθε ζημία που παρατηρείται στο κύτος ή στη δομή του πλοίου,

   – κάθε συμβάν ή ατύχημα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, όπως βλάβες που ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητα ελιγμών ή πλεύσης του πλοίου, καθώς και κάθε δυσλειτουργία στα συστήματα προώθησης ή στα πηδάλια, στην ηλεκτρογεννήτρια, στον ναυτιλιακό ή στον επικοινωνιακό εξοπλισμό,

   – κάθε περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση των υδάτων και των ακτών ενός κράτους μέλους, όπως ρίψη ή κίνδυνος ρίψης ρυπογόνων προϊόντων στη θάλασσα, καθώς και κάθε κηλίδα ρυπογόνων προϊόντων, εμπορευματοκιβώτια ή επιπλέοντα συσκευασμένα εμπορεύματα που παρατηρούνται στη θάλασσα,

2. Το ειδοποιητήριο μήνυμα που μεταδίδεται δυνάμει της πρώτης παραγράφου πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον την ταυτότητα του πλοίου, τη θέση του, τον λιμένα απόπλου, τον λιμένα προορισμού, όποτε χρειάζεται τη διεύθυνση που επιτρέπει την ανεύρεση πληροφοριών σχετικά με το φορτίο, τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο, τις λεπτομέρειες του συμβάντος καθώς και κάθε σχετική πληροφορία που αναφέρεται στο ψήφισμα Α.851(20) του ΙΜΟ.

Άρθρο 15

Μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ιδιαίτερα δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών

Εφόσον ένα κράτος μέλος εκτιμά ότι, σε περίπτωση που οι μετεωρολογικές-ωκεάνιες συνθήκες είναι ιδιαίτερα δυσμενείς, υπάρχει αυξημένος κίνδυνος ρύπανσης των υδάτων ή των ακτών του, ή των υδάτων ή των ακτών άλλων κρατών μελών, πρέπει, κάνοντας χρήση κάθε κατάλληλου διοικητικού μέτρου, να απαγορεύει τον απόπλου των πλοίων που ενδέχεται να προκαλέσουν τέτοιο κίνδυνο, από λιμένες εντός της υπό εξέταση ζώνης. Η απαγόρευση απόπλου αίρεται, μόλις διαπιστωθεί ότι το πλοίο μπορεί να αποπλεύσει από τον λιμένα χωρίς σοβαρό κίνδυνο κατά την έννοια του πρώτου εδαφίου.

Άρθρο 16

Λήψη μέτρων σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα

1. Στην περίπτωση των θαλάσσιων συμβάντων ή ατυχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 14, τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα πρόσφορα μέτρα, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, προκειμένου να διαφυλάξουν την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στο παράρτημα IV παρατίθεται μη περιοριστικός κατάλογος των μέτρων που δύνανται να λαμβάνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Ο εκμεταλλευόμενος, ο πλοίαρχος του πλοίου, και, ενδεχομένως, ο ιδιοκτήτης του φορτίου, υποχρεούνται να συνεργάζονται πλήρως με τις αρμόδιες εθνικές αρχές, εφόσον τους ζητηθεί, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες ενός συμβάντος ή ατυχήματος στη θάλασσα.

3. Ο πλοίαρχος ενός πλοίου στο οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας (κώδικας ISM) ενημερώνει την εταιρεία για κάθε ατύχημα ή συμβάν που συντελείται στη θάλασσα. Η εταιρεία, μόλις ενημερωθεί για ένα τέτοιο συμβάν, οφείλει να έλθει σε επαφή με το αρμόδιο παράκτιο κέντρο και να τεθεί στη διάθεσή του, ανάλογα με τις περιστάσεις.

Άρθρο 17
Ασφαλείς λιμένες

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τη διαθεσιμότητα στο έδαφός τους λιμένων κατάλληλων για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο. Για το σκοπό αυτό, καταρτίζουν, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, σχέδια που αναφέρουν λεπτομερώς για κάθε λιμένα τα χαρακτηριστικά της ζώνης, τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις, τους επιχειρησιακούς και περιβαλλοντικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την ενδεχόμενη χρησιμοποίησή τους για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

Τα σχέδια για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο διατίθενται κατόπιν αιτήσεως. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρο 18
Ενημέρωση των ενδιαφερομένων μερών

1. Η αρμόδια παράκτια αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους αναγγέλλει, εφόσον χρειαστεί, μέσω ασυρμάτου εντός των θιγόμενων περιοχών τα συμβάντα που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1, καθώς και πληροφορίες σχετικά με κάθε πλοίο που συνιστά απειλή για τη ναυσιπλοΐα.

2 Οι αρμόδιες αρχές, οι οποίες διαθέτουν τις πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 14, λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την ανά πάσα στιγμή παροχή των εν λόγω πληροφοριών, εφόσον ζητηθούν για λόγους ασφαλείας από την αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους.

3. Το κράτος μέλος οι αρμόδιες αρχές του οποίου έχουν ενημερωθεί, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία ή με άλλο τρόπο, για περιστατικά που εγκυμονούν ή αυξάνουν, για άλλο κράτος μέλος, τον κίνδυνο ατυχήματος σε ορισμένες θαλάσσιες και παράκτιες ζώνες, λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να ενημερώσει σχετικά το ταχύτερο δυνατόν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και να συνεργαστεί με αυτό για το σχεδιασμό των κατάλληλων ενεργειών. Κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον κοινό καθορισμό των όρων μιας κοινής δράσης.

Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να χρησιμοποιεί πλήρως τις αναφορές που τα πλοία υποχρεούνται να του διαβιβάζουν δυνάμει του άρθρου 14.

ΤΙΤΛΟΣ IV - ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Άρθρο 19

Κατάρτιση και δημοσίευση του καταλόγου των αρμόδιων οργανισμών

1. Κάθε κράτος μέλος καθορίζει τις αρμόδιες αρχές, τις λιμενικές αρχές και τα παράκτια κέντρα στα οποία πρέπει να υποβάλλονται οι αναφορές που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία.

2. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά για την κατάλληλη πληροφόρηση του τομέα της ναυτιλίας, κυρίως μέσω ναυτιλιακών δημοσιεύσεων, σχετικά με τις αρχές και τα κέντρα που ορίζονται δυνάμει της πρώτης παραγράφου, περιλαμβανομένης, ενδεχομένως, της ζώνης της κατά τόπον αρμοδιότητάς τους, καθώς και σχετικά με τις καθιερωμένες διαδικασίες για την κοινοποίηση των πληροφοριών που προβλέπονται από την οδηγία, ενημερώνει δε τακτικά τις εν λόγω πληροφορίες.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τον κατάλογο των οργανισμών που ορίζονται δυνάμει της πρώτης παραγράφου, καθώς και κάθε ενημέρωση του εν λόγω καταλόγου.

Άρθρο 20

Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την επίτευξη των ακόλουθων στόχων:

α) Τη βελτιστοποίηση της χρήσης των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, περιλαμβανομένης της ανάπτυξης των κατάλληλων τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων και των λιμενικών αρχών με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις κινήσεις και τις προβλέψεις κατάπλου των πλοίων στους λιμένες, καθώς και με το φορτίο τους,

β) Την ανάπτυξη και τη βελτίωση των τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων των κρατών μελών για την καλύτερη γνώση της κυκλοφορίας και την παρακολούθηση των πλοίων που διέρχονται από τις ευρωπαϊκές ακτές, την εναρμόνιση και, ει δυνατόν, την απλοποίηση των αναφορών που απαιτούνται από τα διερχόμενα πλοία,

γ) Την επέκταση της κάλυψης του ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία προκειμένου να βελτιωθεί ο εντοπισμός και η παρακολούθηση των πλοίων που πλέουν στα ευρωπαϊκά ύδατα. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τη δημιουργία κατάλληλων συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών, υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και, ενδεχομένως, συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας, για την υποβολή τους στον ΙΜΟ προς έγκριση.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, που ιδρύθηκε από την οδηγία ../../ΕΚ, θα συμβάλει στην επίτευξη των ακόλουθων στόχων:

– διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής για την επίτευξη των στόχων της παραγράφου 1,

– προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των παράκτιων κρατών στις θαλάσσιες ζώνες των περιοχών που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία,

– βελτίωση της ενημέρωσης του ναυτιλιακού τομέα σχετικά με τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία,

– συλλογή και διάθεση στα ενδιαφερόμενα μέρη του καταλόγου των αρμόδιων οργανισμών που ορίζονται σύμφωνα δυνάμει του άρθρου 19, των σχετικών δεδομένων που αφορούν τις εταιρείες στις οποίες χορηγήθηκε απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 12, των πλοίων που εγκυμονούν κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα και αναφέρονται στο άρθρο 13 και όλων των σχετικών πληροφοριών για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας,

– την ανάπτυξη και την εκμετάλλευση κάθε συστήματος ενημέρωσης απαραίτητου για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στις προηγούμενες περιπτώσεις,

– τη δημιουργία, προκειμένου κυρίως να εξασφαλιστούν οι βέλτιστες συνθήκες κυκλοφορίας στις υψηλής πυκνότητας κυκλοφορίας ή επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα ζώνες, περιφερειακών κέντρων διαχείρισης των πληροφοριών που συλλέγονται και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 21
Εμπιστευτικότητα των πληροφοριών

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας των πληροφοριών που τους κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, τις χρησιμοποιούν δε μόνο για τους σκοπούς της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία.

Άρθρο 22
Έλεγχος της εφαρμογής της οδηγίας και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη εξακριβώνουν μέσω τακτικών και αιφνιδιαστικών ελέγχων τη λειτουργία των τηλεματικών συστημάτων που δημιουργούνται για τις ανάγκες της οδηγίας, ιδίως δε τη δυνατότητά τους να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της έγκαιρης λήψης ή μετάδοσης, επί εικοσιτετραώρου βάσεως, των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει των άρθρων 10 και 12.

2. Τα κράτη μέλη καθιερώνουν στο εθνικό τους δίκαιο χρηματικές κυρώσεις που επιβάλλονται στους εκμεταλλευόμενους, πράκτορες, φορτωτές, ιδιοκτήτες φορτίων και πλοιάρχους πλοίων σε περιπτώσεις παράβασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Οι χρηματικές κυρώσεις που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο πρέπει να είναι αρκετά αυστηρές προκειμένου να αποτρέπουν τη διενέργεια ή την επανάληψη παραβάσεων.

3. Με την επιφύλαξη άλλων απαραίτητων μέτρων για την εφαρμογή της οδηγίας, το καθεστώς των χρηματικών κυρώσεων που θεσπίζεται από τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζεται κυρίως στις ακόλουθες περιπτώσεις παραβίασης των διατάξεων της οδηγίας:

– αθέτηση της υποχρέωσης αναγγελίας σχετικά με τον κατάπλου στους λιμένες, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4,

– αθέτηση της υποχρέωσης υποβολής υποχρεωτικής αναφοράς, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5,

– παραβίαση των κανόνων που ισχύουν σε ένα σύστημα οργάνωσης της κυκλοφορίας ή μη συμμόρφωση με τις οδηγίες που παρέχονται από μια υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων η οποία ορίζεται από κράτος μέλος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6,

– απουσία ή ανεπάρκεια λειτουργίας του συστήματος αυτόματου εντοπισμού που βρίσκεται στο πλοίο, ή του οργάνου καταγραφής δεδομένων ταξιδίου, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 7 και 8,

– αθέτηση της υποχρέωσης δήλωσης, ή ανακριβής δήλωση από τον φορτωτή, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 9,

– παραβίαση των υποχρεώσεων κοινοποίησης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 12,

– αθέτηση της υποχρέωσης ειδοποίησης σχετικά με συμβάντα, ατυχήματα ή περιστατικά στη θάλασσα, σύμφωνα με το άρθρο 14,

– απόπλους από λιμένα κατά παράβαση του άρθρου 15,

– αθέτηση της υποχρέωσης συνεργασίας με τις εθνικές αρχές για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών θαλάσσιου ατυχήματος, σύμφωνα με το άρθρο 16.

4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί το κράτος της σημαίας και κάθε άλλο ενδιαφερόμενο κράτος για τα μέτρα που λαμβάνουν έναντι των πλοίων που δεν φέρουν τη σημαία τους, σύμφωνα με το άρθρα 13 και 16 και την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

5. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώνει, σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 16, ότι η εταιρεία δεν κατόρθωσε να επικοινωνήσει και να διατηρήσει την επαφή με το πλοίο ή τις εμπλεκόμενες επιχειρησιακές αρχές, ενημερώνει σχετικά το κράτος που χορήγησε, ή στο όνομα του οποίου χορηγήθηκε, η πιστοποίηση ISM.

Όταν η σοβαρότητα της δυσλειτουργίας αποδεικνύει την ύπαρξη σημαντικής παρατυπίας στη λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας, το κράτος μέλος που χορήγησε τη βεβαίωση συμμόρφωσης ή το

πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας στο πλοίο ανακαλεί άμεσα την πιστοποίηση ISM από την εμπλεκόμενη εταιρεία.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 23
Διαδικασία τροποποίησης

Η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 24 δύναται να χρησιμοποιηθεί προκειμένου:

– να εφαρμοστούν, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, μεταγενέστερες τροποποιήσεις που τίθενται σε ισχύ σχετικά με τα αντίστοιχα διεθνή μέσα που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο θ,

– να τροποποιηθούν οι υποχρεώσεις και οι διαδικασίες που περιγράφονται στα παραρτήματα βάσει της εμπειρίας που θα αποκομισθεί από την εφαρμογή της.

Άρθρο 24
Κανονιστική επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή αποτελούμενη από εκπροσώπους των κρατών μελών της οποίας προεδρεύει ο εκπρόσωπος της Επιτροπής.

2. Σε περίπτωση που γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

3. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.

Άρθρο 25

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την 1η Ιουλίου 2002. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι εν λόγω διατάξεις, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 26

Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ καταργείται εικοσιτέσσερις μήνες μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 27

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 28

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, […]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
[…]	*[…]*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Πληροφορίες που κοινοποιούνται από τα πλοία που αναφέρονται στον τίτλο Ι

1. Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5

– A - Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI)

– C ή D : Θέση

– G - Λιμένας απόπλου

– I- Λιμένας προορισμού και προβλεπόμενη ώρα κατάπλου

– P - Φορτίο και, εφόσον υπάρχουν στο πλοίο επικίνδυνα εμπορεύματα, ποσότητα και κλάση IMO

– W - Συνολικός αριθμός ατόμων που βρίσκονται στο πλοίο

– X - Διάφορες πληροφορίες:

  – Διεύθυνση για την κοινοποίηση πληροφοριών σχετικά με το φορτίο

  – Χαρακτηριστικά και εκτιμώμενη ποσότητα καυσίμων στη δεξαμενή, για τα πλοία που μεταφέρουν πάνω από 5.000 τόνους καυσίμων.

2. Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 7

– Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI)

– Τύπος πλοίου

– Θέση, πορεία, ταχύτητα και συνθήκες πλεύσης

– Λιμένας απόπλου, λιμένας προορισμού και πιθανή ώρα κατάπλου

– Ύπαρξη επικίνδυνων εμπορευμάτων στο πλοίο: ναι/όχι

– Εάν ναι, διεύθυνση για την κοινοποίηση πληροφοριών σχετικά με το φορτίο

3. Σε περίπτωση μεταβολής των πληροφοριών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα, ο πλοίαρχος του πλοίου ενημερώνει αμέσως την ενδιαφερόμενη παράκτια αρχή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Ισχύουσες προδιαγραφές εξοπλισμού πλοίων

Ι - Συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS)

1. Πλοία που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά

Τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως διαστάσεων, και όλα τα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων, τα οποία ναυπηγούνται μετά την 1η Ιουλίου 2002 και καταπλέουν σε λιμένα εντός της Κοινότητας, υποχρεούνται να φέρουν τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 7.

2. Πλοία που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002

Τα πλοία που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002 και καταπλέουν σε λιμένα εντός της Κοινότητας υποχρεούνται να φέρουν τον εξοπλισμό που αναφέρεται στο άρθρο 7 σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

- επιβατηγά πλοία: μέχρι την 1η Ιουλίου 2003 το αργότερο,
- δεξαμενόπλοια: το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση του εξοπλισμού ασφαλείας που διενεργείται μετά την 1η Ιουλίου 2003,
- πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 50.000 τόνων, μέχρι την 1η Ιουλίου 2004 το αργότερο,
- πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 10.000 τόνων αλλά κατώτερης των 50.000, μέχρι την 1η Ιουλίου 2005 το αργότερο,
- πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3.000 τόνων αλλά κατώτερης των 10.000, μέχρι την 1η Ιουλίου 2006 το αργότερο,
- πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων αλλά κατώτερης των 3.000, μέχρι την 1η Ιουλίου 2007 το αργότερο,

ΙΙ – Όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδίου («μαύρο κουτί»)

Τα πλοία που εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες πρέπει να είναι εξοπλισμένα με όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδίου (μαύρο κουτί) το οποίο να πληροί τα πρότυπα λειτουργίας του ψηφίσματος Α 861(20) του ΙΜΟ, καθώς και τους κανόνες δοκιμής που ορίζει το πρότυπο αριθ. 61996 της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (IEC), εφόσον καταπλέουν σε λιμένα που βρίσκεται εντός της Κοινότητας:

– Τα επιβατηγά πλοία που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά, το αργότερο κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας,

– Τα πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3.000 τόνων, που ναυπηγήθηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2002, το αργότερο κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας,

– Τα επιβατηγά πλοία που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2004 το αργότερο.

– Τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 20.000 τόνων, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007 το αργότερο,

– Τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας μεταξύ 3.000 και 20.000 τόνων, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2008 το αργότερο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Κοινοποιούμενες πληροφορίες δυνάμει του άρθρου 10

1 Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του ΙΜΟ, κατά περίπτωση)

2 Λιμένας προορισμού

3 Ώρα απόπλου πλοίου που αναχωρεί από λιμένα κράτους μέλους (άρθρο 10, παράγραφος 1)

4 Πιθανή ώρα κατάπλου στον λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, κατ' απαίτηση της αρμόδιας αρχής, και πιθανή ώρα απόπλου από τον εν λόγω λιμένα (άρθρο 10, παράγραφος 2)

5 Οι ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, οι αριθμοί Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), εφόσον υπάρχουν, οι κλάσεις κινδύνου ΙΜΟ σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες IMDG, IBC και IGC και, ενδεχομένως, η κλάση του πλοίου όπως ορίζεται από τον κώδικα INF, οι ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και η θέση τους στο πλοίο και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε φορητές δεξαμενές ή εμπορευματοκιβώτια, τα αναγνωριστικά τους στοιχεία

6 Βεβαίωση ότι υπάρχει στο πλοίο κατάλογος, κατάσταση ή κατάλληλο σχέδιο φόρτωσης που αναφέρει λεπτομερώς τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει το πλοίο καθώς και τη θέση τους στο πλοίο.

7 Διεύθυνση που επιτρέπει την αναζήτηση αναλυτικών πληροφοριών για το φορτίο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
Ηλεκτρονικά μηνύματα EDIFACT

Τα μηνύματα EDIFACT που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4, είναι τα ακόλουθα:

– MOTREQ («Vessel Data Request »): μήνυμα που μεταδίδεται όταν απαιτούνται πληροφορίες για ένα συγκεκριμένο πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει·

– APERAK («Application Acknowledgement»): μήνυμα που υποδεικνύει ότι τα δεδομένα που αφορούν το συγκεκριμένο πλοίο είναι διαθέσιμα και θα μεταδοθούν, ή ότι δεν είναι διαθέσιμα·

– VESDEP («Vessel Movement Data»): μήνυμα που αναφέρει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το δρομολόγιο του συγκεκριμένου πλοίου·

– IFTDGN («Hazardous Cargo Data»): μήνυμα που αναφέρει λεπτομερώς τη φύση των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται·

– BAPLIE («Bayplan»): μήνυμα που παρέχει πληροφορίες για τη θέση των εμπορευμάτων μέσα στο πλοίο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Μέτρα που δύνανται να λάβουν τα κράτη μέλη σε περίπτωση ύπαρξης κινδύνου για την ασφάλεια στη θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος (δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 1)

Όταν, ύστερα από κάποιο συμβάν ή περιστάσεις που περιγράφονται στο άρθρο 14 και αφορούν πλοίο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους κρίνει ότι, στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, πρέπει να προληφθεί, να μετριαστεί ή να αποφευχθεί σοβαρός και άμεσος κίνδυνος που απειλεί τις ακτές ή τα σχετικά συμφέροντα, την ασφάλεια άλλων πλοίων, του πληρώματος, των επιβατών ή των ατόμων που βρίσκονται στην ξηρά ή για να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον, η αρχή αυτή δύναται κυρίως:

– να περιορίσει τις κινήσεις του πλοίου ή να του επιβάλει συγκεκριμένη πορεία. Η απαίτηση αυτή δεν είναι ισχυρότερη από την ευθύνη του πλοιάρχου για την ασφαλή διακυβέρνηση του πλοίου,

– να προειδοποιήσει τον πλοίαρχο του πλοίου ώστε να εξαλείψει τον κίνδυνο που απειλεί το περιβάλλον ή την ασφάλεια στη θάλασσα,

– 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 ενημερώσει σχετικά το αρμόδιο παράκτιο κέντρο,

– να διατάξει τον πλοίαρχο να καταπλεύσει σε ασφαλή λιμένα σε περίπτωση άμεσου κινδύνου, ή

– να επιβάλλει την πλοήγηση ή την ρυμούλκηση του πλοίου.

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία.

2. ΣΧΕΤΙΚΟ(Α) ΚΟΝΔΥΛΙΟ(Α) ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Μέρος Α (βλέπε παράγραφο 10)

Μέρος Β (βλέπε παράγραφο 7) – κονδύλιο του προϋπολογισμού Β2-702: Προετοιμασία, αξιολόγηση και προώθηση της ασφάλειας των μεταφορών

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών: άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

4.1 Γενικός στόχος

Δημιουργία συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία με στόχο τη βελτίωση της πρόληψης και της επέμβασης σε περίπτωση ατυχήματος και κινδύνων ρύπανσης των ακτών των κρατών μελών.

4.2 Καλυπτόμενο χρονικό διάστημα και ρυθμίσεις ανανέωσης

Αόριστο

5. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ Η ΕΞΟΔΩΝ

5.1 Μη υποχρεωτική δαπάνη

5.2 Διαχωριζόμενες πιστώσεις

5.3 Είδος εσόδων: κανένα

6. ΤΥΠΟΣ ΕΞΟΔΩΝ Η ΕΣΟΔΩΝ

Λειτουργικές και διοικητικές δαπάνες για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της εφαρμογής της οδηγίας.

Το προτεινόμενο μέτρο θα έχει μικρή επίδραση στον προϋπολογισμό της Κοινότητας, καθώς συνίσταται κυρίως στην οργάνωση συνεδριάσεων με τους εμπειρογνώμονες του τομέα της ναυτιλίας των κρατών μελών. Επιπλέον, σύμφωνα με τους στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 2, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα

πρέπει να αναλάβει κατ' αρχήν την ευθύνη εκτέλεσης ορισμένου αριθμού αποστολών για την εφαρμογή της οδηγίας και, κατά συνέπεια, τα σχετικά έξοδα. Είναι απαραίτητη επομένως η προσφυγή στο δημοσιονομικό δελτίο που επισυνάπτεται σε παράρτημα της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της θέσπισης του εν λόγω οργανισμού. Στο πλαίσιο αυτό, το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών πρέπει να βαρύνει τον προϋπολογισμό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Επιπλέον, οι συνεδριάσεις με τους εμπειρογνώμονες του εν λόγω τομέα ενδέχεται να απαιτήσουν ορισμένες λειτουργικές δαπάνες. Οι πιστώσεις που απαιτούνται για την κάλυψη των εν λόγω λειτουργικών δαπανών περιγράφονται αναλυτικά στον πίνακα 7.2 και καλύπτονται από το κονδύλιο του προϋπολογισμού B2-702.

7. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

7.1 Μέθοδος υπολογισμού της συνολικής δαπάνης λειτουργίας (σχέση μεταξύ επιμέρους και συνολικών δαπανών)

Το συνολικό κόστος της ενέργειας υπολογίζεται με την άθροιση του συνόλου των επιμέρους δαπανών σε ετήσια βάση, αρχίζοντας από το έτος ν, κατά το οποίο ο προτεινόμενος κανονισμός θα τεθεί σε ισχύ (βλέπε πίνακα 7.2).

Οι εν λόγω επιμέρους δαπάνες συνίστανται σε ένα ετήσιο ποσό 5.000 ευρώ για τη διοργάνωση, μια φορά το χρόνο κατά μέσο όρο, ημερήσιας συνεδρίασης στην οποία θα συμμετέχουν εμπειρογνώμονες του τομέα. Προβλέπονται επίσης πρόσθετες δαπάνες για τη δημοσίευση των πληροφοριών και την προώθηση του ευρωπαϊκού συστήματος, ιδίως για την ενημέρωση του τομέα της ναυτιλίας για τις υποχρεώσεις και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας. Κατ' αυτό τον τρόπο, μπορούν να δεσμευθούν 10.000 ευρώ από το πρώτο έτος εφαρμογής της οδηγίας. Μια αναπροσαρμογή (ύψους 5.000 ευρώ) μπορεί να προβλεφθεί μετά πέντε έτη.

7.2 Λειτουργικές δαπάνες για μελέτες, εμπειρογνώμονες κλπ., που περιλαμβάνονται στο μέρος Β του προϋπολογισμού

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (τρέχουσες τιμές)

	Έτος ν	ν+1	ν+2	ν+3	ν+4	ν+5 και επόμ. έτη	Σύνολο
– Συνεδριάσεις εμπειρογνωμόνων[9]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Πληροφόρηση και εκδόσεις		0,010				0,005	0, 015
Σύνολο		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

7.3 Χρονοδιάγραμμα των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων και πληρωμών

εκατ. ευρώ

	Έτος ν	ν+1	ν+2	ν+3	ν+4	ν+5 και επόμ. έτη	Σύνολο
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Πιστώσεις πληρωμών							
έτος ν		0,015					0,015
ν+1			0,005				0,005
ν+2				0,005			0,005
ν+3					0,005		0,005
ν+4						0,005	0,010
ν+5 και επομ. έτη							
Σύνολο		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

– Έλεγχος συμμόρφωσης με τις διαδικασίες για την πρόσκληση εμπειρογνωμόνων των κρατών μελών στις συνεδριάσεις της επιτροπής.

[9] Δαπάνες που ανταποκρίνονται στα κριτήρια που αναφέρονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 22.4.1992 (SEC(92) 769).

9. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

9.1 Ειδικοί και ποσοτικοποιημένοι στόχοι, πληθυσμός στόχος

– Ειδικοί στόχοι: συνδέσεις με το γενικό στόχο:

Θέσπιση ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, το οποίο θα περιλαμβάνει την οργάνωση συνεδριάσεων με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών στον τομέα της ναυτιλίας, προκειμένου, ιδίως, να προετοιμαστεί η επέκταση της κάλυψης του ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία.

– Πληθυσμός στόχος: ενδεχομένως διάκριση κατά στόχο, αναλυτικός καθορισμός των τελικών δικαιούχων της δημοσιονομικής επέμβασης της Κοινότητας και των μεσαζόντων που θα επέμβουν.

Μη σχετικό.

9.2 Αιτιολογία της δράσης

– Αναγκαιότητα κοινοτικής δημοσιονομικής επέμβασης, ειδικότερα στο πλαίσιο της αρχής της επικουρικότητας.

Η πρόταση δεν προβλέπει καμία κοινοτική οικονομική βοήθεια. Εντούτοις, για την επιδίωξη των στόχων της οδηγίας, είναι δυνατό ορισμένα κράτη μέλη να παρουσιάσουν σχέδια υποδομής ή εξοπλισμού στον τομέα της διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, προκειμένου να επωφεληθούν από την οικονομική ενίσχυση της Κοινότητας. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε διάφορα σχέδια του τύπου αυτού έχει ήδη δοθεί χρηματική ενίσχυση από την Κοινότητα στο πλαίσιο ταμείων που προβλέπονται για την υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς, το Ταμείο Συνοχής ή το FEDER.

– Επιλογή τρόπων επέμβασης:

* πλεονεκτήματα σε σχέση με τα εναλλακτικά μέτρα (συγκριτικά πλεονεκτήματα).

Μη σχετικό.

* ανάλυση ανάλογων ενεργειών που έχουν ενδεχομένως πραγματοποιηθεί σε κοινοτικό ή σε εθνικό επίπεδο.

Μη σχετικό.

* αναμονή παρελκόμενων και πολλαπλασιαστικών εφαρμογών.

Μη σχετικό.

– Κύριοι παράγοντες αβεβαιότητας που δύναται να επηρεάσουν τα ειδικότερα αποτελέσματα της δράσης.

Δεν υφίστανται παράγοντες αβεβαιότητας που μπορούν να εκτιμηθούν.

9.3 Παρακολούθηση και αξιολόγηση της δράσης

– Δείκτες επιδόσεων:

* δείκτες αποτελέσματος (μέτρηση πραγματοποιούμενων ενεργειών).

Οι κυριότεροι πόροι που απαιτούνται θα χορηγηθούν από την Επιτροπή και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

* δείκτες επιπτώσεων ανά επιδιωκόμενο στόχο.

Οι κυριότεροι δείκτες επιπτώσεων είναι οι προτάσεις που επεξεργάστηκαν από κοινού η Επιτροπή και τα κράτη μέλη για την ολοκλήρωση και την επέκταση του συστήματος ενημέρωσης και παρακολούθησης. Σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες, οι εν λόγω προτάσεις πρέπει να υποβληθούν για έγκριση στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Στα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα περιλαμβάνεται επίσης η παρακολούθηση και η αξιολόγηση της αποτελεσματικής εφαρμογής της οδηγίας.

– Τρόποι εφαρμογής και περιοδικότητα της προβλεπόμενης αξιολόγησης.

Η συχνότητα της αξιολόγησης εξαρτάται από τις δραστηριότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

– Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων (σε περίπτωση εξακολούθησης ή ανανέωσης μιας υφιστάμενης ενέργειας)

Οι πληροφορίες που προέρχονται από τις επαφές μεταξύ της Επιτροπής και των εμπειρογνωμόνων των κρατών μελών, καθώς και από τις εκθέσεις δραστηριότητας του Οργανισμού, θα χρησιμεύσουν για την αξιολόγηση της ανάγκης εκσυγχρονισμού και τροποποίησης της οδηγίας.

10. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ, ΜΕΡΟΣ Α ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ)

10.1 Επιπτώσεις στον αριθμό θέσεων

Οι επιπτώσεις της παρούσας πρότασης στο μέρος Α του προϋπολογισμού είναι σε γενικές γραμμές περιορισμένες. Η τακτική παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας είναι απαραίτητη, συμπεριλαμβανομένης της προετοιμασίας και της συμμετοχής σε συνεδριάσεις και σε διάφορες συντονιστικές ενέργειες με τα κράτη μέλη. Επιπλέον, μεγάλο μέρος των καθηκόντων διαχείρισης θα πρέπει να εκτελείται στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Είδος θέσεων		Προσωπικό που απαιτείται για τη διαχείριση της ενέργειας		Πηγή		Διάρκεια
		Μόνιμοι υπάλληλοι	Έκτακτοι υπάλληλοι	Με χρήση του απασχολούμενου προσωπικού στη σχετική ΓΔ ή υπηρεσία	Με χρήση συμπληρωματικού προσωπικού	
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι	Α Β Γ	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Αόριστη
Λοιπό προσωπικό		-	-	-	-	-
Σύνολο		0,5	0,5	1,0	-	Αόριστη

10.3 Αύξηση των λοιπών δαπανών λειτουργίας εξαιτίας της δράσης και ιδίως δαπάνες για συνεδριάσεις επιτροπών και ομάδων εμπειρογνωμόνων

ευρώ

Κονδύλιο προϋπολογισμού (αριθ. και τίτλος)	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
Α 7031 (υποχρεωτικές επιτροπές)	9.750 €	Η κανονιστική επιτροπή που ιδρύεται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας πρέπει να συνεδριάζει μια φορά ετησίως κατά μέσο όρο προκειμένου να συζητά συγκεκριμένα θέματα σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας. Η αποζημίωση των οδοιπορικών των εμπειρογνωμόνων των κρατών μελών που πρέπει να συμμετέχουν στην εν λόγω συνεδρίαση υπολογίζεται κατά μέσο όρο σε 650 ευρώ ανά εμπειρογνώμονα (πολλαπλασιαζόμενα επί 15).
Σύνολο	9.750 €	

Η ανωτέρω δαπάνη, που είναι εγγεγραμμένη στο κονδύλιο Α7, θα καλυφθεί από πιστώσεις της συνολικής χρηματοδότησης της ΓΔ Ενέργεια και Μεταφορές.

2000/0326 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και σχετικά μέτρα

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1 Τρέχουσα κατάσταση και προβλήματα

Η αποζημίωση των θυμάτων ακούσιας πετρελαιοκηλίδας, η οποία προκαλείται ως αποτέλεσμα ατυχήματος πετρελαιοφόρου πλοίου, αποτελεί σημαντική πτυχή του συνολικού κανονιστικού πλαισίου που αφορά στη θαλάσσια πετρελαϊκή ρύπανση και συνιστά επομένως ζήτημα ιδιαίτερης σημασίας για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Όπως τονίστηκε στην ανακοίνωσή της σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου, της 21ης Μαρτίου 2000 (COM(2000) 142 τελικό), η Επιτροπή θεωρεί ότι το υφιστάμενο καθεστώς διεθνούς ευθύνης και αποζημίωσης, παρότι εξυπηρέτησε σε ικανοποιητικό βαθμό το σκοπό του κατά τις τελευταίες δεκαετίες, παρουσιάζει αρκετές αδυναμίες. Η πιο άμεση είναι η ανεπάρκεια των υφιστάμενων ορίων ευθύνης και αποζημίωσης. Ορισμένα πρόσφατα ατυχήματα, ιδίως δε η βύθιση του πλοίου *Erika* τον Δεκέμβριο του 1999 και η πετρελαιοκηλίδα που προκλήθηκε κατέδειξαν σαφώς την ανεπάρκεια των υφιστάμενων ορίων που έχουν ως αποτέλεσμα την αδυναμία πλήρους αποζημίωσης των θυμάτων μιας πετρελαιοκηλίδας ενώ ταυτόχρονα οδηγούν στην πρόκληση σημαντικών καθυστερήσεων καταβολής των αποζημιώσεων. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή αποφάσισε να αναλάβει άμεσα δράση για τη θέσπιση ενός μηχανισμού για την αύξηση των ορίων αποζημίωσης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι, στο μέλλον, θα αποζημιώνονται επαρκώς τα θύματα πετρελαιοκηλίδων που προκαλούνται στα ευρωπαϊκά ύδατα. Και οι λοιπές υπάρχουσες αδυναμίες πρέπει να αποκατασταθούν, θεωρείται όμως ότι η αντιμετώπισή τους δεν είναι εξίσου επείγουσα. Εκτός του πεδίου της ευθύνης και της αποζημίωσης, η Επιτροπή προτείνει επίσης τη θέσπιση κυρώσεων ποινικού χαρακτήρα για περιπτώσεις βαρέως αμελούς συμπεριφοράς προσώπων που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου.

2 Ιστορικό

Η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου αποτελεί εγγενώς επικίνδυνη δραστηριότητα, η οποία εγκυμονεί σημαντικούς κινδύνους για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η πραγματική έκταση της απειλής που συνιστά η ταχεία αύξηση της κυκλοφορίας των δεξαμενόπλοιων και του μεγέθους των πλοίων για το περιβάλλον κατέστη εμφανής τον Μάρτιο του 1967, όταν το Torrey Canyon, ένα δεξαμενόπλοιο 120.000 tdwt με σημαία Λιβερίας, προσάραξε στον ύφαλο Seven Stones, στα ανοιχτά του Land's End, στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη διαρροή 119.000 τόνων αργού πετρελαίου στη θάλασσα προκαλώντας σοβαρή ρύπανση κατά μήκος των ακτών της Νοτιοδυτικής Αγγλίας και της Βόρειας Γαλλίας.

Η εν λόγω καταστροφή οδήγησε τη διεθνή κοινότητα στην κατάρτιση, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ορισμένων νομικών πράξεων που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας των πετρελαιοφόρων και στην αύξηση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μεταξύ των πράξεων αυτών περιλαμβάνονται δύο συμβάσεις, οι οποίες ρυθμίζουν αναλυτικά τα ζητήματα σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση σε περίπτωση ζημιών που οφείλονται στη ρύπανση που προκλήθηκε από πετρελαιοφόρα.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημίες που Οφείλονται σε Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC) του 1969 και η Διεθνής Σύμβαση για τη Σύσταση Ταμείου Αποζημίωσης για Ζημίες που Οφείλονται σε Πετρελαϊκή Ρύπανση (σύμβαση Ταμείου Αποζημίωσης) του 1971 τέθηκαν σε ισχύ το 1975 και το 1978 αντίστοιχα. Οι δύο αυτές συμβάσεις θεσπίζουν ένα σύστημα ευθύνης δύο επιπέδων, το οποίο βασίζεται στην αντικειμενική αλλά περιορισμένη

ευθύνη του πλοιοκτήτη και σε ένα ταμείο που χρηματοδοτείται από τους παραλήπτες του πετρελαίου και το οποίο παρέχει συμπληρωματική αποζημίωση στα θύματα των ζημιών που προκαλούνται από την πετρελαϊκή ρύπανση τα οποία δεν κατέστη δυνατό να αποζημιωθούν πλήρως από τον πλοιοκτήτη για τις ζημίες που υπέστησαν.

Το εν λόγω καθεστώς έχει αναθεωρηθεί επί της ουσίας μόνο μια φορά, στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Η αναθεώρηση αυτή οδήγησε στην εκπόνηση των πρωτοκόλλων του 1984 των δύο συμβάσεων. Τα εν λόγω πρωτόκολλα, όμως, δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ λόγω της μη επικύρωσής τους από επαρκή αριθμό κρατών-παραληπτών πετρελαίου. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, καταβλήθηκε νέα προσπάθεια θέσης σε ισχύ των τροποποιήσεων. Τα πρωτόκολλα του 1992, που προέκυψαν ως αποτέλεσμα της νέας προσπάθειας, διατήρησαν την ουσία των τροποποιήσεων του 1984, μεταβάλλοντας ωστόσο τους όρους για τη θέση των πρωτοκόλλων σε ισχύ. Τα εν λόγω πρωτόκολλα της CLC και της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης τέθηκαν σε ισχύ το 1996. Όλα τα παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ μετέχουν πλέον ως μέρη στα δύο πρωτόκολλα του 1992, εκτός της Πορτογαλίας, η οποία βρίσκεται ακόμη στο τελικό στάδιο της διαδικασίας επικύρωσης.

Οι ΗΠΑ δεν συμμετέχουν στο εν λόγω καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης. Το ατύχημα του *Exxon Valdez* στην Αλάσκα το 1989 ανακίνησε το ζήτημα της ενδεχόμενης προσχώρησης των Ηνωμένων Πολιτειών στο καθεστώς. Αντ' αυτού, οι ΗΠΑ αποφάσισαν να δημιουργήσουν, στο πλαίσιο του νόμου για την πετρελαϊκή ρύπανση του 1990 (OPA 1990), ένα ομοσπονδιακό καθεστώς ευθύνης, το οποίο παρέχει στις πολιτείες τη δυνατότητα να θεσπίσουν αυστηρότερη νομοθεσία.

3 Συνοπτική παρουσίαση του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης του 1992

Το καθεστώς του 1992 καλύπτει τις ζημίες που προκαλούνται από κηλίδες ανθεκτικού πετρελαίου που διαρρέει από δεξαμενόπλοια στα παράκτια ύδατα (έως και 200 μίλια από την ακτή) των συμμετεχόντων κρατών. Οι ζημίες και οι απώλειες που καλύπτονται από το καθεστώς περιλαμβάνουν τις περιουσιακές ζημίες και, ως ένα βαθμό, τις οικονομικές απώλειες και τις δαπάνες αποκατάστασης των περιβαλλοντικών ζημιών καθώς και προληπτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών εξυγίανσης.

Το πρώτο επίπεδο ευθύνης αφορά την ευθύνη του πλοιοκτήτη, η οποία διέπεται από τη σύμβαση CLC. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι αντικειμενική και, κατά συνέπεια, δεν εξαρτάται από πταίσμα ή αμέλεια εκ μέρους του. Ο ιδιοκτήτης έχει συνήθως το δικαίωμα να περιορίζει την ευθύνη του σε ένα ποσό που αποτελεί συνάρτηση της χωρητικότητας του πλοίου, και το οποίο σήμερα ανέρχεται κατά μέγιστο σε 90 εκατομμύρια ευρώ για τα μεγαλύτερα πλοία, ενώ στην περίπτωση του *Erika* ανέρχεται μόλις σε 13 εκατομμύρια ευρώ. Από τον πλοιοκτήτης αφαιρείται το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του μόνο εφόσον αποδειχθεί ότι οι ζημίες που προκλήθηκαν από τη ρύπανση «οφείλονταν σε προσωπική του ενέργεια ή παράλειψη, η οποία διενεργήθηκε με σκοπό την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια και εις γνώση του γεγονότος ότι μία τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί». Η CLC απαιτεί επίσης οι πλοιοκτήτες να διαθέτουν ασφάλεια αστικής ευθύνης και παρέχει στους ενάγοντες το δικαίωμα άμεσης προσφυγής κατά του ασφαλιστή έως το όριο της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Μέσω της μετάθεσης της ευθύνης αποκλειστικά στον πλοιοκτήτη, πολλά άλλα μέρη, συμπεριλαμβανομένων κυρίως του διαχειριστή του πλοίου, του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου και του ναυλωτή, προστατεύονται σαφώς από αξιώσεις αποζημίωσης εναντίον τους, εκτός εάν η βαρύτητα του πταίσματός τους είναι αντίστοιχη με εκείνη κατά την οποία, κατά τα προαναφερόμενα, αφαιρείται από τον πλοιοκτήτη το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του.

Το καθεστώς που θεσπίζεται με τη σύμβαση CLC συμπληρώνεται από το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση (Ταμείο IOPC), το οποίο συστάθηκε μέσω της σύμβασης Ταμείου Αποζημίωσης για την αποζημίωση θυμάτων, στις περιπτώσεις όπου η ευθύνη του πλοιοκτήτη δεν επαρκεί για την κάλυψη των ζημιών. Η προσφυγή στους πόρους του Ταμείου IOPC είναι δυνατή σε τρεις περιπτώσεις. Συνηθέστερη είναι η περίπτωση κατά την οποία η ζημία υπερβαίνει τα όρια ευθύνης του πλοιοκτήτη. Η δεύτερη περίπτωση είναι όταν ο πλοιοκτήτης μπορεί να επικαλεστεί οποιοδήποτε από τα μέσα υπεράσπισης που επιτρέπει η σύμβαση CLC[10]. Η τελευταία περίπτωση είναι όταν ο πλοιοκτήτης (και ο ασφαλιστής του) δεν είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του από οικονομικής άποψης. Η μέγιστη αποζημίωση που χορηγείται από το Ταμείο είναι περίπου 200 εκατομμύρια ευρώ. Το Ταμείο IOPC χρηματοδοτείται από συνεισφορές εταιριών ή άλλων νομικών προσώπων που παραλαμβάνουν πετρέλαιο μεταφερόμενο δια θαλάσσης. Σε περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας, επομένως, το σύνολο των παραληπτών πετρελαίου παγκοσμίως, οι οποίοι εδρεύουν σε κράτη που έχουν επικυρώσει τη σύμβαση Ταμείου Αποζημίωσης, συνεισφέρουν στις δαπάνες αποζημίωσης καθώς και στις λοιπές διοικητικές δαπάνες του Ταμείου, όπου και αν έχουν προκληθεί οι ζημίες λόγω της ρύπανσης. Το Ταμείο IOPC δεν καταβάλλει αποζημίωση στην περίπτωση που οι ζημίες λόγω της ρύπανσης είναι απόρροια πολεμικής ενέργειας ή η πετρελαιοκηλίδα προκλήθηκε από πολεμικό σκάφος. Πρέπει επίσης να αποδεικνύεται ότι το πετρέλαιο διέρρευσε από δεξαμενόπλοιο.

Τα θύματα πετρελαιοκηλίδων μπορούν να υποβάλλουν τις αξιώσεις τους άμεσα στο Ταμείο IOPC και, στο βαθμό που αυτές αιτιολογούνται και πληρούν τα σχετικά κριτήρια, το Ταμείο αποζημιώνει άμεσα τον ενάγοντα. Εάν το σύνολο των εγκεκριμένων αξιώσεων υπερβαίνει το μέγιστο όριο του Ταμείου IOPC, όλες οι αξιώσεις μειώνονται ανάλογα. Οι ενάγοντες έχουν επιπλέον το δικαίωμα προσφυγής ενώπιον των δικαστηρίων του συμβαλλόμενου κράτους όπου σημειώθηκε η ζημία. Από την ίδρυσή του, το 1978, το Ταμείο Αποζημίωσης Πετρελαϊκής Ρύπανσης έχει εξετάσει 100 περίπου υποθέσεις, οι περισσότερες από τις οποίες ενέπιπταν στα προβλεπόμενα όρια αποζημίωσης και, επομένως, η αποζημίωση που καταβλήθηκε κάλυψε το σύνολο των ζημιών βάσει της ίδιας αξιολόγησης του Ταμείου σχετικά με την βασιμότητα των αξιώσεων.

4 Αξιολόγηση του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης

4.1 Κριτήρια αξιολόγησης

Στην ανακοίνωσή της σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου, η Επιτροπή καθιέρωσε τρία κριτήρια αξιολόγησης της καταλληλότητας κάθε καθεστώτος αποζημιώσεων.

(1) Οφείλει να παρέχει άμεση αποζημίωση στα θύματα χωρίς να στηρίζεται σε εκτεταμένες και μακροχρόνιες δικαστικές διαδικασίες.

---

[10] Βάσει του άρθρου III παράγραφος 2 της σύμβασης CLC, ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης του εφόσον αποδείξει ότι η ζημία:
(α) ήταν αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας, εχθροπραξιών, εμφύλιου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου εξαιρετικού, αναπόφευκτου και απρόβλεπτου, ή
(β) οφειλόταν εξολοκλήρου σε πράξη ή παράλειψη τρίτου που αποσκοπούσε στην πρόκληση της ζημίας, ή
(γ) οφειλόταν εξολοκλήρου σε αμέλεια ή άλλο πταίσμα κρατικής ή άλλης αρχής, υπεύθυνης για τη συντήρηση φάρων ή άλλων βοηθητικών της ναυσιπλοΐας μέσων κατά την ενάσκηση του εν λόγω καθήκοντος.

(2) Το μέγιστο όριο αποζημίωσης θα πρέπει να καθορίζεται σε επαρκώς υψηλό επίπεδο προκειμένου να καλύπτονται αξιώσεις που ενδεχομένως προκύψουν ως αποτέλεσμα ατυχήματος σε πετρελαιοφόρο.

(3) Το καθεστώς θα πρέπει να αποθαρρύνει τους φορείς εκμετάλλευσης δεξαμενόπλοιων και φορτίων από τη μεταφορά πετρελαίου με οποιοδήποτε άλλο μέσο εκτός των δεξαμενόπλοιων άψογης ποιότητας.

Ως αποτέλεσμα του ατυχήματος του Erika, η Επιτροπή υποχρεώθηκε να εξετάσει το υφιστάμενο διεθνές καθεστώς που διέπεται από τη σύμβαση CLC και τη σύμβαση Ταμείου Αποζημίωσης, υπό το πρίσμα των ανωτέρω κριτηρίων. Βάσει της αξιολόγησης της Επιτροπής, το υφιστάμενο διεθνές καθεστώς πληροί ορισμένα, όχι όμως και το σύνολο των εν λόγω κριτηρίων.

4.2 Διαδικασίες αποζημίωσης

Όσον αφορά στην ταχύτητα καταβολής της αποζημίωσης και στη γενικότερη λειτουργικότητα του καθεστώτος, η Επιτροπή αναγνωρίζει σημαντικά πλεονεκτήματα του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση, ορισμένα εκ των οποίων συμβάλλουν αποφασιστικά στην άμεση καταβολή αποζημίωσης σε περίπτωση συμβάντων όπου ενδεχομένως εμπλέκονται μέρη που υπόκεινται στην αρμοδιότητα δικαστηρίων διαφορετικών κρατών. Η δομή του συστήματος, γενικά, διευκολύνει τον προσδιορισμό εκ μέρους των εναγόντων του ευθυνόμενου μέρους ενώ δεν απαιτείται η απόδειξη πταίσματος ή αμέλειας του πλοιοκτήτη για την αποζημίωσή τους. Ζητήματα που σχετίζονται με την εθνικότητα του πλοίου ή την ιδιοκτησία επ' αυτού ή με την οικονομική κατάσταση του πλοιοκτήτη, δεν δύνανται να προβληθούν ως λόγοι αδυναμίας καταβολής αποζημίωσης, εντός των προβλεπόμενων ορίων, χάρη στις διατάξεις περί υποχρεωτικής ασφάλισης και περί του δικαιώματος ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή. Τα χαρακτηριστικά αυτά του καθεστώτος συμβάλλουν στην ταχύτερη ρύθμιση των αξιώσεων και διευκολύνουν τη γενικότερη διαχείριση του καθεστώτος.

Όσον αφορά στη χρηματοδότηση του Ταμείου, έχει επίσης θεσπιστεί ένας σχετικά σαφής μηχανισμός για τη συνεισφορά των φορέων εκμετάλλευσης του φορτίου. Οι δαπάνες του Ταμείου ΙΟΡC καλύπτονται συλλογικά από τους κύριους παραλήπτες του αργού πετρελαίου και/ή του βαρέος πετρελαίου καύσης στα συμμετέχοντα κράτη, κατά ποσοστό που αντιστοιχεί στις ποσότητες πετρελαίου που παραλαμβάνει καθεμιά από τις παραλήπτριες εταιρίες. Οι κυβερνήσεις των κρατών μελών ενημερώνουν το Ταμείο ΙΟΡC σχετικά με τις ποσότητες πετρελαίου που έχει παραληφθεί και το Ταμείο τιμολογεί απευθείας τους παραλήπτες του πετρελαίου βάσει εκτίμησης των δαπανών του ερχόμενου έτους. Κατ' αυτό τον τρόπο, οι κυβερνήσεις δεν ευθύνονται για την καταβολή των εν λόγω ποσών, εκτός εάν εθελοντικά έχουν αποδεχθεί την ευθύνη αυτή. Γενικά, το σύστημα αυτό λειτούργησε ικανοποιητικά και, συνήθως, η συγκέντρωση του απαιτούμενου ποσού ήταν δυνατή σε εύλογο χρονικό διάστημα. Η παράλειψη ωστόσο ορισμένων κρατών να παράσχουν στοιχεία σχετικά με τις ποσότητες πετρελαίου που έχουν εισαχθεί, δυσχεραίνει την προσπάθεια του Ταμείου ΙΟΡC να συγκεντρώσει τις συνεισφορές των παραληπτών πετρελαίου στα εν λόγω κράτη.

Δεδομένης της ευρηματικότητας που απαιτείται για την ανάπτυξη του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης στην περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδων, το υφιστάμενο καθεστώς αποδείχθηκε σε γενικές γραμμές λειτουργικό. Η συντριπτική πλειοψηφία των 100 περίπου υποθέσεων αποζημίωσης λόγω πρόκλησης πετρελαιοκηλίδων που αντιμετωπίστηκαν από το Ταμείο ΙΟΡC επιλύθηκαν ικανοποιητικά, υπό την έννοια ότι οι διαδικασίες

αξιολόγησης και ικανοποίησης των αξιώσεων λειτούργησαν σχετικά ομαλά. Οι ενάγοντες, στις περισσότερες περιπτώσεις, επέλεξαν τον εξωδικαστικό συμβιβασμό των αξιώσεών τους, απευθείας με το Ταμείο, γεγονός που υποδεικνύει ότι ο βαθμός αποδοχής των εκτιμήσεων των αξιώσεων που διενεργεί το Ταμείο IOPC είναι ιδιαίτερα υψηλός.

Φυσικά, δεν ήταν απλή και ομαλή η διευθέτηση όλων των υποθέσεων. Στις περισσότερες, αν όχι σε όλες, τις περιπτώσεις πετρελαιοκηλίδων όπου υπήρχε κίνδυνος υπέρβασης του μέγιστου ορίου αποζημίωσης, υπήρξαν σημαντικές καθυστερήσεις στην καταβολή των αποζημιώσεων λόγω της αβεβαιότητας σχετικά με το τελικό κόστος της πετρελαιοκηλίδας. Εάν διαφαίνεται ότι το σύνολο των βάσιμων αξιώσεων ενδέχεται να υπερβεί το μέγιστο ποσό διαθέσιμης αποζημίωσης, το αποτέλεσμα θα είναι ένας «προκαθορισμός» των εγκεκριμένων αξιώσεων. Αυτό σημαίνει ότι οι ενάγοντες θα λάβουν ορισμένο μόνο ποσοστό της αποζημίωσής τους, έως ότου ολοκληρωθεί η υποβολή και η αξιολόγηση όλων των ενδεχόμενων αξιώσεων που απορρέουν από το ατύχημα, διαδικασία που ενδέχεται να διαρκέσει αρκετά χρόνια. Επιπλέον, οι μεγάλες πετρελαιοκηλίδες και η δυσαρέσκεια που προκαλούν οι διαδικασίες αποζημίωσης τείνουν να ενισχύσουν το ρόλο των εθνικών δικαστηρίων στη διαδικασία συμβιβασμού, γεγονός που συχνά οδηγεί σε περαιτέρω περιπλοκές και καθυστερήσεις. Συνεπώς, οι διαδικασίες αποζημίωσης στην περίπτωση μεγάλων πετρελαιοκηλίδων ήταν συνήθως περίπλοκες και αργές. Στις περιπτώσεις αρκετών πετρελαιοκηλίδων σε ευρωπαϊκά ύδατα, οι οποίες προσέλκυσαν μεγάλη δημοσιότητα στη δεκαετία του 1990, όπως εκείνες που προκλήθηκαν από τα ναυάγια των πετρελαιοφόρων *Aegean Sea* (Ισπανία, 1992), *Braer* (Ηνωμένο Βασίλειο 1993) και *Sea Empress* (Ηνωμένο Βασίλειο, 1996) παρουσιάστηκαν παρόμοια προβλήματα ενώ οι ενάγοντες, θύματα των εν λόγω πετρελαιοκηλίδων, δεν γνωρίζουν ακόμη εάν και πότε θα αποζημιωθούν πλήρως. Τίποτε δεν εγγυάται ότι στην περίπτωση της πετρελαιοκηλίδας του *Erika* τα πράγματα θα εξελιχθούν διαφορετικά από αυτής της απόψεως.

Η Επιτροπή θεωρεί απαράδεκτες τέτοιες καθυστερήσεις στην καταβολή της αποζημίωσης. Αναγνωρίζει, ωστόσο, τη στενή σχέση μεταξύ της διάρκειας της διαδικασίας και του κινδύνου υπέρβασης του ορίου του μέγιστου διαθέσιμου ποσού αποζημίωσης. Δεδομένων των συνεπειών της προσέγγισης των ανώτατων ορίων που περιγράφονται παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι απαράδεκτα μεγάλες καθυστερήσεις στην καταβολή των αποζημιώσεων οφείλονται κατά κύριο λόγο στα ανεπαρκή όρια αποζημίωσης και όχι σε εγγενείς αδυναμίες της διαδικασίας αποζημίωσης. Ορισμένα άλλα στοιχεία του καθεστώτος, τα οποία ενδεχομένως συμβάλλουν στην καθυστέρηση καταβολής των αποζημιώσεων ή κατ' άλλον τρόπο περιπλέκουν την αποζημίωση των θυμάτων, εξετάζονται αυτή την εποχή από ομάδα εργασίας στο πλαίσιο του Ταμείου IOPC[11]. Η Επιτροπή συμμετέχει στο εν λόγω έργο ελπίζοντας ότι θα προκύψουν ορισμένα πρόσθετα μέτρα για τη βελτίωση των προοπτικών έγκαιρης και δίκαιης αποζημίωσης των θυμάτων. Συμπερασματικά, επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι το υφιστάμενο διεθνές καθεστώς αποζημίωσης, παρά τις όποιες σημαντικές εξαιρέσεις, πληροί το πρώτο κριτήριο, που αφορά στην καταλληλότητα των διαδικασιών αποζημίωσης των θυμάτων μιας πετρελαιοκηλίδας.

4.3 Επάρκεια των ορίων

Η ανεπάρκεια των ορίων αποζημίωσης είναι, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, η σημαντικότερη αδυναμία του υφιστάμενου καθεστώτος. Αποτέλεσμα της ανεπάρκειας των ορίων αποζημίωσης είναι η μη πλήρης αποζημίωση των θυμάτων μιας πετρελαιοκηλίδας που

---

[11] Μεταξύ των θεμάτων που εξετάζονται είναι η κατά προτεραιότητα αντιμετώπιση ορισμένων αξιώσεων και η γενικότερη αναθεώρηση των διαδικασιών υποβολής και χειρισμού των αξιώσεων.

προκάλεσε μεγάλες ζημιές ακόμη και αν έχει αναγνωριστεί το βάσιμο των αξιώσεων, γεγονός αμφισβητήσιμο από πλευράς αρχής. Επιπλέον, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, τα ανεπαρκή όρια αποζημίωσης αναπόφευκτα συμβάλλουν στην αβεβαιότητα και σε καθυστερήσεις όσον αφορά στον συμβιβασμό των αξιώσεων. Επομένως, συνεπάγονται ουσιαστικά την πιο καθυστερημένη και την μικρότερη αποζημίωση των θυμάτων μιας μεγάλης πετρελαιοκηλίδας σε σχέση με την αντίστοιχη αποζημίωση κάποιου που ζημιώθηκε εξίσου από πετρελαιοκηλίδα μικρότερης κλίμακας. Η Επιτροπή θεωρεί δυσχερή την αιτιολόγηση του φαινομένου αυτού.

Από τις 100 περίπου περιπτώσεις πετρελαιοκηλίδων που αντιμετώπισε μέχρι στιγμής το Ταμείο IOPC, σε δέκα περίπου περιπτώσεις αμφισβητήθηκε έντονα η επάρκεια των ορίων και/ή η ταχύτητα συμβιβασμού των αξιώσεων. Το ποσοστό αυτό φαντάζει σχετικά μικρό, ιδίως δε εάν ληφθεί υπόψη ότι ένα μεγάλο ποσοστό των πετρελαιοκηλίδων που προκαλούνται παγκοσμίως από δεξαμενόπλοια δεν εμπλέκουν το Ταμείο IOPC καθώς, εάν το σύνολο των αξιώσεων δεν υπερβαίνει το όριο της ευθύνης του πλοιοκτήτη, ο συμβιβασμός με τον πλοιοκτήτη γίνεται στο πλαίσιο της σύμβασης CLC. Αληθεύει, επίσης, ότι η πλειονότητα των προβληματικών περιστατικών συνέβησαν όσο ίσχυε το «παλαιό» καθεστώς, πριν, δηλαδή, από την έναρξη ισχύος των πρωτοκόλλων του 1992, βάσει των οποίων υπερδιπλασιάστηκε το μέγιστο ποσό αποζημίωσης.

Ωστόσο, τέτοιου είδους στατιστικά στοιχεία σε μεγάλο βαθμό δεν έχουν καμία αξία, εάν κανείς θεωρεί, όπως ακριβώς η Επιτροπή, ότι τα θύματα κάθε πετρελαιοκηλίδας πρέπει να αποζημιώνονται επαρκώς και εγκαίρως. Είναι απαράδεκτη η μη πλήρης αποζημίωση των πολιτών και των άλλων θυμάτων των δραματικών συνεπειών μιας μεγάλης πετρελαιοκηλίδας. Τα μέγιστα όρια πρέπει συνεπώς να καλύπτουν κάθε ενδεχόμενη καταστροφή. Η απόσταση που χωρίζει τον στόχο αυτό από τη σημερινή κατάσταση αποδεικνύεται από το γεγονός ότι στην περίπτωση και των δύο μεγάλων πετρελαιοκηλίδων που προκλήθηκαν από τότε που τέθηκε σε ισχύ το καθεστώς του 1992 (*Nakhodka*, Ιαπωνία, 1997 και *Erika*, Γαλλία, 1999) έχουν γεννηθεί σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με την επάρκεια των νέων ορίων, παρά τη σχετικά περιορισμένη ποσότητα πετρελαίου εξωτερικής καύσης που διέρρευσε και στις δύο αυτές περιπτώσεις[12]. Οι αξιώσεις που σχετίζονται με το ατύχημα του *Erika* υπολογίζεται ότι θα υπερβούν σημαντικά το ποσό αυτό, πράγμα που σημαίνει ότι τα θύματα του ατυχήματος σε μεγάλο βαθμό θα πρέπει να βασιστούν στην πρωτοβουλία της κυβέρνησης και της σχετικής πετρελαϊκής εταιρίας προκειμένου να αποζημιωθούν έστω και στοιχειωδώς. Η Επιτροπή κρίνει μη ικανοποιητικά τα κριτήρια αποζημίωσης αυτού του είδους.

Η ανεπάρκεια των υφιστάμενων ορίων δεν προκαλεί έκπληξη εάν ληφθεί υπόψη ότι τα εν λόγω όρια αναπτύχθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1980 και τέθηκαν σε ισχύ στην Ευρώπη 12 έως 20 χρόνια αργότερα, ανάλογα με τον χρόνο επικύρωσης κάθε κράτους μέλους. Μετά το ατύχημα του *Erika*, δρομολογήθηκε ήδη η διαδικασία αύξησης των υφιστάμενων ορίων της σύμβασης CLC και της σύμβασης Ταμείου Αποζημίωσης, βάσει μιας ειδικής απλουστευμένης τροποποιητικής διαδικασίας που προβλέπεται στις εν λόγω συμβάσεις. Η μέγιστη αύξηση βάσει της εν λόγω διαδικασίας εξαρτάται από αρκετούς παράγοντες και δεν θα υπερβεί επί του παρόντος τα υφιστάμενα όρια πέραν του 50%. Οι πρώτες αποφάσεις σχετικά με την έγκριση της εν λόγω αύξησης ελήφθησαν τον Οκτώβριο του 2000 και οι τροποποιήσεις, εφόσον τελικά εγκριθούν, θα τεθούν σε ισχύ το νωρίτερο από 1ης Νοεμβρίου 2003.

---

[12] Το ατύχημα του *Nakhodka* είχε ως αποτέλεσμα τη διαρροή 6.200 περίπου τόνων μεσαίου πετρελαίου καύσης, ενώ η πετρελαιοκηλίδα του *Erika* εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 19.000 περίπου τόνους βαρέος πετρελαίου καύσης.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι μια αύξηση των υφιστάμενων ορίων της τάξης του 50%, η οποία ισοδυναμεί συνολικά με αύξηση 300 εκατομμυρίων ευρώ περίπου και η οποία θα αρχίσει να ισχύει σε τρία χρόνια, δεν εγγυάται ουσιαστικά την επαρκή προστασία των θυμάτων μιας ενδεχόμενης μεγάλης πετρελαιοκηλίδας στα ευρωπαϊκά ύδατα. Όπως προαναφέρθηκε, θεωρεί ότι το καθεστώς αποζημίωσης πρέπει να καλύπτει πλήρως κάθε ενδεχόμενη καταστροφή λόγω ρύπανσης, όχι μόνο βραχυπρόθεσμα αλλά και αρκετά μακροπρόθεσμα. Η προτεινόμενη αύξηση δεν θα κάλυπτε φαινομενικά ούτε το σύνολο των αξιώσεων που απορρέουν από το ατύχημα του *Erika*.

Η επάρκεια του υφιστάμενου ορίου πρέπει επίσης να αξιολογηθεί στο πλαίσιο του είδους των ζημιών που καλύπτονται από το καθεστώς. Εάν επεκταθεί το φάσμα των καλυπτόμενων ζημιών, θα πρέπει προφανώς να αυξηθούν ανάλογα και τα αντίστοιχα ποσά αποζημίωσης. Εφόσον, όπως αναλύεται κατωτέρω, η Επιτροπή πιστεύει ότι το φάσμα των καλυπτόμενων περιβαλλοντικών ζημιών πρέπει να διευρυνθεί, δικαιολογείται μια περαιτέρω σημαντική αύξηση των συνολικών ορίων.

Θεωρείται ότι ένα γενικό ανώτατο όριο της τάξης των 1000 εκατομμυρίων ευρώ θα παρείχε την απαραίτητη διασφάλιση κάλυψης οποιασδήποτε ενδεχόμενης καταστροφής. Το όριο αυτό αντιστοιχεί τόσο στο ανώτατο όριο του ταμείου ευθύνης πετρελαϊκής ρύπανσης (Oil Spill Liability Trust Fund) που θεσπίζεται στο πλαίσιο των ομοσπονδιακών νόμων των Ηνωμένων Πολιτειών όσο και στις υφιστάμενες ασφαλιστικές πρακτικές έναντι της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών για πετρελαϊκή ρύπανση, η οποία ενδέχεται να εφαρμοστεί στις περιπτώσεις που δεν ισχύει ο περιορισμός της CLC.

Συμπερασματικά, τα υφιστάμενα ανώτατα όρια της σύμβασης CLC και της σύμβασης Ταμείου Αποζημίωσης είναι ανεπαρκή. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αξιοπρεπής αποζημίωση των ευρωπαίων πολιτών για ζημίες που υπέστησαν λόγω πετρελαιοκηλίδας, καθώς και μεγαλύτερη αντιστοιχία προς τα όρια αποζημίωσης που ισχύουν στο πλαίσιο του ταμείου ευθύνης πετρελαϊκής ρύπανσης των ΗΠΑ, το μέγιστο ποσό αποζημίωσης πρέπει να προσδιοριστεί στα 1000 εκατομμύρια ευρώ. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το επιχείρημα που επικαλείται τη σπανιότητα τέτοιων ατυχημάτων παρέχει το πρόσχημα για τη θέσπιση ορίων κατώτερων του κόστους αρκετά συνηθισμένων ατυχημάτων που οδηγούν σε πετρελαϊκή ρύπανση, καθιστώντας σε σημαντικό βαθμό δυσχερή την επαρκή αποζημίωση των θυμάτων.

4.4 Αρμοδιότητες και ευθύνες

4.4.1 Γενικά

Προκειμένου να θεωρείται ικανοποιητικό, ένα καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης πρέπει όχι απλά να παρέχει επαρκή αποζημίωση αλλά και να αντανακλά την αντιστοιχία της ευθύνης των ενδιαφερόμενων φορέων προς την πραγματική ανάληψη της ευθύνης. Επιπλέον, ένα καθεστώς ευθύνης πρέπει, κατά το δυνατό, να αποθαρρύνει τους ενδιαφερόμενους να προβαίνουν συνειδητά σε πράξεις επικίνδυνες τόσο για τις ανθρώπινες ζωές όσο και για το περιβάλλον.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι το διεθνές καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης στην περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης παρουσιάζει ορισμένες αδυναμίες από αυτής της άποψης. Η δομή του καθεστώτος παρέχει ελάχιστα κίνητρα στους φορείς για τη διασφάλιση της μεταφοράς του πετρελαίου μόνο με δεξαμενόπλοια άψογης ποιότητας. Όπως προκύπτει από το γεγονός ότι πλοία σε άθλια κατάσταση εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου στην Ευρώπη και αλλού, ούτε στους μεταφορείς ούτε στους φορείς εκμετάλλευσης του φορτίου παρέχονται αντικίνητρα τα οποία να τους οδηγήσουν στην εγκατάλειψη της

απαράδεκτης πρακτικής να παρέχουν συνειδητά και να χρησιμοποιούν δεξαμενόπλοια χαμηλής ποιότητας για τις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου.

Ειδικότερα, στις αδυναμίες αυτές περιλαμβάνονται τα ακόλουθα χαρακτηριστικά τα οποία έρχονται σε αντίθεση με τις πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα της περιβαλλοντικής ευθύνης σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο:

4.4.2 Το κατώτατο όριο που επισύρει απώλεια του δικαιώματος περιορισμού

Το δικαίωμα των πλοιοκτητών να περιορίζουν την ευθύνη τους είναι σήμερα πρακτικά αδιάρρηκτο. Όπως προαναφέρθηκε, ο πλοιοκτήτης δεν χάνει το δικαίωμα περιορισμού, εκτός εάν αποδειχθεί ότι η ζημία «ήταν αποτέλεσμα προσωπικής του ενέργειας ή παράλειψης, η οποία διενεργήθηκε με σκοπό την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια και εν γνώσει του γεγονότος ότι μία τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί». Σε περίπτωση αμέλειας, ή ακόμη και βαριάς αμέλειας, του πλοιοκτήτη, τα εν λόγω κριτήρια δεν πληρούνται και είναι εμφανές ότι στις περισσότερες περιπτώσεις θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη η παραβίαση του κατώτατου αυτού ορίου. Παρότι αληθεύει ότι η προαναφερθείσα φράση αντιστοιχεί σε ισοδύναμες φράσεις που περιέχονται σε ορισμένες άλλες συμβάσεις για το καθεστώς ευθύνης στον τομέα της ναυτιλίας, η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται τον λόγο για την υιοθέτηση του ανελαστικού αυτού κριτηρίου όσον αφορά στην απώλεια του δικαιώματος περιορισμού στο πλαίσιο του καθεστώτος ευθύνης λόγω πετρελαϊκής μόλυνσης. Θεωρεί ότι το καθεστώς πρέπει να προβλέπει απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη προκειμένου να αντανακλώνται οι σοβαροί κίνδυνοι τους οποίους ενέχει η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου.

Τα προβλήματα που προκύπτουν από τα σχεδόν αδιάρρηκτα δικαιώματα επιδεινώνονται περαιτέρω από τις μεθόδους βάσει των οποίων προσδιορίζεται η ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ο υπολογισμός βασίζεται αποκλειστικά στο μέγεθος του πλοίου, παραβλέποντας παράγοντες όπως η φύση του μεταφερόμενου φορτίου και η ποσότητα πετρελαίου που διέρρευσε. Ο ιδιοκτήτης του πετρελαιοφόρου *Erika*, για παράδειγμα, μπορούσε επομένως να βασιστεί στο δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του στο ποσό των 13 περίπου εκατομμυρίων ευρώ, αντιμετωπίζοντας εξαιρετικά περιορισμένο κίνδυνο απώλειας του εν λόγω δικαιώματος λόγω συγκεκριμένης ενδεχόμενης συμπεριφοράς εκ μέρους του, είτε πριν είτε κατά τη διάρκεια του συμβάντος.

Σε πολλά καθεστώτα περιβαλλοντικής ευθύνης που αναπτύχθηκαν κατά τη δεκαετία του 1990, παρατηρείται η τάση κατάργησης της δυνατότητας περιορισμού της ευθύνης. Όπως αναφέρεται στο λευκό βιβλίο της Επιτροπής σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη (COM(2000) 66 τελικό), αυτό ισχύει στην περίπτωση του αναπτυσσόμενου κοινοτικού καθεστώτος περιβαλλοντικής ευθύνης. Συνήθως, ωστόσο, κανόνες απεριόριστης ευθύνης αυτού του είδους δεν συνοδεύονται από προϋποθέσεις υποχρεωτικής ασφάλισης, γεγονός που ενδεχομένως δεν αποτελεί πρόβλημα στην περίπτωση των χερσαίων πηγών ρύπανσης, καθώς ο προσδιορισμός του ευθυνόμενου προσώπου και της αρμοδιότητας επί αυτού συνήθως δεν είναι δυσχερής. Στην περίπτωση της θαλάσσιας ρύπανσης, ωστόσο, η κατάσταση είναι διαφορετική, καθώς ο ρυπαίνων ενδέχεται να είναι υπήκοος οποιουδήποτε κράτους και γενικότερα είναι δύσκολο να εντοπιστεί. Η υποχρεωτική ασφάλιση, επομένως, και το δικαίωμα άμεσης προσφυγής κατά του ασφαλιστή, δύνανται επομένως να συμβάλλουν αποφασιστικά στη διασφάλιση της προστασίας των θυμάτων. Ωστόσο, η ενδεχόμενη ύπαρξη απεριόριστης ευθύνης δεν σημαίνει κατ΄ ανάγκη ότι το σύνολο της ευθύνης πρέπει να καλύπτεται από την ασφάλιση. Είναι απολύτως πιθανό να προβλεφθεί ένα καθεστώς βάσει του οποίου η προϋπόθεση της ασφάλισης θα περιορίζεται εντός των ορίων της αντικειμενικής ευθύνης, ενώ ο ίδιος ο πλοιοκτήτης θα βαρύνεται με απεριόριστη υποκειμενική ευθύνη. Ένα

παράδειγμα της περίπτωσης αυτής είναι το πρόσφατα εγκριθέν πρωτόκολλο ευθυνών στη Σύμβαση της Βασιλείας για τη διασυνοριακή μετακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων και την απόθεσή τους[13]. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, ακόμη και στο πλαίσιο του ίδιου του διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης λόγω διαρροής πετρελαίου, έως το 1996 εφαρμόστηκε, μέσω της σύμβασης CLC του 1969, ένα σημαντικά κατώτερο όριο για την απώλεια του δικαιώματος περιορισμού, το κριτήριο της «υπαιτιότητας ή της άμεσης συμβατικής σχέσης» εκ μέρους του πλοιοκτήτη. Εξ όσων γνωρίζουμε, η διατύπωση αυτή δεν προκάλεσε σημαντικές περιπλοκές στο διεθνές καθεστώς ευθύνης σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης κατά τα εικοσιπέντε έτη λειτουργίας του.

Η Επιτροπή θεωρεί επομένως ότι το τρέχον κατώτατο όριο για την απώλεια των δικαιωμάτων περιορισμού πρέπει να μειωθεί προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με τα όρια των άλλων αντίστοιχων καθεστώτων. Η απόδειξη τουλάχιστον βαριάς αμέλειας εκ μέρους του πλοιοκτήτη θα πρέπει να τον καθιστά απεριόριστα υπεύθυνο. Ένα μέτρο αυτού του είδους θα οδηγούσε σε στενότερο συσχετισμό της ευθύνης από τη μια και της συμπεριφοράς του πλοιοκτήτη από την άλλη, με συνέπεια τόσο τη λήψη προληπτικών μέτρων όσο και την επιβολή κυρώσεων.

4.4.3 Προστασία των άλλων φορέων εκτός του πλοιοκτήτη

Η ευθύνη για πετρελαϊκή ρύπανση αφορά αποκλειστικά στον πλοιοκτήτη. Ο εντοπισμός της ευθύνης σε ένα συγκεκριμένο άτομο έχει πλεονεκτήματα όσον αφορά στον σαφέστερο προσδιορισμό του ευθυνόμενου μέρους, διευκολύνοντας κατ' αυτό τον τρόπο το πρόσωπο κατά του οποίου πρέπει να στραφούν οι εγείροντες αξιώσεις αποζημίωσης. Ο εντοπισμός της ευθύνης αποτελεί επίσης μηχανισμό αποφυγής της πολλαπλής ασφάλισης και επομένως συμβάλλει θεωρητικά στην αύξηση των πιθανοτήτων ασφάλισης της ευθύνης. Ωστόσο, η μέθοδος μεταβίβασης της ευθύνης η οποία προβλέπεται στο πλαίσιο της CLC προχωρεί περαιτέρω απαγορεύοντας ρητώς την έγερση αξιώσεων εναντίον ορισμένων άλλων φορέων (συμπεριλαμβανομένων κυρίως των φορέων εκμετάλλευσης του πλοίου, των διαχειριστών και των ναυλωτών), οι οποίοι ενδεχομένως ελέγχουν τη μεταφορά του πετρελαίου στον ίδιο βαθμό με τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Τα πρόσωπα αυτά προστατεύονται έναντι κάθε αξίωσης αποζημίωσης εκτός εάν η ζημία «ήταν αποτέλεσμα προσωπικής τους ενέργειας ή παράλειψης, η οποία διενεργήθηκε με σκοπό την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια και εις γνώση του γεγονότος ότι μία τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί» (πρόκειται για το κριτήριο το οποίο εφαρμόζεται και για την απώλεια του δικαιώματος του πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του). Η εν λόγω προστασία όλων αυτών των βασικών φορέων συνεπάγεται ότι τα πρόσωπα αυτά δύνανται να δρουν με σχεδόν απόλυτη προστασία έναντι αξιώσεων αποζημίωσης σε περίπτωση συμβάντος που προκαλεί πετρελαϊκή ρύπανση.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι τέτοιας κλίμακας προστασία των βασικών φορέων είναι αντιπαραγωγική όσον αφορά στις προσπάθειες καλλιέργειας μιας συναίσθησης της ευθύνης σε κάθε τομέα της ναυτιλίας. Επομένως, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, η απαγόρευση έγερσης αξιώσεων αποζημίωσης εναντίον αρκετών βασικών φορέων της θαλάσσιας

---

[13] Το πρωτόκολλο της Βασιλείας του 1999, σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες που οφείλονται στη διασυνοριακή μετακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων και την απόθεσή τους, προβλέπει αντικειμενική ευθύνη έως ένα ορισμένο ελάχιστο όριο, το οποίο θα καλύπτεται από την ασφάλιση. Το άρθρο 5 του πρωτοκόλλου προβλέπει ότι, με την επιφύλαξη της αντικειμενικής ευθύνης, «κάθε πρόσωπο ευθύνεται για ζημίες που προκλήθηκαν από τη μη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις εφαρμογής της Σύμβασης ή στην πρόκληση των οποίων συνέβαλε ή για ζημίες που οφείλονται σε υπαίτια και συνειδητή αμελή πράξη ή παράλειψή του». Το άρθρο 12, παράγραφος 2 προβλέπει ότι «δεν θα υφίσταται οικονομικό όριο στην ευθύνη βάσει του άρθρου 5».

μεταφοράς πετρελαίου πρέπει να απαλειφθεί από τη σύμβαση CLC, ενώ, στο βαθμό που η προστασία ορισμένων φορέων κρίνεται αναγκαία για τη λειτουργία του καθεστώτος, το κατώτατο όριο πρέπει να μειωθεί στο επίπεδο του ορίου που θα ισχύσει για τον πλοιοκτήτη. Όσον αφορά στις πρακτικές λεπτομέρειες που σχετίζονται με το εν λόγω μέτρο, ας σημειωθεί ότι και σε αυτή την περίπτωση, το καθεστώς που εφαρμόστηκε έως το 1996, όταν τέθηκαν σε ισχύ τα πρωτόκολλα του 1992, προέβλεπε σε πολύ μικρότερο βαθμό την απόδοση της ευθύνης σε συγκεκριμένα άτομα, αποκλείοντας μόνο τους προστηθέντες του πλοιοκτήτη, στο βαθμό που η ζημία δεν αποτελούσε απόρροια υπαιτιότητάς τους ή συμβατικής τους υποχρέωσης.

4.4.4 Περιβαλλοντικές ζημίες

Οι ζημίες που καλύπτονται από το υφιστάμενο καθεστώς του Ταμείου IOPC και της σύμβασης CLC είναι κατά κύριο λόγο οι περιουσιακές ζημίες, η απώλεια περιουσιακών στοιχείων και οι οικονομικές απώλειες. Όσον αφορά στις περιβαλλοντικές ζημίες, το υφιστάμενο καθεστώς καλύπτει τη λήψη προληπτικών μέτρων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι δαπάνες εξυγίανσης και «εύλογα μέτρα αποκατάστασης που έχουν ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν». Η ζημία που υφίσταται το περιβάλλον καθεαυτή επομένως δεν αποτελεί αντικείμενο αποζημίωσης, κυρίως λόγω των δυσκολιών εκτίμησης και ποσοτικού προσδιορισμού αυτού του είδους των ζημιών.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η κάλυψη της περιβαλλοντικής ζημίας καθεαυτής εμποδίζεται από αρκετούς παράγοντες και θεωρεί ότι η εκτίμηση αυτής της ζημίας πρέπει να είναι προσδιορίσιμη, επαληθεύσιμη και προβλέψιμη προκειμένου να αποφευχθεί μια ποικιλία ερμηνειών προερχόμενων από τους διάφορους φορείς του καθεστώτος. Εξίσου σημαντική είναι, ωστόσο, η συνοχή με το καθεστώς αποζημίωσης των περιβαλλοντικών ζημιών που προκαλούνται από άλλες πηγές ρύπανσης. Από την άποψη της Κοινότητας, δεν δύναται να δικαιολογηθεί η μεγάλη διαφοροποίηση στην αποζημίωση των περιβαλλοντικών ζημιών βάσει του εάν η ρύπανση προήλθε από ατύχημα σε δεξαμενόπλοιο, άλλου είδους πλοίο ή βιομηχανική μονάδα στην ακτή[14]. Στο πλαίσιο της επικείμενης πρότασης οδηγίας σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη, η Επιτροπή εκπονεί μελέτη αξιολόγησης των περιβαλλοντικών ζημιών, από την οποία ενδέχεται να προκύψουν χρήσιμα στοιχεία για την αξιολόγηση των ζημιών στο πλαίσιο της εν λόγω οδηγίας. Με την επιφύλαξη κάθε μελλοντικής πρότασης στο πλαίσιο του γενικού κοινοτικού καθεστώτος περιβαλλοντικής ευθύνης, η Επιτροπή θεωρεί ότι το υφιστάμενο καθεστώς κάλυψης των δαπανών αποκατάστασης πρέπει να επεκταθεί προκειμένου να συμπεριλάβει τουλάχιστον τις δαπάνες αποτίμησης της περιβαλλοντικής ζημίας που προκλήθηκε λόγω του ατυχήματος, καθώς και τις δαπάνες εγκατάστασης ισοδύναμων προς τους καταστραφέντες φυσικών πόρων ως εναλλακτική λύση στην περίπτωση που η αποκατάσταση του ρυπανθέντος περιβάλλοντος δεν θεωρείται εφικτή[15]. Η

---

[14] Στο λευκό βιβλίο της Επιτροπής σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη, η Επιτροπή εκδήλωσε την πρόθεσή της να καλύψει και τις «ζημίες για τη βιοποικιλότητα» στο πλαίσιο ενός μελλοντικού μέσου. Αυτός ο τύπος ζημιών αφορά σημαντικές ζημίες που προκαλούνται σε προστατευόμενους από την Κοινότητα φυσικούς πόρους, σε περιοχές του δικτύου «Natura 2000». Σε αυτό το πλαίσιο, κρίνεται αναγκαία η καθιέρωση ενός συστήματος αποτίμησης των φυσικών πόρων (παράγραφος 4.5.1 του εγγράφου COM (2000) 66 τελικό).

[15] Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, στο άρθρο 2 παράγραφος 8 της Σύμβασης του Συμβουλίου της Ευρώπης του 1993 για την αστική ευθύνη ως προς τις ζημίες που προκαλούνται από επικίνδυνες δραστηριότητες για το περιβάλλον ορίζονται τα «μέτρα αποκατάστασης» ως εξής: «κάθε εύλογο μέτρο που στοχεύει στην αποκατάσταση των στοιχείων εκείνων του περιβάλλοντος που έχουν υποστεί ζημίες ή έχουν καταστραφεί ή στην εγκατάσταση, όπου είναι εφικτό, ισοδύναμων προς τους καταστραφέντες φυσικών πόρων στο περιβάλλον. Η εθνική νομοθεσία δύναται να προβλέπει τους δικαιούμενους να λάβουν μέτρα αυτού του είδους».

πρόταση της Επιτροπής θα επανεξετασθεί υπό το πρίσμα της επικείμενης πρότασης σχετικά με τη θέσπιση καθεστώτος περιβαλλοντικής ευθύνης σε κοινοτικό επίπεδο.

4.5 Συμπέρασμα

Η ανωτέρω αξιολόγηση οδηγεί την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι το διεθνές καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης ικανοποιεί το πρώτο κριτήριο αξιολόγησης, παρουσιάζει, όμως, σημαντικές αδυναμίες όσον αφορά στα λοιπά δύο. Η σημασία των αδυναμιών εντείνεται περαιτέρω λόγω του γεγονότος ότι το διεθνές καθεστώς εμπεριέχει τη ρητή απαγόρευση κάθε πρόσθετης αξίωσης αποζημίωσης που τυχόν υποβάλλεται εκτός του πλαισίου του καθεστώτος της σύμβασης. Αυτό σημαίνει ότι θα ήταν πολύ δύσκολο για την Κοινότητα να επιβάλει πρόσθετες ευθύνες στους πλοιοκτήτες ή σε οποιοδήποτε από τα προστατευόμενα μέρη χωρίς να έλθει σε αντίθεση με τις διεθνείς συμβάσεις. Στην περίπτωση που σε κοινοτικό επίπεδο θεσμοθετηθεί επιμέρους ευθύνη αυτού του είδους, τα κράτη μέλη θα είναι υποχρεωμένα να καταγγείλουν τις εν λόγω συμβάσεις πριν αρχίσουν να εφαρμόζουν την αντίστοιχη κοινοτική νομοθεσία.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει τα σημαντικά πλεονεκτήματα ενός διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης, τόσο από άποψη ομοιομορφίας και σαφήνειας όσο και από άποψη κατανομής των δαπανών μεταξύ των παραληπτών πετρελαίου παγκοσμίως, σε περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας οπουδήποτε. Καταλήγει, επομένως, στο συμπέρασμα ότι η θέσπιση μέτρων τα οποία θα καθιστούσαν αναγκαία την καταγγελία του διεθνούς καθεστώτος από τα κράτη μέλη θα ήταν αντιπαραγωγική στην παρούσα φάση. Όπως περιγράφεται στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz (COM(2000) 603 τελικό), η Επιτροπή υποστηρίζει ότι πρέπει να καταβληθούν σημαντικές προσπάθειες προκειμένου οι συμβάσεις να τροποποιηθούν βάσει όσων τονίστηκαν ανωτέρω. Παράλληλα, οι τροποποιήσεις πρέπει να αντιμετωπίζουν το ζήτημα της ανεπάρκειας των υφιστάμενων ορίων ως άμεση προτεραιότητα σε κοινοτικό επίπεδο.

5. Προτεινόμενη δράση

Για τη βελτίωση του υφιστάμενου καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης απαιτείται η υιοθέτηση μιας σειράς μέτρων. Ορισμένα από αυτά είναι απαραίτητο να ληφθούν σε κοινοτικό επίπεδο, ενώ άλλα δύνανται να ρυθμιστούν στο πλαίσιο της διεθνούς κοινότητας.

5.1 Δημιουργία συμπληρωματικού ταμείου αποζημίωσης στην Ευρώπη

Η αύξηση των ορίων αποζημίωσης του υφιστάμενου καθεστώτος αποτελεί βασική προτεραιότητα, καθώς σχετίζεται άμεσα με την επαρκή και κατάλληλη αποζημίωση των θυμάτων μιας πετρελαιοκηλίδας. Για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος, η Επιτροπή προτείνει τη συμπλήρωση του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος δύο επιπέδων με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού συμπληρωματικού ταμείου «τρίτου επιπέδου», ρόλος του οποίου θα είναι η αποζημίωση βάσιμων, στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, αξιώσεων οι οποίες απορρέουν από πετρελαιοκηλίδες που έχουν προκληθεί στα ευρωπαϊκά ύδατα και το κόστος των οποίων υπερβαίνει τα όρια του Ταμείου IOPC.

Το Ταμείο Αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα (Ταμείο COPE) θα συμπληρώσει επομένως τα χρηματοδοτικά μέσα του Ταμείου IOPC σε περιπτώσεις στις οποίες αξιώσεις οι οποίες θεωρούνται βάσιμες, στο πλαίσιο του καθεστώτος του Ταμείου

ΙΟΡC, δεν είναι δυνατό να αποζημιωθούν πλήρως λόγω ανεπάρκειας των πόρων. Η αποζημίωση, επομένως, στο πλαίσιο του Ταμείου COPE θα βασίζεται στις αρχές και στους κανόνες που διέπουν και το υφιστάμενο καθεστώς του Ταμείου ΙΟΡC. Ωστόσο, το ανώτατο όριο της αποζημίωσης στο πλαίσιο του Ταμείου COPE θα είναι τέτοιο ώστε να επαρκεί για την κάλυψη των ζημιών ενδεχόμενων μελλοντικών καταστροφών, δηλαδή θα ανέρχεται στο ποσό των 1000 εκατομμυρίων ευρώ.

Το Ταμείο COPE θα χρηματοδοτείται από τους ευρωπαίους παραλήπτες πετρελαίου, βάσει διαδικασιών παρόμοιων με τις αντίστοιχες διαδικασίες συνεισφορών στο Ταμείο ΙΟΡC. Κατά συνέπεια, για την κάλυψη των ενδεχόμενων περιβαλλοντικών ζημιών σε κάθε κράτος μέλος, θα είναι διαθέσιμο το πρόσθετο χρηματοδοτικό μέσο των συνεισφορών των παραληπτών πετρελαίου στην Ευρώπη. Στόχος του Ταμείου COPE είναι να παράσχει εγγυήσεις επαρκούς αποζημίωσης στους ευρωπαίους πολίτες, έως ότου τα όρια στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος αναπροσαρμοστούν σε επαρκώς υψηλό επίπεδο. Πέρα από τον πενταπλασιασμό του διαθέσιμου ποσού αποζημίωσης, τα κεφάλαια του Ταμείου COPE δύνανται επίσης να χρησιμεύσουν για την ταχύτερη αποπληρωμή των αποζημιώσεων θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Με τη συνδρομή των μέσων αυτών, καθίσταται δυνατή η άμεση αποζημίωση των αξιώσεων που έχουν κριθεί βάσιμες, παρακάμπτοντας τη χρονοβόρα διαδικασία του προσδιορισμού του συνολικού κόστους του ατυχήματος και το συνακόλουθο πρόβλημα του «προκαθορισμού» του διεθνούς καθεστώτος, όπως αυτό περιγράφεται στην ενότητα 4.2. Κατ' αυτό τον τρόπο, τα θύματα δύνανται να αποζημιωθούν άμεσα, ενώ ο τελικός διακανονισμός, όταν καταστεί γνωστό το συνολικό κόστος, θα γίνει μεταξύ του Ταμείου ΙΟΡC και του Ταμείου COPE. Το Ταμείο COPE, από τη φύση του, θα ενεργοποιείται μόνο στην περίπτωση που προκληθεί εντός των ευρωπαϊκών υδάτων πετρελαιοκηλίδα η οποία υπερβαίνει, ή υπάρχει κίνδυνος να υπερβεί, τα ανώτατα όρια αποζημίωσης του διεθνούς καθεστώτος.

5.2 Αντιμετώπιση των λοιπών αδυναμιών του διεθνούς καθεστώτος μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)

Προκειμένου να επιτευχθεί η στενότερη διασύνδεση μεταξύ της ανάληψης ευθύνης και της συμπεριφοράς των διαφόρων ενδιαφερομένων μερών, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει παράλληλα να δρομολογηθεί μια ευρύτατη αναθεώρηση του υφιστάμενου καθεστώτος.

Η αποκατάσταση των ελλείψεων που περιγράφονται στην ενότητα 4 μπορούν, κατά την κρίση της Επιτροπής να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο της διεθνούς κοινότητας. Πράγματι, έχουν ήδη γίνει κάποια πρώτα βήματα προς την κατεύθυνση αυτή. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εργασία αυτή θα οδηγήσει εν τέλει στην τροποποίηση των υφιστάμενων νομικών πράξεων με αποτέλεσμα αφενός τη σημαντική αύξηση των ορίων αποζημίωσης και αφετέρου την πρόοδο στο ζήτημα των αδυναμιών που αναφέρονται ανωτέρω, στην ενότητα 4.4, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζεται η «φιλικότητα προς τον χρήστη» που χαρακτηρίζει το καθεστώς από την άποψη των αιτούντων αποζημίωση.

Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή ζητά από το Συμβούλιο να προωθήσει το εν λόγω ζήτημα το ταχύτερο δυνατό, με στόχο την επίτευξη μιας ενδελεχούς αναθεώρησης του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης. Ειδικότερα, η Κοινότητα θα υποβάλει δεόντως, ενώπιον του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ή του Ταμείου ΙΟΡC, αίτημα, με στόχο την υιοθέτηση των ακόλουθων τροποποιήσεων της σύμβασης περί ευθύνης:

– Την καθιέρωση απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη εφόσον αποδεικνύεται ότι η ζημία που προκλήθηκε από τη ρύπανση ήταν αποτέλεσμα βαριάς αμέλειας εκ μέρους του·

– Την απαλοιφή από το άρθρο III παράγραφος 4 (γ) της σύμβασης περί ευθύνης της απαγόρευσης προβολής αξιώσεων αποζημίωσης για ζημίες που προκλήθηκαν από τη ρύπανση, κατά του ναυλωτή, του διαχειριστή και του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου·

– Την αναθεώρηση και τη διεύρυνση, υπό το πρίσμα των αντίστοιχων καθεστώτων αποζημίωσης που ισχύουν στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου, του καθεστώτος αποζημίωσης για ζημίες που προκλήθηκαν στο περιβάλλον.

Πέρα από τα μέτρα που απαιτούνται για τη βελτίωση του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος ευθύνης για πετρελαϊκή ρύπανση, απαιτείται και βελτίωση του καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης για τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών. Το 1996, εγκρίθηκε διεθνής σύμβαση επ' αυτού του θέματος, η οποία, ωστόσο, δεν έχει επικυρωθεί από κανένα κράτος μέλος και δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ[16]. Η βύθιση του δεξαμενόπλοιου χημικών *Ievoli Sun* στα ανοικτά των Νήσων της Μάγχης, στις 31 Οκτωβρίου 2000, ανακίνησε το πρόβλημα της μη ικανοποιητικής ρύθμισης της ευθύνης και της αποζημίωσης σε περιπτώσεις διαρροής επικίνδυνων ουσιών εκτός του πετρελαίου. Το ζήτημα αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί κατά προτεραιότητα τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Εάν οι προσπάθειες έγκρισης των κατάλληλων τροποποιήσεων των διεθνών κανόνων ευθύνης και αποζημίωσης δεν στεφθούν με επιτυχία, η Επιτροπή θα προτείνει την έγκριση κοινοτικής νομοθεσίας που να θεσπίζει ένα πανευρωπαϊκό καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης για την θαλάσσια ρύπανση.

5.3 Διασφάλιση, μέσω της νομοθεσίας των κρατών μελών, ότι η βαρέως αμελής συμπεριφορά θα υπόκειται σε κυρώσεις

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι κανόνες περί ευθύνης έχουν περιορισμένες επιπτώσεις επί της επιμέρους ευθύνης των φορέων που εμπλέκονται σε ατυχήματα που προκαλούν πετρελαϊκή ρύπανση. Αυτό ισχύει ιδίως στην εξαιρετικά συχνή περίπτωση που η ευθύνη είναι ασφαλίσιμη.

Για τη συμπλήρωση των μέτρων στον τομέα της ευθύνης και της αποζημίωσης που περιγράφονται ανωτέρω, η Επιτροπή προτείνει, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5.β.iv της ανακοίνωσής της σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου (COM(2000) 142 τελικό), να συμπεριληφθεί στον εν λόγω κανονισμό άρθρο για την επιβολή κυρώσεων στην περίπτωση βαρέως αμελούς συμπεριφοράς εκ μέρους οιουδήποτε εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου προσώπου. Πρόκειται για μέτρο ποινικής φύσης, το οποίο κατά συνέπεια δεν σχετίζεται με την αποζημίωση των ζημιών. Στόχος του είναι μάλλον η διασφάλιση της εφαρμογής σε όλη την επικράτεια της Ευρώπης μιας αποτρεπτικής κύρωσης για τους εμπλεκόμενους στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου.

---

[16] Τη διεθνή σύμβαση για την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, του 1996, έχουν οι υπογράψει: η Γερμανία, η Δανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, ο Καναδάς, οι Κάτω Χώρες, η Νορβηγία, η Σουηδία και η Φινλανδία. Η σύμβαση έχει κυρωθεί μόνο από τη Ρωσική Ομοσπονδία.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Η Συνθήκη προβλέπει τη χάραξη κοινής πολιτικής μεταφορών και τα μέτρα που προβλέπονται για την υλοποίηση της πολιτικής αυτής περιλαμβάνουν μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Η επαρκής αποζημίωση των θυμάτων των θαλάσσιων πετρελαιοκηλίδων και η θέσπιση κυρώσεων για βαριά αμέλεια κατά τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των εν λόγω μέτρων.

Παρά την ύπαρξη διεθνών συμβάσεων που ρυθμίζουν τα περί ευθύνης και αποζημίωσης στην περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας, τις οποίες έχουν κυρώσει , ή πρόκειται σύντομα να κυρώσουν, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τα πρόσφατα ατυχήματα, ιδίως δε η βύθιση του *Erika* το 1999, ανέδειξαν την ανεπάρκεια των εν λόγω μηχανισμών για την επαρκή αποζημίωση των θυμάτων.

Ο κανονισμός αφορά στην ίδρυση Ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα (το Ταμείο COPE). Το Ταμείο αφορά άμεσα μόνο τα παράκτια κράτη μέλη. Το τμήμα αυτό της πρότασης αφορά έμμεσα μόνο την Αυστρία και το Λουξεμβούργο.

Δεδομένης της σχετικά καλής λειτουργίας του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης για πρόκληση πετρελαιοκηλίδας, η αποδοτικότερη λύση για την αύξηση των ορίων αποζημίωσης είναι η αξιοποίηση και η συμπλήρωση του εν λόγω διεθνούς καθεστώτος, αποφεύγοντας κατ' αυτό τον τρόπο την αλληλεπικάλυψη των προσπαθειών και την υπερβολική γραφειοκρατία. Το Ταμείο COPE βασίζεται επομένως, σε μεγάλο βαθμό, στις διαδικασίες και στην αξιολόγηση που διενεργείται στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι για την αποτελεσματική λειτουργία του καθεστώτος θα απαιτηθεί η ανταλλαγή, σε ορισμένο βαθμό, πληροφοριών μεταξύ του προτεινόμενου ευρωπαϊκού Ταμείου και του υφιστάμενου Διεθνούς Ταμείου Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση, είτε σε μόνιμη βάση είτε κατά περίπτωση.

Μια πετρελαιοκηλίδα δύναται να προκαλέσει τεράστια καταστροφή. Στην περίπτωση ατυχημάτων όπου οι προκαλούμενες ζημίες υπερβαίνουν τα όρια του διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης, τα θύματα, τουλάχιστον στο πλαίσιο του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος, δεν αποζημιώνονται πλήρως. Στον τομέα αυτό, η ανάληψη δράσης σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας για τη δημιουργία ενός Ταμείου με τη συνεισφορά των παραληπτών πετρελαίου σε όλα τα παράκτια κράτη μέλη, θα βελτιώσει σημαντικά τις δυνατότητες πλήρους αποζημίωσης των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων που ενδεχομένως προκληθούν στα ευρωπαϊκά ύδατα. Το μέγιστο διαθέσιμο ποσό αποζημίωσης θα αυξηθεί από τα 200 εκατομμύρια ευρώ στο ποσό των 1000 εκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον, οι δαπάνες των πετρελαιοκηλίδων που προκαλούνται εντός των υδάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα κατανέμονται μεταξύ όλων των παράκτιων κρατών της ΕΕ.

Η συγκεκριμένη προστιθέμενη αξία του προτεινόμενου μέτρου είναι, επομένως, ο πενταπλασιασμός του ποσού της αποζημίωσης, σε σχέση με το ποσό που προβλέπεται βάσει του υφιστάμενου καθεστώτος, η ισχυρότερη διασφάλιση της πραγματικής δυνατότητας επαρκούς αποζημίωσης και ο καταμερισμός του κινδύνου μεταξύ όλων των παράκτιων κρατών μελών. Άλλο όφελος που αναμένεται να προκύψει είναι ότι πρόσθετη χρηματοδότηση δύναται να χρησιμοποιηθεί για την επίσπευση της αποζημίωσης των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων που προκαλούνται στα ευρωπαϊκά ύδατα στο πλαίσιο του Διεθνούς Ταμείου Αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση, με την προκαταβολική καταβολή των αποζημιώσεων αμέσως μετά την αξιολόγηση και την έγκριση των απαιτήσεων από το Ταμείο IOPC.

Η δημιουργία ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση προϋποθέτει νομοθετική ρύθμιση. Οι φορείς οι οποίοι θα υποχρεωθούν να συνεισφέρουν στο ταμείο, δηλαδή οι παραλήπτες πετρελαίου στην Ευρώπη, μάλλον δεν θα θελήσουν να συνεισφέρουν χρηματικά ποσά, πιθανώς μάλιστα μεγάλα, παρά μόνο εάν υποχρεούνται δια νόμου να το πράξουν. Επιπλέον, προκειμένου τόσο οι απαιτήσεις συνεισφοράς όσο και η υποχρέωση καταβολής των αποζημιώσεων σε σχέση με το εν λόγω ταμείο να είναι εκτελεστές κατά ενιαίο και εναρμονισμένο τρόπο, θα πρέπει να ισχύουν οι ίδιες ρυθμίσεις σε όλα τα κράτη μέλη και για κάθε ενδιαφερόμενο φορέα. Η ύπαρξη εναρμονισμένων ρυθμίσεων θα συμβάλλει επομένως αποφασιστικά στη διασφάλιση της ομοιόμορφης εκπλήρωσης των υποχρεώσεων. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής των εν λόγω διατάξεων υπό μορφή κανονισμού.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Ο προτεινόμενος κανονισμός συμπληρώνει το υφιστάμενο καθεστώς δύο επιπέδων της σύμβασης CLC και της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης, περί ευθύνης και αποζημίωσης ζημιών σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης προκαλούμενης από δεξαμενόπλοια, με τη δημιουργία ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού ταμείου, του Ταμείου COPE, για την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Ρόλος του Ταμείου COPE θα είναι η αποζημίωση θυμάτων των οποίων οι αξιώσεις κρίνονται βάσιμες και των οποίων η πλήρης αποζημίωση στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος δεν κατέστη δυνατή λόγω της ανεπάρκειας των ορίων αποζημίωσης.

Η αποζημίωση στο πλαίσιο του Ταμείου COPE θα βασίζεται επομένως στις αρχές και στους κανόνες που διέπουν και το υφιστάμενο διεθνές καθεστώς, με τη διαφορά ότι το ανώτατο προβλεπόμενο όριο, δηλαδή το ποσό των 1000 εκατομμυρίων ευρώ, θεωρείται ικανό να καλύψει κάθε ενδεχόμενη μελλοντική καταστροφή.

Το Ταμείο COPE θα χρηματοδοτείται από τους παραλήπτες πετρελαίου στην Ευρώπη. Κάθε παραλήπτης άνω των 150.000 τόνων αργού πετρελαίου και/ή βαρέος πετρελαίου καύσης ανά έτος σε ένα κράτος μέλος θα υποχρεούται να καταβάλει στο Ταμείο COPE συνεισφορά ανάλογη προς την ποσότητα του πετρελαίου που παρέλαβε. Κατ΄ αυτό τον τρόπο, το κόστος των δαπανηρών πετρελαιοκηλίδων που προκαλούνται στα ευρωπαϊκά ύδατα θα επιβαρύνει την πετρελαϊκή βιομηχανία, και έμμεσα ενδεχομένως τους καταναλωτές προϊόντων πετρελαίου, και όχι τους φορολογούμενους.

Το Ταμείο COPE θα ενεργοποιείται μόνο εφόσον ένα ατύχημα εντός των υδάτων της ΕΕ υπερβεί, ή πιθανολογείται ότι θα υπερβεί, το μέγιστο όριο που προβλέπεται στο πλαίσιο του Ταμείου IOPC. Εάν δεν συμβεί ατύχημα το οποίο να πληροί αυτές τις προϋποθέσεις, το Ταμείο COPE δεν θα απαιτήσει την καταβολή συνεισφορών.

Το Ταμείο COPE θα εκπροσωπείται από την Επιτροπή. Κάθε σημαντική απόφαση σχετικά με τη λειτουργία του Ταμείου COPE θα λαμβάνεται από την Επιτροπή, η οποία θα επικουρείται από μια επιτροπή του Ταμείου COPE. Η τελευταία είναι μια διαχειριστική επιτροπή υπό την έννοια του άρθρου 4 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου.

Τέλος, ο προτεινόμενος κανονισμός περιέχει ένα άρθρο για τη θέσπιση οικονομικών κυρώσεων για βαρέως αμελή συμπεριφορά εκ μέρους κάθε προσώπου που εμπλέκεται στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου.

ΕΙΔΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 1

Ο κανονισμός αποβλέπει στη διασφάλιση επαρκούς αποζημίωσης ζημιών προκαλούμενων από ρύπανση λόγω ατυχήματος πετρελαιοφόρου πλοίου στα ύδατα της ΕΕ. Το μεγαλύτερο μέρος του κανονισμού επομένως ασχολείται με την αντιμετώπιση του ζητήματος της ανεπάρκειας των ορίων αποζημίωσης, που, κατά την άποψη της Επιτροπής, αποτελεί τη μεγαλύτερη αδυναμία του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση. Οι λοιπές αδυναμίες του καθεστώτος πρόκειται να αντιμετωπιστούν, τουλάχιστον σε αρχική φάση, με άλλα μέσα, στο πλαίσιο της διεθνούς κοινότητας. Ο κανονισμός αποβλέπει επίσης στη θέσπιση οικονομικών κυρώσεων στην περίπτωση σκόπιμων ή βαρέως αμελών πράξεων ή παραλείψεων που οδηγούν στην πρόκληση πετρελαϊκής ρύπανσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 10.

Άρθρο 2

Το παρόν άρθρο προσδιορίζει το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Καλύπτει τις ζημίες που προκαλούνται από τη ρύπανση σε μια έκταση 200 ναυτικών μιλίων από την ακτή. Το πεδίο εφαρμογής είναι αντίστοιχο με εκείνο του διεθνούς καθεστώτος, γεγονός που επιβάλλεται δεδομένου του στενού δεσμού μεταξύ του κανονισμού και του εν λόγω καθεστώτος.

Άρθρο 3

Στο άρθρο 3 εμπεριέχονται οι ορισμοί των βασικών εννοιών του κανονισμού, οι οποίοι ουσιαστικά αντιγράφουν τους σχετικούς ορισμούς της διεθνούς σύμβασης του 1992 περί αστικής ευθύνης για ζημίες που οφείλονται στην πετρελαϊκή ρύπανση και της διεθνούς σύμβασης του 1971 για τη δημιουργία διεθνούς ταμείου σχετικά με την αποζημίωση λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1992.

Ορισμένοι από τους εν λόγω ορισμούς θεωρούνται ενδεχομένως περιττοί, δεδομένου ότι ο στενός δεσμός μεταξύ του προτεινόμενου μέτρου και του διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης καθορίζεται σε άλλο σημείο του κανονισμού. Για λόγους νομικής σαφήνειας, ωστόσο, οι διεθνείς ορισμοί που σχετίζονται με τις αρμοδιότητες των κύριων ενδιαφερομένων μερών επαναλαμβάνονται στο άρθρο 3.

Άρθρο 4

Στο άρθρο 4 θεσπίζεται το Ταμείο COPE και προσδιορίζονται οι κύριες αρμοδιότητές του.

Άρθρο 5

Το άρθρο αυτό ρυθμίζει τον χρόνο και τη μέθοδο καταβολής της αποζημίωσης και αποτελεί επομένως ένα από τα βασικά άρθρα του Κανονισμού.

Στις παραγράφους 1 και 2 προσδιορίζεται ο στενός δεσμός με το Διεθνές Ταμείο αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση (Ταμείο IOPC). Στην ουσία, η σημασία του εν λόγω δεσμού είναι ότι το ζήτημα της αποζημίωσης από το Ταμείο COPE τίθεται μόνον εφόσον οι αξιώσεις θυμάτων μιας πετρελαιοκηλίδας που προκλήθηκε από δεξαμενόπλοιο εντός των ευρωπαϊκών υδάτων εγκρίθηκαν από το Ταμείο IOPC, δεν αποζημιώθηκαν όμως πλήρως

λόγω του ότι το σύνολο των βάσιμων αξιώσεων υπερβαίνει το διαθέσιμο στο πλαίσιο του Ταμείου ΙΟΡC ποσό αποζημίωσης.

Στην παράγραφο 3 ορίζεται ότι κάθε απόφαση σχετικά με καταβολή αποζημίωσης μέσω του Ταμείου COPE πρέπει να εγκρίνεται από την Επιτροπή, η οποία επικουρείται από την επιτροπή του Ταμείου COPE. Εάν η Επιτροπή δεν δύναται να εγκρίνει τις αξιώσεις, δεν καταβάλλεται αποζημίωση.

Συνήθως, ωστόσο, προβλέπεται ότι οι ενάγοντες οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια των παραγράφων 1 και 2 θα αποζημιώνονται από το Ταμείο COPE. Η κύρια εξαίρεση προβλέπεται στην παράγραφο 4, σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή διαθέτει έναν σχετικό βαθμό διακριτικής ευχέρειας όσον αφορά στην επιλογή των ζημιών που τελικά θα αποζημιωθούν, μεταξύ του συνόλου των ζημιών που σχετίζονται με το ατύχημα. Πρόκειται για έναν μηχανισμό που διασφαλίζει τη συνεκτικότητα μεταξύ της πραγματικής συμπεριφοράς των ενεχομένων και του δικαιώματος σε αποζημίωση. Από την άλλη πλευρά, θεωρείται σημαντικό να διαφυλαχθεί η δυνατότητα αποζημίωσης αξιώσεων εκ μέρους των προσώπων που κυρίως εμπλέκονται στο συμβάν. Σε αντίθετη περίπτωση, οι πλοιοκτήτες, οι ιδιοκτήτες του φορτίου και άλλοι σημαντικοί παράγοντες, οι οποίοι είναι συνήθως σε θέση να δράσουν αμέσως μετά το ατύχημα, θα αποθαρρύνονταν από τη συνεισφορά στον περιορισμό των ζημιών.

Η παράγραφος 5 ορίζει το ανώτατο όριο αποζημίωσης του Ταμείου COPE στο ποσό των 1000 εκατομμυρίων ευρώ συμπεριλαμβανομένου του ποσού που θα καταβάλλεται στο πλαίσιο της σύμβασης CLC και της σύμβασης Ταμείου Αποζημίωσης. Το ποσό αυτό θεωρείται ικανό να καλύψει την πλήρη αποζημίωση κάθε ενδεχόμενου μελλοντικού ατυχήματος προκαλούμενου από πετρελαιοφόρο πλοίο και είναι αντίστοιχο του τρέχοντος μέγιστου ορίου αποζημίωσης που προβλέπεται από το Ταμείο ευθύνης πετρελαϊκής ρύπανσης στις ΗΠΑ.

Η παράγραφος 6 προβλέπει ότι στην –ιδιαίτερα απίθανη- περίπτωση κατά την οποία οι ζημίες υπερβούν το ποσό των 1000 εκατομμυρίων ευρώ, το ποσό της αποζημίωσης θα «προκαθορίζεται». Στην πράξη, αυτό σημαίνει ότι κάθε ενάγων θα αποζημιωνόταν μόνο έως ένα δεδομένο ποσοστό της αξίωσής του. Το ποσοστό αυτό θα είναι το ίδιο για κάθε ενάγοντα.

Άρθρο 6

Το άρθρο 6 αντιμετωπίζει το ζήτημα των εσόδων του Ταμείου COPE. Οι συνεισφορές στο Ταμείο COPE θα καταβάλλονται μόνο εφόσον προκύψει εντός των ευρωπαϊκών υδάτων κάποιο συμβάν τόσο σοβαρό, ώστε να υπερβαίνει, ή να υφίσταται κίνδυνος να υπερβεί, τα μέγιστα προβλεπόμενα στο πλαίσιο του Ταμείου ΙΟΡC όρια αποζημίωσης.

Υιοθετώντας τις υφιστάμενες πρακτικές του Ταμείου ΙΟΡC, σχετικά με τις συνεισφορές, οι οποίες έχουν αποδειχθεί λειτουργικές, ο κανονισμός αντιμετωπίζει εξίσου τα πρόσωπα που υποχρεούνται στην καταβολή συνεισφορών προς το Ταμείο ΙΟΡC και εκείνα που έχουν την αντίστοιχη υποχρέωση έναντι του Ταμείου COPE. Βάση του συστήματος συνεισφορών αποτελεί η ποσότητα πετρελαίου που παρέλαβε κάθε παραλήπτης. Επομένως, η συνεισφορά στο Ταμείο COPE είναι ανάλογη προς την ποσότητα πετρελαίου που παραλήφθηκε. Οι συνεισφορές καταβάλλονται απευθείας από τους παραλήπτες πετρελαίου στην Επιτροπή.

Το χρονικό περιθώριο για τη συγκέντρωση των συνεισφορών είναι σχετικά μικρό, γεγονός που είναι δικαιολογημένο δεδομένης της σημασίας της διαθεσιμότητας των αναγκαίων

κεφαλαίων το ταχύτερο δυνατό μετά το ατύχημα και την έναρξη της αξιολόγησης των σχετικών με το εν λόγω ατύχημα αξιώσεων από το Ταμείο IOPC.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η συγκέντρωση των κεφαλαίων από το Ταμείο COPE είναι σύννομη, η παράγραφος 9 ορίζει ότι στο βαθμό που το κεφάλαιο που συγκεντρώθηκε για την κάλυψη των ζημιών που προκάλεσε ορισμένο ατύχημα υπερβαίνει το ποσό των καταβληθεισών αποζημιώσεων και δεν χρησιμοποιήθηκε για την αποζημίωση άλλων σχετικών ζημιών ή για άλλον άμεσα σχετιζόμενο σκοπό, το εν λόγω ποσό θα επιστρέφεται στους συνεισφέροντες.

Η παράγραφος 10 ορίζει ότι τα κράτη μέλη τα οποία δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους έναντι του Ταμείου COPE θα υποχρεούνται σε αποζημίωση του Ταμείου COPE για κάθε ζημία που υπέστη ως αποτέλεσμα της μη εκπλήρωσης των εν λόγω υποχρεώσεων.

Άρθρο 7

Το δικαίωμα αναγωγής του Ταμείου COPE ορίζεται στο άρθρο 7. Η διάταξη αυτή παρέχει στο Ταμείο COPE τη δυνατότητα ανάκτησης μέρους τουλάχιστο των δαπανών του μέσω προσφυγής κατά διαφόρων εμπλεκόμενων στο ατύχημα φορέων, στον βαθμό που η δράση αυτή δεν απαγορεύεται στο πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων.

Άρθρο 8

Το άρθρο 8 ορίζει ότι το Ταμείο COPE θα εκπροσωπείται από την Επιτροπή. Επιβάλλει στην Επιτροπή ορισμένα καθήκοντα σχετικά προς την εκτέλεση των λειτουργιών του Ταμείου.

Άρθρο 9

Η Επιτροπή, στο πλαίσιο της λειτουργίας του Ταμείου, θα επικουρείται από την επιτροπή του Ταμείου COPE, υπό την έννοια ότι ένας μεγάλος αριθμός αποφάσεων σχετικών προς τη λειτουργία του Ταμείου COPE θα λαμβάνονται από την Επιτροπή βάσει των καθορισμένων διαδικασιών επιτροπολογίας. Η επιτροπή του Ταμείου COPE είναι μια διαχειριστική επιτροπή υπό την έννοια του άρθρου 4 της απόφασης 1999/468/ΕΚ[17] του Συμβουλίου. Το άρθρο αυτό ορίζει ότι το Συμβούλιο δύναται να δράσει εντός περιόδου ενός μήνα, δεδομένου του επείγοντος χαρακτήρα των αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν από την επιτροπή του Ταμείου Αποζημίωσης.

Άρθρο 10

Το άρθρο 10 προβλέπει οικονομικές κυρώσεις στην περίπτωση αποδεδειγμένης βαριάς αμέλειας εκ μέρους οιουδήποτε εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου. Πρόκειται για μέτρο ποινικού χαρακτήρα και, επομένως, δεν αφορά στην αποζημίωση των ζημιών. Το άρθρο αυτό καλύπτει κάθε συμβάν, εξαιτίας του οποίου προκαλείται πετρελαϊκή ρύπανση στη θάλασσα και για τον λόγο αυτό, σε αντίθεση με τα λοιπά άρθρα του κανονισμού, καλύπτει την πετρελαϊκή ρύπανση που προκαλείται από κάθε πλοίο, ανεξάρτητα από το εάν πρόκειται ή όχι για πετρελαιοφόρο. Η ακριβής φύση των κυρώσεων που θα χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό αυτό (ποινικού ή διοικητικού χαρακτήρα, ή χρηματική αποζημίωση («punitive damages») κλπ.) δεν διευκρινίζεται, προκειμένου τα κράτη μέλη να

[17] Απόφαση του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή, ΕΕ L 184 της 17.07.1999, σ. 23.

έχουν τη διακριτική ευχέρεια της επιλογής του είδους εκείνου των κυρώσεων που ανταποκρίνεται καλύτερα στο νομικό τους σύστημα.

Άρθρο 11

Χωρίς σχόλια.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και σχετικά μέτρα

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως τα άρθρα 80 παράγραφος 2 και 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής [18],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[19],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[20],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης[21],

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Είναι αναγκαία η διασφάλιση επαρκούς αποζημίωσης για τα πρόσωπα που υφίστανται ζημίες ως αποτέλεσμα ρύπανσης που προκαλείται από τη διαρροή ή την απόρριψη πετρελαίου από δεξαμενόπλοια στα ευρωπαϊκά ύδατα.

(2) Το διεθνές καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση ζημιών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης που προκαλείται από πλοία, όπως αυτό που θεσπίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση του 1992 για την Αστική Ευθύνη για Ζημίες που Οφείλονται σε Πετρελαϊκή Ρύπανση και τη Διεθνή Σύμβαση του 1971 για τη Σύσταση Διεθνούς Ταμείου Αποζημιώσεως για Ζημίες που Οφείλονται σε Πετρελαϊκή Ρύπανση, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1992, παρέχουν σημαντικές εγγυήσεις προς αυτή την κατεύθυνση.

(3) Η μέγιστη αποζημίωση που προβλέπεται στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος δεν θεωρείται ικανή να καλύψει πλήρως τις δαπάνες ενδεχόμενων μελλοντικών ατυχημάτων πετρελαιοφόρων πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα.

(4) Ένα πρώτο βήμα για τη βελτίωση της προστασίας των θυμάτων στην περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας στα ευρωπαϊκά ύδατα είναι η σημαντική αύξηση του

---

18 ΕΕ C […], […], σ. […].
19 ΕΕ C […], […], σ. […].
20 ΕΕ C […], […], σ. […].
21 ΕΕ C […], […], σ. […].

μέγιστου προβλεπόμενου ορίου αποζημίωσης για πετρελαιοκηλίδες αυτού του είδους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη συμπλήρωση του διεθνούς καθεστώτος με τη θέσπιση ευρωπαϊκού Ταμείου το οποίο θα αποζημιώνει τους δικαιούχους, η πλήρης αποζημίωση των οποίων δεν κατέστη δυνατή στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης, λόγω του ότι το σύνολο των βάσιμων αξιώσεων υπερβαίνει το προβλεπόμενο από τη σύμβαση του Ταμείου Αποζημίωσης μέγιστο όριο αποζημίωσης.

(5) Το ευρωπαϊκό ταμείο αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση πρέπει να βασίζεται στους κανόνες, στις αρχές και στις διαδικασίες που διέπουν και το Ταμείο IOPC για την αποφυγή της αναποτελεσματικότητας ή της αλληλεπικάλυψης των εργασιών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του Ταμείου IOPC.

(6) Ενόψει της αρχής ότι «ο ρυπαίνων πληρώνει», το κόστος των πετρελαιοκηλίδων θα επιβαρύνει τη βιομηχανία της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου.

(7) Εναρμονισμένα κοινοτικά μέτρα για την παροχή πρόσθετης αποζημίωσης στην περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας στα ευρωπαϊκά ύδατα θα κατανείμουν τις δαπάνες που απορρέουν από τέτοιου είδους πετρελαϊκή ρύπανση μεταξύ όλων των παράκτιων κρατών μελών.

(8) Η δημιουργία ενός ταμείου αποζημίωσης σε κοινοτικό επίπεδο (Ταμείο COPE), το οποίο θα βασίζεται στο υφιστάμενο διεθνές καθεστώς, αποτελεί τον πλέον αποδοτικό τρόπο επίτευξης των εν λόγω στόχων.

(9) Στο Ταμείο COPE θα παρέχεται η δυνατότητα ανάκτησης των δαπανών από τους φορείς που εμπλέκονται σε συμβάντα πετρελαϊκής ρύπανσης, στον βαθμό που αυτό επιτρέπεται βάσει του διεθνούς δικαίου.

(10) Λόγω του ότι τα αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού μέτρα είναι μέτρα διαχείρισης κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή[22], η υιοθέτησή τους θα πρέπει να ακολουθεί τη διαδικασία διαχείρισης που προβλέπεται στο άρθρο 4 της εν λόγω απόφασης.

(11) Καθώς η παροχή επαρκούς αποζημίωσης στα θύματα των πετρελαιοκηλίδων δεν αποτελεί απαραίτητα κίνητρο για να ενεργούν με επιμέλεια οι διάφοροι φορείς που συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, απαιτείται η θέσπιση ειδικής διάταξης η οποία να προβλέπει την επιβολή οικονομικών κυρώσεων σε οποιοδήποτε πρόσωπο συμβάλει στην πρόκληση ατυχήματος με σκόπιμη ή οφειλόμενη σε βαριά αμέλεια πράξη ή παράλειψή του.

(12) Ένας κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου είναι, ενόψει της αρχής της επικουρικότητας, το πλέον ενδεδειγμένο νομικό μέσο καθώς είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος ελαχιστοποιώντας κατ' αυτό τον τρόπο τον κίνδυνο διαφοροποιημένης εφαρμογής του νομικού μέσου στα κράτη μέλη.

---

22 ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(13) Η αναθεώρηση του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση πρέπει να διενεργηθεί σε συνάρτηση με τα μέτρα που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό προκειμένου να επιτευχθεί μεγαλύτερη συνάφεια μεταξύ των ευθυνών και των πράξεων των φορέων που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου και της ανάληψης ευθύνης από τους τελευταίους. Ειδικότερα, η ευθύνη του πλοιοκτήτη πρέπει να είναι απεριόριστη εφόσον αποδεικνύεται ότι η ζημία που προκλήθηκε από τη ρύπανση ήταν αποτέλεσμα βαριάς αμέλειας εκ μέρους του, το καθεστώς ευθύνης δεν πρέπει να προστατεύει ρητά ορισμένους από τους βασικούς φορείς που συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, ενώ η έννοια της αποζημίωσης των περιβαλλοντικών ζημιών πρέπει να αναθεωρηθεί και να διευρυνθεί βάσει αντίστοιχων καθεστώτων αποζημίωσης που έχουν θεσπιστεί στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1
Σκοπός

Ο παρών κανονισμός αποβλέπει στη διασφάλιση επαρκούς αποζημίωσης των ζημιών που προκαλούνται από τη ρύπανση των υδάτων της ΕΕ ως αποτέλεσμα της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, με τη συμπλήρωση του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης σε κοινοτικό επίπεδο, καθώς και στη θέσπιση οικονομικών κυρώσεων για οποιοδήποτε πρόσωπο αποδεικνύεται ότι συνέβαλε στην πρόκληση πετρελαϊκής ρύπανσης με σκόπιμη ή με οφειλόμενη σε βαριά αμέλεια πράξη ή παράλειψή του.

Άρθρο 2
Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

1. στην περίπτωση ζημιών που προκαλούνται από τη ρύπανση:

   (α) στην επικράτεια, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων, κράτους μέλους και

   (β) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη κράτους μέλους, η οποία έχει προσδιοριστεί βάσει των διατάξεων του διεθνούς δικαίου ή, στην περίπτωση που το κράτος μέλος δεν έχει θεσπίσει την εν λόγω ζώνη, στην παρακείμενη των χωρικών υδάτων του εν λόγω κράτους ζώνη, την οποία καθορίζει το κράτος σύμφωνα με τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου. Η εν λόγω ζώνη δεν υπερβαίνει τα 200 ναυτικά μίλια από τη βασική γραμμή υπολογισμού του εύρους των χωρικών υδάτων·

2. για τη λήψη προληπτικών μέτρων, κατά περίπτωση, για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση ζημιών αυτού του είδους.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού θα ισχύσουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. Ως «σύμβαση περί ευθύνης» νοείται η Διεθνής Σύμβαση του 1992 για την αστική ευθύνη για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ραπανση.

2. Ως «σύμβαση του Ταμείου αποζημίωσης» νοείται η Διεθνής Σύμβαση του 1971 για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλό της του 1992.

3. Ως «πετρέλαιο» νοείται κάθε ορυκτέλαιο υδρογονανθράκων, όπως το αργό πετρέλαιο, το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης, το βαρύ πετρέλαιο ντίζελ και τα λιπαντικά έλαια, τα οποία μεταφέρονται με πλοίο, είτε ως φορτίο, είτε ως καύσιμο.

4. Ως «συνυπολογιζόμενο πετρέλαιο» νοείται το αργό πετρέλαιο και το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης, όπως αυτά ορίζονται στις υποπαραγράφους (α) και (β) κατωτέρω:

   (α) Ως «αργό πετρέλαιο» νοείται το μίγμα υγρών υδρογονανθράκων που δημιουργείται με φυσικές διεργασίες στο εσωτερικό της γης, ανεξάρτητα από το εάν απαιτείται να υποβληθεί σε κατεργασία προκειμένου να καταστεί κατάλληλο προς μεταφορά. Περιλαμβάνει επίσης το αργό πετρέλαιο από το οποίο έχουν αφαιρεθεί ορισμένα κλάσματα απόσταξης (συχνά αναφέρεται και ως «αποκεφαλισθέν πετρέλαιο» («topped crudes»)) ή στο οποίο έχουν προστεθεί ορισμένα κλάσματα απόσταξης (συχνά αναφέρεται και ως «ανασυσταθέν πετρέλαιο»(«spiked ή reconstituted crudes)).

   (β) Ως «πετρέλαιο εξωτερικής καύσης» νοούνται τα βαρέα αποστάγματα ή κατάλοιπα αργού πετρελαίου ή μίγματα των εν λόγω υλικών, τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμο για την παραγωγή θερμότητας ή ισχύος, ποιότητας ισοδύναμης προς τις προδιαγραφές του μαζούτ υπ' αριθ. 4 της αμερικανικής εταιρίας δοκιμών υλικών (προδιαγραφή D 396-69), ή βαρύτερο.

5. Ως «τόνος», σε σχέση με το πετρέλαιο, νοείται ένας μετρικός τόνος.

6. Ως «τερματικός σταθμός» νοείται κάθε χώρος προοριζόμενος για την αποθήκευση υδρογονανθράκων χύδην, ο οποίος διαθέτει εξοπλισμό κατάλληλο για την παραλαβή πετρελαίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων που βρίσκονται μακριά από την ακτή και που συνδέονται με τον εν λόγω χώρο.

7. Ως «συμβάν» νοείται κάθε περιστατικό, ή κάθε σειρά περιστατικών με την ίδια προέλευση, που προκαλεί ζημίες λόγω ρύπανσης ή δημιουργεί τον κίνδυνο άμεσης και σημαντικής πρόκλησης τέτοιας ζημίας. Όταν ένα συμβάν συνίσταται σε σειρά περιστατικών, αντιμετωπίζεται σαν να έχει επέλθει κατά την ημερομηνία πρόκλησης του πρώτου χρονικά περιστατικού.

8. Ως «πρόσωπο» νοείται κάθε άτομο ή εταιρία ή ιδιωτικός ή δημόσιος φορέας, εταιρικού ή μη χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένου κράτους ή κρατικού φορέα.

9. Ως «Ταμείο IOPC» νοείται το ταμείο που θεσπίστηκε βάσει της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης.

Άρθρο 4

Σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα

Ιδρύεται ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα (στο εξής "Ταμείο COPE") με τους ακόλουθους στόχους:

(α) να καταβάλλει αποζημιώσεις για ζημίες που οφείλονται στη ρύπανση εφόσον η προστασία που παρέχεται στο πλαίσιο της σύμβασης περί ευθύνης και της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης δεν επαρκεί· και

(β) να επιτελεί τα λοιπά καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 5

Αποζημίωση

1. Το Ταμείο COPE θα αποζημιώνει κάθε δικαιούχο αποζημίωσης για ζημίες που υπέστη λόγω ρύπανσης βάσει της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης, η πλήρης και επαρκής αποζημίωση του οποίου δεν κατέστη δυνατή στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, λόγω του ότι το σύνολο των βάσιμων απαιτήσεων υπερβαίνουν το μέγιστο ποσό αποζημίωσης που προβλέπεται από τη σύμβαση του Ταμείου Αποζημίωσης.

2. Η αξιολόγηση του βάσιμου της αξίωσης ενός προσώπου στο πλαίσιο της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης θα καθορίζεται βάσει των όρων της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης και θα διενεργείται σύμφωνα με τις διαδικασίες που αυτή προβλέπει.

3. Το Ταμείο COPE δεν θα καταβάλλει αποζημίωση έως ότου εγκριθεί από την Επιτροπή, η οποία ενεργεί βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 2, η σχετική αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2.

4. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2, η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει να μην καταβάλλει αποζημίωση στον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή ή τον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου το οποίο εμπλέκεται στο συμβάν ή στους αντιπροσώπους τους. Ομοίως, η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει να μην καταβάλει αποζημίωση σε οποιοδήποτε πρόσωπο συνδέεται με συμβατική σχέση με τον μεταφορέα σε σχέση με τη μεταφορά κατά τη διάρκεια της οποίας προέκυψε το συμβάν ή σε οιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο εμπλέκεται άμεσα ή έμμεσα στην εν λόγω μεταφορά. Η Επιτροπή, ενεργώντας βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 2, καθορίζει τους ενάγοντες οι οποίοι εμπίπτουν στις εν λόγω κατηγορίες, εφόσον υπάρχουν, και αποφασίζει αναλόγως.

5. Το συνολικό ποσό αποζημίωσης το οποίο καταβάλλεται από το Ταμείο COPE σε σχέση με ένα συγκεκριμένο συμβάν είναι περιορισμένο, έτσι ώστε το σύνολο του εν λόγω ποσού και του ποσού αποζημίωσης που καταβάλλεται στο πλαίσιο της σύμβασης περί ευθύνης και της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης για ζημίες που προκλήθηκαν από ρύπανση, στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού δεν υπερβαίνει το 1000 εκατομμύρια ευρώ.

6. Στην περίπτωση που το ποσό των εγκεκριμένων απαιτήσεων υπερβαίνει το συνολικό ποσό αποζημίωσης που πρέπει να καταβληθεί βάσει της παραγράφου 5, το διαθέσιμο ποσό κατανέμεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η αναλογία μεταξύ της εγκεκριμένης

απαίτησης και της πραγματικής καταβεβλημένης στον αιτούντα αποζημίωσης στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού να είναι η ίδια για όλους τους ενάγοντες

Άρθρο 6

Συνεισφορές των παραληπτών πετρελαίου

1. Κάθε παραλήπτης συνυπολογιζόμενου πετρελαίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης σε λιμένες ή σε τερματικούς σταθμούς στην επικράτεια κράτους μέλους, του οποίου η ποσότητα υπερβαίνει τους 150.000 τόνους ετησίως και ο οποίος υποχρεούται σε συνεισφορά στο Ταμείο IOPC, υποχρεούται να καταβάλλει συνεισφορά στο Ταμείο COPE.

2. Οι συνεισφορές εισπράττονται μόνο εφόσον προκληθεί συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, οι δαπάνες του οποίου υπερβαίνουν ή υφίσταται κίνδυνος να υπερβούν τα μέγιστα όρια αποζημίωσης του Ταμείου IOPC. Η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2, ορίζει το συνολικό ποσό συνεισφορών το οποίο πρέπει να συγκεντρωθεί σε κάθε δεδομένη περίπτωση. Βασιζόμενη στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή υπολογίζει το ποσό της συνεισφοράς καθενός εκ των υπόχρεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, βάσει ενός καθορισμένου ποσού που αντιστοιχεί σε κάθε τόνο συνυπολογιζόμενου πετρελαίου που παρέλαβε έκαστο των εν λόγω προσώπων.

3. Τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 2 υπολογίζονται με διαίρεση του συνολικού ποσού των απαιτούμενων συνεισφορών προς τη συνολική ποσότητα συνυπολογιζόμενου πετρελαίου που παρελήφθη στο σύνολο των κρατών μελών κατά το συγκεκριμένο έτος.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε παραλήπτης συνυπολογιζόμενου πετρελαίου στην επικράτειά τους, σε ποσότητες τέτοιες που να τον καθιστούν υπόχρεο συνεισφοράς προς το Ταμείο COPE, καταχωρίζεται σε κατάλογο τον οποίο καταρτίζει και ενημερώνει τακτικά η Επιτροπή, βάσει των ακόλουθων διατάξεων του παρόντος άρθρου.

5. Κάθε κράτος μέλος ανακοινώνει στην Επιτροπή την επωνυμία και την έδρα των προσώπων που, σε σχέση με το εν λόγω κράτος μέλος, είναι υπόχρεα σε συνεισφορά προς το Ταμείο COPE βάσει του παρόντος άρθρου, καθώς και στοιχεία περί των ποσοτήτων συνυπολογιζόμενου πετρελαίου που παρελήφθη από καθέναν από τους εν λόγω υπόχρεους σε συνεισφορά κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους.

6. Προκειμένου να προσδιοριστούν οι υπόχρεοι συνεισφοράς προς το Ταμείο COPE καθώς και οι ποσότητες πετρελαίου που πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό του ύψους της συνεισφοράς καθενός από τα εν λόγω πρόσωπα, ο κατάλογος θα αποτελεί εκ πρώτης όψεως αποδεικτικό στοιχείο των δεδομένων που περιλαμβάνονται σε αυτόν.

7. Οι συνεισφορές καταβάλλονται στην Επιτροπή και η συγκέντρωσή τους θα ολοκληρώνεται το αργότερο ένα έτος μετά τη λήψη της απόφασης της Επιτροπής για την καταβολή των συνεισφορών.

8. Οι συνεισφορές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για το σκοπό της αποζημίωσης των ζημιών που προκαλούνται από τη ρύπανση, όπως περιγράφεται στο άρθρο 5.

9. Τυχόν πλεόνασμα συνεισφορών οι οποίες έχουν συγκεντρωθεί σε σχέση με ορισμένο συμβάν και δεν έχουν χρησιμοποιηθεί για την αποζημίωση ζημιών σχετικών με το εν λόγω συμβάν ή σε άμεση σχέση με τον σκοπό αυτό, επιστρέφονται στο πρόσωπο που κατέβαλε τη συνεισφορά, το αργότερο εντός 6 μηνών μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποζημίωσης των ζημιών που προκλήθηκαν από το συγκεκριμένο συμβάν.

10. Όταν ένα κράτος μέλος δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο του Ταμείου COPE με αποτέλεσμα να ζημιωθεί οικονομικά το Ταμείο COPE, το κράτος μέλος υποχρεούται σε αποζημίωση έναντι του Ταμείου COPE για τη σχετική ζημία.

Άρθρο 7
Αναγωγή

Το Ταμείο COPE, σε σχέση με κάθε ποσό αποζημίωσης που κατέβαλε βάσει του άρθρου 5, υποκαθίσταται στα δικαιώματα που διαθέτει, βάσει της σύμβασης περί ευθύνης και της σύμβασης του Ταμείου αποζημίωσης, το πρόσωπο που αποζημιώθηκε.

Άρθρο 8
Εκπροσώπηση και διαχείριση του Ταμείου COPE

1. Το Ταμείο COPE εκπροσωπείται από την Επιτροπή. Από την άποψη αυτή, εκτελεί τα καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό ή εκείνα που απαιτούνται για την καλή λειτουργία του Ταμείου COPE.

2. Η Επιτροπή λαμβάνει τις ακόλουθες αποφάσεις που σχετίζονται με τη λειτουργία του Ταμείου COPE, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2:

   α. καθορίζει το ποσό των συνεισφορών βάσει του άρθρου 6·

   β. εγκρίνει το συμβιβασμό των αξιώσεων σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 και λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με τη διανομή μεταξύ των εναγόντων του διαθέσιμου ποσού αποζημίωσης, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6·

   γ. λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την καταβολή του ποσού της αποζημίωσης στους ενάγοντες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4· και

   δ. καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων γίνονται οι προσωρινές πληρωμές προκειμένου να διασφαλιστεί η ταχύτερη δυνατή αποζημίωση των θυμάτων.

Άρθρο 9
Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή του Ταμείου COPE, η οποία αποτελείται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο εκπρόσωπος της Επιτροπής.

2. Όπου γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία διαχείρισης που θεσπίζεται στο άρθρο 4 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, σε συμμόρφωση με τα άρθρα 7 και 8.

   Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 ορίζεται σε έναν μήνα.

Άρθρο 10
Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη θα θεσπίσουν σύστημα οικονομικών κυρώσεων οι οποίες θα επιβάλλονται σε κάθε πρόσωπο για το οποίο κάποιο δικαστήριο αποφάνθηκε ότι συνέβαλε με σκόπιμες ή βαρέως αμελείς πράξεις ή παραλείψεις του σε συμβάν, κατά τη διάρκεια του οποίου προκλήθηκε ή υπήρξε κίνδυνος πρόκλησης πετρελαϊκής ρύπανσης σε περιοχή από αυτές που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, εντός των ευρωπαϊκών υδάτων.

2. Οι κυρώσεις που επιβάλλονται βάσει της παραγράφου 1 είναι ανεξάρτητες της αστικής ευθύνης των ενδιαφερομένων μερών όπως αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό ή αλλού και δεν σχετίζονται με τη ζημία που προκλήθηκε λόγω του συμβάντος. Το επίπεδο των οικονομικών κυρώσεων θα είναι αρκετά υψηλό, προκειμένου να αποθαρρύνεται η παραβίαση των σχετικών ρυθμίσεων.

3. Οι κυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν θα είναι ασφαλίσιμες.

4. Ο εναγόμενος θα έχει το δικαίωμα έφεσης κατά των κυρώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 11
Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Εφαρμόζεται [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, […]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
[…]	*[…]*

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και σχετικά μέτρα.

2. ΣΧΕΤΙΚΟ ΚΟΝΔΥΛΙΟ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

B2-702 : Προετοιμασία, αξιολόγηση και προώθηση της ασφάλειας των μεταφορών

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και περιβαλλοντική προστασία: άρθρα 80 παράγραφος 2 και 175 παράγραφος 1 της Συνθήκης

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

4.1 Γενικός στόχος

Η παροχή επαρκούς αποζημίωση σε όσους υπέστησαν ζημίες λόγω της ρύπανσης που προκλήθηκε από πετρελαιοφόρα πλοία στα ευρωπαϊκά ύδατα και η θέσπιση αποτρεπτικών οικονομικών κυρώσεων επιβαλλόμενων σε πρόσωπα που εμπλέκονται στην παροχή και την χρήση πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες προδιαγραφές.

4.2 Καλυπτόμενο χρονικό διάστημα και ρυθμίσεις ανανέωσης

Αόριστη

5. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΞΟΔΩΝ Η ΕΣΟΔΩΝ

5.1 Μη υποχρεωτική δαπάνη

5.2 Διαχωριζόμενες πιστώσεις

5.3 Είδος εσόδων: έσοδα για ειδικό προορισμό (συνεισφορές στο Ταμείο COPE)

6. ΤΥΠΟΣ ΕΞΟΔΩΝ Η ΕΣΟΔΩΝ

Λειτουργικές και διοικητικές δαπάνες για τη συνέχιση και την παρακολούθηση της εφαρμογής του κανονισμού.

Το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών δαπανών (καταβολή αποζημίωσης στα θύματα πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα) και εσόδων (συνεισφορές των παραληπτών πετρελαίου) του Ταμείου COPE, αναγράφονται στον προϋπολογισμό ως έσοδα για ειδικό προορισμό. Λόγω της φύσης του Ταμείου COPE, τα έσοδα πρέπει να αντιστοιχούν απόλυτα στις δαπάνες.

Ενδέχεται να προκύψουν ορισμένα επιπλέον έξοδα από συνεδριάσεις με εμπειρογνώμονες της σχετικής βιομηχανίας και από την εκπόνηση μελέτης των επιπτώσεων, της εφαρμογής και του σχεδιασμού ενός ενδεχόμενου ευρωπαϊκού καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης.

7. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

7.1 Μέθοδος υπολογισμού της συνολικής δαπάνης λειτουργίας (σχέση μεταξύ επιμέρους και συνολικών δαπανών)

Οι επιμέρους δαπάνες συνίστανται σε ένα ετήσιο ποσό 5.000 ευρώ για τη διοργάνωση, δύο φορές το χρόνο, μονοήμερων συνεδριάσεων με εμπειρογνώμονες του ενδιαφερόμενου κλάδου. Επιπλέον οι υπηρεσίες της Επιτροπής σκοπεύουν να αναθέτουν την εκπόνηση μελέτης για την αξιολόγηση των επιπτώσεων, της εφαρμογής και του σχεδιασμού ενός ενδεχόμενου ευρωπαϊκού καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση. Το κόστος κάθε τέτοιας μελέτης αξιολόγησης εκτιμάται σε 100.000 ευρώ.

7.2 Επιχειρησιακές δαπάνες για μελέτες, εμπειρογνώμονες κλπ. που περιλαμβάνονται στο μέρος Β του προϋπολογισμού

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (τρέχουσες τιμές)

	Έτος n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 και επόμ. έτη	Σύνολο
– Μελέτες		0,1					0,1
– Συνεδριάσεις εμπειρογνωμόνων[23]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Πληροφόρηση και εκδόσεις							
Σύνολο		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

[23] Δαπάνες που πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Χρονοδιάγραμμα των πιστώσεων αναλήψεων υποχρεώσεων και πληρωμών

εκατ. ευρώ

	έτος n	N+1	n+2	n+3	n+4	n+5 και επόμ. έτη	Σύνολο
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125
Πιστώσεις πληρωμών							
έτος n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 και επόμ. έτη		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,105 0,005 0,005 0,005 0,005 0,005
Σύνολο		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Έλεγχος για την εφαρμογή των διαδικασιών πρόσκλησης των εμπειρογνωμόνων των κρατών μελών στις συνεδριάσεις της επιτροπής του Ταμείου COPE.

9. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

9.1 Ειδικοί και ποσοτικοποιημένοι στόχοι, πληθυσμός στόχος

Σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα (Ταμείο COPE) για τη διασφάλιση επαρκούς αποζημίωσης για τα θύματα της ρύπανσης που προκαλείται από πετρελαιοφόρα πλοία στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Θέσπιση συστήματος οικονομικών κυρώσεων οι οποίες θα επιβάλλονται σε κάθε πρόσωπο για το οποίο κάποιο δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι συνέβαλε με σκόπιμες ή βαρέως αμελείς πράξεις ή παραλείψεις του σε συμβάν κατά τη διάρκεια του οποίου προκλήθηκε ή υπήρξε κίνδυνος πρόκλησης πετρελαϊκής ρύπανσης σε περιοχή από αυτές που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, εντός των ευρωπαϊκών υδάτων.

Στην πρόταση αυτή δεν προβλέπεται καμία οικονομική συνεισφορά εκ μέρους της Κοινότητας.

Το Ταμείο COPE θα χρηματοδοτείται από τους παραλήπτες πετρελαίου στην Ευρώπη. Δικαιούχοι του εν λόγω Ταμείου είναι όσοι υπέστησαν ζημίες λόγω μιας πετρελαιοκηλίδας στα ευρωπαϊκά ύδατα και η πλήρης αποζημίωση των οποίων δεν κατέστη δυνατή στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης, λόγω των ανεπαρκών ορίων αποζημίωσης. Οι συνεισφορές που εισπράχθηκαν και δεν χρησιμοποιήθηκαν για το σκοπό αυτό θα επιστρέφονται στους παραλήπτες του πετρελαίου.

9.2 Αιτιολογία της δράσης

Το πλεονέκτημα της θέσπισης ταμείου αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο πενταπλασιασμός του ποσού της αποζημίωσης, σε σχέση με το ποσό που προβλέπεται βάσει του υφιστάμενου καθεστώτος, η ισχυρότερη διασφάλιση της πραγματικής δυνατότητας επαρκούς αποζημίωσης και η κατανομή του κινδύνου μεταξύ όλων των παράκτιων κρατών μελών.

Το πλεονέκτημα της αξιοποίησης των διαδικασιών και των πρακτικών του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης είναι η αποφυγή της αλληλεπικάλυψης του παράλληλου έργου δύο διεθνών φορέων.

Τα παρελκόμενα και τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα που αναμένονται είναι ότι το κοινοτικό πλαίσιο θα μπορούσε να αναγνωριστεί παγκοσμίως και να δώσει το έναυσμα για την ανάληψη δράσης σε διεθνές επίπεδο για την αύξηση των επιπέδων αποζημίωσης στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης που θεσπίστηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Ο κυριότερος παράγοντας αβεβαιότητας είναι η συχνότητα πρόκλησης ατυχημάτων που θα οδηγήσουν σε αποζημίωση από το Ταμείο COPE (δηλαδή ατυχημάτων τα οποία να προκαλούν ζημίες στα ευρωπαϊκά ύδατα ενώ το σύνολο των απαιτήσεων που απορρέουν από αυτά να υπερβαίνει το μέγιστο όριο αποζημίωσης που προβλέπεται στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος, δηλαδή το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ). Ατυχήματα αυτού του είδους δεν είναι πιθανό να συμβαίνουν συχνά, καθώς κατά τη διάρκεια των 22 ετών της λειτουργίας του Ταμείου IOPC το κόστος ελάχιστων μόνο ατυχημάτων τείνει να υπερβεί το εν λόγω μέγιστο όριο. Επιπλέον, το μέγιστο όριο αποζημίωσης υπερδιπλασιάστηκε το 1996 με τη θέση σε ισχύ των πρωτοκόλλων του 1992 στη σύμβαση CLC και τη σύμβαση του Ταμείου Αποζημίωσης. Επίσης, πρόσφατα ελήφθησαν μέτρα για την αύξηση του διαθέσιμου μέγιστου διεθνούς ορίου αποζημίωσης κατά 50%, ώστε το ποσό να ανέλθει από τα 200 εκατομμύρια ευρώ στα 300 εκατομμύρια ευρώ. Βάσει της εμπειρίας, εάν είχε ήδη συσταθεί το Ταμείο COPE, θα είχε ενεργοποιηθεί μέχρι στιγμής μόνο στην περίπτωση ενός ατυχήματος πετρελαιοφόρου, του *Erika*, τον Δεκέμβριο του 1999. Από την άλλη πλευρά, το είδος και η ποσότητα πετρελαίου που διέρρευσε κατά το ατύχημα του *Erika*, δεν παρουσίαζαν κάποια ιδιαιτερότητα, γεγονός που καθιστά δυνατή την επανάληψη παρόμοιου ατυχήματος.

9.3 Παρακολούθηση και αξιολόγηση της δράσης

Ο κύριος δείκτης επιπτώσεων σε σχέση με το Ταμείο COPE είναι η συχνότητα ενεργοποίησής του και ο βαθμός στον οποίο είναι σε θέση να αποζημιώσει επαρκώς τα θύματα μιας πετρελαιοκηλίδας. Ως δείκτες επιπτώσεων πρέπει να θεωρηθούν οι προαναφερόμενες εκθέσεις των κρατών μελών, κατά την αξιολόγηση των κρατών μελών όσον αφορά στη θέσπιση κυρώσεων επιβαλλόμενων σε περίπτωση βαριάς αμέλειας εκ μέρους κάθε προσώπου εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου.

Η συχνότητα των αξιολογήσεων εξαρτάται από τις δραστηριότητες του Ταμείου COPE. Οι αξιολογήσεις αυτές θα διενεργούνται μόνο μετά τον

συμβιβασμό των αξιώσεων που απορρέουν από ατύχημα που προκάλεσε την ενεργοποίηση του Ταμείου COPE.

Ωστόσο, όσον αφορά τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε όσους ευθύνονται για την πρόκληση ατυχημάτων στα ευρωπαϊκά ύδατα απαιτείται η συχνότερη διενέργεια αξιολογήσεων. Για τους σκοπούς της αξιολόγησης, θα υποβάλλονται τακτικά εκθέσεις από τα κράτη μέλη, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 10 του κανονισμού.

10. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (ΤΜΗΜΑ III, ΜΕΡΟΣ Α ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ)

10.1 Επιπτώσεις στον αριθμό θέσεων

Οι επιπτώσεις της παρούσας πρότασης επί του μέρους Α του προϋπολογισμού είναι γενικά περιορισμένες. Ωστόσο, σε περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας η οποία θα ενεργοποιήσει το Ταμείο COPE, θα επηρεαστεί και το προσωπικό της Επιτροπής, λόγω των διαφόρων καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στην Επιτροπή στο πλαίσιο της εκπροσώπησης του Ταμείου, της προετοιμασίας συναντήσεων της επιτροπής του Ταμείου COPE, πραγματογνωμοσύνης, συντονισμού με το Ταμείο IOPC κλπ. Δεδομένου ότι αυτή η κορύφωση της δραστηριότητας δεν θα συμβαίνει προφανώς παρά σπάνια, ο συνολικός αντίκτυπος επί του αριθμού των θέσεων, παραμένει περιορισμένος.

Είδος θέσεων		Προσωπικό που απαιτείται για τη διαχείριση της ενέργειας		Πηγή		Διάρκεια
		Μόνιμοι υπάλληλοι	Έκτακτοι υπάλληλοι	Με χρήση του απασχολούμενου προσωπικού στη σχετική ΓΔ ή υπηρεσία	Με χρήση συμπληρωματικού προσωπικού	
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι	Α Β Γ	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Αόριστη - -
Λοιπό προσωπικό		-	-	-	-	-
Σύνολο		0,5	0,5	1,0	-	Αόριστη

Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις του συμπληρωματικού προσωπικού

108.000 ευρώ ετησίως

10.3 Αύξηση των δαπανών λειτουργίας εξαιτίας της ενέργειας

ευρώ

Κονδύλιο του προϋπολογισμού	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
Α 7031 (υποχρεωτικές επιτροπές)	9.750€	Η διαχειριστική επιτροπή που συστάθηκε για τον παρόντα κανονισμό (επιτροπή του Ταμείου COPE) αναμένεται να συνεδριάζει κατά μέσο όρο μία φορά ετησίως για μία ημέρα προκειμένου να συζητεί συγκεκριμένα θέματα που αφορούν την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού. Η επιστροφή των εξόδων ταξιδίου για τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών υπολογίζεται κατά μέσο όρο σε 650 ευρώ/εμπειρογνώμονα x 15.
Σύνολο	9.750€	

Η ανωτέρω δαπάνη, η οποία είναι εγγεγραμμένη στο κονδύλιο Α 7, θα καλυφθεί από πιστώσεις της συνολικής χρηματοδότησης της ΓΔ Ενέργεια και Μεταφορές.

ΕΝΤΥΠΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και σχετικά μέτρα.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

COM(….)… τελικό της

Η ΠΡΟΤΑΣΗ

1. Δεδομένης την αρχής της επικουρικότητας, γιατί κρίνεται ως απαραίτητη η ανάληψη κοινοτικής δράσης στο συγκεκριμένο τομέα και ποιοι είναι οι βασικοί στόχοι της;

Η Συνθήκη προβλέπει τη χάραξη κοινής πολιτικής μεταφορών και τα ενδεχόμενα μέτρα για την εφαρμογή αυτής της πολιτικής περιλαμβάνουν μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών. Η επαρκής αποζημίωση των θυμάτων θαλάσσιων πετρελαιοκηλίδων και η θέσπιση οικονομικών κυρώσεων για βαριά αμέλεια κατά τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των εν λόγω μέτρων.

Παρά την ύπαρξη διεθνών συμβάσεων που ρυθμίζουν τα σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση σε περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας, και στις οποίες είτε μετέχουν ως μέρη όλα τα σχετικά κράτη μέλη είτε πρόκειται να καταστούν μέρη στο εγγύς μέλλον, πρόσφατα ατυχήματα, ιδίως δε η βύθιση του *Erika* το 1999, κατέδειξαν την ανεπάρκεια των εν λόγω μηχανισμών να διασφαλίσουν την επαρκή αποζημίωση των θυμάτων.

Ο κανονισμός αφορά στη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα (Ταμείο COPE). Δεδομένης της σχετικά καλής λειτουργίας του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης πετρελαιοκηλίδων, η αποδοτικότερη λύση για την αύξηση των ορίων αποζημίωσης είναι η συμπλήρωση του διεθνούς καθεστώτος, ώστε να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη των προσπαθειών και η υπερβολική γραφειοκρατία. Το Ταμείο COPE επομένως, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε διαδικασίες και αξιολογήσεις που διενεργούνται στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος.

Μια πετρελαιοκηλίδα ενδέχεται να προκαλέσει εξαιρετικά εκτεταμένες καταστροφές. Όταν οι αξιώσεις που απορρέουν από κάποιο ατύχημα υπερβαίνουν τα όρια του διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης, τα θύματα, στο πλαίσιο τουλάχιστον του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος, δεν αποζημιώνονται πλήρως. Η ανάληψη δράσης σε κοινοτικό επίπεδο στον εν λόγω τομέα θα βελτιώσει σε μεγάλο βαθμό τη δυνατότητα πλήρους αποζημίωσης των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα, μέσω της δημιουργίας Ταμείου στο οποίο θα συνεισφέρουν οι παραλήπτες πετρελαίου σε όλα τα κράτη μέλη. Το ποσό της μέγιστης αποζημίωσης θα αυξηθεί από το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ που ισχύει σήμερα, στο ποσό των 1000 εκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον, οι δαπάνες των πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα θα κατανέμονται μεταξύ όλων των παράκτιων κρατών μελών της ΕΕ. Η

συγκεκριμένη προστιθέμενη αξία του προτεινόμενου μέτρου είναι, επομένως, ο πενταπλασιασμός του ποσού της αποζημίωσης, σε σχέση με το ποσό που προβλέπεται βάσει του υφιστάμενου καθεστώτος, η καλύτερη διασφάλιση της πραγματικής δυνατότητας επαρκούς αποζημίωσης και η κατανομή του κινδύνου μεταξύ όλων των παράκτιων κρατών μελών. Ένα πιο έμμεσο όφελος που αναμένεται να προκύψει είναι ότι η διασφάλιση διαθέσιμης πρόσθετης χρηματοδότησης θα επισπεύσει πιθανώς την καταβολή των αποζημιώσεων για πετρελαιοκηλίδες που προκαλούνται στα ευρωπαϊκά ύδατα στο πλαίσιο του Διεθνούς Ταμείου Αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση, ακόμη και στην περίπτωση πετρελαιοκηλίδων, το κόστος των οποίων δεν υπερβαίνει το συνολικό μέγιστο όριο αποζημίωσης που προβλέπεται στο πλαίσιο του εν λόγω Ταμείου.

Για τη δημιουργία ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση απαιτείται νομοθετική ρύθμιση. Οι φορείς οι οποίοι θα υποχρεωθούν να συνεισφέρουν στο Ταμείο, δηλαδή οι παραλήπτες πετρελαίου στην Ευρώπη, μάλλον δεν θα θελήσουν να συνεισφέρουν χρηματικά ποσά, πιθανώς μάλιστα μεγάλα, παρά μόνο εάν υποχρεούνται δια νόμου να το πράξουν. Επιπλέον, προκειμένου τόσο οι απαιτήσεις συνεισφοράς όσο και η υποχρέωση καταβολής των αποζημιώσεων σε σχέση με το εν λόγω ταμείο να είναι εκτελεστές κατά ενιαίο και εναρμονισμένο τρόπο, θα πρέπει να ισχύουν οι ίδιες ρυθμίσεις σε όλα τα κράτη μέλη και για κάθε ενδιαφερόμενο φορέα. Η ύπαρξη εναρμονισμένων ρυθμίσεων θα συμβάλλει επομένως αποφασιστικά στη διασφάλιση της ομοιόμορφης εκπλήρωσης των υποχρεώσεων. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής των εν λόγω διατάξεων υπό μορφή κανονισμού.

Τέλος, η πρόταση περιλαμβάνει άρθρο, το οποίο ορίζει ότι τα κράτη μέλη θα επιβάλλουν οικονομικές κυρώσεις για βαρέως αμελή συμπεριφορά εκ μέρους κάθε προσώπου που συμμετέχει στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου. Για την έγκριση μέτρου αυτού του είδους απαιτείται νομοθετική ρύθμιση, η νομοθετική ρύθμιση δε σε κοινοτικό επίπεδο αποτελεί τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο επίτευξης εναρμονισμένης χρήσης των εν λόγω κυρώσεων σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας.

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

2. Ποιος θα επηρεαστεί από την πρόταση;

   – Ποιοι επιχειρηματικοί κλάδοι;

   – Ποια μεγέθη επιχειρήσεων (συγκέντρωση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων);

   – Υπάρχουν συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της Κοινότητας όπου βρίσκονται οι επιχειρήσεις αυτές;

Οι επιχειρηματικοί τομείς που κυρίως επηρεάζονται από την παρούσα πρόταση είναι οι εταιρείες που εδρεύουν στην Κοινότητα και οι οποίες παραλαμβάνουν άνω των 150.000 τόνων βαρέος πετρελαίου καύσης και/ή αργού πετρελαίου μεταφερόμενου δια θαλάσσης. Βάσει των διαδικασιών που ήδη υφίστανται σε διεθνές επίπεδο και οι οποίες θα εφαρμοστούν και στο πλαίσιο του Ταμείου COPE, οι εν λόγω παραλήπτες πετρελαίου καταβάλλουν συνεισφορές στο Ταμείο COPE.

Επομένως, η φύση των συνεισφορών στο Ταμείο COPE συνεπάγεται ότι επιβαρύνονται μόνο οι μεγάλοι εισαγωγείς και έμποροι πετρελαίου, ενώ οι μικρές και οι μεσαίες επιχειρήσεις καταβάλλουν συνεισφορές μόνον εφόσον υπερβούν τα όρια αυτά. Παρομοίως, τα ανωτέρω

αφορούν άμεσα μόνο επιχειρήσεις που εδρεύουν σε κράτη μέλη τα οποία διαθέτουν λιμένες και τερματικούς σταθμούς.

Ο άλλος στόχος της πρότασης, η θέσπιση, δηλαδή, σε κοινοτικό επίπεδο, οικονομικών κυρώσεων για βαρέως αμελή συμπεριφορά εκ μέρους κάθε προσώπου που συμμετέχει στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, ενδέχεται να αφορά ένα ευρύτερο φάσμα φορέων των θαλάσσιων μεταφορών. Οι κυρώσεις ενδέχεται να επιβληθούν σε πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτες φορτίων, ναυλωτές, νηογνώμονες, διαχειριστές και φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, εφόσον κάποιο δικαστήριο έχει αποφανθεί περί της βαριάς αμέλειάς τους.

3. Τί πρέπει να κάνει μια επιχείρηση για να συμμορφωθεί με την πρόταση;

Η πρόταση δεν θα έχει επιπτώσεις στις επιχειρήσεις εάν δεν προκληθεί μεγάλη καταστροφή λόγω διαρροής πετρελαίου στα ευρωπαϊκά ύδατα, ή εάν δεν υπάρξει απόφαση δικαστηρίου σχετικά με την βαρέως αμελή συμπεριφορά επιχειρήσεων.

Εφόσον προκληθεί μεγάλη πετρελαιοκηλίδα, οι παραλήπτες πετρελαίου θα είναι υποχρεωμένοι να καταβάλουν τις συνεισφορές τους στο Ταμείο COPE. Το ύψος των συνεισφορών θα καθορίζεται από την Επιτροπή, η οποία επικουρείται από την επιτροπή του Ταμείου COPE, ενώ οι παραλήπτες πετρελαίου θα τιμολογούνται άμεσα από το Ταμείο COPE βάσει των πληροφοριών που παρέχουν τα κράτη μέλη σχετικά με τις ποσότητες συνυπολογιζόμενου πετρελαίου.

4. Ποιες οικονομικές επιπτώσεις είναι πιθανό να έχει η πρόταση;

- στην απασχόληση;
- στις επενδύσεις και τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων;
- στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων;

Δεδομένου ότι το ύψος των συνεισφορών στο Ταμείο COPE βασίζεται στις ετήσιες ποσότητες βαρέος πετρελαίου καύσης και/ή αργού πετρελαίου που παραλαμβάνονται, το ύψος της συνεισφοράς θα παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις τόσο μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών όσο και μεταξύ των διαφόρων εταιριών. Οι μεγαλύτεροι παραλήπτες θα συνεισφέρουν και τα μεγαλύτερα ποσά ενώ η συνεισφορά των μικρότερων εταιριών θα εξαρτάται από το μερίδιο που τους αναλογεί στο σύνολο της ποσότητας πετρελαίου που παρέλαβε το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

Η χειρότερη δυνατή περίπτωση θα ήταν η πρόκληση στα ευρωπαϊκά ύδατα πετρελαιοκηλίδας της οποίας οι ζημίες θα υπερέβαιναν το ποσό των 1000 εκατομμυρίων ευρώ. Στην περίπτωση που ένα ατύχημα αυτού του είδους συμβεί πριν την αύξηση των τρεχόντων μέγιστων ορίων αποζημίωσης του Ταμείου IOPC, από το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ στο ποσό των 300 εκατομμυρίων ευρώ, το μερίδιο που θα επιβαρύνει το Ταμείο COPE θα ανέρχεται το πολύ σε 800 εκατομμύρια ευρώ.

Οι οικονομικές επιπτώσεις ενός ατυχήματος αυτού του μεγέθους δύνανται να περιγραφούν ως εξής. Το συνολικό ποσό που απαιτείται να καταβληθεί από το Ταμείο COPE (800 εκατομμύρια ευρώ) κατανέμεται μεταξύ των εισαγωγέων 623 εκατομμυρίων τόνων συνυπολογιζόμενου πετρελαίου (βλέπε πίνακα παρακάτω). Αυτό συνεπάγεται αύξηση του κόστους ανερχόμενου σε 1,28 ευρώ ανά τόνο εισαγόμενου πετρελαίου (ποσό το οποίο αντιστοιχεί σε 0,18 ευρώ ανά βαρέλι). Όσον αφορά στην τιμή του πετρελαίου, η ενεργοποίηση του Ταμείου COPE θα συνεπαγόταν μια προσωρινή αύξηση των τρεχουσών

τιμών του πετρελαίου της τάξης του 0,5% (εάν υπολογιστεί στα 35 ευρώ ανά βαρέλι). Δεδομένου του αριθμού των παραγόντων που διαμορφώνουν τις τιμές των καυσίμων, η αύξηση αυτή δεν αναμένεται να επηρεάσει τις τιμές των καυσίμων.

Παρόλα αυτά, οι οικονομικές επιπτώσεις επί των διαφόρων παραληπτών ενδέχεται να είναι ουσιαστικότερες. Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την ποσότητα πετρελαίου που παρέλαβαν οι διάφορες εταιρίες. Ωστόσο, από τα γενικά στοιχεία σχετικά με το συνυπολογιζόμενο πετρέλαιο που παρέλαβαν τα κράτη μέλη ΕΕ/ΕΟΧ προκύπτει μια ένδειξη του ποσοστού των συνολικών συνεισφορών στο Ταμείο COPE τις οποίες θα πρέπει να καταβάλουν οι εταιρίες που εδρεύουν στα εν λόγω κράτη μέλη. Τα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία αφορούν στο έτος 1999, βασίζονται στις πρόσφατες πληροφορίες σχετικά με τις (αντίστοιχες) διατάξεις συνυπολογιζόμενου πετρελαίου στο πλαίσιο του Ταμείου IOPC.

Κράτος μέλος (συμπεριλαμβανομένων των χωρών του ΕΟΧ)	**Τόνοι συνυπολογιζόμενου πετρελαίου**	**Ποσοστό % του συνόλου**
Ιταλία	138 εκατομμύρια	22,15%
Κάτω χώρες	101 εκατομμύρια	16,21%
Γαλλία	95 εκατομμύρια	15,25%
Ηνωμένο Βασίλειο	74 εκατομμύρια	11,88%
Ισπανία	61 εκατομμύρια	9,79%
Γερμανία	37 εκατομμύρια	5,94%
Νορβηγία	34 εκατομμύρια	5,46%
Σουηδία	20 εκατομμύρια	3,21%
Ελλάδα	18 εκατομμύρια	2,89%
Πορτογαλία	17 εκατομμύρια	2,73%
Φινλανδία	11 εκατομμύρια	1,77%
Βέλγιο	7 εκατομμύρια	1,12%
Δανία	5 εκατομμύρια	0,80%
Ιρλανδία	5 εκατομμύρια	0,80%
Ισλανδία	0	0,00%
Σύνολο	623 εκατομμύρια	100%

Η πιθανότητα να συμβεί η «χειρότερη περίπτωση» που περιγράφεται ανωτέρω δεν είναι μεγάλη, ωστόσο, βάσει του έως σήμερα κόστους των πετρελαιοκηλίδων. Μεταξύ των 100 περίπου περιπτώσεων πετρελαιοκηλίδων που αντιμετώπισε το Ταμείο IOPC κατά τη διάρκεια των 25 ετών λειτουργίας του, μόνο στην περίπτωση του ναυαγίου του *Erika* υπήρξε σημαντική υπέρβαση του τρέχοντος μέγιστου ορίου αποζημίωσης των 200 εκατομμυρίων ευρώ. Ακόμη, δε και στην περίπτωση του *Erika*, το συνολικό κόστος δεν θα υπερβεί κατά πάσα πιθανότητα το ποσό των 400 εκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον, ο Κανονισμός παρέχει τη δυνατότητα ανάκτησης, εκ μέρους τόσο του Ταμείου COPE όσο και των συνεισφερόντων, μέρους τουλάχιστον της καταβληθείσας αποζημίωσης.

Το Ταμείο COPE δεν θα έχει οικονομικές επιπτώσεις επί των παραληπτών πετρελαίου έως ότου προκληθεί στα ευρωπαϊκά ύδατα πετρελαιοκηλίδα η οποία να υπερβαίνει τα διεθνή όρια αποζημίωσης. Δεδομένης της περιορισμένης πιθανότητας πρόκλησης ατυχημάτων τέτοια κλίμακας ώστε να ενεργοποιηθεί το Ταμείο COPE, σε συνδυασμό με τις ενδεχομένως εξαιρετικά δαπανηρές συνέπειες τέτοιων ατυχημάτων, ενδέχεται οι ευρωπαίοι παραλήπτες πετρελαίου να αποφασίσουν να ασφαλίσουν την ευθύνη τους. Στην περίπτωση αυτή, η πρόταση θα έχει επίσης επιπτώσεις στον ευρωπαϊκό τομέα ασφαλίσεων.

Πέρα από τις προαναφερθείσες επιπτώσεις, η πρόταση δεν αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στους τομείς της απασχόλησης ή των επενδύσεων, δεδομένου ότι η πρόταση βασίζεται σε υφιστάμενες δομές και διαδικασίες του διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση.

5. Περιλαμβάνει η πρόταση μέτρα ώστε να ληφθεί υπόψη η ειδική κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (μειωμένες ή διαφορετικές απαιτήσεις κλπ.);

Καθώς, όπως προαναφέρθηκε, το ύψος των συνεισφορών στο Ταμείο COPE εξαρτάται από τις ποσότητες πετρελαίου που παραλαμβάνονται, οι συνεισφορές των μεγαλύτερων παραληπτών είναι μεγαλύτερες ενώ οι μικρότεροι παραλήπτες πετρελαίου επιβαρύνονται οικονομικά σε πολύ μικρότερο βαθμό. Οι εταιρίες οι οποίες εισάγουν λιγότερους από 150.000 τόνους συνυπολογιζόμενου πετρελαίου ετησίως δεν υποχρεούνται σε καταβολή συνεισφοράς.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

6. Απαριθμήστε τους φορείς με τους οποίους έχουν διενεργηθεί διαβουλεύσεις όσον αφορά την πρόταση και περιγράψτε τις απόψεις τους.

- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ναυτιλιακών Φορτωτών (ESC)
- Ομοσπονδία ευρωπαϊκών Ιδιωτικών Φορέων Εκμετάλλευσης λιμένων (FEPORT)
- Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλασσίων Λιμένων (ESPO)
- Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA)
- Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον Τομέα των Μεταφορών (ETF)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ασφαλίσεων (CEA)
- Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων (IACS)
- Διεθνής Όμιλος Φορέων Προστασίας και Αποζημιώσεων (International Group of Protection & Indemnity Clubs)
- Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (Intertanko)
- Διεθνές ναυτιλιακό Φόρουμ Εταιριών Πετρελαίου (OCIMF)
- Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας (ICS)
- Διεθνής Ένωση Ασφαλιστών (IUA)
- Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλιστών (IUMI)
- Διεθνής Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων για τη ρύπανση (ITOPF)

Διαβουλεύσεις πραγματοποιήθηκαν με τη βιομηχανία και τις επαγγελματικές οργανώσεις σχετικά με τους κυριότερους στόχους και αρχές της πρότασης. Γενικά, η βιομηχανία και οι επαγγελματικές οργανώσεις, αν και αναγνωρίζουν την ανάγκη να ληφθούν μέτρα για τη βελτίωση του καθεστώτος αποζημίωσης των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων αμφισβητούν την αναγκαιότητα λήψης περιφερειακών μέτρων στον τομέα αυτό. Οι περισσότεροι από τους εν λόγω φορείς, ωστόσο, υποστηρίζουν την προσέγγιση της αξιοποίησης του υφιστάμενου διεθνούς καθεστώτος αντί της δημιουργίας ενός ολοκληρωτικά νέου καθεστώτος, κίνηση που

θα συνεπαγόταν την καταγγελία, εκ μέρους της ΕΕ, της σύμβασης CLC και της σύμβασης του Ταμείου Αποζημίωσης.

Ειδικότερα, οι πλοιοκτήτες, (ICS, Intertanko και ECSA), οι λέσχες προστασίας και αποζημίωσης (P&I Clubs) και οι εταιρίες πετρελαίου (OCIMF) προτιμούν η συζήτηση σχετικά με τη βελτίωση του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων να γίνει στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Αναφέρονται δε στο θετικό ιστορικό του υφιστάμενου καθεστώτος και στην ισορροπία που δημιούργησε μεταξύ των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης του φορτίου και αμφισβητούν επομένως την ανάγκη λήψης μέτρων σε κοινοτικό επίπεδο στον εν λόγω τομέα.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ναυτιλιακών Φορτωτών συμφωνεί με την ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με τις αδυναμίες του διεθνούς καθεστώτος, θεωρεί όμως ότι η δημιουργία ενός Ταμείου τρίτου επιπέδου δεν ανταποκρίνεται στην εν λόγω ανάλυση. Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον Τομέα των Μεταφορών στηρίζει την προσέγγιση της Επιτροπής.

Ειδικότερα, όσον αφορά στη σύσταση του Ταμείου COPE, φαίνεται ότι αναγνωρίζεται συνολικά ότι πρόκειται για ένα από τα λίγα μέτρα που μπορεί να ληφθούν σε επίπεδο ΕΕ, τα οποία να βασίζονται στο υφιστάμενο καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης και να το διατηρούν.

Το OCIMF και το ESC, ωστόσο, αντιτίθενται στην επιβάρυνση αποκλειστικά των παραληπτών πετρελαίου, οι οποίοι, κατά τη γνώμη των εν λόγω φορέων, δεν ευθύνονται για τα ατυχήματα, με τη συνεισφορά στο Ταμείο «εγγυήσεων».

2000/0327 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέσπιση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πολιτική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης περιέχεται σε μια σειρά νομικών μέσων, τα οποία καλύπτουν τις βασικές πτυχές των ισχυουσών συμβάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Κύριος στόχος είναι η διασφάλιση της αποτελεσματικής και ομοιόμορφης εφαρμογής των διεθνών κανόνων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εν λόγω πολιτική καλύπτει ευρύ φάσμα τομέων, από τους νηογνώμονες έως τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, από τα επιβατηγά πλοία έως τον εξοπλισμό των πλοίων και τις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων. Με τη θέσπιση της πολιτικής της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης, μέρος της εθνικής δικαιοδοσίας των κρατών μελών στους τομείς αυτούς μεταβιβάστηκε σε κοινοτικό επίπεδο.

Προκειμένου να είναι αποτελεσματική, η νομοθεσία πρέπει να εφαρμόζεται με ακρίβεια και ομοιομορφία σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας. Πράγματι, η αυστηρή εφαρμογή των υφιστάμενων κανόνων δύναται να αυξήσει την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης στα κοινοτικά ύδατα, η δε εναρμονισμένη εφαρμογή της δύναται να διασφαλίσει τον επί ίσοις όροις ανταγωνισμό, να μειώσει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού που προκύπτει από τα οικονομικά πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τη νομοθεσία και να επιβραβεύσει τους σοβαρούς παράγοντες της ναυτιλίας.

Στην Κοινότητα, το έργο της διασφάλισης της ορθής και συγκλίνουσας εφαρμογής της υπάρχουσας νομοθεσίας καθίσταται δυσκολότερο, επειδή -σε αντίθεση με ορισμένες χώρες, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, που διαθέτουν έναν ενιαίο φορέα και συνεπώς έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν ομοιόμορφες διαδικασίες και να ελέγχουν την τήρησή τους- η Ευρωπαϊκή Ένωση καλείται να αντιμετωπίσει την πολυμορφία των διοικητικών παραδόσεων των κρατών μελών της. Οι διοικητικές δομές που παρεμβαίνουν στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών: άλλοτε πολιτικές και άλλοτε στρατιωτικές, είναι επιφορτισμένες με ποικίλα καθήκοντα, από την επιθεώρηση των πλοίων από το κράτος του λιμένα ή το κράτος της σημαίας έως την αστυνόμευση της αλιείας, τον τελωνειακό έλεγχο, την καταπολέμηση της διακίνησης ναρκωτικών ή τον έλεγχο της μετανάστευσης.

Με αφορμή τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή άρχισε να εξετάζει τις δυνατότητες βελτίωσης του υφιστάμενου συστήματος. Στην ανακοίνωσή της τής 21ης Μαρτίου 2000 για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου[24], η Επιτροπή εξετάζει το εν λόγω πρόβλημα και προτείνει το ενδεχόμενο ίδρυσης ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η Επιτροπή εξηγεί, επίσης, ότι κατά τη γνώμη της, δεν θα ήταν ρεαλιστικό –ή τουλάχιστον θα ήταν πολύ πρόωρο- να σχεδιαστεί η θέσπιση ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού επιχειρησιακού φορέα ή ακτοφυλακής που θα υποκαθιστούσε τη δράση των εθνικών ναυτιλιακών αρχών. Αντιθέτως, ο Οργανισμός πρέπει να στηρίζει τις δράσεις των κρατών μελών και της Επιτροπής στην εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας, την παρακολούθηση της εφαρμογής της και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων. Ο Οργανισμός δεν πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να λαμβάνει αποφάσεις, αφού η αναγκαία παρακολούθηση θα ανατεθεί στα κράτη μέλη, και ιδίως στην Επιτροπή, υπό την ιδιότητά της του εκτελεστού ή θεματοφύλακα της κοινοτικής νομοθεσίας.

---

[24] COM(2000) 142 τελικό της 21.3.2000

Η Επιτροπή επανέλαβε την αρχή αυτή στην έκθεσή της για το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz σχετικά με τη στρατηγική της Κοινότητας για την ασφάλεια στη θάλασσα[25]. Στο εν λόγω έγγραφο αναφέρεται ότι, προκειμένου να διευκολυνθεί η Επιτροπή στο έργο της διασφάλισης της παρακολούθησης και του ελέγχου της αποτελεσματικής και εναρμονισμένης εφαρμογής των υπαρχόντων κανόνων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο της δημιουργίας ειδικού φορέα, υπό μορφή ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Με τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή προτείνει την ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα. Το κείμενο της πρότασης είναι προϊόν μακροχρόνιας ανάλυσης και διαβουλεύσεων, κατά τις οποίες η Επιτροπή είχε τη δυνατότητα να οριοθετήσει τις αρμοδιότητες του Οργανισμού. Εκτός από τον πρωταρχικό στόχο της διασφάλισης της ορθής εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο Οργανισμός πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διοργάνωση των κατάλληλων δραστηριοτήτων κατάρτισης σε θέματα συναφή με το κράτος του λιμένα και το κράτος της σημαίας. Πράγματι, η εναρμόνιση της κατάρτισης των επιθεωρητών των κρατών μελών θα συμβάλλει στη διασφάλιση ενός ομοιόμορφου καθεστώτος ασφάλειας στη θάλασσα στην ΕΕ.

Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο Οργανισμός μπορεί να συνδράμει τις υπηρεσίες της Επιτροπής στην εκτέλεση πολλών από τις χρονοβόρες τεχνικές εργασίες που της έχουν ανατεθεί βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας. Αυτό θα επιτρέψει στις υπηρεσίες της Επιτροπής να επικεντρωθούν σε ζητήματα πολιτικής. Τέλος, ο Οργανισμός θα αναπτύξει σημαντική δραστηριότητα όσον αφορά στη συλλογή, την καταγραφή και την αξιολόγηση των στατιστικών δεδομένων στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της ακούσιας ή εκούσιας ρύπανσης της θάλασσας, τη συστηματική αξιοποίηση των υπαρχουσών βάσεων δεδομένων και, όπου είναι απαραίτητο, την ανάπτυξη συμπληρωματικών βάσεων δεδομένων. Τα δεδομένα που θα παρέχει ο Οργανισμός θα επιτρέψουν στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων.

Αναμένεται ότι ο Οργανισμός θα αναπτύξει ισχυρές εταιρικές σχέσεις με τα κράτη μέλη και θα συμβάλλει στην ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών, όσον αφορά σε ζητήματα γενικού ενδιαφέροντος, ότι θα αξιοποιήσει πλήρως τις βέλτιστες επιστημονικές δυνατότητες της Ένωσης και ότι θα συμβάλλει στην επιτάχυνση της ικανότητας ανταπόκρισης και λήψης αποφάσεων της Κοινότητας. Η δομή του προτεινόμενου Οργανισμού δεν θίγει τις εξουσίες των νομοθετικών οργάνων της Κοινότητας: ο Οργανισμός δεν θα παρεμβαίνει στον νομοθετικό τομέα. Δεν θίγονται, επίσης, οι εξουσίες της Επιτροπής όσον αφορά στην εκτέλεση του προϋπολογισμού και το δικαίωμα πρωτοβουλίας. Επιπλέον της προσπάθειας ανάδειξης της αναγκαιότητας και λήψης της απόφασης υπέρ της σύστασης του Ευρωπαϊκού οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, η Επιτροπή θα διεξαγάγει, παράλληλα προς τις διαβουλεύσεις των θεσμικών οργάνων επί της παρούσας πρότασης, περαιτέρω εργασίες σχετικά με την ανάλυση κόστους αποτελεσματικότητας.

---

25 COM(2000) 603 τελικό της 27.9.2000

2. Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

2.1 Ο στόχος

Ο κανονισμός στοχεύει στην ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα, με στόχο τη διασφάλιση ενός υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα καθώς και πρόληψης της ρύπανσης στην Κοινότητα. Η επίτευξη των στόχων αυτών απαιτεί τη δημιουργία ενός εξειδικευμένου οργανισμού: η ναυτιλιακή κοινότητα της ΕΕ χρειάζεται ένα αποτελεσματικό όργανο, το οποίο θα είναι σε θέση να παρέχει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή την αναγκαία τεχνική και επιστημονική στήριξη και ένα υψηλό επίπεδο εμπειρογνωμοσύνης για την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, την παρακολούθηση της εφαρμογής της εν λόγω νομοθεσίας καθώς και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων. Η υπάρχουσα νομοθεσία έχει εξαιρετικά τεχνικό χαρακτήρα. Η εφαρμογή της, καθώς και η πρακτική παρακολούθησή της, πρέπει να ανατεθεί σε προσωπικό με υψηλή εξειδίκευση στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, ευρείες τεχνικές γνώσεις και απόλυτη εξοικείωση με τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανονισμούς σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης.

2.2 Ο Οργανισμός

2.2.1 Καθήκοντα

Ο Οργανισμός θα αποτελεί συστατικό μέρος του κοινοτικού καθεστώτος. Θα αποτελεί τον τεχνικό φορέα που θα παρέχει στην Κοινότητα τα αναγκαία μέσα αποτελεσματικής δράσης για τη βελτίωση των γενικών προτύπων ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης. Ο Οργανισμός θα συνδράμει την Επιτροπή στη διαρκή διαδικασία της ενημέρωσης της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και θα παρέχει την αναγκαία στήριξη για τη διασφάλιση της συγκλίνουσας και αποτελεσματικής εφαρμογής της εν λόγω νομοθεσίας στο σύνολο της Κοινότητας. Ειδικότερα, ο Οργανισμός θα δραστηριοποιηθεί στην παροχή βοήθειας, αφ' ενός για τη βελτίωση του γενικού κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου του κράτους του λιμένα και αφ' ετέρου για την παρακολούθηση των αναγνωρισμένων σε κοινοτικό επίπεδο νηογνωμόνων. Αναλυτικότερη περιγραφή των καθηκόντων του Οργανισμού περιέχεται στο τμήμα «Σχόλια επί των άρθρων» κατωτέρω.

2.2.2 Λειτουργία

α) Όργανα διαχείρισης

Προκειμένου να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία του Οργανισμού, ο γενικός διευθυντής του πρέπει να διαθέτει μεγάλο βαθμό ανεξαρτησίας και ευελιξίας όσον αφορά στην οργάνωση της εσωτερικής λειτουργίας του. Επομένως, ανατίθεται στον γενικό διευθυντή η λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για τη διασφάλιση της σωστής υλοποίησης του προγράμματος εργασίας του Οργανισμού και, ειδικότερα, η λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση των επιθεωρήσεων των νηογνωμόνων, καθώς και για την πραγματοποίηση επισκέψεων σε κράτη μέλη. Επιπλέον, ο γενικός διευθυντής είναι αρμόδιος για την κατάρτιση και την εκτέλεση του προϋπολογισμού και του προγράμματος εργασίας του Οργανισμού, καθώς και για όλα τα ζητήματα που αφορούν στο προσωπικό.

Προκειμένου να επενδυθεί με την αναγκαία νομιμότητα, θα ήταν προτιμότερο ο γενικός διευθυντής να διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο κατόπιν πρότασης της Επιτροπής.

Το διοικητικό συμβούλιο, αποτελούμενο από εκπροσώπους διορισμένους από την Επιτροπή, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθώς και από εκπροσώπους της βιομηχανίας, είναι αρμόδιο για όλα τα διοικητικής φύσης ζητήματα. Υιοθετεί το πρόγραμμα εργασίας, μετά την έγκρισή του από την Επιτροπή, καθώς και τον προϋπολογισμό του στην αρχή του οικονομικού έτους και τον προσαρμόζει στις εισπραχθείσες συνεισφορές και αμοιβές. Επίσης, το διοικητικό συμβούλιο θεσπίζει διαδικασίες σχετικά με τη λήψη αποφάσεων εκ μέρους του γενικού διευθυντή και τον τρόπο άσκησης της πειθαρχικής εξουσίας του επί των ανώτερων υπαλλήλων.

Με εξαίρεση τα ζητήματα που αφορούν στο προσωπικό, οι αποφάσεις του Οργανισμού που λαμβάνονται από τον γενικό διευθυντή και το διοικητικό συμβούλιο υπόκεινται σε έφεση ενώπιον της Επιτροπής.

β) Προσωπικό

Για την εκτέλεση των καθηκόντων που περιγράφονται ανωτέρω, ο Οργανισμός πρέπει να διαθέτει επαρκές προσωπικό υψηλού επιπέδου. Το προσωπικό του Οργανισμού συνδράμει την Επιτροπή στη διασφάλιση της ενημέρωσης της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης, και διασφαλίζει την ομοιόμορφη και αποτελεσματική εφαρμογή της εν λόγω νομοθεσίας. Ειδικευμένο προσωπικό συμμετέχει επίσης στην οργάνωση των κατάλληλων δραστηριοτήτων κατάρτισης τόσο για τα κράτη μέλη όσο και για τα κράτη που έχουν υποβάλει αίτηση ένταξης στην Κοινότητα. Το προσωπικό που αναμένεται να απαιτηθεί για τη λειτουργία του Οργανισμού υπολογίζεται σε περίπου 55 άτομα.

Το προσωπικό του Οργανισμού υπάγεται στον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης, που ισχύει για τους υπαλλήλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και στο καθεστώς που εφαρμόζεται επί του λοιπού προσωπικού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Προβλέπεται ότι ο αριθμός των υπαλλήλων που θα προέρχονται από τα κοινοτικά θεσμικά όργανα σε προσωρινή βάση θα είναι μικρός. Το υπόλοιπο προσωπικό θα προσληφθεί με βάση την πείρα και τα προσόντα του. Με την επιφύλαξη της αναγκαιότητας διασφάλισης επαρκούς μόνιμου εξειδικευμένου προσωπικού, οι υπάλληλοι θα προσλαμβάνονται βάσει ανανεώσιμων συμβάσεων ορισμένου χρόνου, ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής ανανέωση του προσωπικού που είναι ενήμερο για τις τεχνολογικές εξελίξεις.

γ) Προϋπολογισμός

Ο Οργανισμός χρειάζεται επαρκή κονδύλια προϋπολογισμού προκειμένου να προβεί στην πρόσληψη του προαναφερθέντος προσωπικού, να εκτελέσει τα καθήκοντά του και να διασφαλίσει την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία του. Για το πρώτο έτος, ο ετήσιος προϋπολογισμός υπολογίζεται κατά προσέγγιση σε 2.625.000 ευρώ, ποσό που θα ανέλθει κατά προσέγγιση σε 7.600.000 ευρώ, όταν ο Οργανισμός καταστεί πλήρως λειτουργικός.

Ο προϋπολογισμός του Οργανισμού θα χρηματοδοτείται κυρίως με επιδότηση της Κοινότητας. Ο Οργανισμός δύναται να εισπράττει αμοιβή για τις εκδόσεις του ή για τις δραστηριότητες κατάρτισης που διοργανώνει. Ωστόσο, οι αμοιβές αυτές θα καλύπτουν ελάχιστο μέρος του συνολικού προϋπολογισμού του Οργανισμού.

Ο Οργανισμός πρέπει να θεσπίσει ένα κατάλληλο σύνολο κανόνων και διαδικασιών ελέγχου. Το διοικητικό συμβούλιο δικαιούται να υιοθετήσει τα αναγκαία μέτρα, αλλά ο Οργανισμός υπάγεται τελικά στην εποπτεία του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

δ) Γλώσσα

Το γλωσσικό καθεστώς πρέπει να επιτρέπει στον Οργανισμό να εργάζεται αποδοτικά και με ταχύτητα. Την απόφαση σχετικά με το γλωσσικό καθεστώς του Οργανισμού θα λάβει το διοικητικό συμβούλιό του.

ε) Εγκατάσταση

Ο Οργανισμός πρέπει να εγκατασταθεί σε τοποθεσία που να διευκολύνει την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με τα αρμόδια θεσμικά όργανα της Κοινότητας. Λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις αυτές, και αφού αξιολογήσει τις αιτήσεις που θα υποβληθούν, η Επιτροπή θα προτείνει στις αρμόδιες αρχές μία ή περισσότερες τοποθεσίες. Βάσει της εν λόγω πρότασης, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να επιλέξουν μία τοποθεσία το αργότερο έξι μήνες μετά την έγκριση του παρόντος κανονισμού.

στ) Διαφάνεια

Ο Οργανισμός υιοθετεί τους κανόνες που αφορούν στη διαφάνεια και την πρόσβαση στην τεκμηρίωση κατ' εφαρμογή των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που λαμβάνονται στο πλαίσιο του άρθρου 255 της Συνθήκης ΕΚ.

3. ΕΠΙΛΟΓΗ ΝΟΜΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ

Το άρθρο 80 παράγραφος 2 αποτελεί τη νομική βάση του προτεινόμενου κανονισμού και είναι συνεπές με τον στόχο της πρότασης και με το σύνολο της νομοθεσίας που έχει εγκριθεί μέχρι σήμερα στον τομέα της ναυτιλίας, ιδίως όσον αφορά στην ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

4. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

Ποιοι είναι οι στόχοι της σχεδιαζόμενης δράσης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της Κοινότητας και ποια είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος (για παράδειγμα, πόσα κράτη μέλη συμμετέχουν και ποια λύση έχει υιοθετηθεί μέχρι σήμερα);

Η Συνθήκη προβλέπει την καθιέρωση μίας κοινής πολιτικής μεταφορών. Στα μέτρα που προβλέπονται για την υλοποίηση της εν λόγω πολιτικής περιλαμβάνονται μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, όπως ορίζει το άρθρο 80 παράγραφος 2.

Για τον σκοπό αυτό, κύριος στόχος της σχεδιαζόμενης δράσης είναι η σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα. Επί του παρόντος, ο τομέας της ασφάλειας στη θάλασσα διέπεται από μεγάλο αριθμό νομοθετικών μέτρων. Προκειμένου να

διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της εν λόγω νομοθεσίας και η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή της νομοθεσίας. Ο Οργανισμός σχεδιάστηκε για να συνδράμει στην επίτευξη του στόχου αυτού.

Η βελτίωση των προτύπων ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης απασχολεί όλα τα κράτη μέλη, παράκτια και μεσόγεια. Πράγματι, η αναβάθμιση των προτύπων δεν συνεπάγεται μόνο καθαρότερες θάλασσες και ακτές, αλλά και ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα καθώς και μείωση των κινδύνων απώλειας πλοίων, φορτίων και ανθρώπινων ζωών.

Μέχρι τώρα, κάθε κράτος μέλος ενεργούσε ανεξάρτητα κατά την εφαρμογή της υπάρχουσας κοινοτικής νομοθεσίας, ενώ η Επιτροπή παρακολουθούσε την ορθή μεταφορά της κοινοτικής νομοθεσίας στα εθνικά δικαιικά συστήματα. Η κοινοτική διάσταση του προβλήματος απαιτεί μία πιο ομοιόμορφη προσέγγιση από πρακτικής άποψης.

Είναι η προβλεπόμενη δράση αποκλειστική ευθύνη της Κοινότητας ή η ευθύνη μοιράζεται με τα κράτη μέλη;

Ο Οργανισμός θα ασχολείται με ζητήματα αρμοδιότητας της Κοινότητας, αφού θα συμβάλλει στην εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας.

Ποια είναι η πιο αποτελεσματική λύση λαμβάνοντας υπόψη τους πόρους της Κοινότητας και των κρατών μελών;

Λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της κοινοτικής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα και την αναγκαιότητα διασφάλισης της ομοιόμορφης εφαρμογής της, η ανάληψη δράσης σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο μόνος δυνατός τρόπος για να εξασφαλιστεί ομοιομορφία στην ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης στο σύνολο της Κοινότητας.

Ποια είναι η συγκεκριμένη προστιθέμενη αξία της δράσης που προβλέπεται από την Κοινότητα και ποιο θα είναι το κόστος της μη ανάληψης δράσης;

Ο Οργανισμός θα συμβάλλει σημαντικά στην ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στο σύνολο της Ένωσης, στην ανάπτυξη και διάδοση «βέλτιστων πρακτικών» μεταξύ των κρατών μελών και στη βελτίωση του γενικού κοινοτικού συστήματος ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης. Αυτό, με τη σειρά του, θα μειώσει τον κίνδυνο θαλάσσιων ατυχημάτων, θαλάσσιας ρύπανσης και απώλειας ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα.

Επιπλέον, η ορθή και ομοιόμορφη εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας θα διασφαλίσει τον επί ίσοις όροις ανταγωνισμό, θα μειώσει τις πιθανότητες στρέβλωσης του ανταγωνισμού που προκύπτει από τα οικονομικά πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν τα μη συμμορφούμενα πλοία και θα επιβραβεύσει τους σοβαρούς παράγοντες της ναυτιλίας.

Είναι δύσκολο να προσδιοριστούν ποσοτικά οι επιπτώσεις της αδράνειας. Ο ποσοτικός προσδιορισμός θα σήμαινε, κατ' αρχάς, την εξεύρεση απάντησης στο ερώτημα «πόσα ατυχήματα μπορεί να προλάβει ο Οργανισμός». Ωστόσο, μπορούμε να πούμε ότι ο Οργανισμός θα αξίζει χωρίς αμφιβολία το κόστος του, αν επιτύχει την πρόληψη έστω και ενός σημαντικού ατυχήματος - όπως η βύθιση του ERIKA που προκάλεσε ζημίες ανερχόμενες σε 400 εκατ. ευρώ.

Ποιες μορφές δράσης διαθέτει η Κοινότητα; (σύσταση, οικονομική βοήθεια, κανονισμός, αμοιβαία αναγνώριση)

Λαμβανομένου υπόψη του στόχου του μέτρου, ο κανονισμός αποτελεί το μόνο δυνατό μέσο για την επίτευξή του. Η ομοιομορφία και η αποτελεσματικότητα στην εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με ένα λιγότερο αυστηρό νομοθετικό μέσο. Ο κανονισμός είναι το νομοθετικό μέσο που χρησιμοποιείται συνήθως για την ίδρυση ενός Οργανισμού στην Κοινότητα.

Είναι απαραίτητη η θέσπιση ενιαίας νομοθεσίας ή θα αρκούσε μία οδηγία που θα έθετε γενικούς στόχους και θα εναπέθετε την εκτέλεση στα κράτη μέλη;

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο σημείο, το είδος της νομοθεσίας υπαγορεύεται από τον στόχο του μέτρου.

5. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

Κεφάλαιο Ι – Στόχοι και καθήκοντα

Άρθρο 1

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι η σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα υπαγορεύεται από την αναγκαιότητα διασφάλισης υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης στην Κοινότητα. Επιπλέον, το άρθρο αυτό διευκρινίζει ότι ο Οργανισμός πρέπει να προσφέρει τεχνική και επιστημονική στήριξη στα κράτη μέλη και την Επιτροπή, με σκοπό την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσία στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, την παρακολούθηση της εφαρμογής της εν λόγω νομοθεσίας και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων.

Άρθρο 2

1. Πρόκειται για το κύριο άρθρο, στο οποίο προσδιορίζονται τα καθήκοντα που πρέπει να εκτελέσει ο Οργανισμός προκειμένου να επιτευχθούν πλήρως οι στόχοι που ορίζονται στο προηγούμενο άρθρο.

α) Τα καθήκοντα του Οργανισμού περιλαμβάνουν την παρακολούθηση της συνεχούς ανάπτυξης της διεθνούς νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πραγματοποίηση μίας ενδελεχούς ανάλυσης των ερευνητικών σχεδίων που εκτελούνται στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Βάσει των δύο αυτών δραστηριοτήτων, ή βάσει της δικής του εμπειρογνωμοσύνης, ο Οργανισμός θα επιστήσει την προσοχή της Επιτροπής στη δυνατότητα ενημέρωσης της κοινοτικής νομοθεσίας, λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα διασφάλισης της αποτελεσματικότητας της εν λόγω νομοθεσίας.

β) Προκειμένου να παρακολουθεί τη γενική λειτουργία του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου του κράτους του λιμένα, ο Οργανισμός πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη με σκοπό να εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη υλοποιούν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά στον έλεγχο του κράτους του λιμένα. Οι εν λόγω επισκέψεις είναι εξαιρετικά χρήσιμες για την ανάπτυξη «βέλτιστων πρακτικών» και, σε μεταγενέστερο στάδιο, για τη διάδοσή τους στο σύνολο της Κοινότητας. Βάσει της αποκτηθείσας πείρας, τόσο από τις επισκέψεις στα κράτη μέλη όσο και από τη συνολική παρακολούθηση του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου του κράτους του λιμένα, ο Οργανισμός προτείνει στην Επιτροπή πιθανές βελτιώσεις του καθεστώτος. Επίσης, ο Οργανισμός θέτει την εμπειρία του στη διάθεση της

Επιτροπής και συμμετέχει στις εργασίες των τεχνικών οργάνων του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα.

Η διασφάλιση υψηλού επιπέδου επιδόσεων εκ μέρους των αναγνωρισμένων σε κοινοτικό επίπεδο νηογνωμόνων συνεπάγεται δύο καθήκοντα: την εκτέλεση των επιθεωρήσεων των οργανισμών αυτών, για την παρακολούθηση της τήρησης των διατάξεων της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, και την παροχή βοήθειας για την ενδελεχή παρακολούθηση των επιδόσεών τους στους τομείς της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης. Ο Οργανισμός στηρίζει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη κατά την εκτέλεση των δύο αυτών καθηκόντων.

Ο Οργανισμός συνδράμει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη διασφαλίζοντας την ορθή εφαρμογή της λοιπής κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδίως στους τομείς της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων και του εξοπλισμού των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της κοινοτικής νομοθεσίας που εφαρμόζεται για τα πληρώματα.

γ) Η διαθεσιμότητα αντικειμενικών, αξιόπιστων και συγκρίσιμων πληροφοριών και δεδομένων σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και τη θαλάσσια ρύπανση αποτελεί καθοριστικό παράγοντα που θα επιτρέψει στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση των υφιστάμενων μέτρων και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους. Στον τομέα αυτό, υπάρχουν αρκετές βάσεις δεδομένων, αλλά πρέπει να αναπτυχθούν και άλλες. Ο Οργανισμός θα αναπτύξει ένα συνεκτικό πρόγραμμα εργασίας, συμπεριλαμβανομένου του αμφίδρομου εμπλουτισμού των υπαρχουσών βάσεων δεδομένων, προκειμένου να παράσχει στην Κοινότητα τις προαναφερθείσες πληροφορίες και δεδομένα, αποφεύγοντας ταυτόχρονα την επανάληψη των υπαρχουσών δραστηριοτήτων. Βάσει των δεδομένων που έχει συλλέξει, ο Οργανισμός θα συνδράμει την Επιτροπή στη δημοσίευση, ανά εξάμηνο, των πληροφοριών που αφορούν στα πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος σε κοινοτικούς λιμένες, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας περί ελέγχου του κράτους του λιμένα. Στη βάση αυτή, ο Οργανισμός θα συνδράμει επίσης την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στη δράση τους για τη βελτίωση του εντοπισμού και της δίωξης των πλοίων που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις ρύπων.

δ) Ο Οργανισμός συνδράμει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στον τομέα της παρακολούθησης της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Για τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών της Επιτροπής, όπως ορίζεται στην κοινοτική νομοθεσία σχετικά με το ευρωπαϊκό σύστημα υποβολής εκθέσεων για τη θαλάσσια κυκλοφορία.

ε) Το Συμβούλιο των υπουργών μεταφορών, της 26ης Ιουνίου 2000, ζήτησε από την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο ανάπτυξης, όπου αρμόζει, μίας ευρωπαϊκής βάσης δεδομένων σχετικά με τα ατυχήματα και τα συμβάντα στη θάλασσα, ως σημαντικό εργαλείο για την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και για την κατάρτιση νέων πρωτοβουλιών που βασίζονται σε επίσημες αξιολογήσεις περί της ασφάλειας. Το καθήκον αυτό ανατίθεται στον Οργανισμό, όπως και το καθήκον του σχεδιασμού μίας κοινής μεθοδολογίας για τη διερεύνηση θαλασσίων ατυχημάτων που συμβαίνουν εντός της Κοινότητας. Βάσει της αποκτηθείσας πείρας, ο Οργανισμός προσφέρει στήριξη στα κράτη μέλη σε δραστηριότητες που αφορούν στις έρευνες σχετικά με σοβαρά θαλάσσια ατυχήματα στα ύδατα της ΕΕ. Επίσης, σημαντική δραστηριότητα του Οργανισμού στον τομέα αυτό είναι η ανάλυση των υπαρχουσών εκθέσεων διερεύνησης ατυχημάτων, με σκοπό την αποφυγή παρόμοιων συμβάντων στο μέλλον και τη διάδοση των αποτελεσμάτων της ανάλυσής του.

στ) Ο Οργανισμός αναπτύσσει δραστήριο ρόλο στη συγκλίνουσα και αποτελεσματική εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα στο σύνολο της

Κοινότητας. Οργανώνει τις κατάλληλες δραστηριότητες κατάρτισης σε θέματα κράτους του λιμένα και κράτους της σημαίας, δεδομένου ότι η κατάρτιση θεωρείται το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση της εναρμόνισης του κοινοτικού καθεστώτος.

ζ) Ο Οργανισμός παρέχει τεχνική βοήθεια στα κράτη που έχουν υποβάλει αίτηση ένταξης στην Κοινότητα, όσον αφορά στην εφαρμογή εκ μέρους τους της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός συμβάλλει στην ανάλυση των κοινοτικών καθεστώτων για την εφαρμογή της νομοθεσίας που αφορά στην ασφάλεια στη θάλασσα, καθώς και στη διάδοση των «βέλτιστων πρακτικών» της Κοινότητας. Ωστόσο, ο Οργανισμός δεν πρόκειται να εκτελεί πρακτικές δραστηριότητες στα υποψήφια προς ένταξη κράτη, όπως παροχή προσωπικού για τη διεκπεραίωση καθηκόντων που στοχεύουν στην αναδιάρθρωση των υπαρχουσών ναυτιλιακών αρχών στις χώρες αυτές, αλλά περιορίζεται στην παροχή θεωρητικής στήριξης. Τέλος, ο Οργανισμός οργανώνει κατάλληλες δραστηριότητες κατάρτισης στα κράτη αυτά.

2. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η τεχνική και επιστημονική εμπειρογνωμοσύνη του Οργανισμού θα τίθεται στη διάθεση της Κοινότητας, για τον έλεγχο της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας από τα κράτη μέλη και όποτε είναι αναγκαίο για δραστηριότητες που δεν προβλέπονται ρητά στο πρόγραμμα εργασίας του, ο Οργανισμός καλείται να εκτελεί κάθε συγκεκριμένο καθήκον, μόνο κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αναθέσουν οιοδήποτε καθήκον στον Οργανισμό.

Άρθρο 3

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του κανονισμού και να εκτελεστούν τα καθήκοντά του κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, ο Οργανισμός πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη. Οι επισκέψεις αυτές επικεντρώνονται στην εφαρμογή των υποχρεώσεων του κράτους μέλους όσον αφορά στον έλεγχο του κράτους του λιμένα, αλλά και σε άλλα ζητήματα που συνδέονται με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης. Οι επισκέψεις αυτές θα βοηθήσουν τον Οργανισμό να κατανοήσει τη λειτουργία των ναυτικών αρχών στα κράτη μέλη, να αναδείξει τυχόν αδυναμίες του κοινοτικού συστήματος, καθώς και τις «βέλτιστες πρακτικές» που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη. Βάσει της αποκτηθείσας πείρας, ο Οργανισμός θα μπορέσει να προτείνει πιθανές βελτιώσεις του συνολικού συστήματος και, σε μεταγενέστερο στάδιο, να διαδώσει τις «βέλτιστες πρακτικές». Η Επιτροπή αναλύει τις εκθέσεις που καταρτίζει ο Οργανισμός μετά τις επισκέψεις προκειμένου να αποφασίσει κατά πόσο είναι αναγκαία η έγκριση μέτρων παρακολούθησης.

Άρθρο 4

Επειδή στον Οργανισμό ανατέθηκε η ανάπτυξη και η αξιοποίηση βάσεων δεδομένων και επειδή ορισμένα δεδομένα ενδέχεται να έχουν προσωπικό χαρακτήρα, είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι οι πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από την Επιτροπή και τον Οργανισμό υπάγονται στην οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών [26].

Κεφάλαιο ΙΙ: Εσωτερική δομή και λειτουργία

---

[26] ΕΕ L 281 της 23.11.1995.

Άρθρο 5

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι ο Οργανισμός είναι ανεξάρτητο όργανο της Κοινότητας. Οι αρμόδιες αρχές πρέπει να λάβουν απόφαση σχετικά με την έδρα του Οργανισμού το αργότερο έξι μήνες από την υιοθέτηση του κανονισμού, βάσει πρότασης της Επιτροπής. Επιπλέον, διευκρινίζεται ότι η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει να ιδρύσει περιφερειακά κέντρα σε ορισμένα κράτη μέλη για την εκτέλεση καθηκόντων που συνδέονται με την παρακολούθηση της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, ιδίως δε για να διασφαλιστούν οι βέλτιστες συνθήκες κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές, όπως προβλέπει η κοινοτική νομοθεσία για το ευρωπαϊκό σύστημα υποβολής εκθέσεων για τη θαλάσσια κυκλοφορία.

Άρθρο 6

Ο Κανονισμός Υπηρεσιακής Κατάστασης των κοινοτικών θεσμικών οργάνων εφαρμόζεται, επίσης, για το προσωπικό του Οργανισμού. Προβλέπεται ότι μόνο ένα μικρό μέρος του προσωπικού του οργανισμού θα προέρχεται από τα κοινοτικά θεσμικά όργανα σε προσωρινή βάση. Το υπόλοιπο προσωπικό θα προσληφθεί βάσει της εμπειρίας και των προσόντων του από τις εθνικές δημόσιες διοικήσεις ή τον κλάδο της ναυτιλίας σε προσωρινή βάση.

Άρθρο 7

Η διάταξη αυτή ορίζει ότι, όπως οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ο Οργανισμός πρέπει να απολαμβάνει των ίδιων προνομίων και ασυλιών που περιγράφονται στο πρωτόκολλο περί προνομίων και ασυλιών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 8

Το καθεστώς της συμβατικής και εξωσυμβατικής ευθύνης του Οργανισμού είναι αντίστοιχο με το καθεστώς που εφαρμόζεται στην Κοινότητα, δυνάμει του άρθρου 288 της Συνθήκης.

Άρθρο 9

Στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού ανατίθεται η λήψη απόφασης σχετικά με το γλωσσικό καθεστώς του Οργανισμού. Το γλωσσικό καθεστώς πρέπει να επιτρέπει την αποτελεσματική και ταχεία λειτουργία του Οργανισμού.

Άρθρο 10

Το άρθρο αυτό ορίζει τις αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου, το οποίο περιλαμβάνεται στα διαχειριστικά όργανα του Οργανισμού. Το διοικητικό συμβούλιο έχει εποπτικά καθήκοντα όσον αφορά στον διορισμό του γενικού διευθυντή, στην υιοθέτηση της ετήσιας έκθεσης και του προγράμματος εργασίας –κατόπιν έγκρισης από την Επιτροπή- και στη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον προϋπολογισμό. Επιπλέον, διασφαλίζει ότι ο Οργανισμός λειτουργεί με την αναγκαία διαφάνεια και ουδετερότητα, και, κατά συνέπεια, υιοθετεί διαδικασίες για τον τρόπο λήψης των αποφάσεων εκ μέρους του γενικού διευθυντή.

Άρθρο 11

Η διάταξη αυτή ορίζει ότι το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από τέσσερις εκπροσώπους της Επιτροπής, τέσσερις εκπροσώπους του Συμβουλίου, τέσσερις εκπροσώπους διορισμένους από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τέσσερις εκπροσώπους της βιομηχανίας διορισμένους από την Επιτροπή.

Άρθρο 12

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι το διοικητικό συμβούλιο εκλέγει τον πρόεδρο και τον αναπληρωτή πρόεδρό του μεταξύ των μελών του.

Άρθρο 13

Το άρθρο αυτό αναφέρεται στις τακτικές και έκτακτες συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου, στις οποίες παρίστανται υποχρεωτικά ο γενικός διευθυντής και δυνητικά εξωτερικοί παρατηρητές. Ο γενικός διευθυντής δεν έχει δικαίωμα ψήφου.

Άρθρο 14

Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τις αποφάσεις του με πλειοψηφία δύο τρίτων, και κάθε μέλος του διαθέτει μία ψήφο.

Άρθρο 15

Η διάταξη αυτή ορίζει τις αρμοδιότητες και τις εξουσίες του γενικού διευθυντή, ο οποίος/η οποία ασκεί τα καθήκοντά του/της με πλήρη ανεξαρτησία από κάθε κυβέρνηση ή οργανισμό. Ωστόσο, αποδέχεται τις υποδείξεις ή τις αιτήσεις για παροχή βοήθειας που διατυπώνει η Επιτροπή αναφορικά με τα καθήκοντα που περιγράφονται στο άρθρο 2. Ο γενικός διευθυντής είναι επίσης υπεύθυνος για τη διαχείριση του Οργανισμού και συνεπώς αρμόδιος για την κατάρτιση και την εκτέλεση του προϋπολογισμού και του προγράμματος εργασίας, καθώς και για όλα τα ζητήματα που αφορούν στο προσωπικό.

Άρθρο 16

Ο γενικός διευθυντής, καθώς και ένας ή περισσότεροι προϊστάμενοι μονάδας, διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο, το οποίο ασκεί πειθαρχική εξουσία επ' αυτών. Ο γενικός διευθυντής διορίζεται για ορισμένο χρονικό διάστημα και η θητεία του δύναται να ανανεωθεί.

Άρθρο 17

Τα κράτη μέλη, καθώς και κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο έχει τη δυνατότητα προσφυγής κατά πράξεων του Οργανισμού οι οποίες τους αφορούν άμεσα και ατομικά. Επομένως, κάθε πράξη του γενικού διευθυντή και του διοικητικού συμβουλίου δύναται να παραπεμφθεί στην Επιτροπή προκειμένου να εξετασθεί η νομιμότητά της.

Άρθρο 18

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι ο Οργανισμός θα είναι ανοικτός σε συνεργασία με ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες έχουν συνάψει συμφωνίες με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, βάσει των οποίων έχουν εγκρίνει και εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία στον τομέα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Κεφάλαιο ΙΙΙ – Χρηματοοικονομικές απαιτήσεις

Άρθρο 19

Ο προϋπολογισμός του Οργανισμού χρηματοδοτείται κυρίως με επιδότηση της Κοινότητας. Ο Οργανισμός δύναται να παρέχει τις υπηρεσίες του (όπως εκδόσεις, κατάρτιση κ.λπ.) επ' αμοιβή.

Ο Οργανισμός απαιτεί την ύπαρξη κονδυλίου στον προϋπολογισμό επαρκούς για την πρόσληψη του προσωπικού του, ως ανωτέρω, την εκτέλεση των καθηκόντων του και τη διασφάλιση της ομαλής και αποτελεσματικής λειτουργίας του.

Ο γενικός διευθυντής καταρτίζει προσχέδιο προϋπολογισμού, που υποβάλλεται για έγκριση στο διοικητικό συμβούλιο και ακολούθως διαβιβάζεται στην Επιτροπή, η οποία με τη σειρά της προβαίνει στην επεξεργασία του, σύμφωνα με τις συνήθεις δημοσιονομικές διαδικασίες. Εφαρμόζεται το άρθρο 279 της Συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 20

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι ο γενικός διευθυντής είναι αρμόδιος για την εκτέλεση του προϋπολογισμού. Ο δημοσιονομικός έλεγχος διασφαλίζεται από τον Δημοσιονομικό Ελεγκτή της Επιτροπής. Το Ελεγκτικό Συνέδριο εξετάζει τους λογαριασμούς του Οργανισμού και δημοσιεύει σχετική ετήσια έκθεση. Το διοικητικό συμβούλιο χορηγεί απαλλαγή στον γενικό διευθυντή σχετικά με τον προϋπολογισμό του Οργανισμού, κατόπιν σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Άρθρο 21

Το άρθρο αυτό προβλέπει ότι, εντός πέντε ετών από την έναρξη της λειτουργίας του Οργανισμού, ο Οργανισμός, σε συνεργασία με την Επιτροπή, θα διεξαγάγει μια ανεξάρτητη αξιολόγηση της εφαρμογής του κανονισμού. Βάσει των πορισμάτων της εν λόγω αξιολόγησης, το διοικητικό συμβούλιο θα εκδώσει συστάσεις προς την Επιτροπή σχετικά με την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, του Οργανισμού και των πρακτικών εργασίας.

Άρθρο 22

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι, για την καθοδήγηση του Οργανισμού στην προετοιμασία και την εφαρμογή του προϋπολογισμού, θα εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο δημοσιονομικός κανονισμός, μετά τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής και τη γνωμοδότηση του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Κεφάλαιο IV – Τελικές διατάξεις

Άρθρο 23

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι, παρότι ο Κανονισμός τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 24, ο Οργανισμός καθίσταται λειτουργικός 12 μήνες αργότερα. Έτσι παρέχεται επαρκής χρόνος για την εγκαθίδρυσή του.

Άρθρο 24

Το άρθρο αυτό ορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού.

6. ΤΕΛΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από δημοσιονομική κατάσταση. Δεν συνοδεύεται από έντυπο αξιολόγησης επιπτώσεων, επειδή η πρόταση δεν έχει άμεσες επιπτώσεις στις επιχειρήσεις.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέσπιση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80, παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής[27],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[28],

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών[29],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης[30],

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Η Κοινότητα έχει υιοθετήσει μεγάλο αριθμό νομοθετικών μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Προκειμένου να είναι αποτελεσματική, η εν λόγω νομοθεσία πρέπει να εφαρμόζεται με ορθό και ομοιόμορφο τρόπο σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας. Αυτό θα διασφαλίσει τον ανταγωνισμό επί ίσοις όροις, θα μειώσει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού που οφείλεται στα οικονομικά πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν τα μη συμμορφούμενα πλοία και θα επιβραβεύσει τους σοβαρούς παράγοντες της ναυτιλίας.

(2) Ορισμένα καθήκοντα που εκτελούνται επί του παρόντος σε κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο, θα μπορούσαν να ανατεθούν σε εξειδικευμένο όργανο εμπειρογνωμόνων. Πράγματι, υπάρχει ανάγκη τεχνικής και επιστημονικής στήριξης και υψηλού επιπέδου εμπειρογνωμοσύνης για την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης, για την παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων. Συνεπώς, είναι αναγκαία η σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα, στο πλαίσιο της υφιστάμενης θεσμικής διάρθρωσης και της ισορροπίας δυνάμεων στην Κοινότητα.

---

27 ΕΕ C […] της […], σ. […].
28 ΕΕ C […] της […], σ. […].
29 ΕΕ C […] της […], σ. […].
30 ΕΕ C […] της […], σ. […].

(3) Γενικά, ο Οργανισμός θα αποτελεί το τεχνικό όργανο που θα παρέχει στην Κοινότητα τα αναγκαία μέσα ώστε να δρα αποτελεσματικά για την ενίσχυση των κανόνων που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης. Ο Οργανισμός θα συνδράμει την Επιτροπή στη διαρκή διαδικασία ενημέρωσης της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και θα παρέχει την αναγκαία στήριξη για τη διασφάλιση της συγκλίνουσας και αποτελεσματικής εφαρμογής της εν λόγω νομοθεσίας σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας. Ειδικότερα, ο Οργανισμός θα δραστηριοποιηθεί στην παροχή βοήθειας αφ' ενός για την ενίσχυση του συνολικού κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου του κράτους του λιμένα και αφ' ετέρου για την παρακολούθηση των αναγνωρισμένων σε κοινοτικό επίπεδο νηογνωμόνων.

(4) Για την προσήκουσα επίτευξη των στόχων του, ο Οργανισμός πρέπει να εκτελέσει έναν αριθμό σημαντικών άλλων καθηκόντων που στοχεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης στην Κοινότητα. Ο Οργανισμός οργανώνει τις κατάλληλες δραστηριότητες κατάρτισης σε θέματα συναφή με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα και του κράτους της σημαίας. Παρέχει στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες και δεδομένα σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης ώστε να τους επιτρέψει να αναλαμβάνουν τις αναγκαίες πρωτοβουλίες για τη βελτίωση των ισχυόντων μέτρων και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους. Διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, όπως ορίζει η κοινοτική νομοθεσία για το ευρωπαϊκό σύστημα υποβολής εκθέσεων για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Συνεργάζεται με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στις δραστηριότητες που αφορούν στις έρευνες σχετικά με σοβαρά θαλάσσια ατυχήματα στα ύδατα της ΕΕ. Θα θέσει στη διάθεση των υποψήφιων προς ένταξη κρατών την κοινοτική τεχνογνωσία σε θέματα ασφάλειας στη θάλασσα και θα είναι ανοικτός σε ενδεχόμενη συμμετοχή τους.

(5) Ο Οργανισμός ενθαρρύνει την ανάπτυξη καλύτερης συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και αναπτύσσει και διαδίδει βέλτιστες πρακτικές στην Κοινότητα. Με τη σειρά του, αυτό συμβάλλει στη βελτίωση του συνολικού καθεστώτος ασφάλειας στη θάλασσα στην Κοινότητα, καθώς και στη μείωση του κινδύνου θαλασσίων ατυχημάτων, θαλάσσιας ρύπανσης και απώλειας ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα.

(6) Για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό, οι αξιωματούχοι του ενδείκνυται να πραγματοποιούν επισκέψεις στα κράτη μέλη, προκειμένου να παρακολουθούν τη συνολική λειτουργία του κοινοτικού καθεστώτος ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης.

(7) Όσον αφορά στη συμβατική ευθύνη του Οργανισμού, η οποία διέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύμβαση που συνάφθηκε από τον Οργανισμό, αρμόδιο να λαμβάνει αποφάσεις είναι το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, δυνάμει ρήτρας διαιτησίας που περιέχεται στη σύμβαση. Το Δικαστήριο είναι επίσης αρμόδιο για τις διαφορές που αφορούν στην αποζημίωση για κάθε ζημία που προκύπτει από την εξωσυμβατική ευθύνη του Οργανισμού.

(8) Για τον αποτελεσματικό έλεγχο των λειτουργιών του Οργανισμού, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εκπροσωπούνται στο διοικητικό συμβούλιο, στο οποίο έχουν ανατεθεί οι αναγκαίες εξουσίες για την κατάρτιση του προϋπολογισμού, την επιβεβαίωση της εκτέλεσής του, την υιοθέτηση του κατάλληλου δημοσιονομικού κανονισμού, τη θέσπιση διαφανών διαδικασιών εργασίας για τη

λήψη αποφάσεων εκ μέρους του Οργανισμού, την έγκριση του προγράμματος εργασίας του καθώς και τον διορισμό του γενικού διευθυντή.

(9) Η εύρυθμη λειτουργία του Οργανισμού προϋποθέτει ότι ο γενικός διευθυντής διαθέτει μεγάλο βαθμό ανεξαρτησίας και ευελιξίας όσον αφορά στην οργάνωση της εσωτερικής λειτουργίας του Οργανισμού. Για τον σκοπό αυτό, ο γενικός διευθυντής λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζει τη σωστή υλοποίηση του προγράμματος εργασίας του Οργανισμού, εκπονεί ετησίως προσχέδιο γενικής έκθεσης που υποβάλλεται στο διοικητικό συμβούλιο, καταρτίζει καταστάσεις προβλέψεων εσόδων και δαπανών και εκτελεί τον προϋπολογισμό.

(10) Για την εξασφάλιση της πλήρους αυτονομίας και ανεξαρτησίας του Οργανισμού, θεωρείται αναγκαίο να του παραχωρηθεί ανεξάρτητος προϋπολογισμός, τα έσοδα του οποίου θα προέρχονται κυρίως από συνεισφορά της Κοινότητας,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι : ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

Άρθρο 1
Στόχοι

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα, που καλείται εφεξής «Οργανισμός», με στόχο τη διασφάλιση υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς και πρόληψης της ρύπανσης στην Κοινότητα.

2. Ο Οργανισμός παρέχει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή την αναγκαία τεχνική και επιστημονική βοήθεια, καθώς και εμπειρογνωμοσύνη υψηλού επιπέδου, με στόχο να τους συνδράμει στην ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, του ελέγχου της εφαρμογής της νομοθεσίας και της αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων.

Άρθρο 2
Καθήκοντα

1. Προκειμένου να διασφαλιστεί η προσήκουσα υλοποίηση των στόχων που αναφέρονται στο πρώτο άρθρο, ανατίθενται στον Οργανισμό τα κάτωθι καθήκοντα:

α) Παροχή βοήθειας στην Επιτροπή στη διαδικασία ενημέρωσης της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, ειδικότερα σε σχέση με την ανάπτυξη της διεθνούς νομοθεσίας στον εν λόγω τομέα. Το καθήκον αυτό περιλαμβάνει την ανάλυση των ερευνητικών σχεδίων που πραγματοποιούνται στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

β) Παροχή βοήθειας στην Επιτροπή για την αποτελεσματική εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας. Ειδικότερα, ο Οργανισμός:

1) ελέγχει τη συνολική λειτουργία του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου από τη χώρα του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των επισκέψεων στα κράτη μέλη, και προτείνει στην Επιτροπή τις πιθανές βελτιώσεις στον τομέα αυτό·

2) παρέχει στην Επιτροπή την αναγκαία τεχνική βοήθεια για συμμετοχή στις εργασίες των τεχνικών οργανισμών του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από τη χώρα του λιμένα·

3) συνδράμει την Επιτροπή στους ακόλουθους τομείς:

- την πραγματοποίηση των ελέγχων των νηογνωμόνων που αναγνωρίζονται ή πρόκειται να αναγνωριστούν σε κοινοτικό επίπεδο, σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου·

- με την επιφύλαξη της οδηγίας 94/57/ΕΚ, τον συνεχή έλεγχο της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται σε θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης από νηογνώμονες που αναγνωρίζονται ή πρόκειται να αναγνωριστούν σε επίπεδο, σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου

- τον συνεχή έλεγχο της ορθής εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας σε θέματα ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, ιδίως των οδηγιών 98/18/ΕΚ και 99/35/ΕΚ του Συμβουλίου ·

- τον συνεχή έλεγχο της κατάλληλης εφαρμογής της οδηγίας 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου για τον εξοπλισμό των πλοίων·

- την εκτέλεση κάθε άλλου καθήκοντος που ανατίθεται στην Επιτροπή από την κοινοτική νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένης της κοινοτικής νομοθεσίας για τα πληρώματα των πλοίων.

γ) Παροχή στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη αντικειμενικών, αξιόπιστων και συγκρίσιμων πληροφοριών καθώς και των δεδομένων που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα, ώστε να δύνανται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων. Στα καθήκοντα αυτά περιλαμβάνονται η συλλογή, καταγραφή και αξιολόγηση τεχνικών δεδομένων στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης, ακούσιας ή εκούσιας, η συστηματική αξιοποίηση των υπαρχουσών βάσεων δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων του αμφίδρομου εμπλουτισμού τους, και, όπου απαιτείται, η ανάπτυξη συμπληρωματικών βάσεων δεδομένων. Βάσει των πληροφοριών που έχει συλλέξει, ο Οργανισμός συνδράμει επίσης την Επιτροπή στη δημοσίευση, σε εξαμηνιαία βάση, των πληροφοριών που αφορούν στα πλοία, στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος σε λιμένες της Κοινότητας κατ' εφαρμογή της οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα. Στην ίδια βάση, ο Οργανισμός συνδράμει επίσης την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στη δράση τους με στόχο τη βελτίωση του εντοπισμού και της δίωξης των πλοίων που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις ρύπων.

δ) Εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με την παρακολούθηση της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως αυτά προκύπτουν από την οδηγία

2001/xx/ΕΚ για την εφαρμογή ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης σχετικά με την θαλάσσια κυκλοφορία, με στόχο τη διευκόλυνση της συνεργασίας των κρατών μελών και της Επιτροπής στον τομέα αυτό.

ε) Κατάρτιση, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, μίας κοινής μεθοδολογίας για τη διερεύνηση των θαλασσίων ατυχημάτων εντός της Κοινότητας, τη στήριξη των κρατών μελών στις δραστηριότητες που αφορούν στις έρευνες σχετικά με σοβαρά θαλάσσια ατυχήματα που συμβαίνουν στα ύδατα που εμπίπτουν στην κυριαρχία των κρατών μελών καθώς και την ανάλυση των υπαρχουσών εκθέσεων των ερευνών για τα ατυχήματα.

στ) Οργάνωση των κατάλληλων δραστηριοτήτων κατάρτισης στους τομείς που σχετίζονται με τις αρμοδιότητες του κράτους του λιμένα και του κράτους της σημαίας.

ζ) Παροχή τεχνικής βοήθειας στα υποψήφια προς ένταξη κράτη για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Το έργο αυτό περιλαμβάνει την οργάνωση των κατάλληλων δράσεων κατάρτισης.

2. Ο Οργανισμός εκτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στις παραγράφους α, β, δ και ζ μόνο κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής. Αναλόγως των συνθηκών, και αποκλειστικά κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής, ο Οργανισμός δύναται να εκτελέσει κάθε άλλο ειδικό καθήκον.

Άρθρο 3
Επισκέψεις στα κράτη μέλη

1. Για την εκπλήρωση των στόχων που του έχουν ανατεθεί, ο Οργανισμός πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη. Για την ομαλή εξέλιξη των επισκέψεων, οι εθνικές αρχές των κρατών μελών διευκολύνουν την εργασία του προσωπικού του Οργανισμού. Οι υπάλληλοι του Οργανισμού δικαιούνται:

α) να εξετάζουν φακέλους, δεδομένα, πρακτικά και κάθε άλλο συναφές έγγραφο που αφορά στην εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης·

β) να κάνουν αντίγραφα του συνόλου ή μέρους των φακέλων, δεδομένων, πρακτικών και κάθε άλλου εγγράφου·

γ) να ζητούν επί τόπου προφορικές εξηγήσεις·

δ) να εισέρχονται σε κάθε κτίριο, έκταση γης ή μεταφορικό μέσο.

2. Ο Οργανισμός ενημερώνει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος σχετικά με τη σχεδιαζόμενη επίσκεψη, την ταυτότητα των εξουσιοδοτημένων υπαλλήλων καθώς και την ημερομηνία έναρξης της επίσκεψης. Οι εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι του Οργανισμού ασκούν τις αρμοδιότητές τους με την παρουσίαση απόφασης του γενικού διευθυντή του Οργανισμού, στην οποία προσδιορίζεται το αντικείμενο και οι στόχοι της αποστολής τους.

3. Με την αποπεράτωση της επίσκεψης, ο Οργανισμός συντάσσει έκθεση, η οποία διαβιβάζεται στην Επιτροπή.

Άρθρο 4
Διάδοση και προστασία των πληροφοριών

1. Οι πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από την Επιτροπή και τον Οργανισμό υπόκεινται στην οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την προστασία των φυσικών προσώπων όσον αφορά στην επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και στην ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών[31].

2. Οι υπεύθυνοι και άλλοι υπάλληλοι του Οργανισμού υποχρεούνται, ακόμα και μετά τη λήξη των καθηκόντων τους, να μην αποκαλύπτουν πληροφορίες που καλύπτονται από την υποχρέωση επαγγελματικής εχεμύθειας, ιδίως δε πληροφορίες που αφορούν σε σύναψη συμβάσεων, επαγγελματικές σχέσεις και στοιχεία σχετικά με το κόστος τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ : ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Άρθρο 5
Νομικό καθεστώς, έδρα και περιφερειακά κέντρα

1. Ο Οργανισμός είναι όργανο της Κοινότητας και διαθέτει νομική προσωπικότητα.

2. Η έδρα του Οργανισμού αποφασίζεται από τις αρμόδιες αρχές το αργότερο έξι μήνες μετά την έγκριση του παρόντος κανονισμού, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής.

3. Σε κάθε κράτος μέλος, ο Οργανισμός απολαμβάνει της ευρύτερης νομικής ικανότητας που αναγνωρίζεται σε νομικά πρόσωπα στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, και μετά από συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ο Οργανισμός δύναται να αποφασίσει τη σύσταση των αναγκαίων περιφερειακών κέντρων για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με την εποπτεία της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, και ιδίως για τη διασφάλιση των βέλτιστων συνθηκών κυκλοφορίας στις ευαίσθητες ζώνες, όπως ορίζει η οδηγία 2001/xx/ΕΚ για την εφαρμογή ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία.

4. Ο Οργανισμός εκπροσωπείται από τον γενικό διευθυντή του.

Άρθρο 6
Προσωπικό

1. Το προσωπικό του Οργανισμού υπάγεται στους κανόνες και κανονισμούς που εφαρμόζονται στους λοιπούς υπαλλήλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Το διοικητικό συμβούλιο, σε συμφωνία με την Επιτροπή, αποφασίζει τους αναγκαίους τρόπους εφαρμογής.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 16, ο Οργανισμός ασκεί όσον αφορά στο προσωπικό του, τις αρμοδιότητες που ανατίθενται στην αρμόδια για τους διορισμούς αρχή από

---

31 ΕΕ L 281 της 23.11.1995.

τον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης, καθώς και από το καθεστώς που εφαρμόζεται επί του λοιπού προσωπικού.

3. Το προσωπικό του Οργανισμού αποτελείται αφ' ενός από κοινοτικούς υπαλλήλους που αποσπώνται από τα θεσμικά όργανα και μετατίθενται στον Οργανισμό ως προσωρινοί υπάλληλοι και αφ' ετέρου από υπαλλήλους που προσλαμβάνονται από τον Οργανισμό.

Άρθρο 7
Προνόμια και ασυλίες

Το πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εφαρμόζεται στον Οργανισμό καθώς και στο προσωπικό του.

Άρθρο 8
Ευθύνη

1. Η συμβατική ευθύνη του Οργανισμού διέπεται από τη νομοθεσία που εφαρμόζεται στην εν λόγω σύμβαση.

2. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι αρμόδιο για τη λήψη αποφάσεων δυνάμει ρήτρας διαιτησίας που περιλαμβάνεται στη σύμβαση που συνάπτει ο Οργανισμός.

3. Σε περίπτωση εξωσυμβατικής ευθύνης, ο Οργανισμός καταβάλλει αποζημίωση για κάθε ζημία που προκλήθηκε από τις υπηρεσίες ή το προσωπικό του κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που είναι κοινές στα επιμέρους δίκαια των κρατών μελών.

4. Το Δικαστήριο είναι αρμόδιο για τις διαφορές που αφορούν στην αποζημίωση των ζημιών που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

5. Η προσωπική ευθύνη των υπαλλήλων έναντι του Οργανισμού διέπεται από τις διατάξεις του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης ή του καθεστώτος που εφαρμόζεται σε αυτούς.

Άρθρο 9
Γλώσσες

1. Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει σχετικά με το γλωσσικό καθεστώς του Οργανισμού.

2. Οι μεταφραστικές εργασίες που απαιτούνται για τη λειτουργία του Οργανισμού εκτελούνται από τη μεταφραστική υπηρεσία των οργάνων της Ένωσης.

Άρθρο 10
Σύσταση και αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου

1. Ο Οργανισμός διαθέτει διοικητικό συμβούλιο.

2. Το διοικητικό συμβούλιο:

α) διορίζει τον γενικό διευθυντή, κατ' εφαρμογή του άρθρου 16·

β) εγκρίνει πριν από την 31η Μαρτίου κάθε έτους τη γενική έκθεση του Οργανισμού για το προηγούμενο έτος και τη διαβιβάζει στην Επιτροπή, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο·

γ) υιοθετεί πριν από την 30η Οκτωβρίου κάθε έτους, και κατόπιν έγκρισης της Επιτροπής, το πρόγραμμα εργασίας του Οργανισμού για το επόμενο έτος και το διαβιβάζει στην Επιτροπή, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο·

δ) εγκρίνει τον τελικό προϋπολογισμό του Οργανισμού πριν από την έναρξη του οικονομικού έτους, προσαρμόζοντάς τον, όπου είναι αναγκαίο, σε συνάρτηση με την κοινοτική συνεισφορά και τα λοιπά έσοδα του Οργανισμού·

ε) θεσπίζει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων εκ μέρους του γενικού διευθυντή·

στ) ασκεί τις αρμοδιότητές του που αφορούν στον προϋπολογισμό του Οργανισμού, κατ' εφαρμογή των άρθρων 19, 20 και 22·

ζ) ασκεί τον πειθαρχικό έλεγχο επί του γενικού διευθυντή και των προϊσταμένων μονάδας που αναφέρονται στο άρθρο 15, παράγραφος 3.

Άρθρο 11
Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου

Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από τέσσερις εκπροσώπους της Επιτροπής, τέσσερις εκπροσώπους του Συμβουλίου, τέσσερις εκπροσώπους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τέσσερις εκπροσώπους των σχετικών επαγγελματικών κλάδων διορισμένους από την Επιτροπή καθώς και από τους αναπληρωτές τους. Η διάρκεια της θητείας τους είναι πέντε χρόνια. Η θητεία τους δύναται να ανανεωθεί άπαξ.

Άρθρο 12
Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο εκλέγει μεταξύ των μελών του τον πρόεδρο και τον αναπληρωτή πρόεδρο. Ο αναπληρωτής πρόεδρος αντικαθιστά αυτεπάγγελτα τον πρόεδρο, όταν ο τελευταίος δεν είναι σε θέση να ασκεί τα καθήκοντά του.

2. Η διάρκεια της θητείας του προέδρου και του αναπληρωτή προέδρου είναι τριετής και λήγει, σε κάθε περίπτωση, αν απολέσουν την ιδιότητα του μέλους του διοικητικού συμβουλίου. Η θητεία τους δύναται να ανανεωθεί άπαξ.

Άρθρο 13
Συνεδριάσεις

1. Οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου συγκαλούνται από τον πρόεδρό του.

2. Ο γενικός διευθυντής του Οργανισμού συμμετέχει στις διασκέψεις, αλλά δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

3. Το διοικητικό συμβούλιο συνεδριάζει τακτικά μία φορά ετησίως. Επίσης, συνέρχεται κατόπιν πρωτοβουλίας του προέδρου του ή εάν το ζητήσει η Επιτροπή ή του ένα τρίτο των κρατών μελών.

4. Το διοικητικό συμβούλιο δύναται να προσκαλεί παρατηρητές να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις του.

Άρθρο 14
Ψηφοφορία

1. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τις αποφάσεις του με πλειοψηφία δύο τρίτων.

2. Κάθε μέλος έχει μία ψήφο.

Άρθρο 15
Καθήκοντα και αρμοδιότητες του γενικού διευθυντή

1. Ο Οργανισμός διοικείται από τον γενικό διευθυντή του, ο οποίος ούτε ζητά ούτε δέχεται υποδείξεις από οποιαδήποτε κυβέρνηση ή άλλον οργανισμό. Πρέπει, ωστόσο, να εκτελεί κάθε οδηγία ή αίτηση συνδρομής που διατυπώνει η Επιτροπή, σε σχέση με τα καθήκοντα που απαριθμούνται στο άρθρο 2.

2. Ο γενικός διευθυντής έχει τις κάτωθι αρμοδιότητες και εξουσίες:

α) Ο γενικός διευθυντής καταρτίζει το πρόγραμμα εργασίας, το οποίο υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο, κατόπιν έγκρισης της Επιτροπής. Λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεσή του. Απαντά σε κάθε αίτηση παροχής βοήθειας εκ μέρους της Επιτροπής.

β) Ο γενικός διευθυντής αποφασίζει τη διενέργεια των επισκέψεων που αναφέρονται στο άρθρο 3, μετά από προηγούμενη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής.

γ) Ο γενικός διευθυντής λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, ιδίως την υιοθέτηση εσωτερικών διοικητικών οδηγιών και τη δημοσίευση ανακοινώσεων, προκειμένου να διασφαλίζεται η λειτουργία του Οργανισμού σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

δ) Ο γενικός διευθυντής οργανώνει ένα αποτελεσματικό σύστημα παρακολούθησης προκειμένου να καταστεί δυνατή η σύγκριση των επιτευγμάτων του οργανισμού με τους επιχειρησιακούς του στόχους. Σε αυτή τη βάση, ο γενικός διευθυντής εκπονεί ετησίως σχέδιο γενικής έκθεσης, το οποίο υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο. Θεσπίζει μια πρακτική τακτικής αξιολόγησης, η οποία να αντιστοιχεί στα αναγνωρισμένα επαγγελματικά πρότυπα.

ε) Ο γενικός διευθυντής ασκεί ως προς το προσωπικό τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στο άρθρο 6, παράγραφος 2.

στ) Ο γενικός διευθυντής καταρτίζει καταστάσεις προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού, κατ' εφαρμογή του άρθρου 19, και εκτελεί τον προϋπολογισμό κατ' εφαρμογή του άρθρου 20.

3. Ο γενικός διευθυντής δύναται να επικουρείται από έναν οι περισσότερους προϊσταμένους μονάδας. Εάν ο γενικός διευθυντής απουσιάζει ή κωλύεται, τον αντικαθιστά ένας από τους προϊσταμένους μονάδας.

Άρθρο 16
Διορισμός των υπαλλήλων του Οργανισμού

1. Ο γενικός διευθυντής του Οργανισμού διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο κατόπιν πρότασης της Επιτροπής. Το διοικητικό συμβούλιο έχει δικαίωμα παύσης του γενικού διευθυντή και αποφασίζει κατόπιν πρότασης της Επιτροπής.

2. Η θητεία του γενικού διευθυντή είναι πενταετής και δύναται να ανανεωθεί άπαξ.

Άρθρο 17
Έλεγχος της νομιμότητας

1. Κάθε πράξη του Οργανισμού είναι δυνατό να παραπεμφθεί στην Επιτροπή από κάθε κράτος μέλος, κάθε μέλος του διοικητικού συμβουλίου ή κάθε τρίτο άμεσα και ατομικά ενδιαφερόμενο, προκειμένου να ελεγχθεί η νομιμότητά της. Η παραπομπή στην Επιτροπή πρέπει να γίνει εντός δεκαπέντε ημερών, από την ημέρα που ο ενδιαφερόμενος λαμβάνει γνώση της αμφισβητούμενης πράξης. Η Επιτροπή αποφασίζει εντός ενός μήνα. Η μη έκδοση απόφασης στο διάστημα αυτό ισοδυναμεί με σιωπηρή απορριπτική απόφαση.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν εφαρμόζονται σε ζητήματα που αφορούν στο προσωπικό.

Άρθρο 18
Συμμετοχή τρίτων χωρών

1. Ο Οργανισμός θα είναι ανοικτός σε συνεργασία με ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες έχουν συνάψει συμφωνίες με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, βάσει των οποίων έχουν εγκρίνει και εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία στον τομέα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

2. Βάσει των σχετικών διατάξεων των εν λόγω συμφωνιών, θα θεσπιστούν ρυθμίσεις, οι οποίες, μεταξύ άλλων, διευκρινίζουν τη φύση και την έκταση των λεπτομερών κανόνων για τη συμμετοχή των εν λόγω χωρών στην εργασία του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων διατάξεων σχετικά με τις οικονομικές συνεισφορές και το προσωπικό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ : ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ

Άρθρο 19
Προϋπολογισμός

1. Τα έσοδα του Οργανισμού προέρχονται από:

   - μία συνεισφορά της Κοινότητας ·
   - τα τέλη για εκδόσεις, δραστηριότητες κατάρτισης και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός.

2. Τα έξοδα του Οργανισμού περιλαμβάνουν δαπάνες προσωπικού, διοικητικές δαπάνες, έξοδα υποδομής και επιχειρησιακές δαπάνες.

3. Ο γενικός διευθυντής καταρτίζει κατάσταση προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού για το επόμενο οικονομικό έτος, την οποία διαβιβάζει στο διοικητικό συμβούλιο συνοδευόμενη από πίνακα προσωπικού.

4. Τα έσοδα και οι δαπάνες πρέπει να ισοσκελίζονται.

5. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει το αργότερο μέχρι την 31η Μαρτίου, το σχέδιο του προϋπολογισμού και το διαβιβάζει στην Επιτροπή, η οποία εγγράφει στη βάση αυτή τις αντίστοιχες εκτιμήσεις στο προσχέδιο του γενικού προϋπολογισμού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που υποβάλλει στο Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 272 της συνθήκης.

6. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει τον προϋπολογισμό του Οργανισμού προσαρμόζοντάς τον εν ανάγκη στην κοινοτική επιδότηση.

Άρθρο 20
Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού

1. Ο γενικός διευθυντής εκτελεί τον προϋπολογισμό του Οργανισμού.

2. Ο δημοσιονομικός ελεγκτής της Επιτροπής διενεργεί τον έλεγχο της ανάληψης υποχρέωσης και της πληρωμής όλων των δαπανών, καθώς και τον έλεγχο της ύπαρξης και της είσπραξης όλων των εσόδων του Οργανισμού.

3. Το αργότερο έως την 31η Μαρτίου κάθε έτους, ο γενικός διευθυντής υποβάλλει στην Επιτροπή, στο διοικητικό συμβούλιο και το Ελεγκτικό Συνέδριο αναλυτικούς λογαριασμούς όλων των εσόδων και δαπανών του προηγούμενου οικονομικού έτους.

   Το Ελεγκτικό Συνέδριο ελέγχει τους λογαριασμούς αυτούς, κατ' εφαρμογή του άρθρου 248 της Συνθήκης. Δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητες του Οργανισμού.

4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατόπιν σύστασης του διοικητικού συμβουλίου, απαλλάσσει τον γενικό διευθυντή του Οργανισμού όσον αφορά στην εκτέλεση του προϋπολογισμού.

Άρθρο 21
Αξιολόγηση

1. Εντός πέντε ετών από την έναρξη λειτουργίας του Οργανισμού, ο Οργανισμός, σε συνεργασία με την Επιτροπή, θα διεξαγάγει ανεξάρτητη αξιολόγηση της εφαρμογής του κανονισμού.

2. Η αξιολόγηση θα εκτιμήσει τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού, του Οργανισμού και των πρακτικών εργασίας του στη θέσπιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα. Το διοικητικό συμβούλιο εκδίδει ειδικούς όρους εντολής σε συνεργασία με την Επιτροπή.

3. Το διοικητικό συμβούλιο, βάσει των πορισμάτων της αξιολόγησης, εκδίδει συστάσεις προς την Επιτροπή για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, του Οργανισμού και των πρακτικών εργασίας του. Τόσο τα πορίσματα της αξιολόγησης, όσο και οι συστάσεις δημοσιεύονται.

Άρθρο 22
Δημοσιονομικές διατάξεις

Μετά από έγκριση της Επιτροπής και γνώμη του Ελεγκτικού Συνεδρίου, το διοικητικό συμβούλιο υιοθετεί τον δημοσιονομικό κανονισμό του Οργανισμού, ο οποίος προσδιορίζει συγκεκριμένα την ακολουθητέα διαδικασία για την επεξεργασία και την εκτέλεση του προϋπολογισμού του Οργανισμού, κατ' εφαρμογή του άρθρου 142 του δημοσιονομικού κανονισμού που εφαρμόζεται στον γενικό προϋπολογισμό την Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV : ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 23
Έναρξη των δραστηριοτήτων του Οργανισμού

Ο Οργανισμός θα αρχίσει να λειτουργεί εντός διαστήματος δώδεκα μηνών από την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 24
Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.*

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες […]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η πρόεδρος
[…]

Για το Συμβούλιο
Ο πρόεδρος
[…]

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

Πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα.

2. ΣΧΕΤΙΚΟ(Α) ΚΟΝΔΥΛΙΟ(Α) ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Δημιουργείται ένα νέο κονδύλιο του προϋπολογισμού B2 - υπό τον τίτλο B2-7 «Μεταφορές».

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Συνθήκη ΕΚ: άρθρο 80 παράγραφος 2.

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

4.1 Γενικός στόχος

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα ιδρύεται με σκοπό τη θέσπιση ενός υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα στο εσωτερικό της Κοινότητας.

4.2 Καλυπτόμενο χρονικό διάστημα και ρυθμίσεις ανανέωσης

Η δράση έχει απεριόριστη διάρκεια (ετήσια συνεισφορά).

5. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΔΑΠΑΝΩΝ/ΕΣΟΔΩΝ

5.1 ΜΗ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

5.2 Διαχωριζόμενες πιστώσεις

6. ΤΥΠΟΣ ΔΑΠΑΝΩΝ/ΕΣΟΔΩΝ

Κοινοτική συνεισφορά με στόχο την ισοσκέλιση των δαπανών και των εσόδων του Οργανισμού (βλ. παρακάτω).

7. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

7.1 Μέθοδος υπολογισμού του μέτρου (σχέση μεταξύ επιμέρους και συνολικών δαπανών)

1) Υποθέσεις που αφορούν στην ανάπτυξη του Οργανισμού

Η δομή και η οργάνωση, όπως περιγράφονται στο σχέδιο του κανονισμού βασίζονται στο αίτημα όλων των ενδιαφερομένων μερών για τη σύσταση ενός ταχέος και αποτελεσματικού οργανισμού που θα πραγματεύεται τα θέματα της ασφάλειας στη θάλασσα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

Ο Οργανισμός θα ιδρυθεί σε τρία στάδια.

Οι έξι πρώτοι μήνες του πρώτου έτους αποτελούν το πρώτο στάδιο, μεταβατική περίοδο στη διάρκεια της οποίας ο Οργανισμός θα εκτελεί μόνο διοικητικά καθήκοντα, όπως εγκατάσταση των γραφείων, πρόσληψη του πρώτου μέρους του ειδικευμένου προσωπικού, εγκατάσταση του αναγκαίου εξοπλισμού. Με πρωτοβουλία του γενικού διευθυντή, ο Οργανισμός καταρτίζει τον κατάλληλο εσωτερικό κανονισμό που θα του επιτρέπει να ανταποκρίνεται στα καθήκοντά του.

Στη διάρκεια του δεύτερου έτους, που αποτελεί το δεύτερο στάδιο, ο Οργανισμός πρέπει να είναι σε θέση να αρχίσει την εκπλήρωση των στόχων και των καθηκόντων του, που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

Στη διάρκεια του τρίτου έτους, που αποτελεί το τρίτο στάδιο, ο Οργανισμός πρέπει να είναι σε θέση να εκπληρώσει το σύνολο των στόχων και καθηκόντων του.

Με τον τρόπο αυτό, ο Οργανισμός πρέπει να καταστεί πλήρως λειτουργικός εντός 30 μηνών και να αναλάβει το σύνολο των αρμοδιοτήτων του στη διάρκεια του έτους 2005.

2) Εκτίμηση των δαπανών (η κατωτέρω παρουσίαση ισχύει για τον πλήρως λειτουργικό Οργανισμό το έτος 2005) :

α) Ανθρώπινοι πόροι

i) Προσωπικό απασχολούμενο με καθεστώς πλήρους απασχόλησης

Το προσωπικό του Οργανισμού αποτελείται αφ' ενός από κοινοτικούς υπαλλήλους που αποσπώνται από τα θεσμικά όργανα και μετατίθενται στον Οργανισμό ως προσωρινοί υπάλληλοι και αφ' ετέρου από υπαλλήλους που προσλαμβάνονται από τον Οργανισμό.

Με την επιφύλαξη της αναγκαιότητας εξασφάλισης για τον Οργανισμό των υπηρεσιών ειδικευμένου προσωπικού, σε επαρκή αριθμό και κατά μόνιμο τρόπο, οι εν λόγω υπάλληλοι προσλαμβάνονται στη βάση ανανεώσιμων συμβάσεων ορισμένης διάρκειας, ώστε να επιτυγχάνεται η συνεχής ανανέωση του προσωπικού που είναι ενήμερο για τις κανονιστικές, νομικές και τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.

(Εξετάζεται η απόσπαση στον Οργανισμό μικρού αριθμού υπαλλήλων της Επιτροπής για τη διασφάλιση στενών σχέσεων μεταξύ των δύο οργανισμών.)

Το αναγκαίο προσωπικό υπολογίζεται σε 55 υπαλλήλους[32] (βλ. πίνακα κατωτέρω). Η εκτίμηση αυτή προκύπτει από τη σύγκριση με άλλους παρεμφερείς οργανισμούς,

[32] Η πλειονότητα των υπαλλήλων προσλαμβάνονται με την ιδιότητα του εκτάκτου υπαλλήλου, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης που εφαρμόζεται στην Επιτροπή.

με την πρόταση για την Ευρωπαϊκή αρχή ασφάλειας της αεροπορίας και με τα συγκεκριμένα καθήκοντα που θα ανατεθούν στον Οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Οι συνολικές ετήσιες δαπάνες για το προσωπικό πλήρους απασχόλησης υπολογίζονται σε 5,9 εκατ. ευρώ, λαμβάνοντας ως μέσο κόστος αυτό του προσωπικού της Επιτροπής, ήτοι 0,108 εκατ. ευρώ ετησίως, στο οποίο περιλαμβάνονται οι δαπάνες που αφορούν στα κτίρια και οι συναφείς διοικητικές δαπάνες (ταχυδρομικά έξοδα, τηλεπικοινωνίες, ΤΠ, κ.λπ.).

ΠΙΝΑΚΑΣ: Εκτίμηση ανθρώπινων πόρων – Κατανομή κατά τομέα δραστηριότητας και κατά κατηγορία

2004	ΣΥΝΟΛΟ	Α	Β	Γ	Δ
Διοίκηση[33]	14	3	4	5	2
-Διαχείριση (περιλαμβάνονται ο διευθυντής και 2 γραμματείς).	3	1	0	2	
-Ανθρώπινοι και χρηματοδοτικοί πόροι	8	1	3	2	2
-Ενημέρωση	3	1	1	1	
Καθήκοντα του Οργανισμού:	41[34]	24	10	7	
- Ενημέρωση της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα σε συνάρτηση με την ανάπτυξη της διεθνούς νομοθεσίας. Ανάλυση της προόδου της έρευνας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.	7	4	2	1	
- Καθήκοντα που συνδέονται με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα και δραστηριότητες κατάρτισης στον τομέα αυτό.	7	4	2	1	
- Καθήκοντα ελέγχου των νηογνωμόνων.	5	3	1	1	
- Συνδρομή της Επιτροπής στην εκτέλεση των καθηκόντων που αφορούν τη νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα.	9	6	2	1	
- Συλλογή πληροφοριών στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της θαλάσσιας κυκλοφορίας καθώς και αξιοποίηση των βάσεων δεδομένων.	5	2	2	1	
- Επεξεργασία κοινής μεθοδολογίας για τις έρευνες σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα και τον συντονισμό των ερευνών.	4	2	1	1	
- Παροχή βοήθειας σε υποψήφιες προς ένταξη χώρες.	2	1		1	
- Περιβάλλον: Ανάλυση της έρευνας στον τομέα του θαλασσίου περιβάλλοντος, παροχή τεχνικής βοήθειας στην Επιτροπή, όσον αφορά στην ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία στον τομέα αυτό.	2	2			
ΣΥΝΟΛΟ	55	27	14	12	2

[33] Συμπεριλαμβανομένων του διευθυντή του Οργανισμού και 2 γραμματέων.

[34] Συμπεριλαμβανομένων 2 προϊσταμένων μονάδας.

β) Δαπάνες εξοπλισμού[35]

Η απόκτηση κινητών αγαθών και οι συναφείς δαπάνες θα είναι σημαντικές κατά το στάδιο της εγκατάστασης του Οργανισμού (το πρώτο έτος), αλλά θα βαίνουν μειούμενες στη συνέχεια. Για το πρώτο έτος προβλέπονται κονδύλια ύψους 260.000 ευρώ, και για τα δύο επόμενα έτη κονδύλια ύψους 100.000 ευρώ, ήτοι 360.000 ευρώ. Από το 2005 και έπειτα, οι δαπάνες εξοπλισμού θα ανέρχονται σε 80.000 ευρώ.

γ) Λειτουργικές δαπάνες

Στα έξοδα αυτά περιλαμβάνονται συνέδρια, μελέτες, μεταφράσεις και εκδόσεις. Οι λειτουργικές δαπάνες είναι δυνατό να κατανεμηθούν ως εξής:

- Μετάφραση: Τα ετήσια έξοδα υπολογίζονται σε 50.000 ευρώ, με κόστος ανά μονάδα 79 ευρώ τη σελίδα, ήτοι έναν όγκο περίπου 600 σελίδων (ετήσια έκθεση, ενδεχόμενες μελέτες, πράξεις συμποσίων, ενημερωτικά φυλλάδια).

- Εκδόσεις: Ο Οργανισμός δημοσιεύει την ετήσια έκθεσή του, τα ενημερωτικά έγγραφα και τους τεχνικούς φακέλους σε έντυπη μορφή και στο Διαδίκτυο. Τα έξοδα των δημοσιεύσεων υπολογίζονται σε 120.000 ευρώ.

- Ανάπτυξη βάσεων δεδομένων: Ο Οργανισμός πρέπει να δημιουργήσει βάσεις δεδομένων, στις οποίες θα συγκεντρωθούν τα δεδομένα που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα. Εκτός από την απόκτηση προσωπικών ηλεκτρονικών υπολογιστών, που περιλαμβάνεται στις δαπάνες εξοπλισμού, θα πρέπει να αναπτυχθούν, σύμφωνα με την πρώτη εκτίμηση, τρεις βάσεις πληροφορικής που θα απαιτήσουν τη δημιουργία υποδομής στον τομέα της πληροφορικής και την ανάπτυξη εφαρμογών. Το κόστος ενός εξυπηρετητή και ενός συστήματος διαχείρισης βάσεων δεδομένων υπολογίζεται σε 100.000 ευρώ. Το κόστος ανάπτυξης μίας εφαρμογής είναι δυνατό να ποικίλει σημαντικά, αλλά υπολογίζεται επί τους παρόντος από τη ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών, μεταξύ 100.000 και 200.000 ευρώ. Λαμβανομένων υπόψη των όσων προηγούνται, είναι δυνατό να εκτιμήσουμε, σε πρώτο στάδιο, τον αναγκαίο για την ανάπτυξη των βάσεων δεδομένων προϋπολογισμό σε 500.000 ευρώ.

- Μελέτες: Στα καθήκοντα του Οργανισμού περιλαμβάνονται η παρακολούθηση και η αξιολόγηση των ερευνητικών δραστηριοτήτων στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Τα καθήκοντα αυτά απαιτούν σε ορισμένες περιπτώσεις την εκπόνηση τεχνικών μελετών. Ένα κονδύλιο ύψους 500.000 ευρώ φαίνεται λογικό, λαμβανομένων υπόψη των καθηκόντων που ανατίθενται στον Οργανισμό και του υψηλού τεχνικού επιπέδου τους.

- Εργαστήρια και συνέδρια: Η ανάπτυξη της νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα καθώς και η δημιουργία εργαστηρίων κατάρτισης είναι δυνατό να απαιτήσει την οργάνωση εργαστηρίων και συνεδρίων. Οι συνολικές δαπάνες για τις συναντήσεις αυτές υπολογίζονται σε 150.000 ευρώ.

Το σύνολο των λειτουργικών δαπανών ανέρχεται σε 1.300.000 ευρώ[36].

---

35 Οι αναφερόμενες εκτιμήσεις προκύπτουν από την πρόταση για την Ευρωπαϊκή Αρχή Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΑΑΑ) και έχουν υπολογιστεί σε συνάρτηση με τους ανθρώπινους πόρους και τα συγκεκριμένα καθήκοντα του Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα.

δ) Έξοδα αποστολών

Τα καθήκοντα του Οργανισμού, ειδικότερα οι επισκέψεις που αφορούν στα κράτη του λιμένα, ο έλεγχος των νηογνωμόνων, η προσαρμογή της νομοθεσίας των τρίτων υποψήφιων προς ένταξη χωρών, καθώς και οι επαφές μεταξύ του Οργανισμού και των υπηρεσιών της Επιτροπής, θα απαιτήσουν μετακινήσεις τόσο στο εσωτερικό της Ένωσης όσο και στο εξωτερικό (έξοδα μεταφοράς και έξοδα διαμονής). Ο προϋπολογισμός των εξόδων αποστολών υπολογίζεται σε 250.000 ευρώ[37].

3) Έσοδα

Τα έσοδα του Οργανισμού περιλαμβάνουν τη συνεισφορά του κοινοτικού προϋπολογισμού και τις αμοιβές που προβλέπονται στο άρθρο 17 του κανονισμού που ιδρύει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Συνεισφορά της Κοινότητας:

Η συνεισφορά της Κοινότητας καλύπτει τους στόχους και τα καθήκοντα που ανατίθενται στον Οργανισμό, όπως αναφέρονται στα άρθρα 1 και 2 του κανονισμού που ιδρύει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα.

7.2 Ανάλυση των στοιχείων του κόστους του κοινοτικού μέτρου

α) κατά είδος δραστηριότητας (σε ευρώ)

Δραστηριότητα	Προσωπικό πλήρους απασχόλησης	Δαπάνες εξοπλισμού	Δαπάνες μετακινήσεων	Λειτουργικές δαπάνες	Σύνολο
Διοίκηση **(14 άτομα)**	1.510.000	20.364	70.000	330.904	1.932.000
Ενημέρωση της κοινοτικής νομοθεσίας, ανάλυση της προόδου της έρευνας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. **(7 άτομα)**	756.000	10.180	12.500	165.000	943.680
Καθήκοντα ελέγχου του κράτους του λιμένα και δραστηριότητες	756.000	10.180	45.000	165.000	976.180

36 Στον κατωτέρω πίνακα, «Ανάλυση των στοιχείων του κόστους του κοινοτικού μέτρου», το συνολικό κόστος των επιχειρησιακών δαπανών καθώς και των δαπανών εξοπλισμού κατανέμεται σύμφωνα με τον αριθμό των ατόμων που προσλαμβάνονται για κάθε είδος δραστηριότητας.

37 Οι εκτιμήσεις αυτές καταρτίστηκαν σε συνάρτηση με το μέσο πραγματικό κόστος των εξόδων αποστολών (μεταφορά και διαμονή) που έχουν καταγραφεί στη ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών, τόσο εντός όσο και εκτός της Ένωσης και σε συνάρτηση με τον υπολογιζόμενο αριθμό αποστολών για κάθε καθήκον του Οργανισμού. Οι εκτιμήσεις που αναφέρονται κατωτέρω δεν λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις της μελλοντικής εγκατάστασης του Οργανισμού.

κατάρτισης στον τομέα αυτό. **(7 άτομα)**					
Καθήκοντα ελέγχου των νηογνωμόνων. **(5 άτομα)**	540.000	7.272	60.000	120.000	728.000
Παροχή βοήθειας στην Επιτροπή όσον αφορά στα καθήκοντά της στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. **(9 άτομα)**	972.000	13.100	12.500	212.000	1.209.600
Συλλογή πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα και τη θαλάσσια κυκλοφορία, αξιοποίηση βάσεων δεδομένων. **(5 άτομα)**	540.000	7.272	12.500	120.000	680.000
Κοινή μεθοδολογία και συντονισμός των ερευνών σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα. **(4 άτομα)**	432.000	5.820	12.500	95.000	545.320
Παροχή βοήθειας σε υποψήφιες χώρες (2 άτομα)	216.000	2.300	25.000	48.000	292.000
Περιβάλλον **(2 άτομα)**	216.000	2.300	12.500	48.000	278.800
Σύνολο	5.940.000	80.000	250.000	1.300.000	**7.584.780 (στρογγυλο-ποιημένο σε 7.600.000)**

β) κατά είδος δαπάνης

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε ευρώ (σε τρέχουσες τιμές)

Θέση	2002	2003 / 2004	2005 και έπειτα
Δαπάνες προσωπικού	1.980.000	4.000.000	5.940.000
Εξοπλισμός	260.000	100.000	80.000
Επιχειρησιακές δαπάνες	325.000	800.000	1.300.000
Έξοδα αποστολών	60.000	180.000	250.000
Συνολικό κόστος	2.625.000	5.080.000	**7.600.000**
Συνεισφορά του προϋπολογισμού της Ένωσης[38]	2.625.000	5.080.000	7.600.000

7.4 Χρονοδιάγραμμα των πιστώσεων αναλήψεων υποχρεώσεων/πιστώσεων πληρωμών

Η συνεισφορά της Κοινότητας καταβάλλεται ετησίως εφ' άπαξ.

8. ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Προβλέπονται συγκεκριμένα μέτρα ελέγχου:

8.1 Για τον Οργανισμό

Ο γενικός διευθυντής εκτελεί τον προϋπολογισμό του Οργανισμού. Κάθε χρόνο υποβάλλει στην Επιτροπή, στο διοικητικό συμβούλιο και στο Ελεγκτικό Συνέδριο λεπτομερείς λογαριασμούς όλων των εσόδων και δαπανών του παρελθόντος οικονομικού έτους. Εξάλλου, η εσωτερική υπηρεσία ελέγχου της Επιτροπής παρέχει τη βοήθειά της στη διαχείριση των χρηματοπιστωτικών πράξεων του Οργανισμού, ελέγχοντας τους κινδύνους και επιβεβαιώνοντας την τήρηση των κανόνων με την έκδοση ανεξάρτητης γνώμης σχετικά με την ποιότητα των συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου και με τη διατύπωση συστάσεων με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των πράξεων και τη διασφάλιση της ορθολογικής χρήσης των πόρων του Οργανισμού.

Ο Οργανισμός υιοθετεί τον δημοσιονομικό κανονισμό του, μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής και του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Ο Οργανισμός θέτει σε εφαρμογή ένα σύστημα εσωτερικού ελέγχου, ανάλογο αυτού που εφαρμόστηκε από την Επιτροπή στο πλαίσιο της δικής της αναδιάρθρωσης.

---

[38] Σε σχέση με τον προϋπολογισμό της Ένωσης πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ενδεχόμενα έσοδα του Οργανισμού από τις δραστηριότητες κατάρτισης και έκδοσης. Ωστόσο, τα έσοδα αυτά θα αποτελούν μάλλον μικρό ποσό, σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό του Οργανισμού, και δεν είναι δυνατό να υπολογιστούν με ακρίβεια στο παρόν στάδιο.

8.2 Συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ερευνών για την καταπολέμηση της απάτης (OLAF)

Το προσωπικό που υπάγεται στον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης του προσωπικού της Επιτροπής συνεργάζεται με την OLAF για την καταπολέμηση της απάτης.

8.3 Για το Ελεγκτικό Συνέδριο

Το Ελεγκτικό Συνέδριο ελέγχει τους λογαριασμούς κατ' εφαρμογή του άρθρου 248 της συνθήκης, και δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητες του Οργανισμού.

9. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

9.1 Ειδικοί και ποσοτικοποιημένοι στόχοι, πληθυσμός στόχος

Οι ειδικοί στόχοι του Οργανισμού, όπως περιγράφονται στο σχέδιο του κανονισμού, αφορούν στη διασφάλιση ενός υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς και στην πρόληψη της ρύπανσης στην Κοινότητα. Εξάλλου, ο Οργανισμός παρέχει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή την αναγκαία τεχνική και επιστημονική βοήθεια, καθώς και υψηλό επίπεδο εμπειρογνωμοσύνης, προκειμένου να εφαρμοστεί με συγκλίνοντα και αποτελεσματικό τρόπο η κοινοτική νομοθεσία στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, να ελεγχθεί η εφαρμογή της και να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα των ισχυόντων μέτρων.

Τα καθήκοντα του Οργανισμού αφορούν στην ασφάλεια των προσώπων και των αγαθών που διακινούνται δια θαλάσσης στα ύδατα της Ένωσης, καθώς και στο περιβάλλον τους.

Τα καθήκοντα του Οργανισμού αφορούν επίσης στο προσωπικό και τις οργανώσεις του ναυτιλιακού τομέα, με τη μείωση της στρέβλωσης του ανταγωνισμού που προκύπτει από τα οικονομικά πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με την ισχύουσα νομοθεσία, και την επιβράβευση των σοβαρών παραγόντων της ναυτιλίας.

9.2 Αναγκαιότητα δράσης

Τα τελευταία χρόνια, η Κοινότητα υιοθέτησε μεγάλο αριθμό νομοθετικών μέτρων με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika, που συνέβη τον Δεκέμβριο του 1999 και είχε ως αποτέλεσμα τη ρύπανση των ακτών σε έκταση περίπου 400 km προκάλεσε σημαντικές αντιδράσεις στην ευρωπαϊκή κοινή γνώμη. Προφανώς, η επανάληψη τέτοιων ατυχημάτων, οι συνέπειές τους για το περιβάλλον και η φαινομενική αδυναμία αποφυγής τους μείωσαν σημαντικά την ανεκτικότητα της κοινής γνώμης.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Γενικών Υποθέσεων ζήτησαν από την Επιτροπή τη σημαντική βελτίωση των κανόνων ασφάλειας στη θάλασσα σε κοινοτικό επίπεδο.

Με την προοπτική της υιοθέτησης μίας σφαιρικής στρατηγικής σε θέματα ασφάλειας στη θάλασσα, η Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, προτείνει την ίδρυση ενός Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα που θα πρέπει να στηρίζει τη δράση της Επιτροπής και των κρατών μελών κατά την εφαρμογή και τον έλεγχο της κοινοτικής νομοθεσίας καθώς και κατά την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων.

Ο Οργανισμός συνδράμει την Επιτροπή στη διαδικασία ενημέρωσης της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, ιδίως όσον αφορά στην ανάπτυξη της διεθνούς νομοθεσίας στον τομέα αυτό.

Ο Οργανισμός ελέγχει τη συνολική λειτουργία του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος του λιμένα και συνδράμει την Επιτροπή στη διενέργεια των επιθεωρήσεων των αναγνωρισμένων σε κοινοτικό επίπεδο νηογνωμόνων. Οργανώνει επίσης δράσεις κατάρτισης στον τομέα του ελέγχου του κράτους τους λιμένα και του κράτους της σημαίας.

Ο Οργανισμός παρέχει στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη αξιόπιστες, αντικειμενικές και συγκρίσιμες πληροφορίες καθώς και δεδομένα σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, τα οποία τους επιτρέπουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων.

Ο Οργανισμός καταρτίζει, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση των ναυτιλιακών ατυχημάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας, για τη στήριξη των κρατών μελών στις δραστηριότητες που αφορούν στις έρευνες για τα σοβαρά ναυτιλιακά ατυχήματα που συμβαίνουν στα κοινοτικά ύδατα, καθώς και για την πραγματοποίηση της ανάλυσης των υπαρχουσών εκθέσεων έρευνας για τα ατυχήματα.

Τέλος, η ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα θα ευνοήσει τη δημιουργία εταιρικής σχέσης μεταξύ των κρατών μελών καθώς και τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών στην Κοινότητα.

Οι στόχοι αυτοί θα συμβάλλουν στην ενίσχυση του συνολικού καθεστώτος ασφάλειας στη θάλασσα στην Κοινότητα, με τη μείωση αφ' ενός του κινδύνου θαλάσσιων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης και αφ' ετέρου του κινδύνου απώλειας ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα.

9.3 Παρακολούθηση και αξιολόγηση της δράσης

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση του Οργανισμού διασφαλίζονται με την ετήσια έκθεση που εγκρίνει το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού για το παρελθόν έτος και με το πρόγραμμα εργασίας για το επόμενο έτος. Τα δύο αυτά έγγραφα διαβιβάζονται στα κράτη μέλη, στην Επιτροπή, στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (άρθρο 10 της πρότασης κανονισμού). Η λειτουργία του Οργανισμού θα αποτελέσει αντικείμενο ενδελεχών αξιολογήσεων ανά τακτά χρονικά διαστήματα, σύμφωνα με τα πρότυπα και τις πρακτικές της Κοινότητας.

10. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ, ΜΕΡΟΣ Α ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ)

Η ίδρυση του Οργανισμού δεν αναμένεται να προκαλέσει πρόσθετες δαπάνες για την Επιτροπή. Η εργασία που πραγματοποιεί επί του παρόντος η Επιτροπή θα αντικατασταθεί από τον έλεγχο και την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων του Οργανισμού.

10.1 Επιπτώσεις στον αριθμό των θέσεων

Άνευ αντικειμένου.

10.2 Συνολική δημοσιονομική επίπτωση των πρόσθετων ανθρωπίνων πόρων

Άνευ αντικειμένου.

10.3 Αύξηση άλλων επιχειρησιακών δαπανών που προκύπτουν από τη δράση, ιδίως εξόδων συνεδριάσεων επιτροπών και ομάδων εμπειρογνωμόνων

Άνευ αντικειμένου.