Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/2482

12.12.2025

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2025/2482 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Νοεμβρίου 2025

για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/44/ΕΚ σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([2]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) θεσπίζει πλαίσιο ανάπτυξης και χρήσης εναρμονισμένων υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας («ΥΠΕΝ») στην Ένωση. Η ανάπτυξη των ΥΠΕΝ στις εσωτερικές πλωτές οδούς στηρίζει την ασφάλεια και την αποδοτικότητα των μεταφορών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών και, εντέλει, τη βιωσιμότητα και την ελκυστικότητα του τομέα, αυξάνοντας την αποδοτικότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

(2) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2005/44/ΕΚ, ο τομέας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας επωφελήθηκε από την παροχή εναρμονισμένων ΥΠΕΝ. Ωστόσο, το επίπεδο εναρμόνισης μεταξύ των κρατών μελών διαφέρει και η διαδικασία θέσπισης των αναγκαίων προδιαγραφών αποδείχθηκε χρονοβόρα. Επιπλέον, στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», ζητείται η περαιτέρω ανάπτυξη μιας αυτοματοποιημένης και συνδεδεμένης πολυτροπικής κινητικότητας. Κατά συνέπεια, οι ΥΠΕΝ θα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να αντιμετωπίσουν αυτές τις νέες προκλήσεις. Πέραν τούτου, στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος», προτείνεται η αναθεώρηση της οδηγίας 2005/44/ΕΚ ως ένα από τα μέτρα για να επιτευχθεί ο στόχος της προώθησης της δημιουργίας ενός πραγματικά έξυπνου συστήματος μεταφορών και της αποδοτικής κατανομής της μεταφορικής ικανότητας και διαχείρισης της κυκλοφορίας. Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 24ης Ιουνίου 2021 περιέχει σχέδιο δράσης με τίτλο «ΝΑΪΑΔΕΣ ΙΙΙ: Ενίσχυση των μελλοντικά βιώσιμων ευρωπαϊκών εσωτερικών πλωτών μεταφορών», στο οποίο αναφέρεται ότι, προκειμένου να στηριχθεί ο στόχος να αποτελέσουν οι εσωτερικές πλωτές οδοί μέρος ενός αδιάλειπτου συστήματος εναρμονισμένων ΥΠΕΝ έως το 2030, οι αναθεωρήσεις του νομικού πλαισίου που διέπει τις ΥΠΕΝ θα έχουν ως στόχο να συμβάλουν, αφενός, στη γεφύρωση των υφιστάμενων κενών εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας με άλλους τρόπους μεταφοράς και, αφετέρου, στη βελτίωση της διαθεσιμότητας, της επαναχρησιμοποίησης και της διαλειτουργικότητας των δεδομένων των ψηφιακών συστημάτων, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2020, με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα». Κατά την προσαρμογή των ΥΠΕΝ θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω αλλαγές και εξελίξεις, καθώς και η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2005/44/ΕΚ.

([1]) ΕΕ C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Οκτωβρίου 2025 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 27ης Οκτωβρίου 2025.
([3]) Οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) Προκειμένου να υιοθετηθεί μια συνεκτική προσέγγιση ως προς τη διαλειτουργικότητα στον τομέα των δημοσίων υπηρεσιών, κατά την εφαρμογή της ηλεκτρονικής πλατφόρμας ενιαίου σημείου πρόσβασης για τις ΥΠΕΝ («ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ») και άλλων λύσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2005/44/ΕΚ, θα πρέπει να τηρηθούν οι αρχές που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας (ΕΠΔ), το οποίο περιέχεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 23ης Μαρτίου 2017, με τίτλο «Ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας – Στρατηγική εφαρμογής», σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/903 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]).

(4) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) καθορίζει απαιτήσεις για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών («ΔΕΔ-Μ») προς επίτευξη της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, έχει δε ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι ίδιες υπηρεσίες υψηλής ποιότητας είναι διαθέσιμες και συμβατές με τα συστήματα άλλων τρόπων μεταφοράς κατά μήκος του εν λόγω δικτύου.

(5) Δεδομένου ότι η πλειονότητα των ταξιδιών πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας έχουν διεθνή χαρακτήρα, οι ΥΠΕΝ θα πρέπει να επικεντρωθούν σε όσες εσωτερικές πλωτές οδούς των κρατών μελών αποτελούν μέρος του ΔΕΔ-Μ και συνδέονται απευθείας με εσωτερικές πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους που αποτελούν μέρος του ΔΕΔ-Μ και, συνεπώς, έχουν μεγάλη σημασία για την Ένωση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να συνεχίσουν να επεκτείνουν, σε εθελοντική βάση, τις απαιτήσεις ΥΠΕΝ σε τμήματα του οικείου δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών πέραν όσων αποτελούν μέρος του ΔΕΔ-Μ, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εθνικές ιδιαιτερότητες. Σε διασυνοριακό πλαίσιο, ένα από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να παρέχει ΥΠΕΝ. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να συνεργάζονται με σκοπό την παροχή ΥΠΕΝ σχετικά με τις διασυνοριακές εσωτερικές πλωτές οδούς.

(6) Με δεδομένο τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η συνεργασία μεταξύ της Ένωσης και της Ρωσίας στον τομέα των ΥΠΕΝ δεν είναι ούτε πρόσφορη ούτε προς το συμφέρον της Ένωσης. Κατά συνέπεια, η διασυνοριακή συνεργασία στον τομέα των ΥΠΕΝ με τη Ρωσία δεν αποτελεί πλέον προτεραιότητα στο έδαφος των κρατών μελών.

(7) Η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2005/44/ΕΚ έχει δείξει ότι είναι σημαντικό να ενισχυθούν οι τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την παροχή δεδομένων για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών στις εσωτερικές πλωτές οδούς, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα και η έγκαιρη παροχή πληροφοριών στους χρήστες ΥΠΕΝ. Η Επιτροπή έχει συστήσει και επί του παρόντος διαχειρίζεται το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης δεδομένων αναφοράς («ERDMS»), το οποίο περιέχει δεδομένα αναφοράς και λίστες κωδικών που απαιτούνται για την εύρυθμη λειτουργία των ΥΠΕΝ. Η διαχείριση του ERDMS θα μπορούσε να μεταβιβαστεί σε τρίτο στο μέλλον.

(8) Η διαθεσιμότητα στους χρήστες ΥΠΕΝ, κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας, επικαιροποιημένων και ορθών πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση πλωτής οδού και συγκεκριμένων σημείων, όπως γεφυρών, κλεισιάδων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αναμένεται να βελτιώσει τη συνολική αποδοτικότητα του τομέα των εσωτερικών πλωτών οδών. Επομένως, οι ΥΠΕΝ θα πρέπει να περιλαμβάνουν επικαιροποιημένες ανταλλαγές δεδομένων με ημι-αυτοματοποιημένα και πλήρως αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης υποδομών κλεισιάδων και κινητών γεφυρών, καθώς και με συστήματα λιμενικής κοινότητας των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) 2024/903 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαρτίου 2024, σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας του δημόσιου τομέα σε ολόκληρη την Ένωση (κανονισμός για τη διαλειτουργική Ευρώπη) (ΕΕ L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Προκειμένου οι ΥΠΕΝ να επιτρέπουν τη διασύνδεση με την αλυσίδα εφοδιαστικής, είναι σημαντικό οι πληροφορίες να ανταλλάσσονται όχι μόνο μεταξύ των χρηστών εσωτερικών πλωτών μεταφορών, για παράδειγμα μέσω συστημάτων λιμενικής κοινότητας των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και έξυπνων συστημάτων υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αλλά και με συστήματα και εφαρμογές άλλων τρόπων μεταφοράς. Οι εθνικές ναυτιλιακές ενιαίες θυρίδες («ΕΝΕΘ») εντός του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας («EMSWe»), το οποίο θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]), θα πρέπει να καθιστούν δυνατή την εναρμονισμένη υποβολή δηλώσεων από τα πλοία σε ολόκληρη την Ένωση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με την κυκλοφορία, όπως οι ώρες άφιξης και αναχώρησης, θα διασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα, την πολυτροπικότητα και την ομαλή ενσωμάτωση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών («IWT») στη συνολική αλυσίδα εφοδιαστικής. Οι ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές («eFTI»), οι οποίες θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]) θα πρέπει να αποτελούν τη βάση για την ανταλλαγή πληροφοριών για τα φορτία όσον αφορά επικίνδυνα εμπορεύματα και απόβλητα μεταξύ των χρηστών ΥΠΕΝ, όπου απαιτείται. Κατά περίπτωση, οι ΥΠΕΝ θα πρέπει να καθιστούν εφικτές τις συνδέσεις με ψηφιακά συστήματα και πλατφόρμες άλλων τρόπων μεταφοράς και να καθιστούν διαθέσιμες πληροφορίες στα εν λόγω συστήματα και τις εν λόγω πλατφόρμες.

(10) Η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για παράδειγμα σχετικά με τη διαθεσιμότητα λιμενικών εγκαταστάσεων, τα ωράρια λειτουργίας ή τις πληροφορίες για τα πλοία και τα φορτία δεν είναι πάντοτε η βέλτιστη, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η αποδοτικότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Οι πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας έχουν ιδιαίτερη σημασία για την προώθηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του τομέα. Για να απλουστευθεί και να εξορθολογιστεί η ανταλλαγή αυτών των πληροφοριών και να βελτιωθεί η συνολική αποδοτικότητα του τομέα, είναι σημαντικό να δημιουργηθούν τυποποιημένες διεπαφές που θα αποτελέσουν μέρος των ΥΠΕΝ και να αναπτυχθούν οι απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές.

(11) Η χρήση του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ αναμένεται να εξορθολογίσει την παροχή ΥΠΕΝ, να βελτιώσει την αποδοτικότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και να μειώσει τον φόρτο για τους παρόχους και τους χρήστες ΥΠΕΝ. Το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ θα πρέπει να στηρίζει τις σχετικές υπηρεσίες, να αποτελεί κεντρικό σημείο για την ανταλλαγή πληροφοριών ΥΠΕΝ τόσο εντός του τομέα των εσωτερικών πλωτών οδών, όσο και με άλλους τρόπους μεταφοράς, και, ως εκ τούτου, να καταστεί βασικός ψηφιακός κορμός για την παροχή ΥΠΕΝ στην Ένωση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές υπεύθυνες για τη λειτουργία του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ. Οι εν λόγω αρμόδιες αρχές είναι υπεύθυνοι επεξεργασίας, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([8]), για τους σκοπούς της λειτουργίας του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ.

(12) Για να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εισαγωγή του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό του πλαισίου ανάπτυξης και λειτουργίας του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]).

(13) Οι εκτελεστικές πράξεις δυνάμει της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να εκδίδονται από την Επιτροπή όταν η επιτροπή που αναφέρεται στην παρούσα οδηγία δεν διατυπώνει γνώμη, για παράδειγμα όταν δεν υπάρχει ειδική πλειοψηφία υπέρ μιας γνώμης, είτε θετικής είτε αρνητικής, και όταν το σχέδιο εκτελεστικής πράξης δεν υποβάλλεται στην επιτροπή προσφυγών ή όταν η γνώμη της επιτροπής προσφυγών είναι αρνητική. Σύμφωνα με την αρχή της καλόπιστης συνεργασίας, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να συνεργαστούν για την ταχεία θέσπιση των αναγκαίων επιχειρησιακών χαρακτηριστικών, ρόλων και διαδικασιών για το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ.

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj).

([7]) Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

([8]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(14) Η συνεργασία με τρίτες χώρες, ιδίως όμορες χώρες, είναι σημαντική για τη διασφάλιση της σύνδεσης και της διαλειτουργικότητας μεταξύ του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ και των εθνικών ΥΠΕΝ των εν λόγω τρίτων χωρών.

(15) Το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ θα πρέπει να παρέχει στους χρήστες ΥΠΕΝ τη δυνατότητα να υποβάλλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και να διασφαλίζει ότι οι εν λόγω παρατηρήσεις διαβιβάζονται στο οικείο κράτος μέλος. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν μια απλή και προσβάσιμη διαδικασία για τον χειρισμό των εν λόγω παρατηρήσεων με τρόπο διαφανή και αμερόληπτο. Οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να συνεργάζονται κατά τον χειρισμό παρατηρήσεων με διασυνοριακές συνιστώσες, όπως μη συμβατά πρότυπα για την υποβολή πληροφοριών πλοίου, δεδομένου ότι το 75 % των εσωτερικών πλωτών μεταφορών αφορά διεθνή ταξίδια. Η ανάλυση του αντικειμένου των παρατηρήσεων που λαμβάνονται, καθώς και της συχνότητάς τους, επιτρέπει να προσδιοριστεί ο βαθμός συμμόρφωσης με την παρούσα οδηγία, στηρίζοντας έτσι την παρακολούθηση της εφαρμογής με τον εντοπισμό τομέων στους οποίους αυτή μπορεί να βελτιωθεί. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό οι πληροφορίες αυτές να συλλέγονται και να παρέχονται στην Επιτροπή σε ετήσια βάση.

(16) Η εκπόνηση τεχνικών προδιαγραφών θα πρέπει να τηρεί ένα σύνολο αρχών, ιδίως των αρχών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας οδηγίας, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή και εναρμονισμένη εφαρμογή της οδηγίας 2005/44/ΕΚ. Οι εν λόγω αρχές θα πρέπει να περιγράφουν τα κύρια στοιχεία που θα πρέπει να περιλαμβάνει κάθε συνιστώσα ΥΠΕΝ.

(17) Οι απαιτήσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για τις ΥΠΕΝ θα πρέπει να διασφαλίζουν ιδίως ότι: τα δεδομένα ΥΠΕΝ που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 μπορούν να υποβάλλονται σε επεξεργασία αποκλειστικά σύμφωνα με ένα ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου της πρόσβασης βάσει δικαιωμάτων που αναθέτει συγκεκριμένες λειτουργίες· όλες οι αρμόδιες αρχές μπορούν να έχουν άμεση πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα σύμφωνα με τις αντίστοιχες ρυθμιστικές αρμοδιότητές τους· εφαρμόζονται κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για να διασφαλιστεί ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα με ηλεκτρονικά μέσα μπορεί να διενεργείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]), μεταξύ άλλων για σκοπούς προστασίας από παραβιάσεις δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα· και η επεξεργασία ευαίσθητων εμπορικών πληροφοριών μπορεί να διενεργείται κατά τρόπο που σέβεται την εμπιστευτικότητα των εν λόγω πληροφοριών.

(18) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και βέλτιστη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να γνωρίζουν τη θέση όλων των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μεταξύ άλλων με τη χρήση δεδομένων συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης («AIS»). Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικές με τις ΥΠΕΝ, ώστε να αυξηθεί η αποδοτικότητα των ΥΠΕΝ και να μειωθούν οι απαιτήσεις υποβολής αναφορών. Όταν η διαβίβαση και η ανταλλαγή πληροφοριών που σχετίζονται με τις ΥΠΕΝ για τους σκοπούς αυτούς συνεπάγεται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως η επεξεργασία ονομάτων ή η επεξεργασία δεδομένων θέσης εφόσον η εν λόγω επεξεργασία επιτρέπει την άμεση ή έμμεση ταυτοποίηση ενός προσώπου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη νομιμότητα της επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και την οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([11]), κατά περίπτωση.

(19) Για να διασφαλιστεί ότι οι χρήστες ΥΠΕΝ λαμβάνουν τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών σε εσωτερικές πλωτές οδούς, και λαμβανομένης υπόψη της επιστημονικής και τεχνικής προόδου, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), για την τροποποίηση των ελάχιστων απαιτήσεων όσον αφορά τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2005/44/ΕΚ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([12]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

([10]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([11]) Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες) (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) Σε περιπτώσεις που δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση και αν δεν υπάρχουν συναφή και επικαιροποιημένα διεθνή πρότυπα για την εγγύηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, ή σε περιπτώσεις που οι αλλαγές ή το αποτέλεσμα της διαδικασίας λήψης αποφάσεων της ευρωπαϊκής επιτροπής για την εκπόνηση προτύπων στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας («CESNI») θα έθεταν σε κίνδυνο τα συμφέροντα της Ένωσης, θα πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2005/44/ΕΚ, ώστε να παρέχονται κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές για τις ΥΠΕΝ, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2005/44/ΕΚ και με σκοπό τη διαφύλαξη των συμφερόντων της Ένωσης.

(21) Η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2005/44/ΕΚ δείχνει ότι η μακρά περίοδος για τη θέσπιση και την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών που καθορίζεται σε αυτήν επηρέασε τις επιδόσεις του τομέα. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να αλλάξει η διαδικασία με την οποία εισάγονται τεχνικές προδιαγραφές.

(22) Η οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([13]) εισήγαγε διαδικασία με βάση τεχνικές προδιαγραφές που εκπόνησε η CESNI. Η CESNI, η οποία δρα υπό την αιγίδα της κεντρικής επιτροπής για τη ναυσιπλοΐα στον Ρήνο («CCNR») και είναι ανοικτή σε εμπειρογνώμονες από όλα τα κράτη μέλη, είναι αρμόδια για την εκπόνηση των τεχνικών προτύπων στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Η πείρα έχει δείξει ότι η CESNI έχει αναπτύξει και επικαιροποιήσει τις τεχνικές απαιτήσεις για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας με οργανωμένο και έγκαιρο τρόπο. Λαμβανομένης υπόψη της εμπειρογνωσίας της CESNI και της πείρας που έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1629, θα πρέπει να εφαρμοστεί παρόμοια προσέγγιση και σε σχέση με την οδηγία 2005/44/ΕΚ.

(23) Για να εξασφαλιστούν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και αποδοτικότητας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και η παροχή ΥΠΕΝ, και για να ληφθούν υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος και άλλες εξελίξεις στον τομέα, η παραπομπή στις εφαρμοστέες τεχνικές προδιαγραφές για τις ΥΠΕΝ, ήτοι το ευρωπαϊκό πρότυπο για τις υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας («ES-RIS») θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της οδηγίας 2005/44/ΕΚ.

(24) Η επιτροπή πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών διά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αναφέρεται στο άρθρο 11 της οδηγίας 2005/44/ΕΚ έχει καταργηθεί. Αντ' αυτής, η επιτροπή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, η οποία διαθέτει εμπειρογνωσία στον τομέα των προτύπων και των τεχνικών προδιαγραφών που σχετίζονται με την εσωτερική ναυσιπλοΐα, θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή όσον αφορά τις ΥΠΕΝ ως επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Επιπλέον, με την παρούσα οδηγία εισάγονται τροποποιήσεις στα άρθρα 5 και 12 της οδηγίας 2005/44/ΕΚ σχετικά με τη διαδικασία επιτροπής. Ως εκ τούτου, το άρθρο 11 της οδηγίας 2005/44/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει αυτές τις αλλαγές.

(25) Για τη βελτίωση της νομοθεσίας και την απλούστευση του κανονιστικού περιβάλλοντος, θα πρέπει να είναι δυνατόν να γίνεται στο πλαίσιο της οδηγίας 2005/44/ΕΚ παραπομπή σε διεθνή πρότυπα χωρίς αλληλεπικάλυψή τους στο νομικό πλαίσιο της Ένωσης.

(26) Οι ΥΠΕΝ θεσπίστηκαν στην Ένωση το 2005 και από τότε τα κράτη μέλη έχουν αποκομίσει σημαντική πείρα όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή τους. Επιπλέον, οι τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται για τη λειτουργία των ΥΠΕΝ περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2005/44/ΕΚ. Επομένως, το άρθρο 12 παράγραφος 2 της οδηγίας 2005/44/ΕΚ θα πρέπει να απαλειφθεί. Επιπλέον, με την τροποποίηση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2005/44/ΕΚ ώστε να δοθεί έμφαση στο ΔΕΔ-Μ, η απαίτηση υλοποίησης ΥΠΕΝ εφαρμόζεται στις σημαντικότερες εσωτερικές πλωτές οδούς, με σκοπό τη δημιουργία ενός αξιόπιστου δικτύου μεταφορών. Συνεπώς, το άρθρο 12 παράγραφος 3 της οδηγίας 2005/44/ΕΚ θα πρέπει να διαγραφεί.

(27) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, είναι αναγκαίο και σκόπιμο για την επίτευξη του βασικού στόχου της θέσπισης πλαισίου παροχής ΥΠΕΝ στην Ένωση να καθοριστούν κανόνες για τη δημιουργία, τη λειτουργία και τις τεχνικές προδιαγραφές τους. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.

([13]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την τροποποίηση της οδηγίας 2009/100/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2006/87/ΕΚ (ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj).

(28) Ζητήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725, η γνώμη του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων που γνωμοδότησε στις 20 Μαρτίου 2024.

(29) Επομένως, η οδηγία 2005/44/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2005/44/ΕΚ

Η οδηγία 2005/44/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 1*

Αντικείμενο

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει πλαίσιο ανάπτυξης και χρήσης εναρμονισμένων υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στην Ένωση προκειμένου να υποστηριχθούν οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές με σκοπό να βελτιωθούν η ασφάλεια, η απόδοση και η βιωσιμότητά τους και να διευκολυνθεί η σύνδεση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

2. Η παρούσα οδηγία παρέχει το πλαίσιο για τη θέσπιση και περαιτέρω ανάπτυξη τεχνικών απαιτήσεων, προδιαγραφών και όρων για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες, διαλειτουργικές και προσβάσιμες ΥΠΕΝ στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ένωσης και για να διευκολυνθεί η συνέχεια των υπηρεσιών αυτών με τις υπηρεσίες διαχείρισης άλλων τρόπων μεταφοράς, μέσω της χρήσης τυποποιημένων διεπαφών.»·

2) Στο άρθρο 2, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η παρούσα οδηγία διέπει την εφαρμογή και τη λειτουργία των ΥΠΕΝ σε όλες τις εσωτερικές πλωτές οδούς και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας των κρατών μελών που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως προσδιορίζονται και απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), και συνδέονται άμεσα με εσωτερικές πλωτές οδούς και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας άλλου κράτους μέλους που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως προσδιορίζονται και απαριθμούνται στα ανωτέρω παραρτήματα.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).»·

3) Στο άρθρο 3 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«θ) “διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών” ή “ΔΕΔ-Μ”: οι εσωτερικές πλωτές οδοί όπως ορίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679·

ι) “ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης δεδομένων αναφοράς” ή “ERDMS”: αποθετήριο (βιβλιοθήκη) που αποτελεί ενιαίο σημείο πρόσβασης δεδομένων αναφοράς και καταλόγων κωδικών που χρησιμοποιούνται από εφαρμογές ΤΠ στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, το οποίο διαχειρίζεται η Επιτροπή· δεν περιλαμβάνει τα δεδομένα δικτύου που παρέχονται από το κράτος μέλος σύμφωνα με τα παραρτήματα I και III·

ια) “σύστημα λιμενικής κοινότητας”: ηλεκτρονική πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων για τη διασφάλιση εύρυθμων λιμενικών διαδικασιών και διαδικασιών εφοδιαστικής·

ιβ) “έξυπνο σύστημα υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας”: ηλεκτρονική πλατφόρμα που υποστηρίζει την ημι-αυτοματοποιημένη και πλήρως αυτοματοποιημένη διαχείριση υποδομών εσωτερικών πλωτών μεταφορών σε κλειδαριές και κινητές γέφυρες στο ΔΕΔ-Μ και την οποία διαχειρίζονται οι δημόσιες αρχές διαχείρισης εσωτερικών πλωτών οδών·

ιγ) “ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ”: ηλεκτρονική πλατφόρμα ενιαίου σημείου πρόσβασης που βασίζεται σε εθνικές πληροφορίες ΥΠΕΝ, παρέχει τεχνικές και λειτουργικές υπηρεσίες για τους χρήστες ΥΠΕΝ και περιλαμβάνει συνδέσμους προς την ηλεκτρονική υποβολή αναφορών σύμφωνα με την αρχή “μόνον άπαξ”·

ιδ) “λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας”: λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ ή του συνολικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως παρατίθενται και κατηγοριοποιούνται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.»·

4) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Συγκρότηση των ΥΠΕΝ

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να θέσουν σε εφαρμογή τις ΥΠΕΝ στις εσωτερικές πλωτές οδούς και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν τις ΥΠΕΝ κατά τρόπον ώστε η εφαρμογή ΥΠΕΝ να είναι αποδοτική, επεκτάσιμη και διαλειτουργική, προκειμένου να εξασφαλίζεται αλληλεπίδραση με άλλες εφαρμογές ΥΠΕΝ και με συστήματα άλλων τρόπων μεταφοράς και, παράλληλα, να παρέχονται διεπαφές με συστήματα διαχείρισης μεταφορών και εμπορικές δραστηριότητες.

3. Για τη συγκρότηση των ΥΠΕΝ, τα κράτη μέλη:

α) διασφαλίζουν ότι παρέχονται στους χρήστες ΥΠΕΝ όλα τα σχετικά δεδομένα για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό του ταξιδιού στις εσωτερικές πλωτές οδούς· αυτά τα δεδομένα δικτύου, όπως περιλαμβάνονται στο παράρτημα I, είναι επικαιροποιημένα και παρέχονται τουλάχιστον σε προσβάσιμο κοινό ηλεκτρονικό μορφότυπο σύμφωνα με το παράρτημα III·

β) διασφαλίζουν ότι για όλες τις εσωτερικές τους πλωτές οδούς και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ, πέραν των δεδομένων του στοιχείου α), διατίθενται στους χρήστες των ΥΠΕΝ ηλεκτρονικοί ναυτικοί χάρτες κατάλληλοι για τη ναυσιπλοΐα·

γ) επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές, εφόσον απαιτείται η αναφορά πλοίων από εθνικούς ή διεθνείς κανονισμούς, να παραλαμβάνουν από τα πλοία ηλεκτρονικές αναφορές για όλα τα απαιτούμενα δεδομένα· στις διασυνοριακές μεταφορές, τα δεδομένα αυτά τίθενται πλήρως στη διάθεση των αρμόδιων αρχών του γειτονικού κράτους μέλους πριν από την άφιξη των σκαφών στα σύνορα·

δ) διασφαλίζουν ότι οι ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους, συμπεριλαμβανομένων των δελτίων για τη στάθμη των υδάτων ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα και τον παγετό στις εσωτερικές τους πλωτές οδούς, παρέχονται υπό μορφή τυποποιημένων και κωδικοποιημένων μηνυμάτων που μπορούν να τηλεφορτωθούν· το τυποποιημένο μήνυμα περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που χρειάζονται για την ασφαλή ναυσιπλοΐα· οι ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους επικαιροποιούνται και παρέχονται τουλάχιστον σε προσβάσιμο κοινό ηλεκτρονικό μορφότυπο σύμφωνα με το παράρτημα III·

ε) μεριμνούν ώστε τα δεδομένα δικτύου στο ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ να επικαιροποιούνται, παρέχοντας αμελλητί όλα τα απαραίτητα δεδομένα δικτύου σύμφωνα με τα παραρτήματα I και III·

στ) διασφαλίζουν, εφόσον είναι διαθέσιμες, τη διάθεση τουλάχιστον των σχετικών με την κυκλοφορία πληροφοριών μέσω διεπαφών που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα II σημείο 7, κατά περίπτωση, σε περιβάλλοντα ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών που συστήνονται δυνάμει του δικαίου της Ένωσης και χρησιμοποιούνται σε άλλους τρόπους μεταφοράς·

ζ) διασφαλίζουν ότι διατίθενται τυποποιημένες διεπαφές σύμφωνα με τα παραρτήματα II και III της παρούσας οδηγίας στα συστήματα λιμενικής κοινότητας των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης, όταν είναι διαθέσιμη, επικαιροποιημένης πληροφόρησης σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων αγκυροβολίας και υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, ιδίως δε των εγκαταστάσεων που απαιτούνται δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*)·

η) διασφαλίζουν ότι διατίθενται τυποποιημένες διεπαφές σύμφωνα με τα παραρτήματα II και III σε άλλα έξυπνα συστήματα υποδομών εσωτερικών πλωτών οδών με σκοπό τη διαχείριση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Οι υποχρεώσεις της παρούσας παραγράφου εκπληρώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις αρχές που καθορίζονται στα παραρτήματα I και II.

4. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δημιουργούν κέντρα ΥΠΕΝ ανάλογα με τις περιφερειακές ανάγκες.

5. Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν από κοινού τη σύσταση, τη διεύθυνση, τη διαχείριση, τη χρήση και τη συντήρηση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ, το οποίο παρέχει υπηρεσίες σχετικές με τις πλωτές οδούς, τις υποδομές, την κυκλοφορία και τις μεταφορές, και παρέχουν τα απαραίτητα δεδομένα. Το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ είναι προσβάσιμο σε όλους τους χρήστες ΥΠΕΝ και αποτελεί την κύρια πλατφόρμα για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις ΥΠΕΝ. Περιέχει διεπαφές για συνδέσεις με συστήματα άλλων τρόπων μεταφοράς και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές υπεύθυνες για τη λειτουργία του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ. Το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ προβλέπει τη δυνατότητα συνεισφορών από τρίτες χώρες των οποίων οι πλωτές οδοί είναι συνδεδεμένες με το ευρωπαϊκό δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι οποίες είναι πρόθυμες να συνεργαστούν και να παράσχουν τα δεδομένα των δικτύων τους, υπό την προϋπόθεση ότι τα δεδομένα είναι της ίδιας ποιότητας και μορφής με τα δεδομένα των κρατών μελών και ότι τηρούν το ίδιο επίπεδο κυβερνοασφάλειας και προστασίας των δεδομένων.

6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των επιχειρησιακών χαρακτηριστικών, ρόλων και διαδικασιών του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ και τον προσδιορισμό της οντότητας διαχείρισής του, με βάση τις αρχές για τις τεχνικές προδιαγραφές ΥΠΕΝ που προβλέπονται στο σημείο 6 του παραρτήματος ΙΙ, ώστε να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή τους σε ολόκληρη την Ένωση. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.

7. Στις περιπτώσεις χρησιμοποίησης συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (“AIS”) εφαρμόζεται η περιφερειακή ρύθμιση για την υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών για τις εσωτερικές πλωτές οδούς (RAINWAT) που συνήφθη στο Βουκουρέστι στις 12 Απριλίου 2012 στο πλαίσιο του κανονισμού ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ITU).

8. Τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Ένωση, εφόσον ενδείκνυται, ενθαρρύνουν τους κυβερνήτες των πλοίων, τους διαχειριστές, τους ναυτιλιακούς πράκτορες ή τους ιδιοκτήτες πλοίων που πλέουν στις εσωτερικές πλωτές τους οδούς, καθώς και τους αποστολείς ή τους ιδιοκτήτες εμπορευμάτων που μεταφέρονται με τα πλοία αυτά, να αξιοποιήσουν πλήρως τις υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

9. Η Επιτροπή λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για την εξακρίβωση της διαλειτουργικότητας, της αξιοπιστίας, της διαθεσιμότητας και της ασφάλειας των ΥΠΕΝ.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).»·

5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Τεχνικές προδιαγραφές

1. Για τη στήριξη των ΥΠΕΝ και προς εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2, οι τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ σύμφωνα με τις αρχές του παραρτήματος ΙΙ εφαρμόζονται και καλύπτουν ιδίως τα ακόλουθα πεδία:

α) ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (“Inland ECDIS”)·

β) ηλεκτρονική υποβολή αναφορών των πλοίων·

γ) ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους·

δ) συστήματα εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων·

ε) συμβατότητα του εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για τη χρήση των ΥΠΕΝ·

στ) λειτουργία του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ·

ζ) διασύνδεση και ανταλλαγή πληροφοριών με ενωσιακές βάσεις δεδομένων (ERDMS)·

η) τυποποιημένη διεπαφή για πλατφόρμες ΤΠ άλλων τρόπων μεταφοράς·

θ) τυποποιημένη διεπαφή μεταξύ του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος RIS και των συστημάτων λιμενικών κοινοτήτων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και μεταξύ του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος RIS και των έξυπνων συστημάτων υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

ι) δεδομένα για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών σε εσωτερικές πλωτές οδούς.»·

6) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Δορυφορικός εντοπισμός θέσης

Για τους σκοπούς των ΥΠΕΝ, για τις οποίες απαιτείται ακριβής εντοπισμός θέσης, συνιστάται η χρήση συστημάτων δορυφορικού εντοπισμού θέσης και πλοήγησης, όπως οι υπηρεσίες πλοήγησης που παρέχονται από το Galileo, συμπεριλαμβανομένων της υπηρεσίας υψηλής ακρίβειας και της επαλήθευσης ταυτότητας μηνυμάτων πλοήγησης ανοικτής υπηρεσίας, καθώς και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS) που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Για τους σκοπούς των εφαρμογών και των υπηρεσιών που βασίζονται σε γεωσκοπικά δεδομένα, συνιστάται η χρήση δεδομένων, πληροφοριών και υπηρεσιών του Copernicus.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Απριλίου 2021, για τη θέσπιση του ενωσιακού διαστημικού προγράμματος και του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το διαστημικό πρόγραμμα, και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 912/2010, (ΕΕ) αριθ. 1285/2013 και (ΕΕ) αριθ. 377/2014 και της απόφασης αριθ. 541/2014/ΕΕ (ΕΕ L 170 της 12.5.2021, σ. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).»·

7) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Αρμόδιες αρχές

Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή των ΥΠΕΝ, για τη διεθνή ανταλλαγή δεδομένων, για τη λειτουργία του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ και για τη διεκπεραίωση παρατηρήσεων από χρήστες των ΥΠΕΝ. Κοινοποιούν τις εν λόγω εντεταλμένες αρχές στην Επιτροπή έως τις 17 Ιανουαρίου 2029.»·

8) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 8α

Μηχανισμός παρατηρήσεων

1. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά για την ύπαρξη αποτελεσματικής, απλής και προσβάσιμης διαδικασίας, η οποία βασίζεται, όπου είναι δυνατόν, στις υφιστάμενες δομές, για τη διεκπεραίωση παρατηρήσεων από χρήστες ΥΠΕΝ που προκύπτουν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

2. Η διεκπεραίωση παρατηρήσεων από χρήστες ΥΠΕΝ πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις συμφερόντων. Η διεκπεραίωση παρατηρήσεων είναι αμερόληπτη και διαφανής και σέβεται δεόντως το δικαίωμα στην ελευθερία του επιχειρείν.

3. Οι παρατηρήσεις χρηστών ΥΠΕΝ υποβάλλονται μέσω του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ και διαβιβάζονται στα οικεία κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι χρήστες ΥΠΕΝ και άλλα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώνονται για τον τόπο και τον τρόπο υποβολής παρατηρήσεων.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι παρατηρήσεις από χρήστες ΥΠΕΝ διεκπεραιώνονται εγκαίρως και με κατάλληλο τρόπο και ότι οι πληροφορίες σχετικά με την επακολούθησή τους παρέχονται μέσω του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ.

5. Το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ ενημερώνει την Επιτροπή, σε ετήσια βάση, για τον όγκο των παρατηρήσεων που ελήφθησαν και για τον τρόπο διεκπεραίωσής τους.»·

9) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Κανόνες για την ιδιωτική ζωή, την ασφάλεια των πληροφοριών και την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα σύμφωνα με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, αφενός, για την προστασία των πληροφοριών και των αρχείων ΥΠΕΝ από κάθε ζημιογόνο ενέργεια ή κατάχρηση, καθώς και από αντικανονική πρόσβαση, παραποίηση ή απώλεια και, αφετέρου, για τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας εμπορικών και άλλων ευαίσθητων πληροφοριών που ανταλλάσσονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

2. Τα δεδομένα που συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), μπορούν να υποβάλλονται σε επεξεργασία βάσει της παρούσας οδηγίας μόνον εφόσον η επεξεργασία αυτή είναι αναγκαία για τη λειτουργία των εφαρμογών ΥΠΕΝ, με σκοπό τη διασφάλιση εναρμονισμένων, διαλειτουργικών και προσβάσιμων ΥΠΕΝ στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ένωσης και τη διευκόλυνση τυποποιημένων διεπαφών με τις υπηρεσίες διαχείρισης κυκλοφορίας άλλων τρόπων μεταφοράς.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).»·

10) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητες

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α για την τροποποίηση του παραρτήματος I, με τις οποίες επικαιροποιούνται και αναθεωρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τα δεδομένα, βάσει της εμπειρίας που αποκομίζεται από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και της τεχνολογικής προόδου στην ανάπτυξη τεχνολογιών και εφαρμογών ΥΠΕΝ.

2. Αν δεν υπάρχουν συναφείς και επικαιροποιημένες τεχνικές προδιαγραφές ή όταν οι τεχνικές προδιαγραφές που καταρτίζει η ευρωπαϊκή επιτροπή για την εκπόνηση προτύπων στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (CESNI) δεν είναι σύμφωνες με κάποιες από τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα II ή όταν αλλαγές στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της CESNI ή σε άλλα στοιχεία του προτύπου θα έθεταν σε κίνδυνο τα συμφέροντα της Ένωσης και εφόσον δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α για την τροποποίηση του παραρτήματος III ώστε να παρέχονται κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές με βάση τις αρχές που καθορίζονται στο παράρτημα II.»·

11) Το άρθρο 10α τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 1η Ιανουαρίου 2026. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.»·

β) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 10 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»·

12) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Αν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).»·

13) Στο άρθρο 12, οι παράγραφοι 2 και 3 απαλείφονται·

14) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 12α

Παρακολούθηση

Η Επιτροπή παρακολουθεί τη συγκρότηση των ΥΠΕΝ στην Ένωση και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις 3 Ιανουαρίου 2034. Η έκθεση περιλαμβάνει ανάλυση των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας στο επίπεδο ενσωμάτωσης των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στη συνολική εφοδιαστική αλυσίδα και εξετάζει τις δυνατότητες νέων ψηφιακών εργαλείων για την αύξηση της αποδοτικότητας στο σύνολο του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών του ΔΕΔ-Μ.»·

15) Το παράρτημα I της οδηγίας 2005/44/ΕΚ αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας·

16) Το παράρτημα II της οδηγίας 2005/44/ΕΚ αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας·

17) Το κείμενο του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα III της οδηγίας 2005/44/ΕΚ.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη που διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς και εσωτερικούς λιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 2 Ιανουαρίου 2029. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη που διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 της οδηγίας 2005/44/ΕΚ.

Στρασβούργο, 26 Νοεμβρίου 2025.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Η Πρόεδρος*
R. METSOLA	M. BJERRE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Όπως αναφέρει το άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο α), παρέχονται ιδίως τα ακόλουθα δεδομένα:

α) ο άξονας πλωτής οδού και το μήκος του σε χιλιόμετρα·

β) οι περιορισμοί για τα πλοία ή τους συνδυασμούς πλοίων από άποψη μήκους, πλάτους, ικανότητας ρυμούλκησης και βυθίσματος·

γ) οι ώρες λειτουργίας των περιοριστικών δομών, και ιδίως των κλεισιάδων και των γεφυρών·

δ) οι προβλεπόμενοι χρόνοι αναμονής σε γέφυρες, κλεισιάδες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σε πραγματικό χρόνο, όταν είναι διαθέσιμοι·

ε) η χωροθέτηση λιμένων και σημείων μεταφόρτωσης·

στ) τα δεδομένα αναφοράς για τους μετρητές στάθμης των υδάτων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα·

ζ) η χωροθέτηση και, εάν είναι γνωστή, η τρέχουσα διαθεσιμότητα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.

Οι παρεχόμενες πληροφορίες επικαιροποιούνται και, όταν είναι εφικτό, αντικατοπτρίζουν την κατάσταση σε πραγματικό χρόνο.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΥΠΕΝ

1. Γενικές αρχές

Στις τεχνικές προδιαγραφές των ΥΠΕΝ τηρούνται οι ακόλουθες γενικές αρχές:

α) αναφορά των τεχνικών απαιτήσεων για τον σχεδιασμό, την εφαρμογή και την επιχειρησιακή χρήση υπηρεσιών και συναφών συστημάτων·

β) η αρχιτεκτονική και η οργάνωση των ΥΠΕΝ·

γ) οι συστάσεις προς τα πλοία για τη συμμετοχή τους στις ΥΠΕΝ, για μεμονωμένες υπηρεσίες και για τη βαθμιαία ανάπτυξη των ΥΠΕΝ.

2. Ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (Inland ECDIS)

Στις τεχνικές προδιαγραφές που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 για το ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (“Inland ECDIS”) τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

α) συμβατότητα με το θαλάσσιο ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών (“θαλάσσιο ECDIS”) για να διευκολυνθεί η κυκλοφορία των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε περιοχές μεικτής κυκλοφορίας των εκβολών ποταμών, καθώς και για να διευκολυνθεί η θαλάσσια και η εσωτερική κυκλοφορία·

β) ο καθορισμός των ελάχιστων απαιτήσεων για τον εξοπλισμό του Inland ECDIS, καθώς και του ελάχιστου περιεχομένου των ηλεκτρονικών ναυτικών χαρτών για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, και ιδίως:

i) υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του εξοπλισμού του Inland ECDIS που χρησιμοποιείται·

ii) η ανθεκτικότητα του εξοπλισμού του Inland ECDIS για να αντέχει στις περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν συνήθως σε ένα πλοίο χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα ή η αξιοπιστία του εξοπλισμού·

iii) η ένδειξη των γεωγραφικών χαρακτηριστικών κάθε είδους στους ηλεκτρονικούς ναυτικούς χάρτες, για παράδειγμα όρια της πλωτής οδού, παρόχθιες κατασκευές και σημαντήρες, που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας·

iv) η παρακολούθηση του ηλεκτρονικού χάρτη με την υπέρθεση εικόνας ραντάρ όταν ο χάρτης χρησιμοποιείται για τη διακυβέρνηση του πλοίου·

γ) η ενσωμάτωση επικαιροποιημένων πληροφοριών σχετικά με το βάθος της πλωτής οδού στον ηλεκτρονικό ναυτικό χάρτη και η απεικόνιση των πληροφοριών αυτών σε σχέση με προκαθορισμένη ή με την πραγματική στάθμη των υδάτων·

δ) η ενσωμάτωση πρόσθετων πληροφοριών, για παράδειγμα φορέων πέραν των αρμοδίων αρχών, στον ηλεκτρονικό ναυτικό χάρτη και η απεικόνιση των πληροφοριών αυτών στο Inland ECDIS χωρίς να επηρεάζονται οι πληροφορίες που χρειάζονται για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας·

ε) η δυνατότητα πρόσβασης όλων των χρηστών ΥΠΕΝ στους ηλεκτρονικούς ναυτικούς χάρτες·

στ) η δυνατότητα διάθεσης των δεδομένων για τους ηλεκτρονικούς ναυτικούς χάρτες σε όλους τους κατασκευαστές εφαρμογών έναντι εύλογου και ανάλογου προς το κόστος τέλους, εφόσον ενδείκνυται·

ζ) η ενσωμάτωση επικαιροποιημένων πληροφοριών για τους χρόνους αναμονής σε γέφυρες, κλεισιάδες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και η απεικόνιση των πληροφοριών αυτών στο Inland ECDIS χωρίς να επηρεάζονται οι πληροφορίες που χρειάζονται για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

3. Ηλεκτρονική υποβολή αναφορών των πλοίων

Στις τεχνικές προδιαγραφές για την ηλεκτρονική υποβολή αναφορών των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

α) διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ αρμοδίων αρχών των κρατών μελών, μεταξύ όσων μετέχουν στις εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές και στις πολυτροπικές μεταφορές, εφόσον ενέχεται η εσωτερική ναυσιπλοΐα·

β) χρήση τυποποιημένων μηνυμάτων κοινοποίησης μεταφοράς από το πλοίο προς την αρμόδια αρχή, από την αρμόδια αρχή προς το πλοίο και από αρμόδια αρχή προς αρμόδια αρχή έτσι ώστε να επιτυγχάνεται συμβατότητα με τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα·

γ) χρήση διεθνώς αποδεκτών πινάκων κωδικών και κατατάξεων, συμπληρωμένων ενδεχομένως με τις πρόσθετες ανάγκες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

δ) χρήση του αποκλειστικού ευρωπαϊκού αριθμού ταυτοποίησης πλοίου.

4. Ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους

Στις τεχνικές προδιαγραφές για τις ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους σύμφωνα με το άρθρο 5, ιδίως όσον αφορά τις πληροφορίες πλωτής οδού, τις πληροφορίες κυκλοφορίας και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, καθώς και όσον αφορά τον προγραμματισμό των ταξιδιών στις εσωτερικές πλωτές οδούς, τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

α) τυποποιημένη δομή δεδομένων στην οποία χρησιμοποιούνται προκαθορισμένες ενότητες κειμένου, κωδικοποιημένη σε μεγάλο βαθμό για να επιτρέπεται η αυτόματη μετάφραση του πιο ουσιαστικού περιεχομένου σε άλλες γλώσσες και για να διευκολύνεται η ενσωμάτωση των ανακοινώσεων προς τους πλοιάρχους στα συστήματα προγραμματισμού των ταξιδιών·

β) συμβατότητα της τυποποιημένης δομής δεδομένων με τη δομή δεδομένων του Inland ECDIS για να διευκολύνεται η ενσωμάτωση των ανακοινώσεων προς τους πλοιάρχους στο Inland ECDIS·

γ) ευθυγράμμιση με τις τεχνικές προδιαγραφές για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών στις εσωτερικές πλωτές οδούς για να διασφαλίζεται η συνεκτικότητα των παρεχόμενων πληροφοριών.

5. Συστήματα εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων

Στις τεχνικές προδιαγραφές για τα συστήματα εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

α) καθορισμός των απαιτήσεων για τα συστήματα και τα τυποποιημένα μηνύματα, καθώς και των διαδικασιών, έτσι ώστε να παρέχονται με αυτοματοποιημένο τρόπο·

β) διαφοροποίηση μεταξύ συστημάτων που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις τακτικών πληροφοριών κυκλοφορίας και συστημάτων που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις στρατηγικών πληροφοριών κυκλοφορίας, σε ό,τι αφορά την ακρίβεια εντοπισμού θέσης και τον απαιτούμενο ρυθμό ενημέρωσης·

γ) περιγραφή των σχετικών τεχνικών συστημάτων εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων όπως το Inland AIS (σύστημα αυτόματης αναγνώρισης στην εσωτερική ναυσιπλοΐα)·

δ) συμβατότητα των μορφοτύπων δεδομένων με το θαλάσσιο σύστημα AIS.

6. Επιχειρησιακές αρχές του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ

Στις τεχνικές προδιαγραφές για το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

α) λειτουργία ως ενιαία ψηφιακή θυρίδα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα·

β) εναρμονισμένο ενιαίο σημείο πρόσβασης για επικαιροποιημένες και, αν είναι δυνατόν, σε πραγματικό χρόνο πληροφορίες σχετικά με τις συνθήκες της πλωτής οδού για ασφαλή και βιώσιμη ναυσιπλοΐα, προγραμματισμό των ταξιδιών και λιμενικές λειτουργίες κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ·

γ) διευκόλυνση πολυτροπικών αλυσίδων μεταφορών με παράλληλη παροχή επαρκούς επιπέδου προστασίας των δεδομένων·

δ) υψηλό επίπεδο ακρίβειας των δεδομένων για την απρόσκοπτη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των σχετικών χρηστών των ΥΠΕΝ κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ (εντός και εκτός της Ένωσης)·

ε) φιλική προς τον χρήστη διεπαφή με εύχρηστες, χρήσιμες και πρακτικές λειτουργίες, όπως η ικανότητα αποθήκευσης και αρχειοθέτησης προφίλ·

στ) εναρμονισμένο ενιαίο σημείο υποβολής αναφορών σύμφωνα με την αρχή “μόνον άπαξ”, και για τα διεθνή ταξίδια·

ζ) σύνδεσμος με άλλα συστήματα στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης ή εντοπισμού/χωροθέτησης με σκοπό την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών, της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο ΔΕΔ-Μ και την παροχή υπηρεσιών με προστιθεμένη αξία σε πολίτες και μεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων για την ασφαλή, περιβαλλοντικά ορθή και αποδοτική χρήση του ΔΕΔ-Μ·

η) συλλογή και αναφορά ανωνυμοποιημένων και συγκεντρωτικών δεδομένων χρήσης τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν για την παρακολούθηση της εφαρμογής των ΥΠΕΝ και στα οποία συμπεριλαμβάνονται τουλάχιστον ο αριθμός χρηστών των ΥΠΕΝ, η διαθεσιμότητα δεδομένων στο ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ, η σύνδεση και ο αριθμός ανταλλαγών με άλλα ψηφιακά συστήματα ή πλατφόρμες·

θ) διασφάλιση της κυβερνοασφάλειας.

7. Διαθεσιμότητα δεδομένων για άλλα ψηφιακά συστήματα ή πλατφόρμες

Στις τεχνικές προδιαγραφές για την ανταλλαγή δεδομένων με άλλα ψηφιακά συστήματα ή πλατφόρμες σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

α) αξιοποίηση των λειτουργιών που παρέχει το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ·

β) διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ, αφενός, των τεχνολογιών ΥΠΕΝ και, αφετέρου, των βάσεων δεδομένων και των συστημάτων που χρησιμοποιούνται από άλλους τρόπους μεταφοράς, μέσω κατάλληλων συνδέσεων δεδομένων και διεπαφών·

γ) καθορισμός των απαιτήσεων που αφορούν άλλα ψηφιακά συστήματα ή πλατφόρμες, καθώς και των διαδικασιών για την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων·

δ) ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, ιδίως για κρίσιμα από άποψη χρόνου δεδομένα·

ε) διασφάλιση της ασφαλούς ανταλλαγής πληροφοριών σύμφωνα με ένα ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου πρόσβασης βάσει δικαιωμάτων·

στ) πρόβλεψη ενός πλαισίου ανταλλαγής συστημάτων που θα καθιστά εφικτές μελλοντικές εξελίξεις και συνδέσεις με πρόσθετα συστήματα, ανάλογα με τις ανάγκες, συμπεριλαμβανομένων ανταλλαγών με τον μελλοντικό ευρωπαϊκό χώρο δεδομένων κινητικότητας και κάθε άλλο σύστημα που έχει σχεδιαστεί για την προώθηση καινοτομιών στις πολυτροπικές μεταφορές.

8. Δεδομένα για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών σε εσωτερικές πλωτές οδούς

Στις τεχνικές προδιαγραφές για τα δεδομένα για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών σε εσωτερικές πλωτές οδούς σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

α) παρέχονται επικαιροποιημένες πληροφορίες ανά τακτά χρονικά διαστήματα και τουλάχιστον όταν επέρχονται σημαντικές αλλαγές στην κατάσταση της πλωτής οδού οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν τη ναυσιπλοΐα·

β) καλύπτονται τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες:

i) προβλεπόμενοι χρόνοι αναμονής σε κλεισιάδες, (κινητές) γέφυρες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

ii) δεδομένα σχετικά με το ευρωπαϊκό δίκτυο πλωτών οδών που απαιτούνται για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών σε εσωτερικές πλωτές οδούς και καλύπτουν τουλάχιστον τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τα δεδομένα που καθορίζονται στο παράρτημα Ι·

iii) στάθμη των υδάτων, μικρότερο μετρηθέν βάθος, ελεύθερο ύψος πάνω από το διερχόμενο πλοίο, κατάσταση φράγματος εάν εμποδίζει τη ναυσιπλοΐα, υδρολογικό καθεστώς, προβλεπόμενη στάθμη υδάτων, μικρότερο μετρηθέν προβλεπόμενο βάθος·

iv) κατάσταση πάγου και σχετική πλοϊμότητα ή άλλες προειδοποιήσεις για ακραία καιρικά φαινόμενα·

v) ώρες λειτουργίας κλεισιάδων, (κινητών) γεφυρών, λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

γ) παρέχονται πληροφορίες μέσω του Inland ECDIS, των ανακοινώσεων προς τους πλοιάρχους και του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ, κατά περίπτωση.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΕΝ

Οι τεχνικές προδιαγραφές που εφαρμόζονται στις ΥΠΕΝ είναι εκείνες που καθορίζονται στην τελευταία έκδοση του ευρωπαϊκού προτύπου για τις υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ES-RIS) που εγκρίνεται από την CESNI.».