Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

►B ΟΔΗΓΙΑ 2002/59/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Ιουνίου 2002

για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου

(ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Οδηγία 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009	L 131	101	28.5.2009
►M2	Οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009	L 131	114	28.5.2009
►M3	Οδηγία 2011/15/ΕΕ της Επιτροπής της 23ης Φεβρουαρίου 2011	L 49	33	24.2.2011
►M4	Οδηγία 2014/100/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Οκτωβρίου 2014	L 308	82	29.10.2014
►M5	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1243 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

ΟΔΗΓΙΑ 2002/59/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Ιουνίου 2002

για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Άρθρο 1

Σκοπός

Ο σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η δημιουργία στην Κοινότητα ενός συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, προκειμένου να ενισχυθούν η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας να βελτιωθεί η ανταπόκριση των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα, ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα, μεταξύ άλλων με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, και να διευκολυνθούν η πρόληψη και η ανίχνευση της ρύπανσης από πλοία.

Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι πλοίαρχοι, οι εκμεταλλευόμενοι πλοία ή οι πράκτορες καθώς και οι φορτωτές ή οι κύριοι επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρονται με τα εν λόγω πλοία, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων, εκτός εάν ορίζεται άλλως.

2. ►M1 Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα κατωτέρω, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά: ◄

α) πολεμικά πλοία, βοηθητικά πολεμικά πλοία και άλλα πλοία που ανήκουν σε κράτος μέλος ή πλοία η εκμετάλλευση των οποίων διενεργείται από κράτος μέλος, και χρησιμοποιούνται για την παροχή δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών·

β) αλιευτικά πλοία, παραδοσιακά πλοία και σκάφη αναψυχής μήκους κάτω των 45 μέτρων·

▼M1

γ) δεξαμενές σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 1 000 μονάδων, καθώς και εφόδια πλοίων και εξοπλισμός που χρησιμοποιείται επί όλων των πλοίων.

▼B

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) ►M1 «σχετικές διεθνείς πράξεις», οι ακόλουθες πράξεις, στην επικαιροποιημένη τους εκδοχή: ◄

— η «MARPOL», η διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και το πρωτόκολλό της του 1978,

▼B

— η «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 πρωτόκολλό της του 1973 σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές,

— η «σύμβαση SAR», η διεθνής σύμβαση του 1979 για τη ναυτική έρευνα και διάσωση,

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

— ο «κώδικας IMDG», ο διεθνής ναυτιλιακός κώδικας για τη μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων,

— ο «κώδικας IBC», ο διεθνής κώδικας του ΙΜΟ, ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες ουσίες,

— ο «κώδικας IGC», ο διεθνής κώδικας του ΙΜΟ, ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια,

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

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

— το «ψήφισμα Α.851 (20) του ΙΜΟ», 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 οδηγιών για την αναφορά συμβάντων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, επιβλαβείς ουσίες ή/και ουσίες που ρυπαίνουν τη θάλασσα»·

▼M1

— το «ψήφισμα Α.917(22) του ΙΜΟ», το ψήφισμα Α.917(22) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές για την επί του πλοίου χρήση των AIS», όπως τροποποιήθηκε με το ψήφισμα Α.956(23) του ΙΜΟ·

— το «ψήφισμα Α.949(23) του ΙΜΟ», το ψήφισμα 949(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα καταφύγια για τα πλοία που χρήζουν συνδρομής»·

▼M1

— το «ψήφισμα Α.950(23) του ΙΜΟ», το ψήφισμα 950(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο «Υπηρεσίες συνδρομής στη θάλασσα (MAS)»·

— «κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος»: οι κατευθυντήριες γραμμές που επισυνάπτονται στο ψήφισμα LEG.3(91) της Νομικής Επιτροπής του ΙΜΟ, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκε από τη διοικητική επιτροπή του ΔΟΕ κατά τη 296η σύνοδό της, στις 12 με 16 Ιουνίου 2006·

▼B

β) «εκμεταλλευόμενος το πλοίο» ο ιδιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου·

γ) «πράκτορας» κάθε πρόσωπο που εντέλλεται ή εξουσιοδοτείται να παρέχει πληροφορίες για λογαριασμό του εκμεταλλευόμενου το πλοίο·

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

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

στ) «πλοίο» κάθε θαλασσοπόρο πλοίο ή θαλάσσιο σκάφος·

ζ) «επικίνδυνα εμπορεύματα»

— τα εμπορεύματα που αναφέρονται στον κώδικα IMDG,

— τα υγροποιημένα αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 17 του κώδικα IBC,

— τα υγρά αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 19 του κώδικα IGC,

— οι στερεές ύλες που αναφέρονται στο προσάρτημα Β του κώδικα BC.

Περιλαμβάνονται επίσης τα εμπορεύματα για τη μεταφορά των οποίων καθορίσθηκαν κατάλληλες προϋποθέσεις σύμφωνα με την παράγραφο 1.1.3 του κώδικα IBC ή την παράγραφο 1.1.6 του κώδικα IGC·

η) «ρυπογόνα εμπορεύματα»:

— τα πετρελαιοειδή, όπως ορίζονται στο παράρτημα I της σύμβασης MARPOL,

— οι υγρές τοξικές ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL,

— οι επιβλαβείς ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα III της σύμβασης MARPOL·

θ) «μέσο μεταφοράς φορτίου» όχημα για την οδική μεταφορά φορτίου, βαγόνι για τη σιδηροδρομική μεταφορά φορτίου, εμπορευματοκιβώτιο, βυτίο, βαγόνι-βυτίο ή φορητή δεξαμενή·

▼B

ι) «διεύθυνση» η ονομασία και οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που επιτρέπουν την επαφή, οσάκις χρειάζεται, με τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, τον πράκτορα, τη λιμενική αρχή, την αρμόδια αρχή ή κάθε άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμό που διαθέτει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο του πλοίου·

▼M1

ια) «αρμόδιες αρχές» οι αρχές και οι οργανισμοί οι οποίοι ορίζονται από τα κράτη μέλη προκειμένου να εκτελούν καθήκοντα δυνάμει της παρούσας οδηγίας·

▼B

ιβ) «λιμενική αρχή» η αρμόδια αρχή ή ο οργανισμός ο οποίος ορίζεται από τα κράτη μέλη για κάθε λιμένα προκειμένου να λαμβάνει και να διαθέτει τις πληροφορίες που αναφέρονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας·

ιγ) «καταφύγιο» λιμένας, τμήμα λιμένα ή άλλο ασφαλές σημείο προσόρμισης ή αγκυροβόλιο ή οποιοσδήποτε άλλος προφυλαγμένος χώρος τον οποίο έχει ορίσει κράτος μέλος για την υποδοχή πλοίων που αντιμετωπίζουν κίνδυνο·

ιδ) «παράκτιο κέντρο» υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, εγκατάσταση στην ξηρά που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία ενός συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών εγκεκριμένου από τον ΙΜΟ ή αρμόδιος φορέας για το συντονισμό των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης ή καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, που ορίζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει της παρούσας οδηγίας·

ιε) «υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS)» υπηρεσία στην οποία ανατίθεται να βελτιώσει την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας των πλοίων και να προστατεύει το περιβάλλον, έχει δε τη δυνατότητα αλληλεπίδρασης με την κυκλοφορία και ανταπόκρισης σε καταστάσεις κυκλοφορίας που παρουσιάζονται στη ζώνη VTS·

ιστ) «σύστημα οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων» οποιοδήποτε σύστημα μιας ή περισσοτέρων γραμμών ή ενός ή περισσοτέρων μέτρων δρομολόγησης με στόχο τη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων· περιλαμβάνει μηχανισμούς διαχωρισμού της κυκλοφορίας, αμφίδρομες οδούς, συνιστώμενα δρομολόγια, περιοχές προς αποφυγή, ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας, παρακάμψεις, περιοχές προφύλαξης και οδούς σε ύδατα με μεγάλο βάθος·

ιζ) «παραδοσιακά πλοία» ιστορικά πλοία κάθε είδους και τα αντίγραφά τους, περιλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται προκειμένου να ενθαρρυνθούν και να προωθηθούν παραδοσιακές ικανότητες και στοιχεία της ναυτικής τέχνης, τα οποία χρησιμεύουν ως ζωντανά πολιτιστικά μνημεία, λειτουργούν δε σύμφωνα με τις πατροπαράδοτες ναυτικές αρχές και τεχνικές·

ιη) «ατύχημα» οποιοδήποτε ατύχημα κατά την έννοια του κώδικα του ΙΜΟ για την έρευνα για θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα·

▼M1

ιθ) «SafeSeaNet» , κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών, το οποίο έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη για την εξασφάλιση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας·

▼M1

κ) «προγραμματισμένη γραμμή» , μια σειρά δρομολογίων οργανωμένη κατά τρόπο που να εξασφαλίζει σύνδεση μεταξύ δύο ή περισσότερων ίδιων λιμένων, είτε σύμφωνα με δημοσιευμένο χρονοδιάγραμμα ή με δρομολόγια τόσο τακτικά ή συχνά ώστε να συνιστούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

κα) «αλιευτικό σκάφος» , οποιοδήποτε σκάφος το οποίο είναι εξοπλισμένο για την εμπορική εκμετάλλευση έμβιων υδρόβιων πόρων·

κβ) «πλοίο χρήζον συνδρομής» , με την επιφύλαξη των διατάξεων της σύμβασης SAR για τη διάσωση προσώπων, το πλοίο σε κατάσταση που θα μπορούσε να καταλήξει σε ναυάγιο ή σε κίνδυνο για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοΐα·

κγ) «LRIT» : σύστημα μεγάλου βεληνεκούς για την αναγνώριση και τον εντοπισμό πλοίων, σύμφωνα με τον κανονισμό V/19-1, της σύμβασης SOLAS.

▼B

ΤΙΤΛΟΣ I

ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΑΥΤΩΝ

Άρθρο 4

Κοινοποίηση πριν από τον κατάπλου στους λιμένες των κρατών μελών

1. Ο εκμεταλλευόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου με προορισμό λιμένα κράτους μέλους κοινοποιεί τις πληροφορίες του παραρτήματος I σημείο 1 στη λιμενική αρχή:

α) τουλάχιστον είκοσι τέσσερις ώρες προηγουμένως, ή

β) το αργότερο, κατά το χρόνο απόπλου του πλοίου από τον προηγούμενο λιμένα, εφόσον η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από είκοσι τέσσερις ώρες, ή

γ) εάν ο λιμένας κατάπλου είναι άγνωστος ή μεταβλήθηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ευθύς μόλις η πληροφορία αυτή έγινε γνωστή.

2. Τα πλοία που αποπλέουν από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα σε κράτος μέλος και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις κοινοποίησης του άρθρου 13.

Άρθρο 5

Παρακολούθηση των πλοίων που εισέρχονται στη ζώνη των συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος παρακολουθεί και λαμβάνει κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζει ότι όλα τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία, το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ σύμφωνα με τον κανόνα 11 του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS και λειτουργεί σε ένα ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες και τα κριτήρια που έχει διαμορφώσει ο ΙΜΟ, συμμορφώνονται με το σύστημα αυτό υποβάλλοντας τις απαιτούμενες πληροφορίες, με την επιφύλαξη των πρόσθετων πληροφοριών που απαιτούνται από κράτος μέλος σύμφωνα με το ψήφισμα Α.851 (20) του ΙΜΟ.

▼B

2. Κατά την υποβολή νέου συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών προς έγκριση από τον ΙΜΟ ή προτάσεως για την τροποποίηση υφισταμένου συστήματος υποβολής αναφορών, το κράτος μέλος περιλαμβάνει στην πρότασή του τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα Ι σημείο 4.

Άρθρο 6

Χρήση συστημάτων αυτόματου εντοπισμού

1. Κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα κράτους μέλους πρέπει να διαθέτει, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Ι, AIS που συνάδει με τα πρότυπα επιδόσεων τα οποία έχει καταρτίσει ο ΙΜΟ.

2. Τα πλοία που διαθέτουν AIS, το διατηρούν πάντοτε εν λειτουργία, εκτός από τις περιπτώσεις για τις οποίες διεθνείς συμφωνίες, κανόνες ή πρότυπα προβλέπουν την προστασία των σχετικών με τη ναυσιπλοΐα πληροφοριών.

▼M1

Άρθρο 6α

Χρήση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS) από αλιευτικά πλοία

Κάθε αλιευτικό πλοίο συνολικού μήκους άνω των 15 μέτρων που φέρει σημαία κράτους μέλους και είναι νηολογημένο στην Κοινότητα ή αναπτύσσει δραστηριότητα στα εσωτερικά ύδατα ή στα χωρικά ύδατα κράτους μέλους, ή που εκφορτώνει το αλίευμά του σε λιμάνι κράτους μέλους είναι, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος ΙΙ μέρος Ι σημείο 3, εξοπλισμένο με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) (κατηγορίας Α), το οποίο να ανταποκρίνεται στα πρότυπα επιδόσεων του ΙΜΟ.

Τα αλιευτικά πλοία που είναι εξοπλισμένα με AIS, το διατηρούν πάντοτε εν λειτουργία. Σε εξαιρετικές περιστάσεις, ο κυβερνήτης μπορεί να σταματήσει τη λειτουργία του AIS όταν το θεωρεί αναγκαίο για την ασφαλή ναυσιπλοΐα ή ασφάλεια του πλοίου του.

Άρθρο 6β

Χρήση συστημάτων ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (LRIT)

1. Πλοία επί των οποίων εφαρμόζονται ο κανονισμός V/19-1 της σύμβασης SOLAS και τα πρότυπα επιδόσεων και τις λειτουργικές απαιτήσεις που έχει καθιερώσει ο ΙΜΟ, φέρουν εξοπλισμό LRIT πληρούν τον εν λόγω κανονισμό όταν καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους.

Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων που αφορούν την εγκατάσταση του εξοπλισμού για μετάδοση πληροφοριών LRIT επί πλοίων που πλέουν σε ύδατα που καλύπτονται από σταθερούς σταθμούς AIS των κρατών μελών και υποβάλλουν στον ΙΜΟ κάθε κατάλληλο μέτρο.

2. Η Επιτροπή συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT για την επεξεργασία των πληροφοριών του συστήματος ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων.

▼B

Άρθρο 7

Χρήση των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων

1. Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι όλα τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη υποχρεωτικού συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων, το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ σύμφωνα με τον κανόνα 10 του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS και λειτουργεί σε ένα ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, χρησιμοποιούν το σύστημα σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες και τα κριτήρια που έχει διαμορφώσει ο ΙΜΟ.

2. Κατά την εφαρμογή συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων το οποίο δεν έχει υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ, υπ' ευθύνη τους, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη, εφόσον είναι δυνατόν, τις οδηγίες και τα κριτήρια που έχει διαμορφώσει ο ΙΜΟ και γνωστοποιούν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση του συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων.

Άρθρο 8

Παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων

Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι:

α) τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη εφαρμογής VTS, που λειτουργεί σε ένα ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, εντός των χωρικών τους υδάτων και σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει διαμορφώσει ο ΙΜΟ, συμμετέχουν στη συγκεκριμένη VTS και συμμορφώνονται με τους κανόνες της·

β) τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους ή τα πλοία με προορισμό λιμένα κράτους μέλους, τα οποία εισέρχονται στη ζώνη εφαρμογής VTS, εκτός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους και σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει διαμορφώσει ο ΙΜΟ, συμμορφώνονται με τους κανόνες της εν λόγω VTS·

γ) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτου κράτους και δεν έχουν ως προορισμό λιμένα κράτους μέλους, εισέρχονται δε σε ζώνη VTS εκτός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους, ακολουθούν, εφόσον είναι δυνατόν, τους κανόνες της εν λόγω VTS. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναφέρουν στο αφορώμενο κράτος της σημαίας, οποιαδήποτε εκ πρώτης όψεως σοβαρή παράβαση των σχετικών κανόνων στη συγκεκριμένη ζώνη εφαρμογής VTS.

Άρθρο 9

Υποδομή των συστημάτων υποβολής αναφορών από τα πλοία, των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων και των υπηρεσιών εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πλοίων

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να αποκτήσουν βαθμιαία, εντός χρονικού διαστήματος συμβατού προς το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος ΙΙ μέρος Ι, τον κατάλληλο εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις ξηράς που απαιτούνται για να λαμβάνουν και να αξιοποιούν τις πληροφορίες AIS, λαμβανομένης υπόψη της απαιτούμενης εμβέλειας μετάδοσης των αναφορών.

▼B

2. Η διαδικασία δημιουργίας όλου του απαιτούμενου εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων ξηράς για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2007. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι λειτουργεί ο κατάλληλος εξοπλισμός για τη μεταβίβαση των πληροφοριών στα εθνικά συστήματα των κρατών μελών και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ τους, το αργότερο ένα έτος μετά.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα παράκτια κέντρα στα οποία ανατίθεται η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και τα συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων διαθέτουν επαρκές και κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό καθώς και κατάλληλα μέσα επικοινωνίας και παρακολούθησης πλοίων και ότι λειτουργούν σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες του ΙΜΟ.

Άρθρο 10

Συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού

1. Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους διαθέτουν σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR) σύμφωνα με τους κανόνες που θεσπίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος ΙΙ. Οι απαλλαγές που χορηγούνται, κατά περίπτωση, στα οχηματαγωγά RO-RO ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά RO-RO και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη ([1]), λήγουν στις 5 Αυγούστου 2002.

2. Τα δεδομένα που συλλέγονται από ένα σύστημα VDR τίθενται στη διάθεση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους στην περίπτωση ερευνών για ατύχημα που συνέβη στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα αυτά χρησιμοποιούνται στην έρευνα και αναλύονται δεόντως. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα πορίσματα της έρευνας δημοσιεύονται, το συντομότερο δυνατόν, μετά την περάτωσή της.

▼M2

———————

▼B

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ Ή ΡΥΠΟΓΟΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΥΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (HAZMAT)

▼M1

Άρθρο 12

Απαιτήσεις πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά επικινδύνων ουσιών

1. Τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται επί οιουδήποτε πλοίου, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, σε λιμένα κράτους μέλους, εάν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο ή στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο δήλωση, πριν από τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο, που περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι σημείο 2·

([1]) ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

▼M3

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

▼M1

γ) τους αριθμούς κλήσης έκτακτης ανάγκης του φορτωτή ή κάθε άλλου προσώπου ή οργανισμού που διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τα φυσικο-χημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

2. Τα πλοία που προέρχονται από λιμένα εκτός της Κοινότητας, κατευθύνονται σε λιμένα κράτους μέλους ή στα χωρικά ύδατα κράτους μέλους και μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνους ουσίες, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δήλωση εκ μέρους του φορτωτή, περιέχουσα πληροφορίες όπως ορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β) και γ).

3. Ο φορτωτής έχει καθήκον και ευθύνη να παραδίδει στον πλοίαρχο ή στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο τη δήλωση αυτή και να εξασφαλίζει ότι το φορτίο που παραδίδεται προς μεταφορά είναι πράγματι αυτό που έχει δηλωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1.

▼B

Άρθρο 13

Κοινοποίηση επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που ευρίσκονται επί του πλοίου

1. Ο εκμεταλλευόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, που μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και αποπλέει από λιμένα κράτους μέλους, κοινοποιεί, το αργότερο κατά τον απόπλου, τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 στην αρμόδια αρχή που ορίζεται από το εν λόγω κράτος μέλος.

2. Ο εκμεταλλευόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, που μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και προέρχεται από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα κράτους μέλους ή με κατεύθυνση προς αγκυροβόλιο εντός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους, κοινοποιεί τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται ο πρώτος λιμένας προορισμού ή το πρώτο αγκυροβόλιο, το αργότερο μόλις αποπλεύσει από το λιμένα φόρτωσης ή μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας προορισμού ή η θέση αγκυροβολίου, εφόσον η εν λόγω πληροφορία δεν είναι διαθέσιμη κατά τον απόπλου.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν διαδικασία που επιτρέπει στον εκμεταλλευόμενο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο πλοίου που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 να κοινοποιεί τις απαριθμούμενες στο παράρτημα I σημείο 3 πληροφορίες στη λιμενική αρχή του λιμένα απόπλου ή προορισμού εντός της Κοινότητας, κατά περίπτωση.

Η ακολουθούμενη διαδικασία πρέπει να εγγυάται ανά πάσα στιγμή την πρόσβαση της αρμόδιας αρχής στις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3, σε περίπτωση ανάγκης. Για το σκοπό αυτό, η ενδιαφερόμενη λιμενική αρχή διατηρεί τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I σημείο 3 για χρονικό διάστημα που καθιστά δυνατή την αξιοποίησή τους σε περίπτωση θαλάσσιου συμβάντος ή ατυχήματος. Η λιμενική αρχή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την ηλεκτρονική μετάδοση των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, αμελλητί, κατόπιν αιτήσεώς της, επί εικοσιτετραώρου βάσεως.

▼B

4. Ο εκμεταλλευόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος του πλοίου οφείλει να κοινοποιεί τις σχετικές με το φορτίο πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα Ι σημείο 3 στη λιμενική αρχή ή την αρμόδια αρχή.

Οι πληροφορίες πρέπει να μεταδίδονται ηλεκτρονικά, εφόσον είναι εφικτό. Κατά την ηλεκτρονική ανταλλαγή μηνυμάτων, πρέπει να χρησιμοποιούνται η σύνταξη και οι διαδικασίες που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Άρθρο 14

Ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ κρατών μελών

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται προκειμένου να εξασφαλίζουν τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών συστημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των πληροφοριών που αναφέρονται στο παράρτημα Ι.

Τα συστήματα επικοινωνίας που δημιουργούνται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, πρέπει να διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) η ανταλλαγή δεδομένων πρέπει να διενεργείται ηλεκτρονικά και να επιτρέπει τη λήψη και την επεξεργασία των μηνυμάτων που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 13·

β) το σύστημα πρέπει να επιτρέπει τη μετάδοση των πληροφοριών επί εικοσιτετραώρου βάσεως·

▼M1

γ) κατόπιν αιτήσεως, μέσω του SafeSeaNet και εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή της ασφάλειας ή της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να διαβιβάζουν αμελλητί στις αρμόδιες εθνικές και τοπικές αρχές άλλου κράτους μέλους πληροφορίες για το πλοίο και για τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία του.

Άρθρο 15

Εξαιρέσεις

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τα τακτικά δρομολόγια τα οποία εκτελούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο έδαφός τους από την απαίτηση των άρθρων 4 και 13 εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα προαναφερθέντα τακτικά δρομολόγια καταρτίζει και ενημερώνει τον κατάλογο των σχετικών πλοίων και τον διαβιβάζει στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή·

β) για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται, οι πληροφορίες κατά το παράρτημα Ι σημείο 1) ή 3), είναι στη διάθεση της αρμόδιας αρχής κατόπιν αιτήματός της. Η εταιρεία διαμορφώνει εσωτερικό σύστημα που να εγγυάται τη διαβίβαση, ηλεκτρονικώς, επί εικοσιτετραώρου βάσεως και χωρίς καμία καθυστέρηση από τη στιγμή της λήψης του αιτήματος, των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 ή το άρθρο 13 παράγραφος 4, κατά περίπτωση·

γ) κάθε απόκλιση τριών ή περισσοτέρων ωρών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στον λιμένα προορισμού ή τον σταθμό πλοήγησης γνωστοποιείται στο λιμένα άφιξης ή στην αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 4 ή το άρθρο 13, κατά περίπτωση·

δ) εξαιρέσεις εγκρίνονται για μεμονωμένα πλοία και σε συγκεκριμένο δρομολόγιο·

▼M1

Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τακτικό θεωρείται το δρομολόγιο εφόσον προβλέπεται να εκτελείται επί ένα τουλάχιστον μήνα.

Οι εξαιρέσεις από τις επιταγές των άρθρων 4 και 13 περιορίζονται σε ταξίδια με προβλεπόμενη διάρκεια έως 12 ώρες.

2. Όταν δύο ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, εκμεταλλεύονται από κοινού διεθνές τακτικό δρομολόγιο, οποιοδήποτε από τα οικεία κράτη μέλη μπορεί να ζητήσει από τα άλλα κράτη μέλη την εξαίρεση αυτού του δρομολογίου. Όλα τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, περιλαμβανομένων των οικείων παράκτιων κρατών, συνεργάζονται από κοινού για την εξαίρεση του εν λόγω δρομολογίου από αυτή την υποχρέωση σύμφωνα με τους προβλεπόμενους στην παράγραφο 1 όρους.

3. Τα κράτη μέλη ελέγχουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα εάν πληρούνται οι όροι των παραγράφων 1 και 2. Εφόσον δεν πληρούται ένας τουλάχιστον από τους όρους αυτούς, τα κράτη μέλη αφαιρούν αμέσως το προνόμιο εξαίρεσης από την οικεία εταιρεία.

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κατάσταση των εταιρειών και των πλοίων που έχουν εξαιρεθεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο καθώς και κάθε ενημερωμένη έκδοση της κατάστασης αυτής.

▼B

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 16

Διαβίβαση πληροφοριών όσον αφορά ορισμένα πλοία

1. Τα πλοία που πληρούν τα κατωτέρω κριτήρια θεωρείται ότι παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή ότι συνιστούν απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων ή το περιβάλλον:

α) Πλοία τα οποία, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους:

— έχουν εμπλακεί στα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 17, ή

— δεν συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις κοινοποίησης και υποβολής αναφορών που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία, ή

— δεν συμμορφώθηκαν με τους κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων και των VTS που λειτουργούν υπ' ευθύνη κράτους μέλους·

β) πλοία για τα οποία υπάρχουν αποδείξεις ή ενδείξεις εσκεμμένων απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων παραβάσεων της σύμβασης MARPOL στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

γ) πλοία στα οποία απαγορεύθηκε ο κατάπλους στους λιμένες των κρατών μελών ή για τα οποία υποβλήθηκε έκθεση ή κοινοποίηση από κράτος μέλος σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 1 της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα ([1])·

([1]) ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής (ΕΕ L 19 της 22.1.2002, σ. 17).

▼M1

δ) πλοία που δεν έχουν κοινοποιήσει, ή που δεν διαθέτουν, πιστοποιητικά ασφάλισης ή χρηματοοικονομικές εγγυήσεις σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και τους διεθνείς κανόνες·

ε) πλοία που έχουν επισημανθεί από τους πλοηγούς ή από τις λιμενικές αρχές ότι παρουσιάζουν εμφανείς ανωμαλίες που είναι ικανές να διακυβεύσουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να προκαλέσουν κίνδυνο για το περιβάλλον.

▼B

2. Οι πληροφορίες που διαθέτουν τα παράκτια κέντρα σχετικά με τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διαβιβάζονται στα ενδιαφερόμενα παράκτια κέντρα των άλλων κρατών μελών που ευρίσκονται επί της προβλεπόμενης πορείας του πλοίου.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που λαμβάνουν δυνάμει της παραγράφου 2 διαβιβάζονται στις αρχές του εκάστοτε λιμένα ή/και σε οποιαδήποτε άλλη αρχή που έχει ορίσει το κράτος μέλος. Τα κράτη μέλη διεξάγουν, ανάλογα με το διαθέσιμο προσωπικό τους, κάθε ενδεδειγμένη επιθεώρηση ή εξακρίβωση στους λιμένες τους, είτε με δική τους πρωτοβουλία είτε κατ' αίτηση άλλου κράτους μέλους, με την επιφύλαξη οποιασδήποτε υποχρέωσης ελέγχου του κράτους του λιμένα. Ενημερώνουν όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη για τα αποτελέσματα της αναληφθείσας δράσης.

Άρθρο 17

Υποβολή αναφορών σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα

1. Με την επιφύλαξη του διεθνούς δικαίου και προκειμένου να διευκολύνεται η πρόληψη ή η μείωση κάθε σημαντικής απειλής της ασφάλειας στη θάλασσα, της ασφάλειας των προσώπων ή της ασφάλειας του περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι ο πλοίαρχος πλοίου που πλέει εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης/αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής, ειδοποιεί αμέσως το κατά τόπον αρμόδιο παράκτιο κέντρο σχετικά με τα ακόλουθα γεγονότα:

α) κάθε συμβάν ή ατύχημα που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου, όπως σύγκρουση, προσάραξη, αβαρία, δυσλειτουργία ή βλάβη, κατάκλιση ή μετατόπιση φορτίου, καθώς και κάθε ελάττωμα του κύτους ή αστοχία των δομικών στοιχείων του πλοίου·

β) 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 τα πηδάλια, στην ηλεκτρογεννήτρια, στο ναυτιλιακό ή τον τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό·

γ) κάθε περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση των υδάτων ή των ακτών κράτους μέλους, όπως απόρριψη ή απειλή απόρριψης ρυπογόνων προϊόντων στη θάλασσα·

δ) κάθε κηλίδα ρυπογόνων υλικών και εμπορευματοκιβώτια ή συσκευασίες που παρασύρονται στη θάλασσα.

▼B

2. Το ειδοποιητήριο μήνυμα που μεταδίδεται δυνάμει της παραγράφου 1 πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία του πλοίου, τη θέση του, το λιμένα απόπλου, το λιμένα προορισμού, τη διεύθυνση στην οποία μπορούν να ληφθούν πληροφορίες σχετικά με τα επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει, 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 18

Μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ιδιαίτερα δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών

1. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν ορισθεί από τα κράτη μέλη εκτιμούν, σε περίπτωση που οι μετεωρολογικές συνθήκες ή η κατάσταση της θάλασσας είναι ιδιαίτερα δυσμενείς, ότι υπάρχει σοβαρός κίνδυνος ρύπανσης των περιοχών ναυσιπλοΐας ή των παράκτιων υδάτων τους ή των περιοχών ναυσιπλοΐας ή των παράκτιων υδάτων άλλων κρατών ή ότι κινδυνεύει η ασφάλεια ανθρώπινης ζωής:

α) θα πρέπει, εφόσον είναι δυνατόν, να ενημερώνουν τον πλοίαρχο του πλοίου που ευρίσκεται στη συγκεκριμένη περιοχή του λιμένα και που προτίθεται να καταπλεύσει στο λιμένα ή να αποπλεύσει από αυτόν, σχετικά με τις μετεωρολογικές και τις θαλάσσιες συνθήκες και, όπου απαιτείται και είναι δυνατόν, σχετικά με τους κινδύνους που αυτές μπορούν να παρουσιάζουν για το πλοίο του/της, το φορτίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες·

β) μπορούν να λαμβάνουν, με την επιφύλαξη της υποχρέωσης παροχής βοήθειας σε πλοία που ευρίσκονται σε κίνδυνο και, σύμφωνα με το άρθρο 20, οιαδήποτε άλλα κατάλληλα μέτρα, τα οποία ενδέχεται να περιλαμβάνουν σύσταση ή απαγόρευση απόπλου ή κατάπλου, είτε ενός συγκεκριμένου πλοίου είτε όλων γενικώς των πλοίων στις θιγόμενες περιοχές, έως ότου διαπιστωθεί ότι δεν υφίσταται πλέον κίνδυνος για την ανθρώπινη ζωή ή/και το περιβάλλον·

γ) πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να περιορίζουν όσο το δυνατόν περισσότερο ή, αν χρειάζεται, να απαγορεύουν τον ανεφοδιασμό των πλοίων σε καύσιμα στα χωρικά τους ύδατα.

2. Ο πλοίαρχος πρέπει να ενημερώνει την εταιρεία σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα ή συστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα εν λόγω μέτρα και συστάσεις δεν προδικάζουν ωστόσο την απόφαση του πλοιάρχου, η οποία βασίζεται στην επαγγελματική του/της κρίση σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS. Εάν η απόφαση που έλαβε ο πλοίαρχος του πλοίου δεν συμφωνεί με τα μέτρα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 1, πρέπει να ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές σχετικά με τους λόγους που τον/την οδήγησαν στην απόφαση αυτή.

3. Τα κατάλληλα μέτρα ή συστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζονται στην κατάσταση της θάλασσας και την πρόγνωση του καιρού που παρέχει αρμόδια μετεωρολογική υπηρεσία μετεωρολογικών πληροφοριών αναγνωρισμένη από το κράτος μέλος.

▼M1

Άρθρο 18α

Μέτρα σε περίπτωση κινδύνων από την ύπαρξη πάγου

1. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές εκτιμούν, ενόψει της κατάστασης των πάγων, ότι υφίσταται σοβαρός κίνδυνος για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή για την προστασία των θαλάσσιων ή παράκτιων περιοχών τους, ή θαλάσσιων ή παράκτιων περιοχών άλλων κρατών:

α) παρέχουν στους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στις περιοχές αρμοδιότητάς τους ή που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να

▼M1

αποπλεύσουν από λιμένα τους, κατάλληλες πληροφορίες για την κατάσταση των πάγων, τις συνιστώμενες διαδρομές και τις υπηρεσίες παγοθραυστικών στην περιοχή αρμοδιότητάς τους·

β) μπορούν, με την επιφύλαξη του καθήκοντος παροχής συνδρομής σε πλοία χρήζοντα συνδρομής και άλλων υποχρεώσεων που απορρέουν από σχετικούς διεθνείς κανόνες, να ζητούν από τα πλοία που βρίσκονται στην εν λόγω περιοχή και που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα ή τερματικό σταθμό ή να αναχωρήσουν από περιοχή αγκυροβολίου, να πληρούν τις απαιτήσεις ανθεκτικότητας και ισχύος που αντιστοιχούν στην κατάσταση των πάγων στην εν λόγω περιοχή.

2. Τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 βασίζονται, όσον αφορά τα δεδομένα για την κατάσταση των πάγων, σε προγνώσεις καιρού και πάγων προερχόμενες από ειδικευμένη μετεωρολογική υπηρεσία, αναγνωρισμένη από το κράτος μέλος.

▼B

Άρθρο 19

Μέτρα σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα

1. Στην περίπτωση των θαλάσσιων συμβάντων ή ατυχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 17, τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία συνάδουν με το διεθνές δίκαιο, οσάκις χρειάζεται, προκειμένου να εξασφαλίζονται η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα, η ασφάλεια των προσώπων και η προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου 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 ο κύριος των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρει, υποχρεούνται, σύμφωνα με το εθνικό και το διεθνές δίκαιο, να συνεργάζονται πλήρως με τις αρμόδιες εθνικές αρχές, κατόπιν αιτήσεώς τους, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες ενός θαλάσσιου συμβάντος ή ατυχήματος.

▼M1

Για τον σκοπό αυτό διαβιβάζουν στις αρμόδιες εθνικές αρχές, κατόπιν σχετικού αιτήματος, τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 12.

▼B

3. Ο πλοίαρχος πλοίου στο οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του κώδικα ISM ενημερώνει την εταιρεία, σύμφωνα με τον εν λόγω κώδικα, για κάθε συμβάν ή ατύχημα, κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 17 παράγραφος 1, που συντελείται στη θάλασσα. Η εταιρεία, μόλις ενημερωθεί για το γεγονός αυτό, οφείλει να έρχεται σε επαφή με το αρμόδιο παράκτιο κέντρο και να τίθεται στη διάθεσή του, σε περίπτωση ανάγκης.

▼M1

4. Κατ' εφαρμογή της εθνικής τους νομοθεσίας, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα που βρίσκονται υπό την δικαιοδοσία τους.

▼M1

Άρθρο 20

Αρμόδια αρχή για την υποδοχή πλοίου χρήζοντος συνδρομής

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές με την απαιτούμενη εμπειρία και την αρμοδιότητα, κατά την επιχείρηση συνδρομής, να λαμβάνει ανεξάρτητες αποφάσεις εξ ιδίας πρωτοβουλίας, όσον αφορά την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν βοηθείας.

2. Η αρχή ή οι αρχές περί των οποίων η παράγραφος 1 δύνανται, εφόσον απαιτείται και ιδίως εφόσον απειλείται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του περιβάλλοντος, να λάβουν οιοδήποτε από τα μέτρα του μη εξαντλητικού καταλόγου του παραρτήματος IV.

3. Η αρχή ή οι αρχές περί των οποίων η παράγραφος 1 συνέρχονται τακτικά με σκοπό την ανταλλαγή γνώσεων και τη βελτίωση των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος άρθρου. Δύνανται να συνέρχονται οποτεδήποτε, αν συντρέχουν ειδικές περιστάσεις.

Άρθρο 20α

Σχέδια για την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια για την υποδοχή πλοίων προκειμένου να αντιμετωπίσουν απειλές που προκαλούνται από την παρουσία πλοίων που χρήζουν συνδρομής σε ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, περιλαμβανομένου, κατά περίπτωση, επαπειλουμένου κινδύνου κατά της ανθρώπινης ζωής και κατά του περιβάλλοντος. Η αρχή ή οι αρχές περί των οποίων το άρθρο 20 παράγραφος 1, συμμετέχουν στην κατάρτιση και εφαρμογή των σχεδίων.

2. Τα σχέδια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εκπονούνται έπειτα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, βάσει των ψηφισμάτων Α.949(23) και Α.950(23) του ΙΜΟ, και περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής ή αρχών που είναι επιφορτισμένες με τη λήψη και διαχείριση των συναγερμών·

β) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής που είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της κατάστασης και για τη λήψη απόφασης σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής στο επιλεγμένο καταφύγιο·

γ) πληροφορίες σχετικά με την ακτογραμμή των κρατών μελών και όλα τα στοιχεία που διευκολύνουν την προκαταρκτική αξιολόγηση και την ταχεία απόφαση σχετικά με τον τόπο του καταφυγίου πλοίου, καθώς και σχετικά με τους περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες και τις φυσικές συνθήκες·

δ) τις διαδικασίες αξιολόγησης για την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο·

ε) τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για συνδρομή, διάσωση και καταπολέμηση της ρύπανσης·

στ) διαδικασίες για τον διεθνή συντονισμό και τη λήψη αποφάσεων·

ζ) τις διαδικασίες χρηματοοικονομικών εγγυήσεων και ευθύνης που υφίστανται όσον αφορά πλοία που γίνονται δεκτά σε καταφύγια.

3. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν το όνομα και τις διευθύνσεις επικοινωνίας των αρμοδίων αρχών περί των οποίων το άρθρο 20 παράγραφος 1, και των αρχών που ορίζονται για τη λήψη και διαχείριση των συναγερμών.

▼M1

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στα γειτονικά κράτη μέλη, κατόπιν σχετικού αιτήματος, τις πληροφορίες που αφορούν τα σχέδια.

Κατά την υλοποίηση των διαδικασιών που προβλέπονται στα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των εμπλεκομένων στις επιχειρήσεις μερών.

Εφόσον ζητηθεί από τα κράτη μέλη, οι κατά το δεύτερο και τρίτο εδάφιο παραλήπτες των πληροφοριών δεσμεύονται από υποχρέωση εμπιστευτικότητας.

4. Μέχρι τις 30 Νοεμβρίου 2010, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 20β

Απόφαση για την υποδοχή πλοίων

Η αρχή ή οι αρχές περί των οποίων το άρθρο 20 παράγραφος 1, αποφασίζουν επί της αποδοχής εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο κατόπιν αξιολογήσεως της κατάστασης βάσει του σχεδίου στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 20α. Η αρχή ή οι αρχές διασφαλίζουν ότι πλοία γίνονται δεκτά σε καταφύγιο εφόσον θεωρούν ότι η εν λόγω υποδοχή συνιστά την καλύτερη δυνατή ενέργεια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Άρθρο 20γ

Χρηματοοικονομική ασφάλεια και αποζημίωση

1. Η έλλειψη πιστοποιητικού ασφάλισης υπό την έννοια του άρθρου 6 της οδηγίας 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις ([1]) δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την προκαταρκτική αξιολόγηση και τη λήψη απόφασης κατά το άρθρο 20β και δεν αποτελεί αποχρώντα λόγο που μπορεί να επικαλεστεί ένα κράτος μέλος για να αρνηθεί την υποδοχή πλοίου σε καταφύγιο.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, όταν κράτος μέλος υποδέχεται σε καταφύγιο πλοίο που διατρέχει κίνδυνο, δύναται να ζητήσει από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο να παρουσιάσουν πιστοποιητικό ασφάλισης υπό την έννοια του άρθρου 6 της οδηγίας 2009/20/ΕΚ. Η απαίτηση του εν λόγω πιστοποιητικού δεν επιτρέπεται να οδηγεί σε καθυστέρηση της διαδικασίας για την υποδοχή πλοίου.

Άρθρο 20δ

Εξέταση από την Επιτροπή

Η Επιτροπή εξετάζει τους υφιστάμενους μηχανισμούς εντός των κρατών μελών για την αποζημίωση ενδεχόμενης οικονομικής απώλειας που υπέστη λιμένας ή φορέας συνεπεία απόφασης βάσει του άρθρου 20, παράγραφος 1. Βάσει αυτής της εξέτασης, παρουσιάζει και αξιολογεί διάφορες επιλογές πολιτικής. Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τα αποτελέσματα αυτής της εξέτασης έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011.

([1]) ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 128

▼B

Άρθρο 21

Ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών

1. Το αρμόδιο παράκτιο κέντρο του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους αναγγέλλει, σε περίπτωση ανάγκης, μέσω ασυρμάτου εντός των θιγόμενων περιοχών, κάθε συμβάν ή ατύχημα που κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 καθώς και πληροφορίες σχετικά με κάθε πλοίο που συνιστά απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων ή το περιβάλλον.

2. Οι αρμόδιες αρχές, οι οποίες διαθέτουν τις πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 17, 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 συνεπάγονται ή αυξάνουν, για άλλο κράτος μέλος, τον κίνδυνο ατυχήματος σε ορισμένες περιοχές ναυσιπλοΐας και παράκτιες ζώνες, λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να ενημερώσει σχετικά, το ταχύτερο δυνατόν, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και να διαβουλευθεί μαζί του όσον αφορά την εξεταζόμενη δράση. Κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον κοινό καθορισμό των όρων μιας κοινής δράσης.

Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να αξιοποιεί πλήρως τις αναφορές τις οποίες υποχρεούνται να του διαβιβάζουν τα πλοία δυνάμει του άρθρου 17.

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Άρθρο 22

Ορισμός 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 κοινοποιήσεις που επιβάλλονται 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 παραγράφου 1, συμπεριλαμβανομένης, ανάλογα με την περίπτωση, της ζώνης της κατά τόπον αρμοδιότητάς τους, καθώς και σχετικά με τις καθιερωμένες διαδικασίες για την κοινοποίηση των πληροφοριών που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία, ενημερώνει δε τακτικά τις εν λόγω πληροφορίες.

3. Τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των αρχών και των κέντρων που ορίζονται δυνάμει της παραγράφου 1, καθώς και κάθε ενημέρωση του εν λόγω καταλόγου.

▼M1

Άρθρο 22α

Ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet)

1. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν συστήματα διαχείρισης ναυτιλιακών πληροφοριών, σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, με σκοπό την επεξεργασία των πληροφοριών που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία.

▼M1

2. Τα συστήματα που καθιερώνονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 καθιστούν δυνατή την επιχειρησιακή αξιοποίηση των συλλεγόμενων πληροφοριών και πληρούν ιδίως τους όρους του άρθρου 14.

3. Για την εξασφάλιση αποτελεσματικής ανταλλαγής των αναφερομένων στην παρούσα οδηγία πληροφοριών, τα κράτη μέλη βεβαιώνονται ότι τα εθνικά ή τοπικά συστήματα, που έχουν τεθεί σε λειτουργία για τη συλλογή, επεξεργασία και διατήρηση των εν λόγω πληροφοριών, μπορούν να διασυνδεθούν με το SafeSeaNet. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι το SafeSeaNet λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως. Η περιγραφή και οι αρχές του SafeSeaNet καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη, όταν ενεργούν στο πλαίσιο ενδοκοινοτικών συμφωνιών ή στο πλαίσιο διασυνοριακών, διαπεριφερειακών ή διεθνικών έργων εντός της Κοινότητος, διασφαλίζουν ότι τα συστήματα ή δίκτυα πληροφοριών συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και είναι συμβατά και συνδεδεμένα με το SafeSeaNet.

▼B

Άρθρο 23

Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής

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

α) βελτιστοποίηση της χρήσης των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, κυρίως μέσω 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 σε λιμένες των πλοίων καθώς και με το φορτίο τους·

β) ανάπτυξη και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων των κρατών μελών, με στόχο μια σαφέστερη εικόνα της κυκλοφορίας, την καλύτερη παρακολούθηση των διερχόμενων πλοίων και την εναρμόνιση και, ει δυνατόν, την απλοποίηση των αναφορών που απαιτούνται από τα πλοία εν πλω·

▼M1

γ) επέκταση της κάλυψης ή/και αναβάθμιση του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ενημέρωσης προκειμένου να βελτιωθούν η αναγνώριση και η παρακολούθηση των πλοίων, λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων στις τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τη δημιουργία, όπου χρειάζεται, συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών, υπηρεσιών υποχρεωτικής εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και κατάλληλων συστημάτων οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, με σκοπό να τα υποβάλλουν στον ΙΜΟ προς έγκριση. Συνεργάζονται επίσης, στο πλαίσιο των οικείων περιφερειακών ή διεθνών φορέων, για την ανάπτυξη συστημάτων ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων·

▼B

δ) κατάρτιση, ενδεχομένως, συντονισμένων σχεδίων για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο·

▼M1

ε) εξασφάλιση της διασύνδεσης και διαλειτουργικότητας των εθνικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των πληροφοριών που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, και για την ανάπτυξη και αναβάθμιση του SafeSeaNet.

▼M1

Άρθρο 23α

Επεξεργασία και διαχείριση των πληροφοριών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

1. Η Επιτροπή εξασφαλίζει, εφόσον απαιτείται, την επεξεργασία, αξιοποίηση και διάθεση, στις αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη, των πληροφοριών που συλλέγονται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

2. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή συμβάλλει στην ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων συλλογής και διάδοσης δεδομένων σχετικών με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ιδίως μέσω του συστήματος «Equasis» ή κάθε άλλου αντίστοιχου συστήματος δημόσιου χαρακτήρα.

Άρθρο 24

Εμπιστευτικότητα των πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την κοινοτική ή την εθνική νομοθεσία, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν το απόρρητο των πληροφοριών που τους διαβιβάζονται στο πλαίσιο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και χρησιμοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες μόνον σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

2. Η Επιτροπή ερευνά πιθανά προβλήματα ασφαλείας του δικτύου και των πληροφοριών και προτείνει τις κατάλληλες τροποποιήσεις στο παράρτημα III για τη βελτίωση της ασφαλείας του δικτύου.

▼B

Άρθρο 25

Έλεγχος της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη εκτελούν τακτικές επιθεωρήσεις και οποιαδήποτε άλλη απαιτούμενη ενέργεια προκειμένου να ελέγχουν τη λειτουργία των τηλεματικών συστημάτων ξηράς που δημιουργούνται για την πλήρωση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας, ιδίως τη δυνατότητά τους να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της λήψης ή μετάδοσης, αμελλητί, επί εικοσιτετραώρου βάσεως, των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει των άρθρων 13 και 15.

2. Τα κράτη μέλη εισάγουν σύστημα κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζουν δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των εν λόγω κυρώσεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί το κράτος της σημαίας και κάθε άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για τα μέτρα που λαμβάνουν έναντι των πλοίων που δεν φέρουν τη σημαία τους, σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 19 και την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

4. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώνει, σε περίπτωση θαλάσσιου συμβάντος ή ατυχήματος που αναφέρεται στο άρθρο 19, ότι η εταιρεία δεν κατόρθωσε να επικοινωνήσει και να διατηρήσει την επαφή με το πλοίο ή τα σχετικά παράκτια κέντρα, ενημερώνει το κράτος μέλος που χορήγησε ή για λογαριασμό του οποίου χορηγήθηκε το έγγραφο συμμόρφωσης ISM και το συναφές πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας.

▼B

Όταν η σοβαρότητα της δυσλειτουργίας αποδεικνύει την ύπαρξη σημαντικής παρατυπίας στη λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας εταιρείας που είναι εγκατεστημένη σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος που χορήγησε το έγγραφο συμμόρφωσης ή το πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας στο πλοίο λαμβάνει αμέσως τα αναγκαία μέτρα κατά της εμπλεκόμενης εταιρείας ενόψει της ανακλήσεως του εγγράφου συμμόρφωσης και του συναφούς πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας.

Άρθρο 26

Αξιολόγηση

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν έως τις 5 Φεβρουαρτίου 2007 έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, και, ιδίως, των διατάξεων των άρθρων 9, 10, 18, 20, 22, 23 και 25. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009, έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την πλήρη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

2. Με βάση τις εκθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή υποβάλλει εκθέσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έξι μήνες μετά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή αναφέρει επακριβώς εάν και σε ποιο βαθμό οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας, όπως εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, βοηθούν στη βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων μεταφορών και στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

3. Η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον είναι αναγκαίο και σκόπιμο να ληφθούν μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο με στόχο να διευκολυνθεί η επιστροφή των εξόδων ή η αποζημίωση για ενδεχόμενες ζημίες που συνεπάγεται η υποδοχή πλοίων τα οποία ευρίσκονται σε κίνδυνο, στα οποία συμπεριλαμβάνονται κατάλληλες απαιτήσεις για ασφάλιση ή άλλη οικονομική εγγύηση.

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τα αποτελέσματα αυτής της εξέτασης μέχρι τις 5 Φεβρουαρίου 2007.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

▼M5

Άρθρο 27

Τροποποιήσεις

1. Εντός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας όπως ορίζεται στο άρθρο 2, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 27α, προκειμένου να τροποποιεί τις παραπομπές της παρούσας οδηγίας σε νομικές πράξεις της Ένωσης και του ΔΝΟ, τους ορισμούς του άρθρου 3 και τα παραρτήματα, ώστε να ευθυγραμμίζονται με τις διατάξεις του ενωσιακού ή του διεθνούς δικαίου που έχουν εκδοθεί ή τροποποιηθεί ή που έχουν αρχίσει να ισχύουν.

2. Εντός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας όπως ορίζεται στο άρθρο 2, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 27α, για την τροποποίηση των παραρτημάτων I, III και IV με σκοπό την προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο και την πείρα που έχει αποκτηθεί με την παρούσα οδηγία.

▼M5

Άρθρο 27α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 27 εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 26 Ιουλίου 2019. 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 κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 27 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([1]).

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 27 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

▼B

Άρθρο 29

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 5 Φεβρουαρίου 2004. 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.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

([1]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

▼B

Άρθρο 30

Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου καταργείται από τις 5 Φεβρουαρίου 2004.

Άρθρο 31

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 32

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. **Πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 4 - Γενικές πληροφορίες**

   α) Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του ΙΜΟ ή αριθμός MMSI).

   β) Λιμένας προορισμού.

   γ) Πιθανή ώρα κατάπλου στο λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή, και πιθανή ώρα απόπλου από τον εν λόγω λιμένα.

   δ) Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο.

2. **Πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 12 - Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο**

   α) 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 που απαιτείται για τα φορτία INF σύμφωνα με τον κανόνα VII/14.2, οι ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε μονάδες μεταφοράς εκτός των φορητών δεξαμενών, ο αναγνωριστικός τους αριθμός.

   β) Διεύθυνση στην οποία μπορούν να αναζητηθούν αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το φορτίο.

3. **Πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 13**

   Α. Γενικές πληροφορίες

   α) Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του ΙΜΟ ή αριθμός MMSI).

   β) Λιμένας προορισμού.

   γ) Για τα πλοία που αποπλέουν από λιμένα κράτους μέλους: πιθανή ώρα απόπλου από το λιμένα ή το σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή, και πιθανή ώρα κατάπλου στο λιμένα προορισμού.

   δ) Για τα πλοία που προέρχονται από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα κράτους μέλους: πιθανή ώρα κατάπλου στο λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

   ε) Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο.

   Β. Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο

   α) 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 επί του πλοίου και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε μονάδες μεταφοράς εκτός των φορητών δεξαμενών, ο αναγνωριστικός τους αριθμός.

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

   γ) Διεύθυνση στην οποία μπορούν να αναζητηθούν αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το φορτίο.

▼B

4. **Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5**

— A. Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του ΙΜΟ ή αριθμός MMSI).

— B. Ημερομηνία και ώρα.

— C. ή D. Θέση βάσει γεωγραφικού πλάτους και μήκους ή πραγματική θέση και απόσταση σε ναυτικά μίλια από σαφώς προσδιορισμένο σημείο.

— E. Πορεία.

— F. Ταχύτητα.

— I. Λιμένας προορισμού και πιθανή ώρα κατάπλου.

— P. Φορτίο και, εφόσον υπάρχουν στο πλοίο επικίνδυνα εμπορεύματα, ποσότητα και κλάση ΙΜΟ.

— T. Διεύθυνση για την ανακοίνωση πληροφοριών σχετικά με το φορτίο.

— W. Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο.

▼M1

— X. Διάφορα:

— χαρακτηριστικά και κατ' εκτίμηση μεταφερόμενη ποσότητα καυσίμων δεξαμενής για όλα τα σκάφη, με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 1 000 μονάδων,

— καθεστώς πλοήγησης.

▼B

5. Ο πλοίαρχος του πλοίου ενημερώνει αμέσως την ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή ή λιμενική αρχή σε περίπτωση μεταβολής των πληροφοριών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα.

▼M3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ισχύουσες προδιαγραφές εξοπλισμού πλοίων

I. ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

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

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

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

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

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

II. ΠΛΟΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΟΩΝ

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

III. ΠΛΟΙΑ ΜΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΟΩΝ

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

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

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

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

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

▼M3

IV. ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ

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

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

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

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

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

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

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

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

[1] ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

▼M4

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (SAFESEANET)

1. **Γενική θεώρηση και αρχιτεκτονική**

Το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της Ένωσης SafeSeaNet καθιστά δυνατή τη λήψη, αποθήκευση, ανάκτηση και ανταλλαγή πληροφοριών για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της επίτευξης αποδοτικών θαλάσσιων μεταφορών και ναυτιλιακής κίνησης.

Το SafeSeaNet είναι εξειδικευμένο σύστημα που έχει δημιουργηθεί για να εξυπηρετήσει την ανταλλαγή πληροφοριών σε ηλεκτρονική μορφή μεταξύ των κρατών μελών και να παράσχει στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη τις σχετικές πληροφορίες σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία. Απαρτίζεται από ένα δίκτυο εθνικών συστημάτων SafeSeaNet στα κράτη μέλη και ένα κεντρικό σύστημα SafeSeaNet, το οποίο λειτουργεί ως κομβικό σημείο.

Το δίκτυο ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της Ένωσης θα συνδέει όλα τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet που θα δημιουργηθούν σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και θα περιλαμβάνει το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet.

2. **Διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη και συντήρηση του SafeSeaNet**

2.1. Αρμοδιότητες

2.1.1. Εθνικά συστήματα SafeSeaNet

Τα κράτη μέλη δημιουργούν και διατηρούν ένα εθνικό σύστημα SafeSeaNet που καθιστά δυνατή την ανταλλαγή ναυτιλιακών πληροφοριών μεταξύ εξουσιοδοτημένων χρηστών υπό την ευθύνη της οικείας Εθνικής Αρμόδιας Αρχής (ΕΑΑ).

Η ΕΑΑ είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του εθνικού συστήματος, η οποία περιλαμβάνει τον εθνικό συντονισμό των χρηστών και των παρόχων των δεδομένων, καθώς και για να διασφαλίζει ότι έχουν καθοριστεί οι κωδικοί UN LOCODES και ότι έχουν δημιουργηθεί και συντηρούνται η αναγκαία εθνική υποδομή πληροφορικής και οι διαδικασίες που περιγράφονται στο έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας που αναφέρεται στο σημείο 2.3.

Το εθνικό σύστημα SafeSeaNet καθιστά δυνατή τη διασύνδεση όλων των εξουσιοδοτημένων χρηστών υπό την ευθύνη κάθε ΕΑΑ και μπορεί να καταστεί προσβάσιμο από καθορισμένους ναυτιλιακούς παράγοντες (πλοιοκτήτες, πράκτορες, πλοιάρχους, ναυλωτές και άλλους) όταν εξουσιοδοτούνται προς τούτο από την ΕΑΑ, συγκεκριμένα προκειμένου να εξυπηρετηθεί η ηλεκτρονική υποβολή και παραλαβή αναφορών σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία.

2.1.2. Κεντρικό σύστημα SafeSeaNet

Η Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και ανάπτυξη του κεντρικού συστήματος SafeSeaNet σε επίπεδο άσκησης πολιτικής, καθώς και για την επίβλεψη του συστήματος SafeSeaNet σε συνεργασία με τα κράτη μέλη ενώ, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1], ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα είναι υπεύθυνος, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή, για.

— την τεχνική υλοποίηση και τεκμηρίωση του SafeSeaNet,

— την ανάπτυξη, εκμετάλλευση και ενοποίηση των ηλεκτρονικών μηνυμάτων και δεδομένων, καθώς και για τη συντήρηση των διεπαφών με το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων AIS που συλλέγονται μέσω δορυφόρου, και με τα διάφορα συστήματα πληροφοριών της παρούσας οδηγίας, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.

[1] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

▼**M4**

Το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet, λειτουργώντας ως κομβικό σημείο, διασυνδέει όλα τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet και δημιουργεί την αναγκαία υποδομή πληροφορικής και τις αναγκαίες διαδικασίες όπως περιγράφονται στο «έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας» που αναφέρεται στο σημείο 2.3.

2.2. Αρχές διαχείρισης

Η Επιτροπή συγκροτεί διευθύνουσα ομάδα υψηλού επιπέδου, η οποία υιοθετεί τον εσωτερικό της κανονισμό, αποτελείται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της Επιτροπής και έχει ως αποστολή:

— να διατυπώνει συστάσεις για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας του συστήματος SafeSeaNet,

— να δίνει κατάλληλες οδηγίες για την ανάπτυξη του συστήματος,

— να συνεπικουρεί την Επιτροπή στην επανεξέταση των επιδόσεων του συστήματος,

— να προσφέρει την κατάλληλη καθοδήγηση για την ανάπτυξη διαλειτουργικής πλατφόρμας ανταλλαγής δεδομένων που θα συνδυάζει πληροφορίες από το σύστημα SafeSeaNet με πληροφορίες από τα άλλα συστήματα πληροφοριών που αναφέρονται στο σημείο 3,

— να εγκρίνει το έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας που αναφέρεται στο σημείο 2.3. και κάθε μελλοντική του τροποποίηση,

— να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για τη συλλογή και διάδοση πληροφοριών μέσω του SafeSeaNet, οι οποίες σχετίζονται με τις αρμόδιες αρχές που έχουν ορίσει τα κράτη μέλη για να εκτελούν καθήκοντα δυνάμει της παρούσας οδηγίας,

— να έρχεται σε επαφή με άλλα σχετικά φόρα, ιδίως με την ομάδα απλούστευσης των ναυτιλιακών διατυπώσεων και των υπηρεσιών ηλεκτρονικών πληροφοριών.

2.3. Έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας και τεχνική τεκμηρίωση SafeSeaNet

Η Επιτροπή θα συντάξει και θα τηρεί, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας (IFCD).

Το έγγραφο θα περιγράφει λεπτομερώς τις απαιτήσεις επιδόσεων και τις εφαρμοστέες διαδικασίες για τα εθνικά και τα κεντρικά σκέλη του SafeSeaNet, το οποίο έχει σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία.

Το IFCD θα περιλαμβάνει κανόνες για:

— την καθοδήγηση όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης των χρηστών για τη διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων,

— την ενσωμάτωση των στοιχείων, όπως αναφέρεται στο σημείο 3, και τη διάδοσή τους μέσω του συστήματος SafeSeaNet,

— τις επιχειρησιακές διαδικασίες για τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη, καθορίζοντας τους μηχανισμούς ελέγχου για την ποιότητα δεδομένων του SafeSeaNet,

— για τις προδιαγραφές ασφαλείας για τη μετάδοση και ανταλλαγή δεδομένων και

— την αρχειοθέτηση των πληροφοριών σε εθνικό και κεντρικό επίπεδο.

Το IFCD αναφέρει τους τρόπους αποθήκευσης και τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών για επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα σχετικά με τακτικά δρομολόγια για τα οποία έχει χορηγηθεί εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 15.

Ο Οργανισμός θα καταρτίσει και θα διατηρεί, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, την τεχνική τεκμηρίωση του SafeSeaNet, όπως πρότυπα για τον μορφότυπο ανταλλαγής δεδομένων, διαλειτουργικότητα με άλλα συστήματα και εφαρμογές, εγχειρίδια χρηστών, προδιαγραφές ασφαλείας του δικτύου και βάσεις δεδομένων αναφοράς που χρησιμοποιούνται για τη στήριξη των υποχρεώσεων αναφοράς.

▼M4

3. **Ανταλλαγή και γνωστοποίηση δεδομένων**

Το σύστημα χρησιμοποιεί βιομηχανικά πρότυπα και έχει την ικανότητα αλληλεπίδρασης με δημόσια και ιδιωτικά συστήματα που χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία, την παροχή ή τη λήψη πληροφοριών εντός του SafeSeaNet.

Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη συνεργάζονται προκειμένου να εξετάσουν τη σκοπιμότητα και την ανάπτυξη λειτουργιών που εξασφαλίζουν, στο μέτρο του δυνατού, ότι οι πάροχοι δεδομένων, καθώς και οι πλοίαρχοι, οι πλοιοκτήτες, οι πράκτορες, οι εφοπλιστές, οι ναυλωτές και οι αρμόδιες αρχές, θα χρειάζεται να υποβάλουν τις πληροφορίες μόνον μία φορά, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις της οδηγίας 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) και της λοιπής σχετικής ενωσιακής νομοθεσίας. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι υποβαλλόμενες πληροφορίες είναι διαθέσιμες προς χρήση σε όλα τα σχετικά συστήματα αναφοράς, κοινοποίησης, ανταλλαγής πληροφοριών και παρακολούθησης διαχείρισης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία (VTMIS).

Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν και διατηρούν τις αναγκαίες διεπαφές για την αυτόματη διαβίβαση δεδομένων στο SafeSeaNet με ηλεκτρονικά μέσα.

Το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet πρέπει να χρησιμοποιείται για τη διάδοση ηλεκτρονικών μηνυμάτων και την ανταλλαγή ή γνωστοποίηση δεδομένων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία, μεταξύ άλλων με:

— την οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου ([2]), όσον αφορά το άρθρο 12 παράγραφος 3·

— την οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης ([3]), όσον αφορά το άρθρο 10·

— την οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα ([4]), όσον αφορά το άρθρο 24·

— την οδηγία 2010/65/ΕΕ, εφόσον εφαρμόζεται το άρθρο 6.

Η εκμετάλλευση του συστήματος SafeSeaNet αναμένεται να στηρίξει τη διευκόλυνση και τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες διεθνώς αναγνωρισμένοι κανόνες επιτρέπουν τη δρομολόγηση πληροφοριών LRIT σχετικά με σκάφη τρίτων χωρών, τα δίκτυα του SafeSeaNet θα χρησιμοποιούνται για τη διανομή μεταξύ των κρατών μελών, με κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας, των πληροφοριών LRIT που έχουν ληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 6β της παρούσας οδηγίας.

4. **Ασφάλεια και δικαιώματα πρόσβασης**

Το κεντρικό και τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας σχετικά με την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών καθώς και με τις αρχές και προδιαγραφές ασφαλείας που περιγράφονται στο IFCD, ιδίως όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης.

Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν όλους τους χρήστες για τους οποίους αναγνωρίζεται ρόλος και δέσμη δικαιωμάτων πρόσβασης σύμφωνα με το IFCD.

([1]) Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ (ΕΕ L 283 της 29.10.2010, σ. 1).
([2]) ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.
([3]) ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 11.
([4]) ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

▼**M3**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I IV

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

(δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1)

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

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

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

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

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

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