



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 23.11.2005
COM (2005) 589 τελικό

2005/0239 (COD)

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(υποβάλλεται από την Επιτροπή)

{SEC(2005) 1514}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1) ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Κίνητρα και στόχοι της πρότασης**

Για περισσότερα από δέκα έτη η ΕΕ ασκεί προδραστική πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα, με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, τη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ωστόσο, και παρόλες τις προσπάθειες που έχουν καταβάλει όλοι οι συντελεστές στην αλυσίδα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι αδύνατο να εξαλειφθεί τελείως ο κίνδυνος ατυχημάτων. Εξάλλου, οι συνέπειες των θαλασσίων ατυχημάτων συχνά υπερβαίνουν το πλαίσιο του πλοίου που ναυαγεί και άπτονται του συνόλου των παράκτιων δραστηριοτήτων. Ενώ παλαιότερα ένα θαλάσσιο ατύχημα αποτελούσε φόβητρο μόνο για τους ναυτικούς, σήμερα, σε περίπτωση ρύπανσης, καθίσταται καταστροφή εθνικής ή και διεθνούς κλίμακας. Στο πλαίσιο αυτό ενδείκνυται κατά συνέπεια να συμπληρωθεί η διάσταση «πρόληψη» της κοινοτικής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα από μια πτυχή που θα παρέχει τη δυνατότητα επιχειρησιακής διαχείρισης του θαλάσσιου κινδύνου σε κοινοτική κλίμακα.

Υπό το πνεύμα αυτό η Επιτροπή παρουσίασε το κείμενο που κατέστη η οδηγία 2002/59/ΕΚ της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης. Η εν λόγω οδηγία συνεπάγεται τη συγκέντρωση και οργάνωση του συνόλου των σήμερα διαθέσιμων μέσων παρακολούθησης των πλοίων. Εγκαθίσταται μια δυναμική για τη συγκέντρωση των μέσων και τον συντονισμό μεταξύ των εθνικών αρχών, ώστε να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα καλύτερης πρόβλεψη ή αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις.

Ωστόσο, για τη διατήρηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων που έχουν εισαχθεί στην κοινοτική κανονιστική ρύθμιση μέσω της οδηγίας 2002/59/ΕΚ απαιτείται ιδιαίτερα λεπτομερής παρακολούθηση που να εγγυάται την προσαρμογή τους στις επιχειρησιακές και τεχνικές εξελίξεις του ναυτιλιακού κλάδου, ιδίως στον τομέα των συστημάτων αναγνώρισης και παρακολούθησης των πλοίων και των δορυφορικών τεχνολογιών.

Στο πλαίσιο αυτό και στην πορεία των πολυάριθμων επαφών που είχε η Επιτροπή με τα κράτη μέλη σχετικά με τα θέματα αυτά, κρίθηκε απαραίτητη η τροποποίηση ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 2002/59/ΕΚ. Πρόκειται ιδίως για τη συνεκτίμηση των καλών αποτελεσμάτων που προκύπτουν από νέες τεχνικές διατάξεις, όπως τα συστήματα αυτόματης αναγνώρισης πλοίων ή ακόμα η εξασφάλιση της συνεκτικότητας των εθνικών πολιτικών, π.χ. όσον αφορά τα σχέδια για την υποδοχή σε καταφύγια των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

- **Το γενικό πλαίσιο**

Η προβλεπόμενη καταληκτική ημερομηνία για την θέση σε ισχύ των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται σε εφαρμογή της οδηγίας 2002/59/ΕΚ ήταν η 5η Φεβρουαρίου 2004, ήδη από την θέσπισή της όμως, τον Ιούνιο του 2002, και ενόψει της σημασίας ορισμένων από τις διατάξεις της, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάστηκαν ώστε να εξασφαλιστεί η άμεση πρακτική εφαρμογή της.

Έτσι, όσον αφορά το ζήτημα των σχεδίων «καταφυγίων» που προβλέπεται στο άρθρο 20 της οδηγίας, οι επισκέψεις και συναντήσεις που οργάνωσε η Επιτροπή, με την τεχνική αρωγή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) κατέστη δυνατό να προβληθούν κοινά κριτήρια και απαραίτητες αρχές για την εναρμονισμένη και αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας. Επίσης, η πρόταση για εισαγωγή υποχρέωσης των αλιευτικών μήκους περισσότερο από 15 μέτρα να φέρουν AIS (σύστημα αυτόματης αναγνώρισης) ανταποκρίνεται στον σημαντικό αριθμό των συγκρούσεων όπου ενεπλάκησαν αλιευτικά που προφανώς δεν είχαν αναγνωρισθεί από τα εμπορικά πλοία. Το μέτρο αυτό λαμβάνει υπόψη τις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΟΜΙ), που από πολλά έτη έχει θέσπιση την αρχή της ύπαρξης συστημάτων AIS στα εμπορικά πλοία (αποκαλούμενα AIS τάξης Α) με σκοπό τον περιορισμό του αριθμού των ατυχημάτων.

Εξάλλου, στο προτεινόμενο μέτρο συνεκτιμώνται οι τρέχουσες εξελίξεις στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής αλιείας όσον αφορά την ανάπτυξη συστημάτων εντοπισμού θέσης και επικοινωνίας για την υποβοήθηση του ελέγχου των αλιευτικών στόλων. Πράγματι, ενδείκνυται η μελέτη, σε συνεργασία των κρατών μελών και της Επιτροπής, και με την υποστήριξη του EMSA, της δυνατότητας συνδυασμού των λειτουργικών χαρακτηριστικών του AIS με τα συστήματα ελέγχου αλιείας, αποβλέποντας ιδίως στον περιορισμό του αριθμού και των εξοπλισμών επί των πλοίων. Οι εξελίξεις αυτές δεν πρέπει να θέτουν σε αμφισβήτηση τους στόχους και της αντίστοιχες απαιτήσεις για καθένα από τα συστήματα αυτά, ιδίως τη λειτουργία αποτροπής συγκρούσεων για το AIS και την αναγκαιότητα ασφαλούς και εμπιστευτικής μετάδοσης των απαραίτητων πληροφοριών για τον έλεγχο των αλιευμάτων.

Κατά τα λοιπά, η θέση σε λειτουργία, από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, μηχανισμών για την ενημέρωση των ναυτιλλομένων σχετικά με την κατάσταση των πάγων και τις αντίστοιχες συνθήκες ναυσιπλοΐας αναμένεται να συμβάλει στην πρόληψη των ατυχημάτων μέσα σε ένα ιδιαίτερα απειλητικό περιβάλλον.

Κατ' εφαρμογήν, τέλος, των διατάξεων της οδηγίας 2002/59/EK, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή έχουν από το 2002 δρομολογήσει ένα έργο για την συγκρότηση ενός βήματος ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των ναυτιλιακών αρχών της ΕΕ, που αποκαλείται SafeSeaNet. Το σύστημα αυτό, το οποίο από τον Οκτώβριο του 2004 διαχειρίζεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός, πρέπει ακριβώς να συγκροτηθεί ως κοινοτικό σύστημα αναφοράς ώστε να εξασφαλιστεί η πλήρης χρησιμοποίησή του καθώς και η νομική ασφάλεια.

- **Ισχύουσες διατάξεις στο πεδίο της πρότασης**

Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

- **Συνοχή με τις λοιπές πολιτικές και τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Η ενίσχυση της παρακολούθησης των πλοίων με τη βοήθεια του μέσου SafeSeaNet, τα μέτρα που αφορούν τη ναυτιλία σε συνθήκες πάγου, καθώς και η εγκατάσταση ενισχυμένου πλαισίου για την υποδοχή των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο στα

καταφύγια, θα έχουν άμεσο περιβαλλοντικό αντίκτυπο με τον περιορισμό των κινδύνων ατυχήματος και ρύπανσης, καθώς και βελτίωση των επεμβάσεων των επιχειρησιακών αρχών σε περίπτωση ρύπανσης ή σχετικού κινδύνου.

Το μέτρο θα έχει εξάλλου θετικές οικονομικές συνέπειες εξαιτίας του περιορισμού των κινδύνων ατυχημάτων και ρύπανσης. Από κοινωνική άποψη, η υποχρέωση μεταφοράς επί των αλιευτικών συστημάτων AIS θα περιορίσει τους κινδύνους ατυχημάτων και την απώλεια ανθρώπινων ζωών στον αλιευτικό κλάδο.

2) ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

- **Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Χρησιμοποιούμενες μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι τομείς και γενικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων

Το Μάιο του 2004 και ακολούθως τον Φεβρουάριο του 2005, η Επιτροπή προέβη σε διπλή σειρά συσκέψεων διαβούλευσης με τους αντιπροσώπους των κρατών μελών και του ναυτιλιακού κλάδου, βάσει λεπτομερούς καταλόγου ερωτήσεων σχετικά με τις εξεταζόμενες τροποποιήσεις.

Σύνθεση των απαντήσεων και τρόπος με τον οποίον ελήφθησαν υπόψη

Οι εν λόγω διαβουλεύσεις, καθώς και οι μελέτες επιπτώσεων που πραγματοποιήθηκαν, επιβεβαίωσαν την ανάγκη τροποποίησης της οδηγίας 2002/59/EK ώστε να καθοριστεί επακριβώς και λεπτομερώς το πλαίσιο για την εφαρμογή του εν λόγω κειμένου. Η Επιτροπή δεσμεύτηκε, συγκεκριμένα, να λάβει υπόψη τις διεθνείς εξελίξεις στην κανονιστική ρύθμιση, καθώς και την πρόοδο που έχει πραγματοποιηθεί σε κοινοτικό επίπεδο. Τέλος, τα μέρη που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση εξέφρασαν επίσης την επιθυμία να ενσωματωθούν τα νέα μέτρα που αναφέρονται στην ασφάλεια της ναυτιλίας, όπως η δημιουργία κανονιστικού πλαισίου για τις διατάξεις που αναφέρονται στη ναυτιλία σε συνθήκες πάγου.

Όσον αφορά την υποχρέωση εξοπλισμού των αλιευτικών με AIS, οι εθνικές διοικήσεις εκδήλωσαν ενδιαφέρον για τα θετικά αποτελέσματα που το εν λόγω σύστημα, εγκατεστημένο σε αλιευτικά, θα μπορούσε να έχει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ήταν όμως επιφυλακτικές σχετικά με το πεδίο εφαρμογής του μέσου και, ιδίως, για τις κατηγορίες των υπό εξέταση πλοίων. Η Επιτροπή είχε ταχθεί υπέρ της εφαρμογής του μέτρου σε αλιευτικά άνω των 12 μέτρων, όριο που στην πρόταση έφτασε τα 15 μέτρα, ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα ισχύοντα όρια στο πλαίσιο της κοινοτικής πολιτικής αλιείας.

Όσον αφορά εξάλλου ειδικότερα το ζήτημα των καταφυγίων, η Επιτροπή με τη βοήθεια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας στη Θάλασσα, διοργάνωσε τρεις συναντήσεις με τα κράτη μέλη, καθώς και μια σειρά ενημερωτικών αποστολών στις εθνικές διοικήσεις. Από τις εργασίες αυτές προέκυψε η χρησιμότητα της αποσαφήνισης των υποχρεώσεων αναφορικά με τα καταφύγια. Ο ναυτιλιακός κλάδος επέμεινε ιδιαίτερα στην ανάγκη για βελτίωση των επιχειρησιακών διαδικασιών ώστε να ανταποκρίνονται αποτελεσματικά σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στις οποίες βρίσκονται τα πλοία, καθώς και στη σημασία των εγγυήσεων σχετικά με ενδεχόμενες οικονομικές ζημιές που συνδέονται με την υποδοχή των πλοίων.

- **Απόκτηση και χρησιμοποίηση εμπειρογνωμοσύνης**

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς / τομείς εμπειρογνωμοσύνης

Ασφάλεια στη θάλασσα, παρακολούθηση της κυκλοφορίας, συστήματα για την αποτροπή συγκρούσεων και ναυτιλία υπό συνθήκες πάγου.

Χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία

Η πρόταση της Επιτροπής για το ζήτημα αυτό καταρτίστηκε με βάση :

- Τεχνική ανάλυση που προήλθε από τις δύο ομάδες εμπειρογνομόνων και από τη συνάντηση εργασίας που διοργανώθηκαν από την Επιτροπή και τον EMSA στο πλαίσιο της ανάπτυξης του συστήματος SafeSeaNet·
- Έκθεση της μελέτης σχετικά με τα ζητήματα αρμοδιοτήτων και αποζημίωσης που συνδέονται με την υποδοχή των πλοίων σε καταφύγια, την οποία είχε αναθέσει σχετικά ο EMSA στο πανεπιστήμιο του Όσλο έπειτα από αίτημα της Επιτροπής.

Κύριοι οργανισμοί / κύριοι εμπειρογνώμονες που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση

- Εργασίες της προσωρινής επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα έπειτα από το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Prestige, το 2002 (συμπεράσματα της επιτροπής " MARE ").
- Αποτελέσματα της εκστρατείας αξιολόγησης σχετικά με τα καταφύγια, η οποία διεξήχθη στις εθνικές δημόσιες διοικήσεις από την Επιτροπή, βοηθούμενη από τον EMSA·
- Εργασίες του OMI (ιδίως τα ψηφίσματα που ενέκρινε ο εν λόγω οργανισμός σχετικά με το ζήτημα των καταφυγίων)·

Σύνθεση των γνωμοδοτήσεων και της χρησιμοποίησής τους

Σύμφωνα με τις γνωμοδοτήσεις που παρελήφθησαν, τα ακόλουθα προβλήματα αιτιολογούν της τροποποιήσεις που έγιναν στην οδηγία:

Στην οδηγία δεν αντικατοπτρίζονται επαρκώς οι τεχνολογικές εξελίξεις που συνέβηκαν έπειτα από την θέσπιση της. Αφότου τέθηκε σε ισχύ η οδηγία, καθορίστηκαν η περιγραφή του συστήματος, οι λεπτομερείς αρμοδιότητες των κρατών μελών και οι τεχνικές λεπτομέρειες ανταλλαγής των δεδομένων μέσω του δικτύου, αλλά δεν εντάχθηκαν στην ισχύουσα οδηγία.

Η αλιεία συνιστά μία από τις πλέον επικίνδυνες δραστηριότητες στη θάλασσα, όπως αποδεικνύεται από τον αυξημένο αριθμό ατυχημάτων που πλήττουν τον κλάδο. Μια από τις κύριες αιτίες συγκρούσεων με άλλα πλοία προέρχεται από ανεπαρκή εντοπισμό και αναγνώριση των αλιευτικών, ιδίως από τα εμπορικά πλοία με τα οποία διασταυρώνονται.

Με την οδηγία 2002/59/EK έχουν θεσπισθεί διατάξεις, βάσει των οποίων απαιτείται

από τα κράτη μέλη να επεξεργαστούν σχέδια για την υποδοχή σε καταφύγια των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο. Η εμπειρία που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας ανέδειξε τις διαφορές αντιλήψεων και εφαρμογής εκ μέρους των κρατών μελών ως προς το περιεχόμενο των σχεδίων και της αρμοδιότητας των σχετικών αρχών, οι οποίες πρέπει να αποκατασταθούν με επακριβή αποσαφήνιση των υφιστάμενων διατάξεων.

Ορισμένες θαλάσσιες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα η Βαλτική θάλασσα καλύπτονται από πάγους κατά τη διάρκεια του χειμώνα, γεγονός που συνεπάγεται αύξηση των κινδύνου πρόκλησης ατυχημάτων και ρύπανσης, με δυνητικά καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον. Η παρατηρούμενη τα τελευταία έτη συνεχής αύξηση της διακίνησης των πετρελαιοειδών στη Βαλτική θάλασσα καθιστά απαραίτητη τη λήψη αυξημένων μέτρων προστασίας και επιτήρησης.

Χρησιμοποιούμενα μέσα για τη διάθεση στο κοινό των αποτελεσμάτων της εμπειρογνωμοσύνης

Στη συνέχεια συνοψίζονται τα δεδομένα που συνελέγησαν και τα λεπτομερή συμπεράσματα της μελέτης επιπτώσεων/αντίκτυπου, τα οποία περιλαμβάνονται στο παράρτημα του εγγράφου SEC ../...:

• **Ανάλυση του αντίκτυπου**

Επιλογή 1 - Μη ανάληψη δράσης στο στάδιο αυτό: Με την επιλογή αυτή θα παρέμεναν οι θεμελιώδεις διαφορές ερμηνείας σε διάφορες διατάξεις της οδηγίας, ιδίως όσον αφορά το εύρος των υποχρεώσεων των κρατών μέτρων ως προς τα καταφύγια.

Επιλογή 2 - Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν δράση μέσω οργανισμών περιφερειακής συνεργασίας (π.χ. Helcom για τη Βαλτική ή συμφωνία της Βόννης για τη Βόρεια θάλασσα) με αποτέλεσμα να εγκαταλειφθεί η αρχή εναρμονισμένης εφαρμογής της οδηγίας μεταξύ των διαφόρων θαλάσσιων περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, η λύση αυτή θα δημιουργούσε, για διάφορα μέτρα, σημαντικές και αδικαιολόγητες διαφορές στην αντιμετώπιση των πλοίων.

Επιλογή 3 - Πλήρης αναδιατύπωση της οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη το αποτέλεσμα των εργασιών που διεξήχθησαν για την εφαρμογή του κοινοτικού συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα, SafeSeaNet, συμπεριλαμβάνοντας ορισμένα από τα μηνύματα των αναφορών. Λαμβάνοντας, ωστόσο, υπόψη το στάδιο προόδου της διαδικασίας μεταφοράς της οδηγίας 2002/59/EK καθώς και τη γνώμη της πλειονότητας των κρατών μελών, η αναδιατύπωση αυτή φαίνεται επί του παρόντος πρόωρη.

Επιλογή 4 - Πραγματοποίηση στοχευμένης τροποποίησης της οδηγίας.

Έπειτα από λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης και ενόψει του αντίκτυπου των προτεινόμενων μέτρων και ιδίως της επείγουσας ανάγκης εναρμόνισης των διαδικασιών «καταφυγίου» μεταξύ των κρατών μελών, προκύπτει ότι η στοχευμένη τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/EK είναι η πλέον ενδεδειγμένη για την εγγύηση καλής εφαρμογής του εν λόγω κειμένου.

Η εν λόγω ανάλυση επιπτώσεων/αντίκτυπου εγγράφεται στο νομοθετικό πρόγραμμα και στο πρόγραμμα εργασιών της Επιτροπής και διατίθεται στο δικτυακό τόπο της Επιτροπής:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm."

3) ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Σύνοψη των προτεινόμενων μέτρων**

Η παρούσα τροποποίηση αποβλέπει:

- να εντάξει στο διατακτικό της οδηγίας 2002/59/EK συμπληρωματικά μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυτιλίας και για την προστασία του περιβάλλοντος·
- να εναρμονίσει την εφαρμογή των σχεδίων «καταφυγίων», ώστε να εξασφαλισθεί ενιαία εφαρμογή στα διάφορα κράτη μέλη και να αποφευχθούν έτσι συμβάντα σοβαρής ρύπανσης. Πρόκειται, ακριβέστερα, για διασαφήνιση των κανόνων εφαρμογής των εν λόγω αρχών·
- να ενταχθούν στην οδηγία οι αρχές που καθορίστηκαν κατά τις εργασίες που ολοκλήρωσαν τα κράτη μέλη και η Επιτροπή για τη συγκρότηση του συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών και θαλάσσιων δεδομένων SafeSeaNet. Συγκεκριμένα πρόκειται για τη συγκρότηση των αρχών, αφενός συστηματικής ανταλλαγής, σε κοινοτικό επίπεδο, των πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα μέσω του συστήματος SafeSeaNet και, αφετέρου, της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για την παρακολούθηση και την ανάπτυξη του εν λόγω συστήματος. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει κάθε εθνικό σύστημα να είναι συμβατό με το SafeSeaNet, και κάθε πληροφορία κοινοτικού ενδιαφέροντος θα πρέπει να μπορεί να αποτελεί αντικείμενο εναρμόνισης της παρουσίας της.
- Να καταρτίσει το κοινοτικό νομικό πλαίσιο για της μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις, κυρίως τις δορυφορικές εφαρμογές, όπως οι διατάξεις παρακολούθησης των πλοίων μέσω σημαντήρων/ραδιοφάρων, τα συστήματα απεικόνισης ή το σύστημα Galileo. Η πρόοδος αυτή θα πρέπει να επιτρέπει την επέκταση της επιτήρησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα και ιδίως βελτιωμένη κάλυψη της ανοιχτής θάλασσας.

- **Νομική βάση**

Άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης.

- **Αρχή της επικουρικότητας**

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο βαθμό που η πρόταση δεν αφορά πεδίο αποκλειστικής αρμοδιότητας της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν ικανοποιητικά από τη δράση των κρατών μελών για τους ακόλουθους λόγους.

- Η προβλεπόμενη δράση αποβλέπει στην ενίσχυση του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων. Πρόκειται για την εξασφάλιση ενός διατακτικού για το οποίο απαιτείται στενή συνεργασία στις ανταλλαγές πληροφοριών, ιδίως για τα μεταφερόμενα από τα πλοία προϊόντα ή για τη διαχείριση των καταφυγίων.
- Ο ανεπαρκής συντονισμός και ο κατακερματισμός στη διαχείριση των πληροφοριών που αναφέρονται στα πλοία αυξάνουν τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων και ρύπανσης. Εξάλλου, η διατήρηση των αποκλίσεων στην εφαρμογή των μέτρων για τα «καταφύγια» είναι επιζήμια για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή για την προστασία του περιβάλλοντος.

Οι στόχοι της πρότασης μπορούν να πραγματοποιηθούν καλύτερα με την ανάληψη κοινοτικής δράσης για τους ακόλουθους λόγους.

- Συγκεκριμένη λειτουργία των προτεινόμενων μέτρων είναι να δώσουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να έχουν πραγματική γνώση των πλοίων που κυκλοφορούν στα ύδατα που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία τους και επομένως να αποφεύγονται κατά το δυνατόν καλύτερα οι δυνητικοί κίνδυνοι. Στο πλαίσιο αυτό, η κοινοποίηση των πληροφοριών επιτρέπει τη βελτίωση της ποιότητας των συλλεγόμενων στοιχείων και διευκολύνει την επεξεργασία τους.
- Η θέση σε ισχύ των σχεδίων «καταφύγια» θα συμβάλει αποφασιστικά στη βελτίωση του ισχύοντος στην ΕΕ πλαισίου αναφορικά με την ασφάλεια στη θάλασσα.
- Ο περιορισμός του αριθμού των συγκρούσεων των αλιευτικών τα οποία επί του παρόντος δεν είναι υποχρεωμένα να φέρουν συστήματα AIS θα επιτρέψει καλύτερη προστασία των αλιέων.
- Οι νέοι εναρμονισμένοι κανόνες για τη χειμερινή ναυτιλία στη Βαλτική θάλασσα είναι απαραίτητοι για τον περιορισμό του πολύ υψηλού κινδύνου ατυχημάτων στην περιοχή αυτή.
- Τέλος, η βελτίωση των ανταλλαγών πληροφοριών σχετικά με τα επικίνδυνα προϊόντα που μεταφέρονται στα εν λόγω πλοία θα επιτρέψει σε όλα τα κράτη μέλη να βελτιώσουν τις ικανότητες πρόβλεψης και αποτροπής των κινδύνων.

Η αρχή της επικουρικότητας τηρείται το βαθμό που με την πρόταση συμπληρώνονται ήδη υφιστάμενα κοινοτικά μέτρα για την εξασφάλιση εναρμονισμένης εφαρμογής.

Κατά συνέπεια, η πρόταση συμμορφώνεται προς την αρχή της επικουρικότητας.

• Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση συμμορφώνεται προς την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους.

- Διευκρινίζοντας και εκθέτοντας λεπτομερώς ήδη υφιστάμενες διατάξεις, η πρόταση συμμορφώνεται με την αρχή της αναλογικότητας. Στο πλαίσιο αυτό,

τα κράτη μέλη έχουν κατ' ουσίαν ήδη αναλάβει τα απαραίτητα μέσα και τις δαπάνες για την εφαρμογή των μέτρων της οδηγίας 2002/59/EK ή των διεθνών μέσων που τα ίδια έχουν επικυρώσει στο πλαίσιο του ΟΜΙ.

- Η πρόταση δεν συνεπάγεται παρά περιορισμένα οικονομικά ή/και διοικητικά βάρη για τους οικονομικούς φορείς (π.χ. θα απαιτηθούν ορισμένες προσαρμογές για πλοία που εκτελούν κατά τη διάρκεια του χειμώνα πλόες στη Βαλτική). Στο επίπεδο των εθνικών διοικήσεων, οι απαραίτητες υποδομές ώστε να τεθούν σε ισχύ τα νέα μέτρα είναι (ή ήδη όφειλαν να είναι) διαθέσιμες βάσει της υφιστάμενης νομοθεσίας.

- **Επιλογή των μέσων**

Προτεινόμενο μέσο : οδηγία .

Δεν ενδείκνυνται άλλα μέσα για τους ακόλουθους λόγους.

- Η πρόταση αποβλέπει στην τροποποίηση υφιστάμενης οδηγίας.

4) ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ

Η πρόταση δεν έχει επίπτωση στον προϋπολογισμό της Κοινότητας.

5) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Προσομοίωση, πιλοτική φάση και μεταβατική περίοδος**

Για την πρόταση υπήρξε ή θα υπάρξει μεταβατική περίοδος.

- **Επανεξέταση / αναθεώρηση / ρήτρα λήξεως ισχύος**

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα αναθεώρησης.

- **Πίνακας αντιστοιχίας**

Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το κείμενο των εθνικών διατάξεων με τις οποίες μεταφέρεται η οδηγία στο δίκαιό τους, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας των εν λόγω διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Το παρόν σχέδιο νομοθετικής πράξης εμπίπτει σε τομέα που καλύπτεται από τη συμφωνία για τον ΕΟΧ και κατά συνέπεια είναι σκόπιμο το πεδίο εφαρμογής του να επεκταθεί και στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της [...]

για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης⁴,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την έκδοση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ, 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 Συμβουλίου⁵, η Ευρωπαϊκή Ένωση απέκτησε συμπληρωματικά μέσα για την πρόληψη περιστάσεων που συνιστούν απειλή για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

¹ ΕΕ C [...] της [...], σ.[...].

² ΕΕ C [...] της [...], σ.[...].

³ ΕΕ C [...] της [...], σ.[...].

⁴ ΕΕ C [...] της [...], σ.[...].

⁵ ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

- (2) Δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, τα κράτη μέλη, ως παράκτια κράτη, πρέπει να είναι σε θέση να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που συλλέγουν στο πλαίσιο των αποστολών παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που εκτελούν στις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών SafeSeaNet, που έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε συμφωνία με τα κράτη μέλη, περιλαμβάνει αφενός δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων και αφετέρου τυποποίηση των κυρίων διαθέσιμων πληροφοριών για τα πλοία και τα φορτία τους (προειδοποιήσεις και υποβολή αναφορών). Παρέχει έτσι τη δυνατότητα να εντοπίζονται στην πηγή και να ανακοινώνονται σε κάθε αρχή ακριβείς και έγκαιρες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που βρίσκονται στα ευρωπαϊκά ύδατα, τις κινήσεις και το επικίνδυνο ή ρυπογόνο φορτίο τους, καθώς και σχετικά με θαλάσσια συμβάντα.
- (3) Στο πλαίσιο αυτό, ουσιαστική σημασία για την εξασφάλιση επιχειρησιακής εκμετάλλευσης των πληροφοριών που συλλέγονται με τον τρόπο αυτό έχει η ένταξη στο κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών SafeSeaNet των απαραίτητων υποδομών για τη συλλογή και την ανταλλαγή των δεδομένων που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία, και οι οποίες εγκαθίστανται από τις εθνικές δημόσιες διοικήσεις.
- (4) Μεταξύ των πληροφοριών οι οποίες κοινοποιούνται και ανταλλάσσονται δυνάμει της οδηγίας 2002/59/EK, ιδιαίτερη σημασία έχουν αυτές που αφορούν τα ακριβή χαρακτηριστικά των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται διά θαλάσσης. Στο πλαίσιο αυτό και έχοντας υπόψη τα πρόσφατα θαλάσσια ατυχήματα, είναι απαραίτητο να έχουν οι παράκτιες αρχές ευκολότερη πρόσβαση στα χαρακτηριστικά των δια θαλάσσης μεταφερόμενων υδρογονανθράκων, βασικό στοιχείο για την επιλογή των πλέον ενδεδειγμένων τεχνικών καταπολέμησης, καθώς και για την εξασφάλιση στις εν λόγω αρχές, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, άμεσης σύνδεσης με τους μεταφορείς που γνωρίζουν καλύτερα τα μεταφερόμενα προϊόντα.
- (5) Ο εξοπλισμός που εξασφαλίζει την αυτόματη αναγνώριση των πλοίων (AIS-Automatic Identification System) και προβλέπεται από τη σύμβαση SOLAS δεν βελτιώνει μόνο τις δυνατότητες παρακολούθησης των εν λόγω πλοίων, αλλά κυρίως την ασφάλειά τους σε περιπτώσεις ναυσιπλοϊκής εγγύτητας. Ως εκ τούτου εντάχθηκε στο διατακτικό της οδηγίας 2002/59/EK. Δεδομένου ότι είναι σημαντικός ο αριθμός συγκρούσεων στις οποίες εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη επειδή αποδεδειγμένα δεν έχουν αναγνωριστεί από τα εμπορικά πλοία ή δεν έχουν αναγνωρίσει εμπορικά πλοία γύρω τους, είναι ιδιαίτερα επιθυμητή η επέκταση του μέτρου αυτού σε αλιευτικά μήκους άνω των 15 μέτρων.
- (6) Ενδείκνυται η μελέτη πιθανών περιπτώσεων συνέργειας μεταξύ του AIS και των συστημάτων εντοπισμού θέσης και επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής, όπως το δορυφορικό σύστημα παρακολούθησης των σκαφών (VMS). Η έρευνα σχετικά με την ενοποίηση των εν λόγω συστημάτων θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες και τις απαιτήσεις ελέγχου των αλιευτικών στόλων, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια και τον εμπιστευτικό χαρακτήρα των μεταδιδόμενων δεδομένων.

- (7) Στο άρθρο 16 της οδηγίας 2002/59/EK προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν ιδιαίτερα μέτρα αναφορικά με σκάφη που ενδέχεται να συνιστούν κίνδυνο εξαιτίας της συμπεριφοράς ή της κατάστασής τους. Θα ήταν επομένως επιθυμητό να προστεθούν στον κατάλογο των εν λόγω σκαφών όσα δεν διαθέτουν ικανοποιητική ασφαλιστική κάλυψη ή οικονομικές εγγυήσεις ή επίσης όσα έχουν αναφερθεί από πλοηγούς ή λιμενικές αρχές ως παρουσιάζοντα ελλείψεις που είναι δυνατό να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να συνιστούν κίνδυνο για το περιβάλλον.
- (8) Σύμφωνα με το άρθρο 18 της οδηγίας 2002/59/EK όσον αφορά κινδύνους από εξαιρετικά δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες, θα ήταν απαραίτητο να ληφθούν υπόψη οι κίνδυνοι τους οποίους παρουσιάζουν για τη ναυσιπλοΐα οι σχηματισμοί πάγων. Επομένως, όταν μία αρμόδια αρχή, που έχει οριστεί από κράτος μέλος, εκτιμά, βάσει πρόγνωσης από ειδικευμένη μετεωρολογική υπηρεσία πληροφοριών αναφορικά με την κατάσταση των πάγων, ότι οι συνθήκες ναυσιπλοΐας συνεπάγονται σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή σοβαρό κίνδυνο ρύπανσης, πρέπει να ενημερώνει τους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στην περιοχή αρμοδιότητάς της ή που επιθυμούν να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένες της οικείας περιοχής. Στο πλαίσιο αυτό είναι απαραίτητο η εν λόγω αρχή να είναι σε θέση να λάβει κάθε ενδεδειγμένο μέτρο για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος.
- (9) Στο άρθρο 20 της οδηγίας 2002/59/EK προβλέπεται ιδίως ότι τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια για την υποδοχή, εφόσον απαιτηθεί, πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο στους λιμένες τους ή σε κάθε άλλο προστατευόμενο τόπο υπό τις βέλτιστες δυνατές συνθήκες, με σκοπό να περιοριστεί η έκταση των συνεπειών των θαλασσίων ατυχημάτων.
- (10) Ωστόσο, ενόψει των κατευθυντήριων γραμμών για τα καταφύγια, οι οποίες θεσπίστηκαν από τον IMO έπειτα από την θέσπιση της οδηγίας 2002/59/EK και στη συνέχεια εργασιών που διεξήχθησαν σε συνεργασία με την Επιτροπή, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα και τα κράτη μέλη, κρίνεται απαραίτητη η διευκρίνιση βασικών διατάξεων που οφείλουν να περιέχονται στα σχέδια «καταφυγίων» ώστε να εξασφαλίζεται εναρμονισμένη και αποτελεσματική εφαρμογή του εν λόγω μέτρου και να αποσαφηνίζονται οι υποχρεώσεις που βαρύνουν τα κράτη μέλη.
- (11) Σε περίπτωση κινδύνου στη θάλασσα, δηλαδή σε κατάσταση που είναι πιθανό να καταλήξει σε ναυάγιο ή σε κίνδυνο για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοΐα, ενδέχεται να πρέπει να ληφθεί απόφαση αναφορικά με την υποδοχή σε καταφύγιο πλοίου που διατρέχει κίνδυνο. Ενδείκνυται προς τούτο η αρμόδια αρχή να προβεί σε εκ των προτέρων αξιολόγηση της κατάστασης, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στο ισχύον σχέδιο «καταφυγίων».

- (12) Τα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο πρέπει να περιγράφουν επακριβώς την αλληλουχία των αποφάσεων που καταλήγουν σε συναγερμική ειδοποίηση και στην αντιμετώπιση των εν λόγω καταστάσεων. Πρέπει να περιγράφονται με σαφήνεια οι αρμόδιες αρχές και η δικαιοδοσία τους, καθώς και τα μέσα επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Οι εφαρμοστέες διαδικασίες πρέπει να εξασφαλίζουν ταχεία λήψη αποφάσεων, βάσει ειδικής ναυτικής εμπειρογνωμοσύνης. Για το σκοπό αυτό πρέπει η αρμόδια αρχή, που είναι επιφορτισμένη με τον καθορισμό του ενδεδειγμένου καταφυγίου για την υποδοχή ενός πλοίου που διατρέχει κίνδυνο, να διαθέτει τις απαραίτητες εγγυήσεις ανεξαρτησίας και πλήρη ικανότητα επιβολής των αποφάσεών της.
- (13) Κατά την κατάρτιση των σχεδίων πρέπει επίσης τα κράτη μέλη να συντάσσουν μητρώο δυνητικών καταφυγίων κατά μήκος της ακτής, ώστε η αρμόδια αρχή να είναι σε θέση, σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος στη θάλασσα να προσδιορίζει με σαφήνεια και ταχύτητα τις πλέον ενδεδειγμένες περιοχές για την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο. Στο μητρώο αυτό πρέπει να περιλαμβάνονται όλες οι σχετικές πληροφορίες, ιδίως για τα φυσικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά χαρακτηριστικά των εξεταζόμενων θέσεων, καθώς και για τον διαθέσιμο εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις που διευκολύνουν την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο ή την καταπολέμηση των συνεπειών ενός ατυχήματος ή ενός συμβάντος ρύπανσης.
- (14) Είναι σημαντικό να γίνεται η κατάλληλη δημοσίευση του καταλόγου των αρμοδίων αρχών που είναι επιφορτισμένες με τη λήψη της απόφασης για την υποδοχή ενός πλοίου σε καταφύγιο, καθώς και των αρχών που είναι υπεύθυνες για την λήψη και διεκπεραίωση των συναγερμικών ειδοποιήσεων. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να ενημερώνεται από τα κράτη μέλη σχετικά με το μητρώο των δυνητικών καταφυγίων. Μπορεί, τέλος, να αποδειχθεί χρήσιμη η παροχή πρόσβασης στις κατάλληλες πληροφορίες για τα σχέδια και τους τρόπους των καταφυγίων και στα μέρη που συμμετέχουν σε επιχείρηση συνδρομής στη θάλασσα, καθώς και στις αρχές των γειτονικών κρατών μελών που ενδέχεται να επηρεαστούν από μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα.
- (15) Η υποδοχή ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο ενδέχεται να προκαλέσει σημαντικές ζημιές σε αγαθά, πρόσωπα και στο περιβάλλον. Οι αρμόδιες αρχές πρέπει κατά συνέπεια να είναι σε θέση, προτού λάβουν απόφαση, να επαληθεύουν εάν το πλοίο καλύπτεται από ασφάλιση ή άλλη οικονομική εγγύηση, η οποία να καθιστά δυνατή την κατάλληλη αποζημίωση για έξοδα και ζημιές που συνδέονται με την υποδοχή του σε ένα καταφύγιο. Οι εν λόγω αρχές πρέπει, ωστόσο, ακόμα και σε περίπτωση απουσίας ασφάλισης ή οικονομικής εγγύησης, να προβαίνουν σε αξιολόγηση των παραγόντων και των κινδύνων που συνδέονται με την υποδοχή ή με άρνηση υποδοχής του πλοίου.
- (16) Συγκεκριμένος σκοπός των μέτρων παρακολούθησης και οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να σχηματίζουν πραγματική εικόνα σχετικά με τα πλοία που πλέουν στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία τους και επομένως να προλαμβάνουν, κατά περίπτωση, καλύτερα τους δυνητικούς κινδύνους. Στο πλαίσιο αυτό, η κοινοποίηση των πληροφοριών παρέχει τη δυνατότητα βελτίωσης της ποιότητας των συλλεγόμενων στοιχείων και διευκολύνει την επεξεργασία τους.

- (17) Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή έχουν πραγματοποιήσει σημαντική πρόοδο ως προς την εναρμόνιση της ανταλλαγής δεδομένων σε ηλεκτρονική μορφή, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων. Το κοινοτικό δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών με την επωνυμία SafeSeaNet, το οποίο έχει αναπτυχθεί μετά το 2002, θα πρέπει πλέον να καθιερωθεί ως δίκτυο αναφοράς σε κοινοτική κλίμακα.
- (18) Η πρόοδος που έχει επιτευχθεί στις νέες τεχνολογίες και ιδίως στις διαστημικές εφαρμογές τους όπως τα συστήματα παρακολούθησης των πλοίων μέσω ραδιοφάρων, τα συστήματα απεικόνισης ή το σύστημα Galileo, παρέχουν σήμερα τη δυνατότητα επέκτασης της παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην ανοιχτή θάλασσα και επομένως καλύτερης κάλυψης των ευρωπαϊκών υδάτων. Εξάλλου, οι συζητήσεις που αφορούν την ανάπτυξη συστημάτων μεγάλου βεληνεκού για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας διεξάγονται σήμερα στο πλαίσιο του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (IMO). Για να εξασφαλιστεί η πλήρης ένταξη των εν λόγω εργαλείων στο σύστημα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που εγκαθιδρύθηκε με την οδηγία 2002/59/EK είναι απαραίτητο να υπάρξει πλήρης κοινοτική συνεργασία στα εν λόγω έργα.
- (19) Για να εξασφαλιστεί βέλτιστη και εναρμονισμένη σε κοινοτικό επίπεδο αξιοποίηση των πληροφοριών που συλλέγονται βάσει της παρούσας οδηγίας ή άλλων κειμένων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, πρέπει η Επιτροπή να μπορεί, εφόσον απαιτηθεί, να εξασφαλίζει την επεξεργασία, αξιοποίηση και διάδοση των δεδομένων αυτών στις αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη.
- (20) Στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη του συστήματος « Equasis » κατέδειξε τη σημασία που έχει η προώθηση της παιδείας που αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδίως στους θαλάσσιους μεταφορείς, ενώ η Επιτροπή πρέπει να μπορεί να συμβάλει στη διάδοση, ιδίως μέσω του εν λόγω συστήματος, όλων των πληροφοριών θαλάσσιου ενδιαφέροντος που συλλέγονται από τους διάφορους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς, οι οποίοι εμπλέκονται σε θέματα ασφάλειας στη θάλασσα.
- (21) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία (ασφάλειας στη θάλασσα) και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS)⁶, συγκεντρώνει τα καθήκοντα των επιτροπών που έχουν συσταθεί από την κοινοτική νομοθεσία στο πεδίο της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία και της προστασίας των όρων διαβίωσης και εργασίας στα πλοία. Κατά συνέπεια θα πρέπει να αντικατασταθεί η υφιστάμενη επιτροπή από την COSS.
- (22) Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι επερχόμενες τροποποιήσεις των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων.

⁶ ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 415/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 68, 6.3.2004, σ.10)

(23) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα που καθιερώνεται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ παρέχει την απαραίτητη αρωγή για την εξασφάλιση συντονισμένης και αποτελεσματικής εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

(24) Κατά συνέπεια, η οδηγία 2002/59/ΕΚ πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2002/59/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 2, παράγραφος 2, η εισαγωγική φράση « Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα κατωτέρω: » αντικαθίσταται από τη φράση « Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά: »
- 2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:
 - α) Το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:
 - i) στην εισαγωγική φράση, οι λέξεις « οι ακόλουθες πράξεις: » αντικαθίστανται από τις λέξεις « οι ακόλουθες πράξεις, στην επικαιροποιημένη τους εκδοχή :»
 - ii) προστίθενται οι ακόλουθες νέες περιπτώσεις:
 - « 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 έχουν ανάγκη συνδρομής ».
 - « το ψήφισμα Α.950 (23) του ΙΜΟ », το ψήφισμα 950 (23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο « Υπηρεσίες συνδρομής στη θάλασσα (MAS) ».
 - β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ιθ), κ) και κα):
 - « ιθ) « SafeSeaNet »: κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία, το οποίο έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη για την εξασφάλιση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας·
 - κ) « τακτική γραμμή »: μια σειρά δρομολογίων οργανωμένη κατά τρόπο που εξασφαλίζει σύνδεση μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων λιμένων, είτε σύμφωνα με δημοσιευμένο δρομολόγιο, είτε με συχνότητα που συνιστά αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

⁷ EE L 208 της 5.8.2002, σ. 1. Κανονισμός, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 724/2004 (EE L 129 της 29.4.2004, σ. 1).

κα) «αλιευτικό σκάφος», κάθε σκάφος εξοπλισμένο ή χρησιμοποιούμενο εμπορικά για αλίευση ιχθύων ή άλλων έμβιων θαλάσσιων πόρων. »

3) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 6α:

« Άρθρο 6α

Χρήση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS) από αλιευτικά σκάφη

Κάθε αλιευτικό σκάφος μήκους άνω των 15 μέτρων που πλέει σε ύδατα δικαιοδοσίας ενός κράτους μέλους πρέπει, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος II, μέρος I, σημείο 3, να είναι εξοπλισμένο με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS), το οποίο να ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές επιδόσεων του IMO. »

4) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

« Άρθρο 12

Υποχρεώσεις του φορτωτή

Τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται επί του πλοίου, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, σε λιμένα κράτους μέλους, εάν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο ή τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο δήλωση που θα περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- (α) τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I σημείο 2·
- (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 του ιξώδους σε cSt στους 50°C και της πυκνότητας στους 15°C ·
- (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.

Ο φορτωτής υποχρεούται 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 το πρώτο εδάφιο. ».

5) Στο άρθρο 16, παράγραφος 1, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία δ) και ε):

- (δ) «πλοία που δεν έχουν κοινοποιήσει ή που δεν διαθέτουν πιστοποιητικά ασφάλισης ή χρηματοοικονομική εγγύηση κατ' εφαρμογήν της οδηγίας XX/XXXX/EK [σχετικά με την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών]·
- (ε) πλοία που έχουν επισημανθεί από τους πλοηγούς ή από τις λιμενικές αρχές ότι παρουσιάζουν ανωμαλίες που είναι ικανές να διακυβεύσουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να προκαλέσουν κίνδυνο για το περιβάλλον.»

- 6) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 18α:

« Άρθρο 18α

Μέτρα σε περίπτωση κινδύνων από την ύπαρξη πάγων

1. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη εκτιμούν, ενόψει της κατάστασης των πάγων, ότι υφίσταται σοβαρός κίνδυνος για τη διασφάλιση 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 επιθυμούν να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα τους, κατάλληλες πληροφορίες για την κατάσταση των πάγων, τις συνιστώμενες διαδρομές και τις υπηρεσίες παγοθραυστικών στην περιοχή αρμοδιότητάς τους·
 - (β) μπορούν να ζητήσουν από τα πλοία που βρίσκονται στις εν λόγω περιοχές και που επιθυμούν να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα ή τερματικό σταθμό ή να εγκαταλείψουν περιοχή αγκυροβολίου να συμμορφώνονται προς 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.»

- 7) Στο άρθρο 19, παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για το σκοπό αυτό διαβιβάζουν στις αρμόδιες εθνικές αρχές, έπειτα από αίτημά τους, τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 12. »

- 8) Το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

« Άρθρο 20

Υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο σε καταφύγια

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, υπό την επιφύλαξη των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης της κατάστασης που διεξάγεται με βάση το σχέδιο που προβλέπεται στο άρθρο 20α, πλοία που διατρέχουν κίνδυνο γίνονται δεκτά σε καταφύγια με σκοπό να περιοριστεί ο κίνδυνος που προκαλείται από την κατάστασή τους.
2. Η υποδοχή σε καταφύγιο ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο συνιστά αντικείμενο προηγούμενης αξιολόγησης της κατάστασης και απόφασης που λαμβάνει αρμόδια ανεξάρτητη αρχή, η οποία έχει οριστεί από το κράτος μέλος.
3. Οι αναφερόμενες στην παράγραφο 2 αρχές συνέρχονται τακτικά με σκοπό την ανταλλαγή των εμπειριών τους και τη βελτίωση των μέτρων που λαμβάνονται

δυνάμει του παρόντος άρθρου. Δύνανται να συνέρχονται οποτεδήποτε, εξαιτίας ιδιαίτερων περιστάσεων, με την πρωτοβουλία μιας από αυτές ή της Επιτροπής.».

9) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 20α:

« Άρθρο 20α

Σχέδια υποδοχής πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια προκειμένου να ανταποκριθούν στους κινδύνους από την παρουσία, σε ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.
2. Τα σχέδια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εκπονούνται έπειτα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών του ΙΜΟ που αναφέρονται στο άρθρο 3, στοιχείο α), και περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:
 - α) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής ή αρχών που είναι επιφορτισμένες με την παραλαβή και διεκπεραίωση των συναγερμικών ειδοποιήσεων·
 - β) την ταυτότητα της αρχής που είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της κατάστασης, για τον καθορισμό ενδεδειγμένου καταφυγίου και για τη λήψη απόφασης σχετικά με την υποδοχή ενός πλοίου που διατρέχει κίνδυνο σε ορισμένο καταφύγιο·
 - γ) μητρώο των δυνητικών καταφυγίων όπου θα συνοψίζονται τα στοιχεία που συμβάλλουν σε ταχεία αξιολόγηση και λήψη αποφάσεων, συμπεριλαμβανομένης περιγραφής των περιβαλλοντικών και κοινωνικών παραγόντων καθώς και των φυσικών συνθηκών των υπό εξέταση θέσεων·
 - δ) τις διαδικασίες αξιολόγησης για τον καθορισμό του καταφυγίου με βάση τις πιθανές θέσεις που έχουν καταγραφεί στο μητρώο·
 - ε) τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για συνδρομή, διάσωση και καταπολέμηση της ρύπανσης·
 - στ) ενδεχομένως, τους εφαρμοστέους διεθνείς μηχανισμούς συντονισμού και λήψης 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 της αρμόδιας αρχής που αναφέρεται στο άρθρο 20, παράγραφος 2, καθώς και τον κατάλογο των κατάλληλων σημείων επαφής για την παραλαβή και τη διαχείριση των συναγερμικών ειδοποιήσεων. Ανακοινώνουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των δυνητικών καταφυγίων· ανακοινώνουν επίσης στα γειτονικά κράτη τις συναφείς πληροφορίες όσον αφορά τα σχέδια και τις θέσεις καταφυγίων.

Κατά την υλοποίηση των διαδικασιών που προβλέπονται στα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο, εξασφαλίζουν ότι το σύνολο κατάλληλων πληροφοριών αναφορικά με τα σχέδια και τις θέσεις καταφυγίων τίθενται στη διάθεση εμπλεκομένων στις επιχειρήσεις μερών, συμπεριλαμβανομένων των εταιριών παροχής συνδρομής και ρυμούλκησης. »

10) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 20β :

*« Άρθρο 20β
Χρηματοοικονομικές εγγυήσεις*

1. Πριν από την υποδοχή ενός πλοίου που διατρέχει κίνδυνο σε καταφύγιο, το κράτος μέλος δύναται να ζητήσει από τον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον κυβερνήτη του πλοίου να παρουσιάσουν πιστοποιητικό ασφάλισης ή χρηματοοικονομική εγγύηση υπό την έννοια του άρθρου X της οδηγίας XX/XXXX/EK [σχετικά με την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών], που θα καλύπτει την ευθύνη του για βλάβες που ενδεχομένως προξενεί το πλοίο.
2. Η έλλειψη πιστοποιητικού ασφάλισης ή χρηματοοικονομικής εγγύησης δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την πραγματοποίηση της προηγούμενης αξιολόγησης και τη λήψη απόφασης που αναφέρονται στο άρθρο 20. »

11) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 22α:

*« Άρθρο 22α
Ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία SafeSeaNet*

1. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν, εθνικά ή τοπικά συστήματα διαχείρισης των πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία με σκοπό την εξασφάλιση της επεξεργασίας των πληροφοριών που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία.
2. Τα συστήματα επικοινωνιών που καθιερώνονται κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 1 πρέπει να καθιστούν δυνατή την επιχειρησιακή αξιοποίηση των συλλεγόμενων πληροφοριών και ιδίως να καλύπτουν τους όρους του άρθρου 14 της παρούσας οδηγίας.
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 πληροφοριών που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία μπορούν να διασυνδεθούν με το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία με την επωνυμία SafeSeaNet».

12) Το άρθρο 23 τροποποιείται ως ακολούθως :

α) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

« γ) επέκταση της κάλυψης ή/και αναβάθμιση του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων 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, κατά περίπτωση, συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών, υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και κατάλληλων συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων, τα οποία υποβάλλουν στον IMO προς έγκριση. Συνεργάζονται επίσης, στο πλαίσιο των οικείων περιφερειακών ή διεθνών φορέων, για την ανάπτυξη συστημάτων μεγάλου βεληνεκούς για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας και την θαλάσσια επιτήρηση. ».

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ε) και στ):

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

στ) μελέτη του εφικτού και καθορισμός τρόπων και μέσων για την ενοποίηση των αυτόματων συστημάτων αναγνώρισης (AIS) με τα συστήματα εντοπισμού θέσης και επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής. »

13) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 23α:

«Άρθρο 23α

Επεξεργασία και διαχείριση των πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα

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 ή που συλλέγονται από κάθε δημόσιο ή ιδιωτικό οργανισμό στο κατά την εκτέλεση της αποστολής τους.
2. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή συμβάλλει στην ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων συλλογής και διάδοσης δεδομένων σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδίως μέσω του συστήματος « Equasis » ή κάθε άλλου αντίστοιχου συστήματος με δημόσιο χαρακτήρα. »

14) Το άρθρο 28 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 28
Επιτροπή*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία (ασφάλειας στη θάλασσα) και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), που ιδρύθηκε βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία (ασφάλειας στη θάλασσα) και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS)*.

2. Σε περίπτωση παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, ισχύουν τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η χρονική περίοδος του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

* EE L 324 της 29.11.2002, σ. 1.»

15) Στο παράρτημα II, μέρος I, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3 :

«3. Αλιευτικά σκάφη

Κάθε αλιευτικό σκάφος μήκους άνω των 15 μέτρων έχει υποχρέωση να φέρει τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 6α σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

- Αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος μεγαλύτερο ή ίσο από 24 μέτρα και μικρότερο από 45 μέτρα, την 1η Ιανουαρίου 2008 το αργότερο
- Αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος μεγαλύτερο ή ίσο από 18 μέτρα και μικρότερο από 24 μέτρα, την 1η Ιανουαρίου 2009 το αργότερο
- Αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος μεγαλύτερο ή ίσο από 15 μέτρα και μικρότερο από 18 μέτρα, την 1η Ιανουαρίου 2010 το αργότερο.»

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως ... [12 μήνες έπειτα από την έναρξη ισχύος της]. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ/ΠΒΔ (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ /ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ)

Τομέας πολιτικής Ενέργεια και μεταφορές

(α) Δραστηριότητες: Θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, διατροφικότητα.

3. ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

3.1. Κονδύλια προϋπολογισμού (κονδύλια λειτουργίας και συναφή κονδύλια τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (πρώην κονδύλια ΒΑ), συμπεριλαμβανομένων των ονομασιών τους: Χωρίς αντικείμενο.

3.2. Διάρκεια της δράσης και των δημοσιονομικών επιπτώσεων: άνευ αντικειμένου

3.3. Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά (να προστεθούν κονδύλια, εάν είναι αναγκαίο) : άνευ αντικειμένου

Κονδύλιο προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συνεισφορές υποψήφιων χωρών	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών
	Υποχρεωτικές/μη υποχρεωτικές δαπάνες (ΥΔ/ΜΥΔ)	ΔΠ ¹ / ΜΔΠ ²	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ ΟΧΙ	ΝΑΙ/ ΟΧΙ	αριθ. [...]
	Υποχρεωτικές/μη υποχρεωτικές δαπάνες (ΥΔ/ΜΥΔ)	Διαχωριζόμενες /Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις (ΔΠ/ΜΔΠ)	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ ΟΧΙ	ΝΑΙ/ ΟΧΙ	αριθ. [...]

¹ Διαχωριζόμενες πιστώσεις.

² Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

4.1. Δημοσιονομικοί πόροι

4.1.1. Συνοπτικός πίνακας των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

εκατ. ευρώ (έως 3 δεκαδικά ψηφία)

Είδος δαπάνης	Τμήμα αριθ.		Έτος n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n + 5 και επόμενα	Σύνολο
---------------	----------------	--	--------	------	-------	------	------	-------------------------	--------

Δαπάνες επιχ. λειτουργίας³

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		b	0	0	0	0	0	0	0

Διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς⁴

Τεχνική και διοικητική βοήθεια –ΤΔΒ (ΜΔΠ)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		α+γ	0	0	0	0	0	0	0
Πιστώσεις πληρωμών		β+γ	0	0	0	0	0	0	0

Διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς⁵

Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Διοικητικές δαπάνες, εκτός των δαπανών για τους ανθρώπινους πόρους και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Δαπάνες εκτός Κεφαλαίου xx 01 του σχετικού Τίτλου xx.

⁴ Δαπάνες του άρθρου xx 01 04 του τίτλου xx.

⁵ Δαπάνες του Κεφαλαίου xx 01, εκτός των άρθρων xx 01 04 και xx 01 05.

Συνολικό ενδεικτικό δημοσιονομικό κόστος της δράσης

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για τους ανθρώπινους πόρους		α+γ +δ+ ε	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
ΣΥΝΟΛΟ ΠΠ, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για τους ανθρώπινους πόρους		β+γ +δ+ ε	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Λεπτομέρειες σχετικά με τη συγχρηματοδότηση

Στη νομοθετική πρόταση δεν προβλέπεται συγχρηματοδότηση εκ μέρους των κρατών μελών.

εκατ. ευρώ (έως 3 δεκαδικά ψηφία)

Συγχρηματοδότης οργανισμός		Έτος n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 και ακόλουθα	Σύνολο
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ συμπεριλαμβανομένης της συγχρηματοδότησης	α+γ+ δ+ε+ στ	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Συμβατότητα με τον δημοσιονομικό προγραμματισμό

- ☒ Η πρόταση είναι συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό.
- ☐ Η πρόταση απαιτεί επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.
- ☐ Η πρόταση ενδέχεται να απαιτήσει την εφαρμογή των διατάξεων της Διοργανικής Συμφωνίας⁶ (σχετικά με το μέσο ευελιξίας ή με την αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών).

4.1.3. Δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα

- ☒ Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα
- ☐ Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις- Οι επιπτώσεις στα έσοδα είναι οι ακόλουθες:

Σημείωση: Όλες οι διευκρινίσεις και παρατηρήσεις σχετικά με τη μέθοδο υπολογισμού της επίπτωσης στα έσοδα πρέπει να περιλαμβάνονται σε χωριστό παράρτημα.

⁶ Βλ. σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας

εκατομ. ευρώ (έως το πρώτο δεκαδικό ψηφίο)

Κονδύλιο προϋπολογισμού	Εσοδα	Πριν τη δράση [Έτος n-1]	Κατάσταση μετά τη δράση					
			[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	α) Έσοδα σε απόλυτες τιμές		0	0	0	0	0	0
	β) Μεταβολή των εσόδων	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2. Ανθρώπινοι πόροι ΙΠΑ (ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης) (συμπεριλαμβανομένων των μονίμων υπαλλήλων και του έκτακτου και εξωτερικού προσωπικού)- βλ. Λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.

Καμία επίπτωση στις δαπάνες λειτουργίας. Διαχείριση από το υφιστάμενο προσωπικό.

Ετήσιες ανάγκες	Έτος n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 και ακόλουθα
Σύνολο ανθρωπίνων πόρων	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

5.1. Ανάγκη υλοποίησης βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα

Με την οδηγία 2002/59/EK της 27ης Ιουνίου 2002 τίθεται η αρχή της ανασύνταξης και οργάνωσης του συνόλου των σήμερα διαθέσιμων μέσων για τη διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και την παρακολούθηση των πλοίων.

Ενοποιούνται τα μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, τη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως η εισαγωγή αναμεταδοτών (AIS), και η δημιουργία λιμένων καταφυγίων.

Κρίνεται απαραίτητη η πραγματοποίηση ορισμένων προσαρμογών ώστε, βάσει της συνεργασίας με τα κράτη μέλη, τα μέτρα που εισήγαγε η οδηγία 2002/59/EK να ανταποκρίνονται καλύτερα με τις επιχειρησιακές, νομικές και τεχνικές απαιτήσεις

5.2. Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής, συμβατότητα της πρότασης με άλλα δημοσιονομικά μέσα και δυνατότητα συνέργειας

Ο στόχος της τροποποίησης της οδηγίας είναι κατ' ουσίαν τεχνικός. Στο πλαίσιο αυτό, η πρόταση συντίθεται από πολύ συγκεκριμένα μέτρα που δεν μεταβάλλουν την εν γένει οικονομία της οδηγίας 2002/59/EK, αλλά συμπληρώνουν το πλαίσιο και εξασφαλίζουν την πλήρη αποτελεσματικότητά της.

⁷

Να προστεθούν στήλες εάν είναι αναγκαίο, δηλαδή εάν η διάρκεια της δράσης υπερβαίνει τα έξι έτη.

5.3. Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της διαχείρισης βάσει δραστηριοτήτων (ΔΒΔ)

Η πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 2002/59/EK σχετικά με το κοινοτικό σύστημα ενημέρωσης και παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα (αναμενόμενα αποτελέσματα):

- η υλοποίηση σαφούς και συγκεκριμένου νομικού πλαισίου για τα καταφύγια θα επιτρέψει να εξασφαλιστεί σαφής προσδιορισμός των αρχών που είναι αρμόδιες για τον καθορισμό καταφυγίων και ότι θα έχουν στη διάθεσή τους τα απαραίτητα στοιχεία για τη λήψη απόφασης, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς μητρώου για τα δυνητικά καταφύγια κατά μήκος των ακτών·
- η ένταξη στην οδηγία 2002/59/EK κεκτημένων του έργου SafeSeaNet, για το ηλεκτρονικό δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων και τα επικίνδυνα φορτία στα κοινοτικά ύδατα·
- η εγκατάσταση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS) σε αλιευτικά σκάφη άνω των 15 μέτρων
- ειδικά μέτρα που παρέχουν στα παράκτια κράτη τη δυνατότητα λήψης κατάλληλων μέτρων με σκοπό τον περιορισμό των κινδύνων για τη ναυσιπλοΐα που μπορούν να προέλθουν από το σχηματισμό πάγων σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές στο βορρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

5.4. Μέθοδος υλοποίησης (ενδεικτική)

Να αναφερθεί παρακάτω η μέθοδος ή μέθοδοι⁸ που επιλέχθηκε(-αν) για την υλοποίηση της δράσης.

☐ **Κεντρική διαχείριση**

☒ άμεσα από την Επιτροπή

☐ έμμεσα με ανάθεση σε:

☐ εκτελεστικούς φορείς,

☐ οργανισμούς που έχουν δημιουργηθεί από τις Κοινότητες, όπως οι προβλεπόμενες στο άρθρο 185 του χρηματοοικονομικού κανονισμού,

☐ εθνικοί, δημόσιοι οργανισμοί / οργανισμοί με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας .

☐ **Επιμερισμένη ή αποκεντρωμένη διαχείριση**

☐ με τα κράτη μέλη

☐ με τρίτες χώρες

☐ **Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (να διευκρινιστεί)**

Παρατηρήσεις:

⁸ Εφόσον δηλωθούν περισσότερες μέθοδοι, να δοθούν διευκρινήσεις στις "παρατηρήσεις" στο παρόν σημείο.

6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Στο σχέδιο της οδηγίας περιλαμβάνεται διάταξη με την οποία απαιτείται η ανακοίνωση, εκ μέρους των κρατών μελών, των εθνικών εκτελεστικών μέτρων που θεσπίζονται ενόψει της μεταφοράς των οδηγιών στην εθνική νομοθεσία.

Η μη ανακοίνωση των εν λόγω εθνικών εκτελεστικών μέτρων (καθώς και μη πλήρης ανακοίνωσή τους) συνεπάγεται την αυτόματη ενεργοποίηση των διαδικασιών επί παραβάσει σύμφωνα με το άρθρο 226 της Συνθήκης.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα θα συμβάλει στην παρακολούθηση της υλοποίησης της οδηγίας εκ μέρους των κρατών μελών.

6.1. Αξιολόγηση:

6.1.1. Εκ των προτέρων αξιολόγηση

Ο δυνητικός αντίκτυπος της δράσης θα είναι ο ακόλουθος:

Μέτρα για τα « καταφύγια ».

Το μέτρο παρουσιάζει μάλλον ποιοτικό παρά ποσοτικό αντίκτυπο. Αποσαφηνίζει υφιστάμενες διαδικασίες και υποχρεώσεις και παρέχει πληρέστερο και ασφαλέστερο νομικό πλαίσιο για τη λήψη αποφάσεων και την αντίστοιχη θέση των ενδιαφερομένων μερών σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ο αντίκτυπος θα είναι κατά συνέπεια θετικός για όλα τα μέρη: Παράκτια κράτη, φορείς εκμετάλλευσης και κυβερνήτες των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο, και λιμενικές αρχές.

Ενταξη του SafeSeaNet

Στην πρόταση λαμβάνεται υπόψη η επιτυχία που είχε η αρχή της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, όπως προτείνεται στο άρθρο 23 της οδηγίας 2002/59/EK Βασίζεται στην μαζική συμμετοχή των κρατών μελών στο έργο, που υπερβαίνει ακόμα και τις απαιτήσεις της οδηγίας ώστε να εξασφαλίζεται μέγιστη αξιοποίηση του SafeSeaNet.

Εξοπλισμός των αλιευτικών σκαφών με AIS

Το μέτρο θα συμβάλει στον περιορισμό του αριθμού των συγκρούσεων όπου εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη. Όπως συμβαίνει με κάθε είδος εξοπλισμού, η εγκατάσταση αναμεταδοτών AIS σε αλιευτικά σκάφη συνεπάγεται οικονομικό κόστος για τους εκμεταλλευόμενους τα πλοία. Το συνολικό κόστος εκτιμάται για τον σχετικό αλιευτικό στόλο (πλοία άνω των 15 μέτρων) ότι θα ανέλθει σε ύψος 23 εκατομμυρίων ευρώ περίπου.

Ναυτιλία σε περιοχές χειμέριου πάγου

Το μέτρο αναμένεται να οδηγήσει σε περιορισμό των ατυχημάτων στις σχετικές περιοχές (σε περίπου 100 περιπτώσεις συμβάντων που μελέτησε φινλανδικό ινστιτούτο ερευνών, ποσοστό 30% αφορούσε δομικές ελλείψεις των πλοίων που οφείλονταν στον πάγο). Το μέτρο αυτό δεν προβλέπεται να συνεπάγεται νέες δαπάνες για τις σχετικές δημόσιες διοικήσεις, δεδομένου ότι όλα τα κράτη που

επηρεάζονται από τους χειμέριους πάγους διαθέτουν ήδη εξειδικευμένες υπηρεσίες πληροφόρησης, και παρέμβασης, προσαρμοσμένες στο περιβάλλον τους.

- 6.1.2. *Μέτρα που ελήφθησαν έπειτα από ενδιάμεση / εκ των υστέρων αξιολόγηση (διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες κατά το παρελθόν)*

Χωρίς αντικείμενο.

- 6.1.3. *Όροι και συχνότητα μελλοντικών αξιολογήσεων*

Η Επιτροπή θα καταρτίσει έκθεση που θα βασίζεται στις μηνιαίες εκθέσεις των κρατών μελών.

7. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Χωρίς αντικείμενο.

8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

8.1 Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους: **άνευ αντικειμένου**

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (μέχρι τρίτου δεκαδικού)

(Ονομασίες στόχων, δράσεων και υλοποιήσεων/αποτελεσμάτων)	Τύπος υλοποίησης	Μέσο κόστος	Έτος n		Έτος n+1		Έτος n+2		Έτος n+3		Έτος n+4		Έτος n+5 και επόμενα		ΣΥΝΟΛΟ	
			Αριθμός υλοποιήσεων/αποτελεσμάτων	Συνολικό κόστος	Αριθμός υλοποιήσεων/αποτελεσμάτων	Συνολικό κόστος	Αριθμός υλοποιήσεων/αποτελεσμάτων	Συνολικό κόστος	Αριθμός υλοποιήσεων/αποτελεσμάτων	Συνολικό κόστος	Αριθμός υλοποιήσεων/αποτελεσμάτων	Συνολικό κόστος	Αριθμός υλοποιήσεων/αποτελεσμάτων	Συνολικό κόστος	Αριθμός υλοποιήσεων/αποτελεσμάτων	Συνολικό κόστος
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ⁹																
Δράση 1.....																
- Υλοποίηση 1																
- Υλοποίηση 2																
Δράση 2.....																
- Υλοποίηση 1																
Υποσύνολο Στόχος 1																
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 1.....																
Δράση 1.....																
- Υλοποίηση 1																
Υποσύνολο Στόχος 2																
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. n 1																
Υποσύνολο Στόχος n																
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ																

⁹ Όπως περιγράφεται στο μέρος 5.3.

8.2 Διοικητικές δαπάνες

8.2.1 Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων

Κατηγορίες θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους ή/και συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους (αριθμός θέσεων/ΠΠΑ)					
		Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι ¹⁰ (16 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Προσωπικό που χρηματοδοτείται ¹¹ από το άρθρο XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Λοιπό προσωπικό που χρηματοδοτείται ¹² από το άρθρο XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		0.50	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση: καθήκοντα

Με την τροποποίηση του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας διευρύνεται η κοινοτική αρμοδιότητα στο πεδίο της ασφάλειας στη θάλασσα. Απαιτείται ενίσχυση των ανθρώπινων πόρων - εκτιμάται σε ½ μόνιμο υπάλληλο Α – ώστε να εξασφαλιστεί ορθή παρακολούθηση της υλοποίησης της οδηγίας.

8.2.3 Πηγές ανθρώπινων πόρων (Κανονισμός Υπηρεσιακής Κατάστασης)

- ☐ Θέσεις που έχουν διατεθεί για τη διαχείριση του προγράμματος και πρέπει να αντικατασταθούν ή να παραταθούν
- ☐ Θέσεις που έχουν διατεθεί εκ των προτέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ (Ετήσιας Στρατηγικής Πολιτικής/Προσχεδίου Προϋπολογισμού) για το έτος n
- ☐ Θέσεις που θα ζητηθούν στο πλαίσιο της επόμενης διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ
- ☒ Θέσεις προς αναδιάταξη με χρησιμοποίηση των υφιστάμενων πόρων στη διαχειρίστρια υπηρεσία (εσωτερική αναδιάταξη)
- ☐ Θέσεις που απαιτούνται για το έτος n αλλά δεν προβλέπονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ του σχετικού οικονομικού έτους

¹⁰ Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

¹¹ Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

¹² Των οποίων το κόστος καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

8.2.4 Άλλες διοικητικές δαπάνες που περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς (XX 01 04/05 – Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης)

εκατ. ευρώ (έως 3 δεκαδικά ψηφία)

Κονδύλιο προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
1. Τεχνική και διοικητική βοήθεια (περιλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)							0
Εκτελεστικοί οργανισμοί ¹³							0
Άλλη τεχνική ή διοικητική βοήθεια							0
- Εσωτερική (intra muros)							0
- Εξωτερική (extra muros)							0
Σύνολο τεχνικής και διοικητικής βοήθειας							0

8.2.5 Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (έως 3 δεκαδικά ψηφία)

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επόμενα
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02 (επικουρικοί υπάλληλοι, END(=AEE), συμβασιούχοι υπάλληλοι, κλπ.) (να αναφερθεί το κονδύλιο του προϋπολογισμού)	0	0	0	0	0	0
Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Υπολογισμός– *Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι*

$$(108\ 000\ € * 0.5 = 54\ 000\ €)$$

Υπολογισμός– *Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02*

Χωρίς αντικείμενο.

¹³ Να γίνει παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον (τους) εν λόγω εκτελεστικό (-ούς) οργανισμό (-ούς).

8.2.6 Άλλες διοικητικές δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (έως 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επόμε να	ΣΥΝΟΛΟ
XX 01 02 11 01 – Αποστολές	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Συνεδριάσεις και διασκέψεις	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Επιτροπές ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Μελέτες και παροχή συμβουλών	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Συστήματα πληροφοριών	0	0	0	0	0	0	0
2. Σύνολο άλλων δαπανών διαχείρισης (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης (να προσδιοριστούν και να αναφερθεί το σχετικό κονδύλιο του προϋπολογισμού)	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο διοικητικών δαπανών εκτός των ανθρώπινων πόρων και των συναφών δαπανών (που ΔΕΝ περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς)	0	0	0	0	0	0	0

* χωρίς επίπτωση στον τρέχοντα προϋπολογισμό αποστολών

Υπολογισμός – Άλλες διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς
Χωρίς αντικείμενο.

¹⁴ Να διευκρινιστεί ο τύπος της επιτροπής, καθώς και η ομάδα στην οποία ανήκει