

**Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία**

(2001/C 120 E/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 802 τελικό — 2000/0325(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 8 Δεκεμβρίου 2000)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

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

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της 24ης Φεβρουαρίου 1993 για μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα, περιλαμβάνει στους επιδιωκόμενους στόχους σε κοινοτικό επίπεδο τη δημιουργία ενός υποχρεωτικού συστήματος ενημέρωσης, χάρη στο οποίο τα κράτη μέλη θα διαθέτουν ταχεία πρόσβαση σε όλες τις σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνες ουσίες και με την ακριβή φύση των εν λόγω φορτίων.
- (2) Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ <sup>(1)</sup> της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 θεσπίζει ένα σύστημα ενημέρωσης των αρμόδιων αρχών για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες, καθώς και για τα περιστατικά που συμβαίνουν στη θάλασσα. Η εν λόγω οδηγία προβλέπει στο άρθρο 13 ότι η Επιτροπή παρουσιάζει νέες προτάσεις που στοχεύουν στη δημιουργία πληρέστερου συστήματος υποβολής αναφορών για την Κοινότητα, το οποίο θα περιλαμβάνει επίσης και τα πλοία που διέρχονται στα ανοικτά των ακτών των κρατών μελών.
- (3) Το ψήφισμα του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 1993 <sup>(2)</sup> σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, αναφέρει ότι οι κύριοι στόχοι της κοινοτικής δράσης περιλαμβάνουν κυρίως τη δημιουργία ενός πληρέστερου συστήματος ενημέρωσης.
- (4) Η δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία θα

συμβάλει στην πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και στην ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο περιβάλλον, την οικονομία και την υγεία των τοπικών πληθυσμών. Η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, και ιδίως της διαχείρισης του κατάπλου των πλοίων στους λιμένες, εξαρτάται επίσης από τις προειδοποιήσεις κατάπλου που υποβάλλονται αρκετό χρόνο πριν από την άφιξη των πλοίων.

- (5) Πολλά συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία έχουν θεσπιστεί κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες που εγκρίθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ). Είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται ότι τα διερχόμενα πλοία συμμορφώνονται με τις ισχύουσες υποχρεώσεις αναγγελίας στο πλαίσιο των εν λόγω συστημάτων. Οι αναφορές που υποβάλλονται από τα πλοία αυτά περιλαμβάνουν τουλάχιστον ορισμένες πληροφορίες που επιτρέπουν στις παράκτιες αρχές να γνωρίζουν τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο, τον τύπο του φορτίου και των καυσίμων που βρίσκονται στις δεξαμενές, τα οποία ενδέχεται, πέρα από μια ορισμένη ποσότητα, να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους ρύπανσης.
- (6) Έχουν δημιουργηθεί επίσης υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας τα οποία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόληψη των ατυχημάτων και της ρύπανσης σε ορισμένες πυκνές κυκλοφορίας ή επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα θαλάσσιες ζώνες. Είναι απαραίτητο τα πλοία να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς που ισχύουν στα πλαίσια των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας που έχουν εγκριθεί από τον ΙΜΟ.
- (7) Σημειώθηκαν σημαντικές τεχνολογικές πρόοδοι στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού, οι οποίες επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό των πλοίων (συστήματα AIS) και τη βελτιωμένη παρακολούθησή τους, καθώς και την καταγραφή των δεδομένων ταξιδιού (συστήματα VDR ή «μαύρα κουτιά») προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες για τη διαλεύκανση των αιτιών των ατυχημάτων. Δεδομένης της σημασίας του στο πλαίσιο της επεξεργασίας μιας πολιτικής πρόληψης των θαλασσιών ατυχημάτων, η εγκατάσταση του εν λόγω εξοπλισμού πρέπει να καταστεί υποχρεωτική στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια και καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας.
- (8) Η ακριβής ενημέρωση σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται από τα πλοία αποτελεί βασικό στοιχείο για την προετοιμασία και την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων επέμβασης σε περιπτώσεις ρύπανσης ή απειλής ρύπανσης στη θάλασσα. Τα πλοία που κατευθύνονται προς ή αποπλέουν από κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές ή στις λιμενικές αρχές των κρατών μελών. Τα πλοία που δεν καταπλέουν σε λιμένες εντός της Κοινότητας οφείλουν να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ποσότητα και τον τύπο των επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρουν στα συστήματα υποβολής αναφορών των παράκτιων αρχών των κρατών μελών.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 271 της 7.10.1993, σ. 1.

- (9) Προκειμένου να απλοποιηθεί και να επισπευσθεί η μετάδοση και η αξιοποίηση των πληροφοριών σχετικά με το φορτίο, ο όγκος των οποίων ενίοτε είναι πολύ μεγάλος, οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει να μεταδίδονται ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή ή στην ενδιαφερόμενη λιμενική αρχή. Όταν χρησιμοποιούνται τα πρωτόκολλα EDI, είναι απαραίτητο να χρησιμοποιούνται μόνο τα μορφότυπα που αναφέρονται στην οδηγία, προκειμένου να αποφευχθεί η ανεπιθύμητη εμφάνιση ασύμβατων μεταξύ τους προτύπων. Για τους ίδιους λόγους, οι ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών πρέπει να πραγματοποιούνται σε ηλεκτρονική μορφή.
- (10) Τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ λιμένων ενός κράτους μέλους ή πολλών κρατών μελών πρέπει να απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής αναφοράς σε κάθε ταξίδι, όταν οι ενδιαφερόμενες εταιρείες εφαρμόζουν, κατ' απαίτηση των κρατών μελών, εσωτερικές διαδικασίες που εγγυώνται την έγκαιρη μετάδοση των προβλεπόμενων από την οδηγία πληροφοριών στην αρμόδια αρχή.
- (11) Εφόσον ένα κράτος μέλος εκτιμά ότι οι ιδιαίτερα δυσμενείς μετεωρολογικές-ωκεάνιες συνθήκες προκαλούν αυξημένους κινδύνους για το περιβάλλον, απαγορεύει τον απόπλου των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, έως ότου οι καιρικές συνθήκες επιστρέψουν στο φυσιολογικό. Στο πλαίσιο της εξουσίας εκτίμησης της κατάστασης που διαδέχεται, το κράτος μέλος θεωρεί ότι τέτοιες συνθήκες υφίστανται εφόσον η ένταση του ανέμου υπερβαίνει τα 10 μποφόρ και διαπιστώνονται αντίστοιχες συνθήκες στη θάλασσα, στην υπό εξέταση ζώνη.
- (12) Ορισμένα πλοία εγκυμονούν κινδύνους, λόγω της συμπεριφοράς ή της κατάστασής τους, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το περιβάλλον. Τα κράτη μέλη οφείλουν να αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στην παρακολούθηση των εν λόγω πλοίων, να λαμβάνουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, προκειμένου να αποφευχθεί η επιδείνωση των κινδύνων που δημιουργούν, και να μεταδίδουν τις σχετικές πληροφορίες που διαδέχονται για τα εν λόγω πλοία στα λοιπά ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.
- (13) Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν προφυλάξεις για την προστασία από τους κινδύνους που προκαλούνται από ορισμένα περιστατικά στη θάλασσα και απειλούν την ασφάλεια στη θάλασσα, τους τοπικούς πληθυσμούς και το περιβάλλον καθώς και για την αντιμετώπιση κηλίδων ρύπανσης ή την αποκομιδή εμπορευμάτων που επιπλέουν στη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να ειδοποιούν τις παράκτιες αρχές για τέτοια συμβάντα, παρέχοντας όλες τις σχετικές πληροφορίες.
- (14) Σε περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος στη θάλασσα, η πλήρης συνεργασία των ενδιαφερομένων μερών συμβάλλει σημαντικά στην αποτελεσματικότητα των επεμβάσεων των αρμόδιων αρχών.
- (15) Η έλλειψη διαθεσιμότητας ασφαλών λιμένων συνεπάγεται ενδεχομένως σοβαρές συνέπειες σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη είναι αναγκαίο να καταρτίζουν σχέδια που θα επιτρέπουν, εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις, την υποδοχή στους λιμένες τους, υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες, των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.
- (16) Η αποτελεσματικότητα της οδηγίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον αυστηρό έλεγχο της εφαρμογής της από τα κράτη μέλη. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίζουν, μέσω των κατάλληλων ελέγχων, ότι οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που δημιουργήθηκαν για τις ανάγκες της οδηγίας λειτουργούν με ικανοποιητικά. Πρέπει επίσης να καθιερωθούν αποτρεπτικές κυρώσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των εμπλεκόμενων μερών με τις υποχρεώσεις υποβολής αναφορών ή εγκατάστασης του προβλεπόμενου από την οδηγία εξοπλισμού.
- (17) Είναι αναγκαία η δημιουργία, μέσω της ανάπτυξης κατάλληλων τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων μεταξύ των αρχών και των λιμένων των κρατών μελών ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία του συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία. Επιπλέον, η κάλυψη του συστήματος εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων πρέπει να επεκταθεί στις θαλάσσιες ζώνες της Κοινότητας όπου αυτή είναι ανεπαρκής. Εξάλλου, πρέπει να δημιουργηθούν κέντρα διαχείρισης των πληροφοριών στις θαλάσσιες περιφέρειες της Κοινότητας, προκειμένου να διευκολύνεται η ανταλλαγή ή η κατανομή των δεδομένων που σχετίζονται με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας και την εφαρμογή της οδηγίας. Η ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, που προβλέπεται από την οδηγία .../.../ΕΚ, θα συμβάλει στην επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (18) Είναι απαραίτητη η επικουρία της Επιτροπής από επιτροπή αποτελούμενη από εκπροσώπους των κρατών μελών με στόχο την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Δεδομένου ότι τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας είναι γενικής εμβέλειας, κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>(1)</sup>, τα μέτρα αυτά είναι αναγκαίο να λαμβάνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης.
- (19) Ορισμένες διατάξεις της παρούσας οδηγίας μπορούν να τροποποιηθούν με την εν λόγω διαδικασία, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη των διεθνών πράξεων και της εμπειρίας που αποκτάται κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (20) Οι διατάξεις της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ ενισχύονται, επεκτείνονται και τροποποιούνται σημαντικά μέσω της παρούσας οδηγίας. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να καταργηθεί η οδηγία 93/75/ΕΟΚ.
- (21) Λαμβανομένης υπόψη της αρχής της επικουρικότητας, η θέσπιση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου συνιστά την πλέον πρόσφορη νομοθετική πράξη, διότι δημιουργεί ένα πλαίσιο για την υποχρεωτική και ομοιόμορφη εφαρμογή από τα κράτη μέλη των υποχρεώσεων και των διαδικασιών που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία, αφήνοντας ταυτόχρονα σε καθένα από αυτά την ελευθερία επιλογής των λεπτομερειών εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εθνικό τους σύστημα,

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

### Άρθρο 1

#### Αντικείμενο

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

### Άρθρο 2

#### Πεδίο εφαρμογής

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

- α) των πολεμικών πλοίων, των βοηθητικών πολεμικών πλοίων ή άλλων πλοίων που ανήκουν σε κράτος μέλος, ή πλοίων η εκμετάλλευσή των οποίων διενεργείται από κράτος μέλος στα πλαίσια της παροχής δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών.
- β) των αλιευτικών πλοίων μήκους κάτω των 45 μέτρων και των πλοίων αναψυχής,
- γ) των εφοδίων και του εξοπλισμού των πλοίων.

### Άρθρο 3

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «εκμεταλλεούμενοι το πλοίο», οι εφοπλιστές, ή οι διαχειριστές του πλοίου,
- β) «πράκτορας», κάθε πρόσωπο που εντέλλεται ή εξουσιοδοτείται να παρέχει πληροφορίες εν ονόματι του εκμεταλλεούμενου του πλοίου,
- γ) «φορτωτής», το πρόσωπο από το οποίο ή επ' ονόματι ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων με μεταφορά,
- δ) «εταιρεία», η εταιρεία κατά την έννοια του κανόνα 1, παράγραφος 2, του κεφαλαίου IX της σύμβασης SOLAS,
- ε) «πλοίο», κάθε θαλασσοπόρο πλοίο ή θαλάσσιο σκάφος,
- στ) «επικίνδυνα εμπορεύματα»:
  - τα εμπορεύματα που αναφέρονται στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα για τη Μεταφορά των Επικινδυνών Εμπορευμάτων (IMDG),
  - οι επικίνδυνες υγρές ουσίες που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 17 του Διεθνούς Κώδικα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), του σχετικού με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες ουσίες (IBC),
  - τα υγρά αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 19 του Διεθνούς Κώδικα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

(IMO), του σχετικού με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια (IGC),

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

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

#### ζ) «ρυπογόνα εμπορεύματα»:

- τα πετρελαιοειδή, όπως ορίζονται στο παράρτημα 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,

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

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

- «MARPOL», διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και το πρωτόκολλο της του 1978,
- «SOLAS», η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις της,
- η διεθνής σύμβαση του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων,
- η διεθνής σύμβαση του 1969 για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση απωλειών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης και το πρωτόκολλο του 1973 σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές,
- «κώδικας ISM», ο διεθνής θαλάσσιος κώδικας διαχείρισης της ασφαλείας,
- «κώδικας IMDG», ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας για τη Μεταφορά των Επικινδυνών Εμπορευμάτων,
- «κώδικας IBC», ο Διεθνής Κώδικας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες ουσίες,
- «κώδικας IGC», ο Διεθνής Κώδικας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια,
- «κώδικας BC», ο κώδικας πρακτικών κανόνων του IMO για την ασφαλή μεταφορά στερεών φορτίων χύδην,

- «κώδικας INF», ο κώδικας του IMO για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων,
- «ψήφισμα A.851(20) του IMO», το ψήφισμα 851(20) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικές αρχές για συστήματα υποβολής αναφορών των πλοίων και για απαιτήσεις σχετικά με την υποβολή αναφορών των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών για την αναφορά συμβάντων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, επιβλαβείς ουσίες ή/και ουσίες που ρυπαίνουν τη θάλασσα»,

- ι) «διεύθυνση», η ονομασία και οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που επιτρέπουν την επαφή, σε περίπτωση ανάγκης, με τον εκμεταλλευτόμενο, τον πράκτορα, τη λιμενική αρχή, την αρμόδια αρχή ή κάθε άλλο πρόσωπο ή εξουσιοδοτημένο οργανισμό που διαθέτει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο που μεταφέρει το πλοίο.
- ια) «αρμόδιες αρχές» οι αρχές και οι οργανισμοί στους οποίους ανατίθεται από τα κράτη μέλη το καθήκον να λαμβάνουν και να διαθέτουν τις πληροφορίες που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας,
- ιβ) «λιμενικές αρχές», οι αρχές και οι οργανισμοί στους οποίους ανατίθεται από τα κράτη μέλη η ευθύνη να λαμβάνουν και να διαθέτουν τις πληροφορίες που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας,
- ιγ) «παράκτιο κέντρο», η υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, οι εγκαταστάσεις στην ξηρά που είναι υπεύθυνες για τη λειτουργία ενός συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών εγκεκριμένου από τον IMO ή από τον αρμόδιο φορέα που για το συντονισμό των επιχειρήσεων ανεύρεσης και διάσωσης ή καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, οι οποίοι ορίζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

## ΤΙΤΛΟΣ I

## ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΥΔΑΤΑ

## Άρθρο 4

**Αναγγελία κατάπλου στους κοινοτικούς λιμένες**

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

- α) τουλάχιστον σαράντα οκτώ ώρες πριν από τον κατάπλου, εφόσον ο λιμένας κατάπλου είναι γνωστός, ή
- β) μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας κατάπλου, εφόσον η εν λόγω πληροφορία είναι διαθέσιμη σε λιγότερο από σαράντα οκτώ ώρες πριν από τον κατάπλου, ή
- γ) το αργότερο κατά το χρόνο απόπλου του πλοίου από τον προηγούμενο λιμένα, εφόσον η διάρκεια του δρομολογίου είναι μικρότερη από σαράντα οκτώ ώρες.

## Άρθρο 5

**Συμμετοχή στα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών**

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

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

## Άρθρο 6

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

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

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

## Άρθρο 7

**Συστήματα αυτόματου εντοπισμού**

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

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

## Άρθρο 8

**Όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (μαύρα κουτιά)**

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

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

## ΤΙΤΛΟΣ II

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

## Άρθρο 9

**Υποχρεώσεις του φορτωτή**

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

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

## Άρθρο 10

**Υποβολή αναφορών από τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα**

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

2. Ο εκμεταλλεόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και προέρχεται από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα εντός της Κοινότητας ή με κατεύθυνση προς αγκυροβόλιο εντός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους κοινοποιεί τις πληροφορίες που αναφέρο-

νται στο παράρτημα III στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο πρώτος λιμένας προορισμού ή το πρώτο αγκυροβόλιο, το αργότερο μόλις αποπλεύσει από τον λιμένα φόρτωσης ή μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας προορισμού, εφόσον η εν λόγω πληροφορία δεν είναι διαθέσιμη κατά τον απόπλου.

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

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

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

5. Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και διέρχονται από τα χωρικά ύδατα ή από την αποκλειστική οικονομική ζώνη κρατών μελών χωρίς να κατευθύνονται προς ή να προέρχονται από λιμένα εντός της Κοινότητας κοινοποιούν στα παρακτα κέντρα που διαθέτουν σύστημα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 την ποσότητα και την κλάση ΙΜΟ των επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρουν.

## Άρθρο 11

**Ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ κρατών μελών**

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

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

- η ανταλλαγή δεδομένων πρέπει να διενεργείται ηλεκτρονικά, πρέπει δε να επιτρέπει τη λήψη και την επεξεργασία των μηνυμάτων που αποστέλλονται σύμφωνα με το άρθρο 10,
- το σύστημα πρέπει να επιτρέπει τη μετάδοση των πληροφοριών επί εικοσιτετραώρου βάσεως,
- κάθε κράτος μέλος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να μεταδίδει έγκαιρα στην αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, κατόπιν αιτήσεώς της, τις πληροφορίες σχετικά με το πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

## Άρθρο 12

**Απαλλαγές**

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

- η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα προαναφερόμενα τακτικά δρομολόγια καταρτίζει και ενημερώνει κατάλογο των εμπλεκόμενων πλοίων και τον διαβιβάζει στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή,
- για κάθε δρομολόγιο που εκτελείται, οι αναφερόμενες στο παράρτημα III πληροφορίες τίθενται στη διάθεση της αρμόδιας αρχής, εφόσον τις ζητήσει. Η εταιρεία οφείλει να θέσει σε εφαρμογή εσωτερικό σύστημα που να εγγυάται την έγκαιρη μετάδοση, εφόσον της ζητηθεί, των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή επί εικοσιτετραώρου βάσεως, σε ηλεκτρονική μορφή σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 2.

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

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

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

## ΤΙΤΛΟΣ III

**ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ Η ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ**

## Άρθρο 13

**Πλοία που εγκυμονούν κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα**

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

- πλοία που έχουν εμπλακεί στα θαλάσσια ατυχήματα ή συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 14,
- πλοία που αδέτησαν την υποχρέωση υποβολής αναφορών που επιβάλλεται από την παρούσα οδηγία,
- πλοία που παραβίασαν τους κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας και των υπηρε-

σιών εξυπηρέτησης πλοίων που λειτουργούν υπ' ευθύνη ενός κράτους μέλους,

- πλοία για τα οποία υπάρχουν αποδείξεις ή ισχυρές ενδείξεις εσκεμμένων απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων παραβιάσεων της σύμβασης Marpol στα ύδατα κράτους μέλους,
- πλοία στα οποία απαγορεύτηκε ο κατάπλους στους λιμένες της Κοινότητας ή για τα οποία υποβλήθηκε έκθεση ή κοινοποίηση από κράτος μέλος σύμφωνα με το παράρτημα I-1 της οδηγίας 95/21/ΕΚ.

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

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

## Άρθρο 14

**Ειδοποίηση σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα**

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

- κάθε συμβάν ή ατύχημα που απειλεί την ασφάλεια του πλοίου, όπως προσόρμιση, προσάραξη, αβαρία, δυσλειτουργία ή βλάβη, εισβολή ή κλοπή φορτίου, καθώς και κάθε ζημία που παρατηρείται στο κύτος ή στη δομή του πλοίου,
- κάθε συμβάν ή ατύχημα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, όπως βλάβες που ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητα ελιγμών ή πλεύσης του πλοίου, καθώς και κάθε δυσλειτουργία στα συστήματα προώθησης ή στα πηδάλια, στην ηλεκτρογεννήτρια, στον ναυτιλιακό ή στον επικοινωνιακό εξοπλισμό,
- κάθε περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση των υδάτων και των ακτών ενός κράτους μέλους, όπως ρίψη ή κίνδυνος ρίψης ρυπογόνων προϊόντων στη θάλασσα, καθώς και κάθε κηλίδα ρυπογόνων προϊόντων, εμπορευματοκιβώτια ή επιπλέοντα συσκευασμένα εμπορεύματα που παρατηρούνται στη θάλασσα.

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

#### Άρθρο 15

##### Μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ιδιαίτερα δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών

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

#### Άρθρο 16

##### Λήψη μέτρων σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα

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

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

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

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

#### Άρθρο 17

##### Ασφαλείς λιμένες

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τη διαθεσιμότητα στο έδαφος τους λιμένων κατάλληλων για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο. Για το σκοπό αυτό, καταρτίζουν, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, σχέδια που αναφέρουν λεπτομερώς για κάθε λιμένα τα χαρακτηριστικά της ζώνης, τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις, τους επιχειρησια-

κούς και περιβαλλοντικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την ενδεχόμενη χρησιμοποίησή τους για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

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

#### Άρθρο 18

##### Ενημέρωση των ενδιαφερομένων μερών

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

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

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

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

#### ΤΙΤΛΟΣ IV

##### ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

#### Άρθρο 19

##### Κατάρτιση και δημοσίευση του καταλόγου των αρμόδιων οργανισμών

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

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

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

## Άρθρο 20

**Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής**

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

- α) Τη βελτιστοποίηση της χρήσης των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, περιλαμβανομένης της ανάπτυξης των κατάλληλων τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων και των λιμενικών αρχών με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις κινήσεις και τις προβλέψεις κατάπλου των πλοίων στους λιμένες, καθώς και με το φορτίο τους,
- β) Την ανάπτυξη και τη βελτίωση των τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων των κρατών μελών για την καλύτερη γνώση της κυκλοφορίας και την παρακολούθηση των πλοίων που διέρχονται από τις ευρωπαϊκές ακτές, την εναρμόνιση και, ει δυνατόν, την απλοποίηση των αναφορών που απαιτούνται από τα διερχόμενα πλοία,
- γ) Την επέκταση της κάλυψης του ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θάλασσα κυκλοφορία προκειμένου να βελτιωθεί ο εντοπισμός και η παρακολούθηση των πλοίων που πλέουν στα ευρωπαϊκά ύδατα. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τη δημιουργία κατάλληλων συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών, υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και, ενδεχομένως, συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας, για την υποβολή τους στον IMO προς έγκριση.

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

- διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής για την επίτευξη των στόχων της παραγράφου 1,
- προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των παράκτιων κρατών στις θαλάσσιες ζώνες των περιοχών που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία,
- βελτίωση της ενημέρωσης του ναυτιλιακού τομέα σχετικά με τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία,
- συλλογή και διάθεση στα ενδιαφερόμενα μέρη του καταλόγου των αρμόδιων οργανισμών που ορίζονται σύμφωνα δυνάμει του άρθρου 19, των σχετικών δεδομένων που αφορούν τις εταιρείες στις οποίες χορηγήθηκε απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 12, των πλοίων που εγκυμονούν κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα και αναφέρονται στο άρθρο 13 και όλων των σχετικών πληροφοριών για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας,
- την ανάπτυξη και την εκμετάλλευση κάθε συστήματος ενημέρωσης απαραίτητου για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στις προηγούμενες περιπτώσεις,
- τη δημιουργία, προκειμένου κυρίως να εξασφαλιστούν οι βέλτιστες συνθήκες κυκλοφορίας στις υψηλής πυκνότητας κυκλοφο-

ρίας ή επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα ζώνες, περιφερειακών κέντρων διαχείρισης των πληροφοριών που συλλέγονται και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

## Άρθρο 21

**Εμπιστευτικότητα των πληροφοριών**

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

## Άρθρο 22

**Έλεγχος της εφαρμογής της οδηγίας και κυρώσεις**

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

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

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

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

- αθέτηση της υποχρέωσης αναγγελίας σχετικά με τον κατάπλου στους λιμένες, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4,
- αθέτηση της υποχρέωσης υποβολής υποχρεωτικής αναφοράς, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5,
- παραβίαση των κανόνων που ισχύουν σε ένα σύστημα οργάνωσης της κυκλοφορίας ή μη συμμόρφωση με τις οδηγίες που παρέχονται από μια υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων η οποία ορίζεται από κράτος μέλος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6,
- απουσία ή ανεπάρκεια λειτουργίας του συστήματος αυτόματου εντοπισμού που βρίσκεται στο πλοίο, ή του οργάνου καταγραφής δεδομένων ταξιδιού, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 7 και 8,
- αθέτηση της υποχρέωσης δήλωσης, ή ανακριβής δήλωση από τον φορτωτή, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 9,

- παραβίαση των υποχρεώσεων κοινοποίησης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 12,
  - αθέτηση της υποχρέωσης ειδοποίησης σχετικά με συμβάντα, ατυχήματα ή περιστατικά στη θάλασσα, σύμφωνα με το άρθρο 14,
  - απόπλους από λιμένα κατά παράβαση του άρθρου 15,
  - αθέτηση της υποχρέωσης συνεργασίας με τις εθνικές αρχές για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών θαλάσσιου ατυχήματος, σύμφωνα με το άρθρο 16.
4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί το κράτος της σημαίας και κάθε άλλο ενδιαφερόμενο κράτος για τα μέτρα που λαμβάνουν έναντι των πλοίων που δεν φέρουν τη σημαία τους, σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 16 και την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

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

Όταν η σοβαρότητα της δυσλειτουργίας αποδεικνύει την ύπαρξη σημαντικής παρατυπίας στη λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας, το κράτος μέλος που χορήγησε τη βεβαίωση συμμόρφωσης ή το πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας στο πλοίο ανακαλεί άμεσα την πιστοποίηση ISM από την εμπλεκόμενη εταιρεία.

#### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### Άρθρο 23

#### Διαδικασία τροποποίησης

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

- να εφαρμοστούν, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, μεταγενέστερες τροποποιήσεις που τίθενται σε ισχύ σχετικά με τα αντίστοιχα διεθνή μέσα που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο θ,
- να τροποποιηθούν οι υποχρεώσεις και οι διαδικασίες που περιγράφονται στα παραρτήματα βάσει της εμπειρίας που θα αποκομισθεί από την εφαρμογή της.

##### Άρθρο 24

#### Κανονιστική επιτροπή

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

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

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

##### Άρθρο 25

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

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

##### Άρθρο 26

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

##### Άρθρο 27

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

##### Άρθρο 28

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## Πληροφορίες που κοινοποιούνται από τα πλοία που αναφέρονται στον τίτλο Ι

## 1. Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5

- Α — Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI)
- C ή D: Θέση
- G — Λιμένας απόπλου
- I — Λιμένας προορισμού και προβλεπόμενη ώρα κατάπλου
- P — Φορτίο και, εφόσον υπάρχουν στο πλοίο επικίνδυνα εμπορεύματα, ποσότητα και κλάση IMO
- W — Συνολικός αριθμός ατόμων που βρίσκονται στο πλοίο
- X — Διάφορες πληροφορίες:
  - Διεύθυνση για την κοινοποίηση πληροφοριών σχετικά με το φορτίο
  - Χαρακτηριστικά και εκτιμώμενη ποσότητα καυσίμων στη δεξαμενή, για τα πλοία που μεταφέρουν πάνω από 5 000 τόνους καυσίμων.

## 2. Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 7

- Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI)
- Τύπος πλοίου
- Θέση, πορεία, ταχύτητα και συνθήκες πλεύσης
- Λιμένας απόπλου, λιμένας προορισμού και πιθανή ώρα κατάπλου
- Ύπαρξη επικίνδυνων εμπορευμάτων στο πλοίο: ναι/όχι
- Εάν ναι, διεύθυνση για την κοινοποίηση πληροφοριών σχετικά με το φορτίο

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

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

## I. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ (AIS)

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

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

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

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

- επιβατηγά πλοία: μέχρι την 1η Ιουλίου 2003 το αργότερο,
- δεξαμενόπλοια: το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση του εξοπλισμού ασφαλείας που διενεργείται μετά την 1η Ιουλίου 2003,
- πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 50 000 τόνων, μέχρι την 1η Ιουλίου 2004 το αργότερο,
- πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 10 000 τόνων αλλά κατώτερης των 50 000, μέχρι την 1η Ιουλίου 2005 το αργότερο,
- πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 τόνων αλλά κατώτερης των 10 000, μέχρι την 1η Ιουλίου 2006 το αργότερο,
- πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων αλλά κατώτερης των 3 000, μέχρι την 1η Ιουλίου 2007 το αργότερο,

## II. ΟΡΓΑΝΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ («ΜΑΥΡΟ ΚΟΥΤΙ»)

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

- Τα επιβατηγά πλοία που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά, το αργότερο κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας,
- Τα πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 τόνων, που ναυπηγήθηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2002, το αργότερο κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας,
- Τα επιβατηγά πλοία που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2004 το αργότερο.
- Τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 20 000 τόνων, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007 το αργότερο,
- Τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας μεταξύ 3 000 και 20 000 τόνων, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2008 το αργότερο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΚΟΙΝΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 10

1. Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του ΙΜΟ, κατά περίπτωση).
2. Λιμένας προορισμού.
3. Ώρα απόπλου πλοίου που αναχωρεί από λιμένα κράτους μέλους (άρθρο 10, παράγραφος 1).
4. Πιθανή ώρα κατάπλου στον λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, κατ' απαίτηση της αρμόδιας αρχής, και πιθανή ώρα απόπλου από τον εν λόγω λιμένα (άρθρο 10, παράγραφος 2).
5. Οι ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, οι αριθμοί Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), εφόσον υπάρχουν, οι κλάσεις κινδύνου ΙΜΟ σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες IMDG, IBC και IGC και, ενδεχομένως, η κλάση του πλοίου όπως ορίζεται από τον κώδικα INF, οι ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και η θέση τους στο πλοίο και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε φορητές δεξαμενές ή εμπορευματοκιβώτια, τα αναγνωριστικά τους στοιχεία.
6. Βεβαίωση ότι υπάρχει στο πλοίο κατάλογος, κατάσταση ή κατάλληλο σχέδιο φόρτωσης που αναφέρει λεπτομερώς τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει το πλοίο καθώς και τη θέση τους στο πλοίο.
7. Διεύθυνση που επιτρέπει την αναζήτηση αναλυτικών πληροφοριών για το φορτίο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ EDIFACT

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

- MOTREQ («Vessel Data Request»): μήνυμα που μεταδίδεται όταν απαιτούνται πληροφορίες για ένα συγκεκριμένο πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει
- APERAK («Application Acknowledgement»): μήνυμα που υποδεικνύει ότι τα δεδομένα που αφορούν το συγκεκριμένο πλοίο είναι διαθέσιμα και θα μεταδοθούν, ή ότι δεν είναι διαθέσιμα
- VESDEP («Vessel Movement Data»): μήνυμα που αναφέρει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το δρομολόγιο του συγκεκριμένου πλοίου
- IFTDGN («Hazardous Cargo Data»): μήνυμα που αναφέρει λεπτομερώς τη φύση των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται
- BAPLIE («Bayplan»): μήνυμα που παρέχει πληροφορίες για τη θέση των εμπορευμάτων μέσα στο πλοίο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

## ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΛΑΒΟΥΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

## (δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 1)

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

- να περιορίσει τις κινήσεις του πλοίου ή να του επιβάλει συγκεκριμένη πορεία. Η απαίτηση αυτή δεν είναι ισχυρότερη από την ευθύνη του πλοίαρχου για την ασφαλή διακυβέρνηση του πλοίου,
- να προειδοποιήσει τον πλοίαρχο του πλοίου ώστε να εξαλείψει τον κίνδυνο που απειλεί το περιβάλλον ή την ασφάλεια στη θάλασσα,
- να αποστείλει στο πλοίο ομάδα αξιολόγησης με αποστολή να εκτιμήσει το βαθμό του κινδύνου, να παράσχει βοήθεια στον πλοίαρχο προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση και να ενημερώσει σχετικά το αρμόδιο παράκτιο κέντρο,
- να διατάξει τον πλοίαρχο να καταπλεύσει σε ασφαλή λιμένα σε περίπτωση άμεσου κινδύνου, ή
- να επιβάλλει την πλοήγηση ή την ρυμούλκηση του πλοίου.