

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 15/2002

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 19 Δεκεμβρίου 2001

**για την έκδοση της οδηγίας 2002/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... ,
για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρω-
σης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου**

(2002/C 58 E/03)

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 ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της
συνθήκης ⁽⁴⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της, της 24ης Φεβρουαρίου 1993, για μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα, δήλωσε ότι στόχος σε κοινοτικό επίπεδο είναι η 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 του φορτίου τους.
- (2) Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα ⁽⁵⁾ 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 ορίζει ότι η Επιτροπή οφείλει να παρουσιάσει νέες προτάσεις για τη δημιουργία πληρέστερου συστήματος υποβολής αναφορών για την Κοινότητα, το οποίο θα μπορεί να περιλαμβάνει επίσης και τα πλοία που διέρχονται στα ανοικτά των ακτών των κρατών μελών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 120 E της 24.4.2001, σ. 67.

⁽²⁾ ΕΕ C 221 της 7.8.2001, σ. 45.

⁽³⁾ ΕΕ C 357 της 14.12.2001, σ. 1.

⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιουνίου 2001 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁵⁾ ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/74/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 276 της 13.10.1998, σ. 7).

(3) Το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1993, σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα ⁽⁶⁾ συμφωνεί ότι οι κύριοι στόχοι της κοινοτικής δράσης περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός πληρέστερου συστήματος ενημέρωσης.

(4) Η δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης θα πρέπει να συμβάλει στην πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και στην ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον, την οικονομία και την υγεία των τοπικών κοινοτήτων. Η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, και ιδίως της διαχείρισης του κατάπλου των πλοίων στους λιμένες, εξαρτάται επίσης από τις προειδοποιήσεις των πλοίων οι οποίες υποβάλλονται αρκετό χρόνο πριν από την άφιξή τους.

(5) Πλείονα 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 πλοία συμμορφώνονται με τις ισχύουσες υποχρεώσεις υποβολής αναφορών στο πλαίσιο των εν λόγω συστημάτων.

(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 ναυσιπλοία περιοχές. 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 προόδους 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 κατόπιν ατυχημάτων. Δεδομένης της σημασίας του στο πλαίσιο της επεξεργασίας μιας πολιτικής πρόληψης των ναυτικών ατυχημάτων, ο εν λόγω εξοπλισμός θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτικός στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια και καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας. Τα δεδομένα που παρέχει το σύστημα VDR μπορούν να χρησιμοποιούνται, τόσο μετά από ένα ατύχημα για την αναζήτηση των αιτιών του όσο και προληπτικά προκειμένου να συναχθούν τα απαραίτητα διδάγματα από παρόμοιες καταστάσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη χρησιμοποίηση των δεδομένων αυτών και για τους δύο αυτούς σκοπούς.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 271 της 7.10.1993, σ. 1.

- (8) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε, επιπλέον του κατάλληλου τεχνικού εξοπλισμού, οι παράκτιοι σταθμοί των αρμοδίων αρχών να διαθέτουν επαρκές και κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό.
- (9) Η ακριβής γνώση σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται από τα πλοία καθώς και οι πληροφορίες που αφορούν θέματα ασφάλειας, όπως οι πληροφορίες για τα συμβάντα σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, αποτελούν βασικά στοιχεία για την προετοιμασία και την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων επέμβασης σε περιπτώσεις ρύπανσης ή κινδύνου ρύπανσης στη θάλασσα. Τα πλοία που κατευθύνονται προς ή αποπλέουν από λιμένες κρατών μελών οφείλουν να κοινοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές ή στις λιμενικές αρχές των εν λόγω κρατών μελών.
- (10) Προκειμένου να απλοποιηθεί και να επισπευθεί η μετάδοση και η αξιοποίηση των πληροφοριών σχετικά με το φορτίο, ο όγκος των οποίων ενίοτε είναι πολύ μεγάλος, οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει, εφόσον είναι εφικτό, να μεταδίδονται ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή ή στην ενδιαφερόμενη λιμενική αρχή. Για τους ίδιους λόγους, οι πληροφορίες μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών θα πρέπει να ανταλλάσσονται ηλεκτρονικά.
- (11) Εάν τα κράτη μέλη διαπιστώσουν ότι οι ενδιαφερόμενες εταιρείες έχουν καθιερώσει εσωτερικές διαδικασίες για να εξασφαλίσουν τη μετάδοση των προβλεπόμενων από την παρούσα οδηγία πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, αμελλητί, πρέπει να είναι δυνατό τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, να απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής αναφοράς σε κάθε ταξίδι.
- (12) Ορισμένα πλοία παρουσιάζουν δυνητικούς κινδύνους, λόγω της συμπεριφοράς ή της κατάστασής τους, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το περιβάλλον. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στην παρακολούθηση των εν λόγω πλοίων, να λαμβάνουν τα ενδεικνύμενα μέτρα, προκειμένου να αποφευχθεί η επιδείνωση των κινδύνων που δημιουργούν, και να μεταδίδουν τις σχετικές πληροφορίες που διαθέτουν για τα εν λόγω πλοία στα λοιπά ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Τα εν λόγω ενδεικνύμενα μέτρα μπορεί να είναι μέτρα που προβλέπονται στα πλαίσια των δραστηριοτήτων ελέγχου κράτους του λιμένα.
- (13) Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν προφυλάξεις για την προστασία από τις απειλές κατά της ασφάλειας στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων και το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον που προκαλούνται από συμβάντα, ατυχήματα ή άλλα περιστατικά στη θάλασσα και από την παρουσία κηλίδων ρύπανσης ή συσκευασιών που παρασύρονται στη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, οι πλοίαρχοι των πλοίων που πλέουν εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης ή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής των κρατών μελών, θα πρέπει να ειδοποιούν τις παράκτιες αρχές για τέτοια γεγονότα, παρέχοντας όλες τις σχετικές πληροφορίες. Ανάλογα με τις ιδιαίτερες τους συνθήκες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να επιλέγουν ποια από τις προαναφερμένες γεωγραφικές περιοχές θα πρέπει να καλυφθεί από την υποχρέωση υποβολής αναφοράς.
- (14) Σε περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος στη θάλασσα, η πλήρης και ολοκληρωμένη συνεργασία των ενεχομένων μερών όσον αφορά τις μεταφορές συμβάλλει σημαντικά στην αποτελεσματικότητα των επεμβάσεων των αρμόδιων αρχών.
- (15) Εφόσον ένα κράτος μέλος εκτιμά, βάσει της κατάστασης της θάλασσας και της πρόγνωσης του καιρού που πραγματοποιείται από αρμόδια μετεωρολογική υπηρεσία, ότι οι ιδιαίτερα δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες ή η κατάσταση της θάλασσας συνιστούν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή ρύπανσης, δύναται να λαμβάνει τα ενδεικνύμενα μέτρα, στα οποία μπορεί να περιλαμβάνεται και η απαγόρευση του απόπλου, έως ότου η κατάσταση ομαλοποιηθεί. Στην περίπτωση πιθανού κινδύνου για την ασφάλεια ή κινδύνου ρύπανσης, το κράτος μέλος μπορεί να συστήνει στα πλοία να μην αποπλεύσουν. Εάν ο πλοίαρχος αποφασίσει να εγκαταλείψει τον λιμένα, το πράττει σε κάθε περίπτωση υπ' ευθύνη του.
- (16) Η έλλειψη διαθεσιμότητας καταφυγίου μπορεί να έχει, ενδεχομένως, σοβαρές συνέπειες σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίζουν σχέδια που θα επιτρέπουν, εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις, τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, να ευρίσκουν καταφύγιο υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες.
- (17) Είναι αναγκαία η δημιουργία, μέσω της ανάπτυξης κατάλληλων τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων μεταξύ των αρμόδιων 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 και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Επιπλέον, η κάλυψη του συστήματος εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων πρέπει να επεκταθεί στις περιοχές ναυσιπλοΐας 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 χρησιμών δεδομένων που σχετίζονται με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας και την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να καταβάλουν προσπάθειες για να συνεργάζονται με τρίτες χώρες για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (18) Η αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αυστηρή επιβολή της εφαρμογής της από τα κράτη μέλη. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη οφείλουν να πραγματοποιούν τακτικά κατάλληλες επιθεωρήσεις ή να διεξάγουν κάθε άλλη κατάλληλη ενέργεια, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που δημιουργήθηκαν για την πλήρωση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας λειτουργούν ικανοποιητικά. Θα πρέπει επίσης να καθιερωθεί ένα σύστημα κυρώσεων προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των αφορωμένων μερών με τις υποχρεώσεις υποβολής αναφορών και εξοπλισμού που ορίζονται από την παρούσα οδηγία.
- (19) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(20) Ορισμένες διατάξεις της παρούσας οδηγίας μπορούν να τροποποιούνται με την εν λόγω διαδικασία, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη των κοινοτικών και των διεθνών πράξεων και της εμπειρίας που αποκτάται κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, εφόσον οι τροποποιήσεις αυτές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της. Η κατάλληλη υποβολή αναφορών εκ μέρους των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για την Επιτροπή προκειμένου να εκτιμήσει την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή της.

(21) Οι διατάξεις της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ ενισχύονται, επεκτείνονται και τροποποιούνται σημαντικά από την παρούσα οδηγία. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να καταργηθεί η οδηγία 93/75/ΕΟΚ.

(22) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, ήτοι η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω των διαστάσεων ή των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως εκτίθεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως εκτίθεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

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

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

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

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

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα κατωτέρω:

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

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

γ) αποθήκες κάτω των 5 000 τόνων, εφόδια πλοίων και εξοπλισμός που χρησιμοποιείται επί του πλοίου.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) «σχετικές διεθνείς πράξεις»: οι ακόλουθες πράξεις:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— το «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 οδηγιών για την αναφορά συμβάντων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, επιβλαβείς ουσίες ή/και ουσίες που ρυπαίνουν τη θάλασσα»·

- β) «εκμεταλλεύομενος το πλοίο»: ο ιδιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου·
- γ) «πράκτορας»: κάθε πρόσωπο που εντέλλεται ή εξουσιοδοτείται να παρέχει πληροφορίες για λογαριασμό του εκμεταλλεόμενου το πλοίο·
- δ) «φορτωτής»: το πρόσωπο από το οποίο ή επ' ονόματι ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων με μεταφορέα·
- ε) «εταιρεία»: η εταιρεία κατά την έννοια του κανόνα 1 παράγραφος 2 του κεφαλαίου IX της σύμβασης SOLAS·
- στ) «πλοίο»: κάθε θαλασσοπόρο πλοίο ή θαλάσσιο σκάφος·
- ζ) «επικίνδυνα εμπορεύματα»:
- τα εμπορεύματα που αναφέρονται στον κώδικα IMDG,
 - τα υγροποιημένα αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 17 του κώδικα IBC,
 - τα υγρά αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 19 του κώδικα IGC,
 - οι στερεές ύλες που αναφέρονται στο προσάρτημα Β του κώδικα BC.
- Περιλαμβάνονται επίσης τα εμπορεύματα για τη μεταφορά των οποίων καθορίστηκαν κατάλληλες προϋποθέσεις σύμφωνα με το σημείο 1.1.3 του κώδικα IBC ή το σημείο 1.1.6 του κώδικα IGC·
- η) «ρυπογόνα εμπορεύματα»:
- τα πετρελαιοειδή, όπως ορίζονται στο παράρτημα I της σύμβασης MARPOL,
 - οι υγρές τοξικές ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL,
 - οι επιβλαβείς ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα III της σύμβασης MARPOL·
- θ) «μέσο μεταφοράς φορτίου»: όχημα για την οδική μεταφορά φορτίου, βαγόνι για τη σιδηροδρομική μεταφορά φορτίου, εμπορευματοκιβώτιο, βυτίο, βαγόνι-βυτίο ή φορητή δεξαμενή·
- ι) «διεύθυνση»: η ονομασία και οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που επιτρέπουν την επαφή, οσάκις χρειάζεται, με τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο, τον πράκτορα, τη λιμενική αρχή, την αρμόδια αρχή ή κάθε άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμό που διαθέτει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο του πλοίου·
- ια) «αρμόδιες αρχές»: οι αρχές και οι οργανισμοί οι οποίοι ορίζονται από τα κράτη μέλη προκειμένου να λαμβάνουν και να διαθέτουν τις πληροφορίες που αναφέρονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας·
- ιβ) «λιμενική αρχή»: η αρμόδια αρχή ή οργανισμός ο οποίος ορίζεται από τα κράτη μέλη για κάθε λιμένα προκειμένου να λαμβάνει και να διαθέτει τις πληροφορίες που αναφέρονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας·
- ιγ) «καταφύγιο»: λιμένας, τμήμα λιμένα ή άλλο ασφαλές σημείο προσόρμισης ή αγκυροβόλιο ή οποιοσδήποτε άλλος προφυ-
- λαγμένος χώρος τον οποίο έχει ορίσει κράτος μέλος για την υποδοχή πλοίων που αντιμετωπίζουν κίνδυνο·
- ιδ) «παράκτιο κέντρο»: υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, εγκατάσταση στην ξηρά που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία ενός συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών εγκεκριμένου από τον IMO ή αρμόδιος φορέας για το συντονισμό των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης ή καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, που ορίζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει της παρούσας οδηγίας·
- ιε) «υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS)»: υπηρεσία στην οποία ανατίθεται να βελτιώσει την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας των πλοίων και να προστατεύει το περιβάλλον, έχει δε τη δυνατότητα αλληλεπίδρασης με την κυκλοφορία και ανταπόκρισης σε καταστάσεις κυκλοφορίας που παρουσιάζονται στη ζώνη VTS·
- ιστ) «σύστημα οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων»: οποιοδήποτε σύστημα μιας ή περισσότερων γραμμών ή ενός ή περισσότερων μέτρων δρομολόγησης με στόχο τη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων· περιλαμβάνει μηχανισμούς διαχωρισμού της κυκλοφορίας, αμφίδρομες οδούς, συνιστώμενα δρομολόγια, περιοχές προς αποφυγή, ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας, παρακάμψεις, περιοχές προφύλαξης και οδούς σε ύδατα με μεγάλο βάθος·
- ιζ) «παραδοσιακά πλοία»: ιστορικά πλοία κάθε είδους και τα αντίγραφα τους, περιλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται προκειμένου να ενθαρρυνθούν και να προωθηθούν παραδοσιακές ικανότητες και στοιχεία της ναυτικής τέχνης, τα οποία χρησιμεύουν ως ζωντανά πολιτιστικά μνημεία, λειτουργούν δε σύμφωνα με τις πατροπαράδοτες ναυτικές αρχές και τεχνικές·
- ιη) «ατύχημα»: οποιοδήποτε ατύχημα κατά την έννοια του κώδικα του IMO για την έρευνα για θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα.

ΤΙΤΛΟΣ I

ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΑΥΤΩΝ

Άρθρο 4

Κοινοποίηση πριν από τον κατάπλου στους λιμένες των κρατών μελών

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

- α) τουλάχιστον 24 ώρες προηγουμένως, ή
- β) το αργότερο, κατά το χρόνο απόπλου του πλοίου από τον προηγούμενο λιμένα, εφόσον η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από 24 ώρες ή
- γ) εάν ο λιμένας κατάπλου είναι άγνωστος ή μεταβλήθηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ευθύς μόλις η πληροφορία αυτή έγινε γνωστή.

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

Άρθρο 5

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

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

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

Άρθρο 6

Χρήση συστημάτων αυτόματου εντοπισμού

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

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

Άρθρο 7

Χρήση των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων

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

2. Κατά την εφαρμογή συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων το οποίο δεν έχει υιοθετηθεί από τον IMO, υπ' ευθύνη τους, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη, εφόσον είναι δυνατόν, τις οδηγίες και τα κριτήρια που έχει διαμορφώσει ο IMO και

γνωστοποιούν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση του συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων.

Άρθρο 8

Παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων

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

- α) τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη εφαρμογής VTS, που λειτουργεί σε ένα ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, εντός των χωρικών τους υδάτων και σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει διαμορφώσει ο IMO, συμμετέχουν στη συγκεκριμένη VTS και συμμορφώνονται με τους κανόνες της·
- β) τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους ή τα πλοία με προορισμό λιμένα κράτους μέλους, τα οποία εισέρχονται στη ζώνη εφαρμογής VTS, εκτός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους και σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει διαμορφώσει ο IMO, συμμορφώνονται με τους κανόνες της εν λόγω VTS·
- γ) τα πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτου κράτους και δεν έχουν ως προορισμό λιμένα κράτους μέλους, εισέρχονται δε σε ζώνη VTS εκτός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους, ακολουθούν, εφόσον είναι δυνατόν, τους κανόνες της εν λόγω VTS. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναφέρουν στο αφορώμενο κράτος της σημαίας, οποιαδήποτε εκ πρώτης όψεως σοβαρή παράβαση των σχετικών κανόνων στη συγκεκριμένη ζώνη εφαρμογής VTS.

Άρθρο 9

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

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

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

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

Άρθρο 10

Συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού

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

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

Άρθρο 11

Έρευνα για ατυχήματα

Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 της οδηγίας 1999/35/EK, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα του IMO για την έρευνα των θαλάσσιων συμβάντων και ατυχημάτων, όταν διεξάγουν οποιαδήποτε έρευνα για θαλάσσιο συμβάν ή ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται πλοίο το οποίο αναφέρεται στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται στην έρευνα για θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

ΤΙΤΛΟΣ II

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ Η ΡΥΠΟΓΟΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΥΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΗΛΑΖΜΑΤ)

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 εκμεταλλεόμενο το πλοίο δήλωση με τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I σημείο 2.

Ο φορτωτής υποχρεούται να παραδίδει στον πλοίαρχο ή τον εκμεταλλεόμενο 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.

(¹) EE L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

(*) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 13

Κοινοποίηση επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που ευρίσκονται επί του πλοίου

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 14

Ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ κρατών μελών

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

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

- α) η ανταλλαγή δεδομένων πρέπει να διενεργείται ηλεκτρονικά και να επιτρέπει τη λήψη και την επεξεργασία των μηνυμάτων που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 13·
- β) το σύστημα πρέπει να επιτρέπει τη μετάδοση των πληροφοριών επί εικοσιτετραώρου βάσεως·
- γ) κάθε κράτος μέλος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να μεταδίδει αμελλητί στην αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, κατόπιν αιτήσεώς της, τις πληροφορίες σχετικά με το πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει.

Άρθρο 15

Απαλλαγές

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ λιμένων που ευρίσκονται στο έδαφός τους από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 13, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- α) η εταιρία που εκμεταλλεύεται τα προαναφερόμενα τακτικά δρομολόγια καταρτίζει και ενημερώνει κατάλογο των αφορώμενων πλοίων και τον διαβιβάζει στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή·
- β) για κάθε ταξίδι που εκτελείται, οι απαρτιζόμενες στο παράρτημα I σημείο 3 πληροφορίες τίθενται στη διάθεση της αρμόδιας αρχής, κατόπιν αιτήσεώς της· η εταιρεία οφείλει να θέτει σε εφαρμογή εσωτερικό σύστημα που να εγγυάται την ηλεκτρονική μετάδοση των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, αμελλητί, κατόπιν αιτήσεώς της, επί εικοσιτετραώρου βάσεως, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4.

2. Όταν διεθνές τακτικό δρομολόγιο εκτελείται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, οποιοδήποτε από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη δύναται να ζητάει από τα άλλα κράτη μέλη να χορηγηθεί εξαίρεση στο δρομολόγιο αυτό. Όλα τα συμμετέχοντα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των αφορώμενων παράκτιων κρατών, συνεργάζονται για τη χορήγηση εξαίρεσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στην παράγραφο 1.

3. Τα κράτη μέλη ελέγχουν σε τακτά χρονικά διαστήματα την τήρηση των όρων οι οποίοι καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2. Όταν τουλάχιστον ένας από τους εν λόγω όρους δεν τηρείται, τα κράτη μέλη ανακαλούν αμέσως το προνόμιο της εξαίρεσης από τη συγκεκριμένη εταιρεία.

4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των εταιρειών και των πλοίων που εξαιρούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου, καθώς και οποιαδήποτε ενημέρωση του εν λόγω καταλόγου.

ΤΙΤΛΟΣ III

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

Άρθρο 16

Διαβίβαση πληροφοριών όσον αφορά ορισμένα πλοία

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

- α) πλοία τα οποία, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους:
 - έχουν εμπλακεί στα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 17 ή
 - δεν συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις κοινοποίησης και υποβολής αναφορών που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία ή
 - δεν συμμορφώθηκαν με τους κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων και των VTS που λειτουργούν υπ' ευθύνη κράτους μέλους·
- β) πλοία για τα οποία υπάρχουν αποδείξεις ή ενδείξεις εσκεμμένων απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων παραβάσεων της σύμβασης MARPOL στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

γ) πλοία στα οποία απαγορεύθηκε ο κατάπλους στους λιμένες των κρατών μελών ή για τα οποία υποβλήθηκε έκθεση ή κοινοποίηση από κράτος μέλος σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 1 της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) ⁽¹⁾.

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

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/97/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 331 της 23.12.1999, σ. 67).

Άρθρο 17

Υποβολή αναφορών σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα

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

- α) κάθε συμβάν ή ατύχημα που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου, όπως σύγκρουση, προσάραξη, αβάρια, δυσλειτουργία ή βλάβη, κατάκλιση ή μετατόπιση φορτίου, καθώς και κάθε ελάττωμα του κύτους ή αστοχία των δομικών στοιχείων του πλοίου·
- β) κάθε συμβάν ή ατύχημα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, όπως βλάβες που ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητα ελιγμών ή πλεύσης του πλοίου, καθώς και κάθε δυσλειτουργία στα συστήματα προώθησης ή τα πηδάλια, στην ηλεκτρογεννήτρια, στο ναυτιλιακό ή τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό·
- γ) κάθε περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση των υδάτων ή των ακτών κράτους μέλους, όπως απόρριψη ή απειλή απόρριψης ρυπογόνων προϊόντων στη θάλασσα·
- δ) κάθε κηλίδα ρυπογόνων υλικών και εμπορευματοκιβώτια ή συσκευασίες που παρασύρονται στη θάλασσα.

2. Το ειδοποιητήριο μήνυμα που μεταδίδεται δυνάμει της παραγράφου 1 πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία του πλοίου, τη θέση του, το λιμένα απόπλου, το λιμένα προορισμού, τη διεύθυνση στην οποία μπορούν να ληφθούν πληροφορίες σχετικά με τα επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει, τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο, τις λεπτομέρειες του συμβάντος, καθώς και κάθε σχετική πληροφορία που αναφέρεται στο ψήφισμα Α.851(20) του ΙΜΟ.

Άρθρο 18

Μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ιδιαίτερα δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών

1. Εφόσον ένα κράτος μέλος, σε περίπτωση που οι μετεωρολογικές συνθήκες και η κατάσταση της θάλασσας είναι ιδιαίτερα δυσμενείς, εκτιμά ότι:

- α) συγκεκριμένο πλοίο είναι πιθανόν να συνιστά σοβαρή απειλή για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή τη ρύπανση των περιοχών ναυσιπλοΐας ή των παράκτιων υδάτων του ή των περιοχών ναυσιπλοΐας ή των παράκτιων υδάτων άλλων κρατών μελών, λαμβάνει οποιαδήποτε κατάλληλα μέτρα, που ενδέχεται να περιλαμβάνουν την απαγόρευση απόπλου, έως ότου διαπιστωθεί ότι δεν υφίσταται πλέον κίνδυνος για την ανθρώπινη ζωή ή/και το περιβάλλον·
- β) ο απόπλους πλοίων μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο να απειληθεί η ασφάλεια ή κίνδυνο ρύπανσης, μπορεί να συνιστά στα πλοία να μην αποπλεύσουν από τους λιμένες των θιγόμενων περιοχών.

2. Ο πλοίαρχος πρέπει να ενημερώνει την εταιρεία σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα ή συστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα εν λόγω μέτρα και συστάσεις δεν προδικάζουν ωστόσο την απόφαση του πλοίαρχου η οποία βασίζεται στην επαγγελματική του κρίση σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS.

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

Άρθρο 19

Μέτρα σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα

1. Στην περίπτωση των θαλάσσιων συμβάντων ή ατυχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 17, τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία συνάδουν με το διεθνές δίκαιο, οσάκις χρειάζεται, προκειμένου να εξασφαλίζονται η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα, η ασφάλεια των προσώπων και η προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος.

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

2. Ο εκμεταλλεόμενος, ο πλοίαρχος του πλοίου και ο κύριος των επικινδύνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρει, υποχρεούνται, σύμφωνα με το εθνικό και διεθνές δίκαιο, να συνεργάζονται πλήρως με τις αρμόδιες εθνικές αρχές, κατόπιν αιτήσεώς τους, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες ενός θαλάσσιου συμβάντος ή ατυχήματος.

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

Άρθρο 20

Καταφύγια

Τα κράτη μέλη, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, καταρτίζουν, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές οδηγίες του ΙΜΟ, σχέδια για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο στα ύδατα τα οποία βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία τους. Τα σχέδια αυτά περιέχουν τις απαραίτητες ρυθμίσεις και διαδικασίες, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών περιορισμών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο μπορούν να πλεύσουν αμέσως σε καταφύγιο, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης της αρμόδιας αρχής. Τα σχέδια μπορεί να περιέχουν διατάξεις για τη διάθεση ρυμουλκών, καθώς και επισκευαστικών εγκαταστάσεων.

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 πρώτου εδαφίου.

Άρθρο 21

Ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών

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

2. Οι αρμόδιες αρχές, οι οποίες διαθέτουν τις πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 17, λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την ανά πάσα στιγμή παροχή των εν λόγω πληροφοριών, εφόσον ζητηθούν για λόγους ασφαλείας από την αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους.

3. Το κράτος μέλος, οι αρμόδιες αρχές του οποίου έχουν ενημερωθεί, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία ή με άλλο τρόπο, για περιστατικά που συνεπάρχονται ή αυξάνουν, για άλλο κράτος μέλος, τον κίνδυνο ατυχήματος σε ορισμένες περιοχές ναυσιπλοΐας και παράκτιες ζώνες, λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να ενημερώσει σχετικά, το ταχύτερο δυνατόν, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και να διαβουλευθεί μαζί του όσον αφορά την εξεταζόμενη δράση. Κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον κοινό καθορισμό των όρων μιας κοινής δράσης.

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

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Άρθρο 22

Ορισμός και δημοσίευση του καταλόγου των αρμόδιων οργανισμών

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

2. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά για την κατάλληλη πληροφόρηση του τομέα της ναυτιλίας, κυρίως μέσω ναυτιλιακών δημοσιεύσεων, σχετικά με τις αρχές και τα κέντρα που ορίζονται δυνάμει της παραγράφου 1, συμπεριλαμβανομένης, ανάλογα με την περίπτωση, της ζώνης της κατά τόπον αρμοδιότητάς τους, καθώς και σχετικά με τις καθιερωμένες διαδικασίες για την κοινοποίηση των πληροφοριών που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία, ενημερώνει δε τακτικά τις εν λόγω πληροφορίες.

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

Άρθρο 23

Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής

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

- α) βελτιστοποίηση της χρήσης των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, κυρίως μέσω της ανάπτυξης των κατάλληλων τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων και των λιμενικών αρχών με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις κινήσεις και τις προβλέψεις κατάπλου σε λιμένες των πλοίων, καθώς και με το φορτίο τους·
- β) ανάπτυξη και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων των κρατών μελών, με στόχο μια σαφέστερη εικόνα της κυκλοφορίας, την καλύτερη παρακολούθηση των διερχόμενων πλοίων και την εναρμόνιση και, ει δυνατόν, την απλοποίηση των αναφορών που απαιτούνται από τα πλοία εν πλω·
- γ) επέκταση της κάλυψης ή/και αναβάθμιση του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης προκειμένου να βελτιωθούν ο εντοπισμός και η παρακολούθηση των πλοίων. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τη δημιουργία, οσάκις χρειάζεται, συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών, υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και κατάλληλων συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων, τα οποία υποβάλλουν στον IMO προς έγκριση·
- δ) κατάρτιση, ενδεχομένως, συντονισμένων σχεδίων για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

Άρθρο 24

Εμπιστευτικότητα των πληροφοριών

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν, σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο, τα αναγκαία μέτρα για τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας των πληροφοριών που τους διαβιβάζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 25

Έλεγχος της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και κυρώσεις

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

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

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

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

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

Άρθρο 26

Αξιολόγηση

1. Τα κράτη μέλη υποβάλουν έως [...] (*) έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και, ιδίως, των διατάξεων των άρθρων 9, 10, 18, 20 και 23. Τα κράτη μέλη υποβάλουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009, έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την πλήρη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

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

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 27

Διαδικασία τροποποίησης

1. Οι ορισμοί του άρθρου 3, οι παραπομπές σε πράξεις της Κοινότητας και του ΙΜΟ και τα παραρτήματα μπορούν να τροποποιούνται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 28 παράγραφος 2, ώστε να ευθυγραμμίζονται με το κοινοτικό ή διεθνές δίκαιο, το οποίο θεσπίζεται, τροποποιείται ή τίθεται σε ισχύ, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Επιπλέον, τα παραρτήματα I, III και IV μπορούν να τροποποιούνται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 28 παράγραφος 2, βάσει της πείρας που αποκομίζεται από την παρούσα

οδηγία, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 28

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης. Η προθεσμία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.
3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 29

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο [...] (**). Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

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

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

Άρθρο 30

Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ καταργείται από [...] (**).

Άρθρο 31

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

Άρθρο 32

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Έγινε στις ...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

(*) Τρία έτη από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 29 παράγραφος 1.

(**) Δεκαοκτώ μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

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

- α) Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI).
- β) Λιμένας προορισμού.
- γ) Πιθανή ώρα κατάπλου στον λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή, και πιθανή ώρα απόπλου από τον εν λόγω λιμένα.
- δ) Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο.

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

- α) Οι ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, οι αριθμοί Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), εφόσον υπάρχουν, οι κλάσεις κινδύνου IMO σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες IMDG, IBC και IGC και, ενδεχομένως, η κλάση του πλοίου που απαιτείται για τα φορτία INF σύμφωνα με τον κανόνα VII/14.2, οι ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε μονάδες μεταφοράς εκτός των φορητών δεξαμενών, ο αναγνωριστικός τους αριθμός.
- β) Διεύθυνση στην οποία μπορούν να αναζητηθούν αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το φορτίο.

3. Πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 13

Α. Γενικές πληροφορίες

- α) Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI).
- β) Λιμένας προορισμού.
- γ) Για τα πλοία που αποπλέουν από λιμένα κράτους μέλους: πιθανή ώρα απόπλου από το λιμένα ή το σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή, και πιθανή ώρα κατάπλου στο λιμένα προορισμού.
- δ) Για τα πλοία που προέρχονται από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα κράτους μέλους: πιθανή ώρα κατάπλου στο λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.
- ε) Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο.

Β. Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο

- α) Οι ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, οι αριθμοί Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), εφόσον υπάρχουν, οι κλάσεις κινδύνου IMO σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες IMDG, IBC και IGC και, ενδεχομένως, η κλάση του πλοίου όπως ορίζεται από τον κώδικα INF, οι ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και η θέση τους επί του πλοίου και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε μονάδες μεταφοράς εκτός των φορητών δεξαμενών, ο αναγνωριστικός τους αριθμός.
- β) Βεβαίωση ότι υπάρχει στο πλοίο κατάλογος, κατάσταση ή κατάλληλο σχέδιο φόρτωσης το οποίο αναφέρει λεπτομερώς τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται καθώς και τη θέση τους στο πλοίο.
- γ) Διεύθυνση στην οποία μπορούν να αναζητηθούν αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το φορτίο.

4. Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5

- Α Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI)
- Β Ημερομηνία και ώρα
- C ή D Θέση βάσει γεωγραφικού πλάτους και μήκους ή πραγματική θέση και απόσταση σε ναυτικά μίλια από σαφώς προσδιορισμένο σημείο
- Ε Πορεία

- F Ταχύτητα
 - I Λιμένας προορισμού και πιθανή ώρα κατάπλου
 - P Φορτίο και, εφόσον υπάρχουν στο πλοίο επικίνδυνα εμπορεύματα, ποσότητα και κλάση IMO
 - T Διεύθυνση για την ανακοίνωση πληροφοριών σχετικά με το φορτίο
 - W Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο
 - X Διάφορες πληροφορίες:
 - χαρακτηριστικά και εκτιμώμενη ποσότητα καυσίμων στη δεξαμενή, για τα πλοία που μεταφέρουν πάνω από 5 000 τόνους καυσίμων,
 - συνθήκες πλεύσης.
5. Ο πλοίαρχος του πλοίου ενημερώνει αμέσως την ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή ή λιμενική αρχή, σε περίπτωση μεταβολής των πληροφοριών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα.
-

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 από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά και καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, υποχρεούνται να φέρουν τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 6.

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

Τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως διαστάσεων, και όλα τα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων, τα οποία ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002 και καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, υποχρεούνται να φέρουν τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 6 σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάξουν τα επιβατηγά πλοία χωρητικότητας κάτω των 300 τόνων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια από τις απαιτήσεις σχετικά με το AIS που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα.

II. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (VDR)

1. Τα πλοία που εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού το οποίο να πληροί τα πρότυπα επιδόσεων του ψηφίσματος Α.861(20) του ΙΜΟ, καθώς και τους κανόνες δοκιμής που ορίζει το πρότυπο αριθ. 61996 της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (IEC), εφόσον καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας:

- α) τα επιβατηγά πλοία που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά, το αργότερο [...] (*)·
- β) τα επιβατηγά πλοία RO-RO που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002, το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση που διενεργείται κατά ή μετά την 1η Ιουλίου 2002·
- γ) τα επιβατηγά πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων RO-RO, που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002, κατά την 1η Ιανουαρίου 2004, το αργότερο·
- δ) τα πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 τόνων, που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά, το αργότερο [...] (*)·

2. Τα πλοία των ακόλουθων κατηγοριών και τα οποία ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002, εφόσον προσεγγίζουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, πρέπει να φέρουν σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού που πληροί τα αντίστοιχα πρότυπα του ΙΜΟ:

- α) τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 20 000 τόνων, το αργότερο μέχρι την ημερομηνία που έχει καθορίσει ο ΙΜΟ ή, ελλείψει απόφασης του ΙΜΟ, κατά την 1η Ιανουαρίου 2007, το αργότερο·
- β) τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 τόνων αλλά κάτω των 20 000 τόνων, το αργότερο μέχρι την ημερομηνία που έχει καθορίσει ο ΙΜΟ ή, ελλείψει απόφασης του ΙΜΟ, κατά την 1η Ιανουαρίου 2008, το αργότερο.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάξουν τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν μόνον εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες ζώνες εκτός εκείνων που εμπίπτουν στην κατηγορία Α, σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία⁽¹⁾, από τις απαιτήσεις σχετικά με την καταγραφή δεδομένων ταξιδιού που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.

(*) Ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(1) ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ

1. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν και διατηρούν την απαιτούμενη υποδομή ώστε να είναι δυνατή η μετάδοση, η λήψη και η μετατροπή δεδομένων μεταξύ συστημάτων που χρησιμοποιούν σύνταξη XML ή EDIFACT, με βάση το Διαδίκτυο ή τηλεπικοινωνιακά μέσα X.400.
2. Η Επιτροπή αναπτύσσει και ενημερώνει, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη, ένα «έγγραφο ελέγχου διασύνδεσης» το οποίο περιγράφει τις δυνατότητες του συστήματος από άποψη σεναρίου και λειτουργιών του μηνύματος και της σχέσης μεταξύ των μηνυμάτων. Ο χρονισμός και οι επιδόσεις του μηνύματος καθώς και τα πρωτόκολλα και οι παράμετροι ανταλλαγής δεδομένων, παρουσιάζονται αναλυτικά. Το έγγραφο ελέγχου διασύνδεσης διευκρινίζει περαιτέρω το περιεχόμενο δεδομένων των απαιτούμενων λειτουργιών του μηνύματος και περιγράφει τα μηνύματα αυτά.
3. Οι εν λόγω διαδικασίες και υποδομή θα πρέπει να περιλαμβάνουν, εφόσον είναι δυνατόν, τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και ανταλλαγής πληροφοριών που απορρέουν από άλλες οδηγίες, όπως η οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

**ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΑΠΕΙΛΕΙΤΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

(δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1)

Όταν, ύστερα από κάποιο συμβάν ή περιστάσεις που περιγράφονται στο άρθρο 17 και αφορούν πλοίο, η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους κρίνει ότι, στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, πρέπει να προληφθεί, να μετριασθεί ή να αποφευχθεί σοβαρή και άμεση απειλή για 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, μεταξύ άλλων:

- α) να περιορίσει τις κινήσεις του πλοίου ή να του επιβάλει συγκεκριμένη πορεία· η απαίτηση αυτή δεν θίγει την ευθύνη του πλοίαρχου για την ασφαλή διακυβέρνηση του πλοίου του·
 - β) να ειδοποιήσει τον πλοίαρχο του πλοίου ώστε να θέσει τέρμα στην απειλή του περιβάλλοντος ή της ασφάλειας στη θάλασσα·
 - γ) να αποστείλει στο πλοίο ομάδα αξιολόγησης με αποστολή να εκτιμήσει το βαθμό του κινδύνου, να παράσχει βοήθεια στον πλοίαρχο προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση και να ενημερώσει σχετικά το αρμόδιο παράκτιο κέντρο·
 - δ) να διατάξει τον πλοίαρχο να πλεύσει σε καταφύγιο σε περίπτωση άμεσου κινδύνου ή να επιβάλει την πλοήγηση ή τη ρυμούλκηση του πλοίου.
-

ΔΙΠΛΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης (άρθρο 251 ΕΚ), το Συμβούλιο εξήγαγε, στις 28 Ιουνίου 2001, γενικό προσανατολισμό σχετικά με την οδηγία όσον αφορά την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας⁽¹⁾. Αφού εξέτασε τα αποτελέσματα της πρώτης ανάγνωσης που πραγματοποίησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 14 Ιουνίου 2001⁽²⁾, και αφού αναθεωρήθηκε από νομική και γλωσσική άποψη, το Συμβούλιο καθόρισε την παρούσα κοινή θέση στις 19 Δεκεμβρίου 2001.

Η παρούσα οδηγία εντάσσεται στο πλαίσιο της δεύτερης ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας μετά το ναυάγιο του πλοίου Erika και έχει στόχο να συμβάλει στη μεγαλύτερη ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και να μειώσει τις πιθανές περιβαλλοντικές συνέπειες ενός ναυτικού ατυχήματος. Οι στόχοι υλοποιούνται με διεύρυνση των υποχρεώσεων δήλωσης των πλοίων προτού εισέλθουν στα ύδατα των κρατών μελών, μέσω της χρησιμοποίησης του EDI (ανταλλαγές ηλεκτρονικών δεδομένων) και του συστήματος αυτόματου εντοπισμού των πλοίων (σύστημα AIS), μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της στενότερης παρακολούθησης των πλοίων που συνιστούν ιδιαίτερο κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το περιβάλλον.

Κατά τη διαμόρφωση της κοινής γνώμης του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη του τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽³⁾ και της Επιτροπής των Περιφερειών⁽⁴⁾, καθώς και την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής⁽⁵⁾.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Η προσέγγιση που ακολούθησε το Συμβούλιο σχετικά με την πρόταση αυτή της Επιτροπής βασίζεται σε εκτιμήσεις παρόμοιες με εκείνες που υπογράμμισαν η Επιτροπή και το Κοινοβούλιο. Προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών και των παράκτιων ζωνών, πρέπει να θεσπιστεί πληρέστερο υποχρεωτικό σύστημα παροχής πληροφοριών και το οποίο θα αποτελεί αντικείμενο ανταλλαγών μεταξύ των αρμόδιων αρχών σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνες ουσίες. Πρέπει επίσης να καταστεί υποχρεωτικός ο εξοπλισμός επί πλοίων που ελλιμενίζονται σε ευρωπαϊκούς λιμένες, όπως το σύστημα αυτόματου εντοπισμού των πλοίων (σύστημα AIS) και η καταγραφή δεδομένων ταξιδιού (σύστημα VDR).

Αυτή η προσέγγιση περιλαμβάνει επίσης τη δυνατότητα να συστήνεται στα πλοία να μην εγκαταλείπουν το λιμένα ή να λαμβάνονται άλλα ενδεδειγμένα μέτρα, σε περίπτωση που οι μετεωρολογικές συνθήκες συνεπάγονται κίνδυνο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή ρύπανσης. Προβλέπεται επίσης η δημιουργία καταφυγίου ώστε να επιτρέπει η υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

Τέλος, το Συμβούλιο υιοθέτησε τις αρχές της ανταλλαγής πληροφοριών και ενισχυμένης διαφάνειας, καθώς και τη θέσπιση συστήματος ελέγχου και κυρώσεων σε περίπτωση μη τήρησης των διατάξεων της οδηγίας.

Οι τροποποιήσεις που επέφερε το Συμβούλιο στην πρόταση της Επιτροπής έχουν στόχο να διευκρινίσουν τις υποχρεώσεις των κρατών μελών και να επιτρέψουν μια αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των ατυχημάτων και δυνητικά επικίνδυνων καταστάσεων από τις εθνικές αρχές. Πρόκειται κυρίως για μέτρα εντοπισμού και πρόληψης της ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία.

(1) Πρόταση της Επιτροπής: ΕΕ C 120 E της 24.4.2001, σ. 67.

(2) Έγγρ. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

(3) ΕΕ C 221 της 7.8.2001, σ. 45.

(4) ΕΕ C 357 της 14.12.2001, σ. 1.

(5) ΕΕ C 362 E της 18.12.2001, σ. 255.

III. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Στην παρούσα κοινή θέση που καθόρισε το Συμβούλιο λαμβάνεται ευρέως υπόψη η θέση που διατύπωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση. Ως εκ τούτου, στην προσέγγιση του Συμβουλίου περιλαμβάνονται τα ουσιαστικά στοιχεία των τροπολογιών που υιοθέτησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία αυτά αφορούν ιδίως τα ακόλουθα:

- την υποχρέωση εξοπλισμού με σύστημα AIS για κάθε πλοίο που ελλιμενίζεται σε λιμάνι κράτους μέλους (άρθρο 6),
- την ανταλλαγή πληροφοριών που λαμβάνονται στο πλαίσιο των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας (άρθρα 7 και 9),
- τον καθορισμό των διαδικασιών υποδοχής των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές εργασίες στο πλαίσιο του IMO (άρθρο 20),
- την ανάγκη αξιολόγησης της εφαρμογής της οδηγίας εντός εύλογης προθεσμίας μετά την έναρξη ισχύος της και την υποβολή εμπειριστατωμένης έκθεσης από την Επιτροπή προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (άρθρο 26).

Το Συμβούλιο επέλεξε διαφορετική διατύπωση από εκείνη που πρότεινε το Κοινοβούλιο όσον αφορά τα μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ιδιαίτερα δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (άρθρο 18). Εντούτοις, έλαβε υπόψη του παρόμοιες αρχές με εκείνες που καθόρισε το Κοινοβούλιο, ήτοι:

- την τήρηση της αυτονομίας της απόφασης του πλοιάρχου του πλοίου, αφού ενημερώθηκε δεόντως για τις μετεωρολογικές συνθήκες,
- τη δυνατότητα για ένα κράτος μέλος να προβεί σε συστάσεις ή να λάβει άλλα ενδεδειγμένα μέτρα, με την επιφύλαξη ωστόσο της τελικής απόφασης του πλοιάρχου,
- τη χρησιμοποίηση των προβλέψεων που παρέχει αναγνωρισμένη μετεωρολογική υπηρεσία πληροφοριών ως βάση των συστάσεων ή των λοιπών ενδεδειγμένων μέτρων.

Όσον αφορά το ζήτημα του εξοπλισμού με σύστημα καταγραφής ταξιδιωτικών δεδομένων («μαύρα κουτιά») (άρθρο 10), το Συμβούλιο συνεχίζει να εκτιμά ότι θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να προκριθεί λύση στο ευρύτερο πλαίσιο του IMO. Εντούτοις, θεωρεί επίσης ότι η Ένωση πρέπει να είναι σε θέση να νομοθετεί αυτόνομα σε περίπτωση που οι εργασίες του IMO δεν προχωρήσουν ικανοποιητικά. Για το λόγο αυτό, καθιέρωσε την υποχρέωση εξοπλισμού με ένα σύστημα VDR για όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των υφιστάμενων φορτηγών πλοίων, είτε σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που θα καθορισθεί στο πλαίσιο του IMO, είτε σε ημερομηνίες πριν από την 1η Ιανουαρίου 2008 (ανάλογα με τις κατηγορίες πλοίων) ελλείψει απόφασης του IMO. Προκειμένου να βελτιωθεί η πρόληψη τέτοιων ατυχημάτων, το Συμβούλιο συντάχθηκε με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητώντας να χρησιμοποιούνται τα δεδομένα που συλλέγονται από αυτά τα συστήματα VDR στο πλαίσιο των ερευνών μετά από ένα ναυτικό ατύχημα και να δημοσιεύονται όταν οι έρευνες αυτές ολοκληρωθούν.

Αντιθέτως, το Συμβούλιο επέλεξε να συνταχθεί με την Επιτροπή, η οποία δεν ήταν σε θέση να δεχθεί τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου σχετικά με τα ακόλουθα:

- ειδικά μέτρα σχετικά με τη Βαλτική Θάλασσα,
- υποχρέωση εξοπλισμού των ζωνών καταφυγίων, καθώς και στοιχεία σχετικά με το κόστος της υποδοχής των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο,
- ένδειξη της χωρητικότητας της δεξαμενής καυσίμων,
- υποχρέωση υποβολής έκθεσης από τις εταιρίες ταξινόμησης προς τα παράκτια κέντρα που εφαρμόζουν σύστημα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών,
- ένδειξη της κατάταξης του σκάφους στην κατηγορία «πάγου»,
- επίσπευση των ημερομηνιών έναρξης ισχύος των απαιτήσεων υποχρεωτικού εξοπλισμού με συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS).

Τέλος, το Συμβούλιο εισήγαγε στο κείμενο της οδηγίας και άλλες τροποποιήσεις, ανταποκρινόμενο στην προσέγγιση που εκτίθεται στο σημείο II του παρόντος εγγράφου και με στόχο να αποσαφηνίσει περαιτέρω την οδηγία. Οι εν λόγω τροποποιήσεις αφορούν ιδίως:

- την ειδική υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν την παρακολούθηση και να λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι όλοι οι φορείς που εμπλέκονται στη θαλάσσια κυκλοφορία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας (άρθρο 1),
 - τη διάκριση και την αποσαφήνιση των διατάξεων σχετικά με τον επιμέρους εξοπλισμό: συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS) (άρθρο 6), συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας (άρθρο 7), υπηρεσίες θαλάσσιας κυκλοφορίας (STM) (άρθρο 8), συστήματα καταγραφής των δεδομένων ταξιδιού (VDR) (άρθρο 10),
 - τη διευκρίνιση των υποχρεώσεων ενημέρωσης για τα πλοία που θεωρείται ότι συνιστούν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή απειλή για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των προσώπων ή του περιβάλλοντος (άρθρο 16),
 - την τήρηση της αρχής της επικουρικότητας στον τομέα των κυρώσεων που ισχύουν σε περίπτωση μη τήρησης των εθνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί κατ' εφαρμογή της οδηγίας (άρθρο 25).
-