

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

ΚΕΙΜΕΝΟ ΠΟΥ
ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ

Τροπολογία 1
Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου
Άρθρο 11Αα (νέο)**Άρθρο 11Αα****Υποβολή εκθέσεων**

Στο τέλος κάθε εξαμήνου, και την πρώτη φορά στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2009, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση προόδου στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ανάπτυξη του SIS II και τη μετάβαση από το σύστημα πληροφοριών Σένγκεν (SIS I +) στο σύστημα πληροφοριών Σένγκεν δεύτερης γενιάς (SIS II).

Τροπολογία 2
Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου
Άρθρο 12 — πρώτο εδάφιο

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ισχύς του λήγει την ημερομηνία που ορίζει το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 55, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1987/2006.

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ισχύς του λήγει την ημερομηνία που ορίζει το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 55, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1987/2006 και, πάντως, το αργότερο στις 30 Ιουνίου 2010.

Κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης
*****II**

P6_TA(2008)0443

Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου ενόψει της έγκρισης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (5719/3/2008 — C6-0225/2008 — 2005/0239(COD))

(2010/C 8 E/39)

(Διαδικασία συναπόφασης: δεύτερη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την κοινή θέση του Συμβουλίου (5719/3/2008 — C6-0225/2008) ⁽¹⁾,
- έχοντας υπόψη τη θέση του κατά την πρώτη ανάγνωση ⁽²⁾ σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2005)0589),
- έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ
- έχοντας υπόψη το άρθρο 62 του Κανονισμού του,
- έχοντας υπόψη τη σύσταση για τη δεύτερη ανάγνωση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A6-0334/2008),

⁽¹⁾ EE C 184 E της 22.7.2008, σ. 1.⁽²⁾ EE C 74 E της 20.3.2008, σ. 533.

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

1. εγκρίνει την κοινή θέση όπως τροποποιήθηκε·
2. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

P6_TC2-COD(2005)0239

Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που καθορίστηκε σε δεύτερη ανάγνωση στις 24 Σεπτεμβρίου 2008 εν όψει της έγκρισης οδηγίας 2008/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80, παράγραφος 2,

έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την έκδοση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ ⁽⁴⁾, η Ευρωπαϊκή Ένωση απέκτησε συμπληρωματικά μέσα για την πρόληψη καταστάσεων που συνιστούν απειλή για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- (2) Εφόσον η παρούσα οδηγία αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ, οι περισσότερες από τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνει δεν εφαρμόζονται στα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιες ακτές ή θαλάσσια λιμάνια. Ως εκ τούτου, οι μόνες υποχρεώσεις που ισχύουν για την Αυστρία, την Τσεχική Δημοκρατία, την Ουγγαρία, το Λουξεμβούργο ή τη Σλοβακία αφορούν τα πλοία με σημαία των εν λόγω κρατών μελών, χωρίς να θίγεται η υποχρέωση των κρατών μελών για συνεργασία ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια μεταξύ των θαλάσσιων υπηρεσιών και των υπηρεσιών διαχείρισης άλλων τρόπων κυκλοφορίας, και ιδίως των υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (3) Δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, τα παράκτια κράτη μέλη πρέπει να είναι σε θέση να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που συλλέγουν στο πλαίσιο των αποστολών παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που εκτελούν στις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία (εφεξής: SafeSeaNet), που έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε συμφωνία με τα κράτη μέλη, περιλαμβάνει αφενός δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων και αφετέρου τυποποίηση των κύριων διαθέσιμων πληροφοριών για τα πλοία και τα φορτία τους (προειδοποιήσεις και υποβολή αναφορών). Παρέχει έτσι τη δυνατότητα να εντοπίζονται στην πηγή και να ανακοινώνονται σε κάθε αρχή ακριβείς και έγκαιρες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που βρίσκονται στα ευρωπαϊκά ύδατα, τις κινήσεις και το επικίνδυνο ή ρυπογόνο φορτίο τους, καθώς και σχετικά με θαλάσσια συμβάντα.

⁽¹⁾ ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

⁽²⁾ ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 E της 20.3.2008, σ. 533), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 184 E της 22.7.2008, σ. 1) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

- (4) Συναφώς, ουσιαστική σημασία για την εξασφάλιση επιχειρησιακής εκμετάλλευσης των πληροφοριών που συλλέγονται με τον τρόπο αυτό έχει η ένταξη στο κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών SafeSeaNet των απαραίτητων υποδομών για τη συλλογή και την ανταλλαγή των δεδομένων που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία, και οι οποίες αναπτύσσονται από τις εθνικές δημόσιες διοικήσεις.
- (5) Μεταξύ των πληροφοριών οι οποίες κοινοποιούνται και ανταλλάσσονται δυνάμει της οδηγίας 2002/59/EK, ιδιαίτερη σημασία έχουν αυτές που αφορούν τα ακριβή χαρακτηριστικά των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται διά θαλάσσης. Στο πλαίσιο αυτό και λαμβανομένων υπόψη των πρόσφατων θαλάσσιων ατυχημάτων, είναι απαραίτητο να έχουν οι παράκτιες αρχές ευκολότερη πρόσβαση στα χαρακτηριστικά των δια θαλάσσης μεταφερόμενων υδρογονανθράκων, βασικό στοιχείο για την επιλογή των πλέον ενδεδειγμένων τεχνικών ελέγχου, καθώς και για την εξασφάλιση στις εν λόγω αρχές, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, άμεσης σύνδεσης με τους εκμεταλλευόμενους τα πλοία που γνωρίζουν καλύτερα τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.
- (6) Ο εξοπλισμός που εξασφαλίζει την αυτόματη αναγνώριση των πλοίων (AIS-Automatic Identification System) και προβλέπεται από τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, της 1ης Νοεμβρίου 1974 (Σύμβαση SOLAS), δεν βελτιώνει μόνο τις δυνατότητες παρακολούθησης των εν λόγω πλοίων, αλλά κυρίως την ασφάλειά τους σε περιπτώσεις ναυσιπλοϊκής εγγύτητας. Ως εκ τούτου, το AIS εντάχθηκε στο διατακτικό της οδηγίας 2002/59/EK. Δεδομένου του σημαντικού αριθμού συγκρούσεων στις οποίες εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη τα οποία αποδεδειγμένα δεν έχουν αναγνωρισθεί από τα εμπορικά πλοία ή δεν έχουν αναγνωρίσει εμπορικά πλοία γύρω τους, είναι ιδιαίτερα επιθυμητή η επέκταση του μέτρου αυτού σε αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 15 μέτρων. Στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Αλιευτικού Ταμείου, μπορεί να χορηγείται οικονομική βοήθεια για την εγκατάσταση επί των αλιευτικών σκαφών εξοπλισμού ασφαλείας όπως το AIS. **Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) έχει αναγνωρίσει ότι η δημοσίευση για εμπορικούς σκοπούς στο διαδίκτυο ή οπουδήποτε αλλού δεδομένων AIS (συστήματος αυτόματης αναγνώρισης), που μεταδίδονται από πλοία, μπορεί να είναι επιζήμια για την ασφάλεια των πλοίων και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και προέτρεψε τις κυβερνήσεις-μέλη του, σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής τους νομοθεσίας, να αποθαρρύνουν εκείνους που διαθέτουν σε άλλους δεδομένα του AIS για δημοσίευση στο διαδίκτυο ή αλλού. Επιπλέον, η διαθεσιμότητα πληροφοριών του AIS για διαδρομές και φορτία πλοίων δεν πρέπει να επηρεάζει αρνητικά το θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών στον τομέα της ναυτιλίας.**
- (7) Η υποχρέωση τοποθέτησης του AIS θα πρέπει να νοείται ως υποχρέωση συνεχούς διατήρησης του AIS σε λειτουργία, εκτός των περιπτώσεων όπου διεθνείς κανόνες ή πρότυπα προβλέπουν την προστασία των πληροφοριών περί ναυσιπλοΐας.
- (8) **Από μελέτες που πραγματοποιήθηκαν εξ ονόματος της Επιτροπής συνάγεται σαφώς ότι η ενσωμάτωση του AIS στα συστήματα εντοπισμού θέσης και επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της κοινής αλιευτικής πολιτικής δεν είναι ούτε χρήσιμη ούτε εφικτή.**
- (9) **Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK, ένα κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα, κατόπιν αιτήσεώς του, να ζητήσει πληροφορίες από άλλο κράτος μέλος σχετικά με το πλοίο και με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που αυτό μεταφέρει. Πρέπει να τονισθεί ότι τούτο δεν αποτελεί συστηματική ζήτηση πληροφοριών από ένα κράτος μέλος προς άλλο, αλλά οι πληροφορίες αυτές μπορούν να ζητούνται μόνο για λόγους θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.**
- (10) Η οδηγία 2002/59/EK προβλέπει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν ειδικά μέτρα για σκάφη που παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα εξαιτίας της διαγωγής ή της κατάστασής τους. Θα ήταν επομένως επιθυμητό να προστεθούν στον κατάλογο των εν λόγω πλοίων εκείνα που δεν διαθέτουν ικανοποιητική ασφαλιστική κάλυψη ή οικονομικές εγγυήσεις ή επίσης εκείνα που, σύμφωνα με μαρτυρίες πλοηγών ή λιμενικών αρχών, παρουσιάζουν εμφανείς ανωμαλίες που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να συνιστούν κίνδυνο για το περιβάλλον.
- (11) Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK, κρίνεται αναγκαίο, όσον αφορά κινδύνους από εξαιρετικά δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες, να ληφθούν υπόψη οι δυνητικοί κίνδυνοι για τη ναυσιπλοΐα από τον σχηματισμό πάγων. Επομένως, όταν μία αρμόδια αρχή, που έχει οριστεί από κράτος μέλος, εκτιμά, βάσει πρόγνωσης σχετικής με την κατάσταση των πάγων από ειδικευμένη μετεωρολογική υπηρεσία πληροφοριών, ότι οι συνθήκες ναυσιπλοΐας συνεπάγονται σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή σοβαρό κίνδυνο ρύπανσης, πρέπει να ενημερώνει τους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στην περιοχή αρμοδιότητάς της ή που προτιθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένες της οικείας περιοχής. Η

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

οικεία αρχή θα πρέπει να είναι σε θέση να λάβει κάθε ενδεδειγμένο μέτρο για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τη Σύμβαση SOLAS, κεφάλαιο II-1, μέρος A-1, κανονισμός 3.1, τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι τα πλοία που πλέουν με τη σημαία τους σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συντηρούνται σύμφωνα με τις δομικές, μηχανικές και ηλεκτρολογικές απαιτήσεις των νηογνομόνων που αναγνωρίζονται από τις διοικήσεις τους. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη θεσπίζουν απαιτήσεις για τη ναυσιπλοΐα σε ύδατα που υπάρχουν πάγοι, κατ' αναλογία με τις απαιτήσεις των οργανισμών που αναγνωρίζονται σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών⁽¹⁾ ή ισοδύναμα εθνικά πρότυπα. Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επαληθεύουν ότι η αναγκαία τεκμηρίωση επί του πλοίου παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο συμμορφούται με σύμμετρες απαιτήσεις δύναμης και ισχύος προς την κατάσταση των πάγων στη συγκεκριμένη περιοχή.

- (12) Η οδηγία 2002/59/ΕΚ προβλέπει ότι τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια για την υποδοχή, εφόσον απαιτηθεί, πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο στους λιμένες τους ή σε κάθε άλλο προστατευόμενο τόπο υπό τις βέλτιστες δυνατές συνθήκες, με σκοπό να περιοριστεί η έκταση των συνεπειών των θαλασσιών ατυχημάτων. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τα καταφύγια για τα πλοία που χρήζουν συνδρομής, που επισυνάφθηκαν στο ψήφισμα Α.949(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) της 13ης Δεκεμβρίου 2003 (εφεξής: ψήφισμα Α.949(23) του ΙΜΟ), και οι οποίες υιοθετήθηκαν κατόπιν της εκδόσεως της οδηγίας 2002/59/ΕΚ και αφορούν μάλλον τα πλοία που χρήζουν συνδρομής στη θάλασσα, παρά τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, η οδηγία αυτή θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. **Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν διαφοροποιούνται από τους κανόνες που εφαρμόζονται για δράσεις διάσωσης, όπως αυτοί που καθορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση για τη Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση του 1979, όταν κινδυνεύει η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής. Κατά συνέπεια, η εν λόγω σύμβαση εξακολουθεί να εφαρμόζεται πλήρως.**
- (13) Λαμβανομένου υπόψη του ψηφίσματος Α.949(23) του ΙΜΟ και κατόπιν των εργασιών που διεξήχθησαν σε συνεργασία με την Επιτροπή, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα (εφεξής: Οργανισμός) και τα κράτη μέλη, είναι απαραίτητη η θέσπιση των βασικών διατάξεων που θα πρέπει να περιέχονται στα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής, ώστε να εξασφαλίζεται εναρμονισμένη και αποτελεσματική εφαρμογή του εν λόγω μέτρου και να αποσαφηνίζονται οι υποχρεώσεις που βαρύνουν τα κράτη μέλη.
- (14) Το ψήφισμα Α.949(23) του ΙΜΟ προορίζεται να αποτελέσει τη βάση για τυχόν σχέδια που προετοιμάζουν τα κράτη μέλη προκειμένου να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τις απειλές που προέρχονται από τα πλοία που χρήζουν συνδρομής. Ωστόσο κατά την αξιολόγηση των κινδύνων που προέρχονται από τις απειλές αυτές, τα κράτη μέλη δύνανται, λόγω των ειδικών περιστάσεών τους, να λαμβάνουν υπόψη άλλους παράγοντες όπως η χρήση θαλασσινού νερού για την παραγωγή πόσιμου νερού καθώς και η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.
- (15) **Με στόχο την απόκτηση της πλήρους εμπιστοσύνης και της συνεργασίας των κυβερνητών και των πληρωμάτων των πλοίων, πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα άτομα αυτά μπορούν να βασίζονται στην καλή και δίκαιη μεταχείριση εκ μέρους των αρμοδίων αρχών του κράτους μέλους που καλείται να υποδεχθεί το πλοίο τους που διατρέχει κίνδυνο. Για αυτό το σκοπό, είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων στην περίπτωση θαλασσιού ατυχήματος.**
- (16) Όταν ένα πλοίο χρίζει συνδρομής, ενδέχεται να πρέπει να ληφθεί απόφαση αναφορικά με την υποδοχή σε καταφύγιο του εν λόγω πλοίου. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε περίπτωση κινδύνου στη θάλασσα, δηλαδή όταν προκύπτει κατάσταση που θα μπορούσε να προκαλέσει απώλεια του σκάφους ή κίνδυνο απειλητικό για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοΐα. Σε όλες τις περιπτώσεις αυτές είναι απαραίτητο να υπάρχει η δυνατότητα να καλείται ανεξάρτητη αρχή —στο κράτος μέλος ή περιφέρεια, αναλόγως της εσωτερικής δομής του κράτους μέλους— η οποία θα έχει το δικαίωμα και την εμπειρογνομοσύνη να λαμβάνει αναγκαίες αποφάσεις για τη βοήθεια σκαφών σε κίνδυνο με στόχο να σωθούν τόσο ανθρώπινες ζωές όσο και το περιβάλλον, και να ελαχιστοποιηθεί η οικονομική ζημία. Είναι σκόπιμο η εν λόγω αρμόδια αρχή να έχει μόνιμο χαρακτήρα. Ιδιαίτερα, η αρχή θα πρέπει να έχει την εξουσία να λαμβάνει ανεξάρτητη απόφαση σχετικά με την υποδοχή σε καταφύγιο πλοίου που διατρέχει κίνδυνο. Ενδείκνυται προς τούτο || να προβεί σε εκ των προτέρων αξιολόγηση της κατάστασης, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στο ισχύον σχέδιο για την υποδοχή πλοίων σε καταφύγιο.

(1) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20.

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

- (17) Τα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που χρίζουν συνδρομής πρέπει να περιγράφουν επακριβώς την αλληλουχία των αποφάσεων που καταλήγουν σε συναγεμιά και στην αντιμετώπιση των εν λόγω καταστάσεων. Πρέπει να περιγράφονται με σαφήνεια οι αρμόδιες αρχές και η δικαιοδοσία τους, καθώς και τα μέσα επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Οι εφαρμοστέες διαδικασίες πρέπει να εξασφαλίζουν ταχεία λήψη των κατάλληλων αποφάσεων **κατά το χειρισμό ατυχημάτων όπου είναι δυνατόν να αναμένονται σοβαρές επιβλαβείς συνέπειες**, βάσει της εμπειρογνώμοσύνης **στον συγκεκριμένο τομέα** και των κατάλληλων πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της η αρμόδια αρχή.
- (18) Κατά την κατάρτιση των σχεδίων πρέπει επίσης τα κράτη μέλη να συγκεντρώνουν πληροφορίες για πιθανά καταφύγια κατά μήκος της ακτής, ώστε η αρμόδια αρχή να είναι σε θέση, σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος στη θάλασσα να προσδιορίζει με σαφήνεια και ταχύτητα τις πλέον ενδεδειγμένες περιοχές για την υποδοχή πλοίων που χρίζουν συνδρομής. Οι σχετικές αυτές πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν περιγραφή ορισμένων χαρακτηριστικών των εξεταζόμενων θέσεων, καθώς και του διαθέσιμου εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων που διευκολύνουν την υποδοχή των πλοίων που χρίζουν συνδρομής ή την αντιμετώπιση των συνεπειών ενός ατυχήματος ή ενός συμβάντος ρύπανσης.
- (19) Είναι σημαντικό να γίνεται η κατάλληλη δημοσίευση του καταλόγου των αρμοδίων αρχών που είναι επιφορτισμένες με τη λήψη της απόφασης για την υποδοχή ενός πλοίου σε καταφύγιο, καθώς και των αρχών που είναι υπεύθυνες για τη λήψη και διεκπεραίωση των συναγεμιών. Μπορεί επίσης να αποδειχθεί χρήσιμη, για τα μέρη που συμμετέχουν σε επιχείρηση συνδρομής στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των εταιριών παροχής συνδρομής και ρυμούλκησης, και τις αρχές των γειτονικών κρατών μελών που ενδέχεται να διγούν από κατάσταση έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα, η παροχή πρόσβασης στις κατάλληλες πληροφορίες.
- (20) **Η έλλειψη ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εγγύησης δεν απαλλάσσει ένα κράτος μέλος από την υποχρέωσή του να συνδράμει πλοίο που διατρέχει κίνδυνο και να το υποδεχθεί σε καταφύγιο εάν, πράττοντας με αυτόν τον τρόπο, μπορεί να μειώσει τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τόσο το πλοίο όσο και το περιβάλλον. Αν και η αρμόδια αρχή μπορεί να επαληθεύει εάν το πλοίο καλύπτεται από ασφάλιση ή άλλη οικονομική εγγύηση η οποία να καθιστά δυνατή την κατάλληλη αποζημίωση για έξοδα και ζημιές που συνδέονται με την υποδοχή του σε καταφύγιο, το αίτημα για την παροχή τέτοιων πληροφοριών δεν πρέπει να καθυστερεί το έργο της διάσωσης.**
- (21) Οι λιμένες που υποδέχονται πλοίο το οποίο χρειάζεται παροχή συνδρομής πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε ταχεία επιστροφή σε ό,τι αφορά τα έξοδα και τη ζημία που προκύπτουν από τη συγκεκριμένη δράση. Για το σκοπό αυτό είναι σημαντικό να εφαρμόζονται όχι μόνο οι διατάξεις της οδηγίας 2008/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., [σχετικά με την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών] ⁽¹⁾ και των Διεθνών Ταμείων για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από το πετρέλαιο, αλλά και οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1996 σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιές σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, της Διεθνούς Σύμβασης του 2001 σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση και της Σύμβασης του 2007 για την ανάλυση ναυαγίων. Επομένως, τα κράτη μέλη οφείλουν να κυρώσουν τις εν λόγω συμβάσεις το συντομότερο δυνατόν. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την επιστροφή εξόδων και οικονομικής ζημίας που υπέστη ένας λιμένας λόγω της υποδοχής ενός πλοίου, ιδίως σε περίπτωση που τα εν λόγω έξοδα και η οικονομική ζημία δεν καλύπτονται από τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών και άλλων υφισταμένων αντισταθμιστικών μηχανισμών.
- (22) Συγκεκριμένος σκοπός των μέτρων παρακολούθησης και οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να σχηματίζουν πραγματική εικόνα σχετικά με τα πλοία που πλέουν στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία τους και επομένως να προλαμβάνουν, κατά περίπτωση, καλύτερα τους δυνητικούς κινδύνους. Στο πλαίσιο αυτό, η κοινοποίηση των πληροφοριών παρέχει τη δυνατότητα βελτίωσης της ποιότητας των συλλεγόμενων στοιχείων και διευκολύνει την επεξεργασία τους.
- (23) Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή έχουν πραγματοποιήσει σημαντική πρόοδο ως προς την εναρμόνιση της ανταλλαγής δεδομένων σε ηλεκτρονική μορφή, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων. Το SafeSeaNet, το οποίο τελεί υπό ανάπτυξη από το 2002, θα πρέπει πλέον να καθιερωθεί ως δίκτυο αναφοράς σε κοινοτική κλίμακα. **Σημαντικό είναι να διασφαλιστεί ότι το SafeSeaNet δεν θα έχει ως αποτέλεσμα αύξηση των διοικητικών ή οικονομικών επιβαρύνσεων για τον εν λόγω κλάδο, ότι υπάρχει εναρμόνιση με διεθνείς κανόνες και ότι λαμβάνεται υπόψη η εμπιστευτικότητα σε ό,τι αφορά ενδεχόμενες εμπορικές επιπτώσεις.**

(1) EE L ...

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

- (24) Η πρόοδος που έχει επιτευχθεί στις νέες τεχνολογίες και ιδίως στις διαστημικές εφαρμογές τους όπως στα συστήματα παρακολούθησης των πλοίων μέσω **δορυφόρων, τα** συστήματα απεικόνισης ή **το σύστημα Galileo**, παρέχει σήμερα τη δυνατότητα επέκτασης της παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην ανοιχτή θάλασσα και επομένως καλύτερης κάλυψης των ευρωπαϊκών υδάτων. **Εξάλλου, ο IMO έχει τροποποιήσει τη Σύμβαση SOLAS για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με στόχο την ανάπτυξη συστήματος μεγάλου βεληνεκού για την αναγνώριση και τον εντοπισμό πλοίων (LRIT). Σύμφωνα με το σχέδιο του IMO, ο οποίος εξασφαλίζει και τη δυνατότητα για την ίδρυση περιφερειακών κέντρων δεδομένων LRIT, και λαμβάνοντας υπόψη την πείρα που αποκτήθηκε από το σχέδιο SafeSeaNet, πρέπει να ιδρυθεί ευρωπαϊκό κέντρο δεδομένων LRIT για τη συλλογή και τη διαχείριση πληροφοριών LRIT. Προκειμένου να αντλούν τα δεδομένα LRIT, τα κράτη μέλη πρέπει να συνδεθούν με το ευρωπαϊκό κέντρο δεδομένων LRIT.**
- (25) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα εξοικονομήσεων και να αποφευχθεί η περιττή εγκατάσταση εξοπλισμού σε πλοία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές οι οποίες καλύπτονται από σταθμούς παρακολούθησης AIS, τα δεδομένα AIS πρέπει να ενσωματωθούν στο σύστημα LRIT. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή λαμβάνουν κατάλληλες πρωτοβουλίες, ιδίως στο πλαίσιο του IMO.
- (26) Για να εξασφαλιστεί βέλτιστη και εναρμονισμένη σε κοινοτικό επίπεδο αξιοποίηση των πληροφοριών που συλλέγονται βάσει της οδηγίας 2002/59/EK όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα, πρέπει η Επιτροπή να μπορεί, εφόσον απαιτηθεί, να εξασφαλίζει την επεξεργασία, αξιοποίηση και διάδοση των δεδομένων αυτών στις αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη.
- (27) Στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη του συστήματος «Equasis» κατέδειξε τη σημασία που έχει η προώθηση της παιδείας που αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδίως στους θαλάσσιους μεταφορείς. Η Επιτροπή θα πρέπει να μπορεί να συμβάλει στη διάδοση, ιδίως μέσω του εν λόγω συστήματος, κάθε πληροφορίας σχετικής με την ασφάλεια στη θάλασσα.
- (28) Οι πληροφορίες που συλλέγονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία μπορούν να διαδοθούν και να χρησιμοποιηθούν μόνο ως μέσο για την πρόληψη καταστάσεων που απειλούν ανθρώπινες ζωές στη θάλασσα, καθώς και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος· κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών, να διερευνήσει πώς είναι δυνατόν να υπερνικηθούν τα προβλήματα που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον τομέα της ασφάλειας δικτύων και πληροφοριών.
- (29) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία (ασφάλεια στη θάλασσα) και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) ⁽¹⁾, συγκεντρώνει τα καθήκοντα των επιτροπών που έχουν συγκροτηθεί από την κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την ασφάλεια στη ναυτιλία, την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και την προστασία των όρων διαβίωσης και εργασίας στα πλοία. Κατά συνέπεια θα πρέπει να αντικατασταθεί η υφιστάμενη επιτροπή από την COSS.
- (30) Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις των σχετικών διεθνών νομικών πράξεων.
- (31) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽²⁾.
- (32) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί την οδηγία 2002/59/EK, προκειμένου να εισαγάγει τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των σχετικών διεθνών συμβάσεων, πρωτοκόλλων, κωδικών και ψηφισμάτων και προκειμένου να τροποποιεί τα Παραρτήματα I, III και IV με βάση την κτώμενη εμπειρία, να θεσπίζει απαιτήσεις για την εγκατάσταση εξοπλισμού LRIT στα πλοία που εκτελούν διαδρομές σε περιοχές που καλύπτονται από σταθερούς σταθμούς παρακολούθησης των κρατών μελών (AIS), να καθορίζει την πολιτική και τις αρχές που διέπουν την πρόσβαση σε πληροφορίες του Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT και να τροποποιεί τους ορισμούς, τις παραπομπές ή τα παραρτήματα προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με το κοινοτικό ή το διεθνές δίκαιο. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας αυτής, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την οποία προβλέπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/EK.

⁽¹⁾ ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1. ||

⁽²⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. ||

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

- (33) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα ⁽¹⁾, ο Οργανισμός παρέχει στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη την απαραίτητη αρωγή για την εφαρμογή της οδηγίας 2002/59/ΕΚ.

■

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

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2002/59/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- (1) Ο τίτλος αντικαθίσταται ως εξής:

«Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και καθεστώτος αστικής ευθύνης και χρηματοοικονομικών εγγυήσεων των πλοιοκτητών και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου»

- (2) Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το παρακάτω κείμενο:

«Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να θεσπιστεί στην Κοινότητα σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, προκειμένου να ενισχυθούν η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, η ασφάλεια των λιμένων και της θάλασσας, 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.»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η παρούσα οδηγία καθορίζει τους εφαρμοστέους κανόνες ως προς ορισμένες πτυχές των υποχρεώσεων των φορέων εκμετάλλευσης στην αλυσίδα των θαλάσσιων μεταφορών σε θέματα αστικής ευθύνης και εγκαθιδρύει ανάλογη χρηματοοικονομική προστασία των ναυτικών σε περίπτωση εγκατάλειψης.»

- (3) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

- στα πλοία ολικής χωρητικότητας ίσης ή ανώτερης των 300 τόνων, εκτός εάν προβλέπεται άλλως, και
- στις θαλάσσιες ζώνες δικαιοδοσίας των κρατών μελών, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.»

β) η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα κατωτέρω, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά:»

ii) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«γ) εφόδια πλοίων και εξοπλισμός που χρησιμοποιείται επί του πλοίου»

- (4) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) || Το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«σχετικές διεθνείς πράξεις», οι ακόλουθες πράξεις, στην επικαιροποιημένη τους εκδοχή:»

⁽¹⁾ ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1. ||.

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

ii) προστίθεται η ακόλουθη νέα περίπτωση μετά την τέταρτη περίπτωση:

«— **«Σύμβαση του 1996»:** το ανακεφαλαιωτικό κείμενο της Σύμβασης του 1976 σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, όπως αυτό τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1996.»

iii) προστίθενται οι ακόλουθες περιπτώσεις:

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

— «ψήφισμα A.930(22) του IMO»: το ψήφισμα του IMO και του Διοικητικού Συμβουλίου του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας με τίτλο «Οδηγίες για την παροχή χρηματοοικονομικής ασφάλισης σε περίπτωση εγκατάλειψης των ναυτικών»·

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

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

— **«κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτιλλομένων»:** το ψήφισμα LEG. 3(91) της Νομικής Επιτροπής του IMO, της 27ης Απριλίου 2006, σχετικά με την έγκριση κατευθυντήριων γραμμών για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτιλλομένων σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος.»

β) || Το στοιχείο ια) τροποποιείται ως εξής:

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

γ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«**ιαα) «πλοιοκτήτης»:** ο κύριος του πλοίου ή κάθε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο εφοπλιστής-διαχειριστής, ο πράκτορας ή ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο κύριος του πλοίου ανέθεσε την ευθύνη εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, έχει αποδεχθεί να εκτελέσει και να εκπληρώσει όλα τα συναφή καθήκοντα και υποχρεώσεις.»

δ) Προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

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

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

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

κβ) «πλοίο χρίζον συνδρομής», το πλοίο η κατάσταση του οποίου ■ μπορεί να καταλήξει σε ναυάγιο ή σε κίνδυνο για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοία. **Η διάσωση προσώπων επί του πλοίου, όταν υπάρξει τέτοια ανάγκη, διέπεται από το Σύμβαση ASAR, η οποία εφαρμόζεται κατά προτεραιότητα έναντι των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.**

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

- κγ) «αστική ευθύνη»: για τους σκοπούς της Σύμβασης του 1996, η ευθύνη βάσει της οποίας ένας τρίτος στην πράξη της θαλάσσιας μεταφοράς που ήταν η αιτία της ζημίας δικαιούται να εγείρει απαίτηση υποκείμενη στον περιορισμό του άρθρου 2 της εν λόγω Σύμβασης, εξαιρουμένων των απαιτήσεων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος] (*);
- κδ) «LRIT», σύστημα το οποίο μεταδίδει αυτόματα μεγάλο βεληνεκούς πληροφορίες αναγνώρισης και εντοπισμού σύμφωνα με τον κανονισμό 19, κεφάλαιο V της Σύμβασης SOLAS για την θαλάσσια ασφάλεια, καθώς και για περιβαλλοντικούς σκοπούς.

(*) EE L ...»

5) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 4α

Εξαιρέσεις

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τα τακτικά δρομολόγια τα οποία εκτελούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο έδαφός τους από την απαίτηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 όταν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα τακτικά δρομολόγια που προβλέπονται ανωτέρω καταρτίζει, και ενημερώνει διαρκώς, τον κατάλογο των αντίστοιχων πλοίων και τον διαβιβάζει στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή·
- β) για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται, οι πληροφορίες που προβλέπονται στο Παράρτημα I, σημείο 1), είναι στη διάθεση της αρμόδιας αρχής κατόπιν αιτήματός της. Η εταιρεία διαμορφώνει εσωτερικό σύστημα που να εγγυάται τη διαβίβαση, ηλεκτρονικώς, επί 24 ώρες την ημέρα και χωρίς καμία καθυστέρηση από τη στιγμή της λήψης του αιτήματος, των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1·
- γ) κάθε απόκλιση έξι ή περισσότερων ωρών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στον λιμένα προορισμού ή τον σταθμό πλοήγησης γνωστοποιείται στην αρμόδια αρχή του λιμένα άφιξης σύμφωνα με το άρθρο 4·
- δ) εξαιρέσεις εγκρίνονται για μεμονωμένα πλοία και σε συγκεκριμένο δρομολόγιο·
- ε) ένα δρομολόγιο δεν θεωρείται τακτικό δρομολόγιο εκτός εάν προβλέπεται να εκτελείται επί ένα τουλάχιστον μήνα·
- στ) οι εξαιρέσεις από τις προϋποθέσεις που ορίζει το άρθρο 4 περιορίζονται σε ταξίδια με προβλεπόμενη διάρκεια έως 12 ώρες.

2. Όταν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη εκμεταλλεύονται από κοινού ένα διεθνές τακτικό δρομολόγιο, κάθε ένα από τα οικεία κράτη μέλη μπορεί να ζητήσει από τα άλλα κράτη μέλη την εξαίρεση αυτού του δρομολογίου από την υποχρέωση παροχής των ανωτέρω πληροφοριών. Τα οικεία κράτη μέλη συνεργάζονται από κοινού για την εξαίρεση του εν λόγω δρομολογίου από αυτή την υποχρέωση σύμφωνα με τους προβλεπόμενους στην παράγραφο 1 όρους.

3. Τα κράτη μέλη ελέγχουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα εάν πληρούνται οι προβλεπόμενοι στις παραγράφους 1 και 2 όροι. Όταν δεν πληρούται ένας τουλάχιστον από αυτούς τους όρους, τα κράτη μέλη αφαιρούν αμέσως το δικαίωμα εξαίρεσης από την ενδιαφερόμενη εταιρεία.

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

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

(6) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α

Χρήση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS) από αλιευτικά πλοία

Κάθε αλιευτικό πλοίο συνολικού μήκους άνω των 15 μέτρων που φέρει σημαία κράτους μέλους και είναι νηολογημένο στην Κοινότητα ή αναπτύσσει δραστηριότητα στα εσωτερικά ύδατα ή στα χωρικά ύδατα κράτους μέλους, ή που εκφορτώνει το αλιεύμα του σε λιμάνι κράτους μέλους, είναι, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του Παραρτήματος II, Μέρος I, σημείο 3, εξοπλισμένο με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) (κατηγορίας A), το οποίο να ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές επιδόσεων του IMO.

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

Άρθρο 6β

Χρήση συστημάτων μεγάλου βεληνεκούς αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (LRIT)

1. Τα πλοία που πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια και προσεγγίζουν σε λιμένα κράτους μέλους είναι εξοπλισμένα με σύστημα LRIT σύμφωνα με τον Κανονισμό 19, Κεφάλαιο V της Σύμβασης SOLAS και τα σταθερότυπα επίδοσης και τις λειτουργικές απαιτήσεις που έχει υιοθετήσει ο IMO.

Η Επιτροπή καθορίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παρέμπει το άρθρο 28, παράγραφος 2, και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, τις λεπτομέρειες και τις απαιτήσεις για την εγκατάσταση εξοπλισμού LRIT επί των πλοίων τα οποία διαπλέουν ύδατα που καλύπτονται από σταθερούς σταθμούς παρακολούθησης των κρατών μελών (AIS) και υποβάλλει στον IMO τυχόν κατάλληλα μέτρα.

2. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT για την επεξεργασία πληροφοριών του συστήματος μεγάλου βεληνεκούς αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων.

Το Ευρωπαϊκό Κέντρο Δεδομένων LRIT αποτελεί συστατικό στοιχείο του ευρωπαϊκού συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών στον τομέα της ναυτιλίας, SafeSeaNet. Το κόστος που σχετίζεται με τροποποιήσεις των εθνικών στοιχείων του SafeSeaNet προκειμένου να συμπεριλάβει τις πληροφορίες του LRIT βαρύνει τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη προβαίνουν στη σύσταση και τη διατήρηση ενός συνδέσμου με το Ευρωπαϊκό Κέντρο Δεδομένων LRIT.

3. Η Επιτροπή καθορίζει την πολιτική και τις αρχές για την πρόσβαση στις πληροφορίες που τηρούνται στο Ευρωπαϊκό Κέντρο Δεδομένων LRIT βάσει της διαδικασίας του άρθρου 28, παράγραφος 2α.»

(7) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Υποχρεώσεις του φορτωτή

1. Οι φορτωτές που παραδίδουν προς μεταφορά επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα || σε λιμένα κράτους μέλους, παραδίδουν στον πλοίαρχο ή τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, πριν τα εμπορεύματα φορτωθούν στο πλοίο, δήλωση που θα περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο Παράρτημα I σημείο 2·

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

β) όσον αφορά τις ουσίες που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα I της σύμβασης MARPOL, το δελτίο των δεδομένων ασφαλείας όπου αναφέρονται τα φυσικο-χημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων (**και όπου είναι εφικτό**), συμπεριλαμβανομένου του ιξώδους σε cSt στους 50 °C και της πυκνότητας στους 15 °C, **καθώς και τα άλλα δεδομένα που περιέχονται στο δελτίο των δεδομένων ασφαλείας σύμφωνα με το ψήφισμα MSC. 150 (77) του IMO**.

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

2. Τα πλοία που προέρχονται από λιμένα εκτός της Κοινότητας και που κατευθύνονται σε λιμένα κράτους μέλους ή σε αγκυροβόλιο στα χωρικά ύδατα κράτους μέλους και μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνους ουσίες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με δήλωση εκ μέρους του φορτωτή, που θα περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα I, τμήμα 3:

β) τις πληροφορίες που απαιτούνται από την παράγραφο 1, στοιχεία β) και γ) του παρόντος άρθρου.

3. Ο φορτωτής υποχρεούται και είναι αρμόδιος να εξασφαλίζει ότι το φορτίο που παραδίδεται προς μεταφορά είναι πράγματι αυτό που έχει δηλωθεί σύμφωνα με τα εδάφια 1 και 2.»

(8) Το άρθρο 14, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ), αντικαθίσταται από το εξής:

«γ) γ) κάθε κράτος μέλος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διαβιβάζει αμελλητί στις αρμόδιες εθνικές και τοπικές αρχές ενός άλλου κράτους μέλους, κατόπιν αιτήσεώς τους, τις πληροφορίες SafeSeaNet σχετικά με το πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει, σε περίπτωση που αυτό χρειάζεται αυστηρώς για λόγους θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.»

(9) Προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία στο άρθρο 16, παράγραφος 1:

«|| δ) πλοία που δεν έχουν κοινοποιήσει, ή που δεν διαθέτουν, πιστοποιητικά ασφάλισης ή χρηματοοικονομικές εγγυήσεις σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και τους διεθνείς κανόνες·

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

(10) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 18α

Μέτρα σε περίπτωση κινδύνων από την ύπαρξη πάγων

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

α) παρέχουν στους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στις περιοχές αρμοδιότητάς τους ή που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα τους, κατάλληλες πληροφορίες για την κατάσταση των πάγων, τις συνιστώμενες διαδρομές και τις υπηρεσίες παγοθραυστικών στην περιοχή αρμοδιότητάς τους·

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

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

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

(11) Το άρθρο 19 τροποποιείται ως ακολούθως:

α) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο μετά την παράγραφο 2:

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

β) προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος:

«3α. Κατ' εφαρμογή της εθνικής τους νομοθεσίας, τα κράτη μέλη τηρούν τις κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτιλλομένων σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος, ιδίως σε ό,τι αφορά τον κυβερνήτη και το πλήρωμα πλοίου που διατρέχει κίνδυνο στα υπό τη δικαιοδοσία τους ύδατα.»

(12) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο:

«Άρθρο 19α

Αρμόδια αρχή για την υποδοχή πλοίου χρίζοντος συνδρομής

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει αρμόδια αρχή που διαθέτει την απαιτούμενη εμπειρογνομosύνη και είναι ανεξάρτητη υπό την έννοια ότι, κατά την επιχείρηση διάσωσης, έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει αποφάσεις εξ ιδίας πρωτοβουλίας σχετικά με την υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο με στόχο:

- την προστασία ανθρώπινων ζωών
- την προστασία των ακτών
- την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- την ασφάλεια στη θάλασσα
- την ελαχιστοποίηση της οικονομικής ζημίας.

2. Η αρχή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αναλαμβάνει την ευθύνη για την εφαρμογή των σχεδίων που αναφέρονται στο άρθρο 20α.

3. Η αρχή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 μπορεί, μεταξύ άλλων:

- α) να περιορίζει την κίνηση του πλοίου ή να το κατευθύνει να ακολουθήσει ειδική πορεία. Αυτή η απαίτηση δεν επηρεάζει την ευθύνη του πλοίαρχου για την ασφαλή διακυβέρνηση του πλοίου του·
- β) να προειδοποιεί επισήμως τον πλοίαρχο ζητώντας του να σταματήσει την απειλή στο περιβάλλον ή στη θαλάσσια ασφάλεια·
- γ) να επιβιβάζεται ή να αποστέλλει στο πλοίο ομάδα αξιολόγησης για να εκτιμηθεί ο βαθμός του κινδύνου, να βοηθά τον πλοίαρχο να επανορθώνει την κατάσταση και να τηρεί ενήμερο τον αρμόδιο παράκτιο σταθμό·
- δ) να καλεί μόνη της και να αποστέλλει σωστικά συνεργεία όπου χρειάζεται·
- ε) να λαμβάνει μέριμνα για την πλοήγηση ή τη ρυμούλκηση του πλοίου.»

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

(13) Το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 20

Υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής σε καταφύγιο

1. **Η αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 19α αποφασίζει για την υποδοχή πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο. Η εν λόγω αρχή διασφαλίζει ότι πλοία σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης προϋποθέτουν την αξιολόγηση της κατάστασης βάσει των σχεδίων που προβλέπει το άρθρο 20α και εισέρχονται σε καταφύγιο σε περιπτώσεις που με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατή η μείωση ή η αποφυγή των σχετικών κινδύνων.**

2. Οι αναφερόμενες στην παράγραφο 1 αρχές συνέρχονται τακτικά με σκοπό την ανταλλαγή γνώσεων και τη βελτίωση των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος άρθρου. Δύνανται να συνέρχονται οποτεδήποτε, αν συντρέχουν ειδικές περιστάσεις.»

(14) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 20α

Σχέδια για την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια προκειμένου να αντιμετωπίζουν απειλές που προκαλούνται από την παρουσία πλοίων που χρήζουν συνδρομής σε ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους **και να διασφαλίσουν την υποδοχή πλοίων και τη προστασία ανθρώπινων ζωών.**

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

- α) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής ή αρχών που είναι επιφορτισμένες με τη λήψη και διαχείριση των συναγεμίων·
 - β) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής που είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της κατάστασης και για τη λήψη απόφασης σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής στο επιλεγμένο καταφύγιο·
 - γ) πληροφορίες σχετικά με την ακτογραμμή των κρατών μελών **και όλα τα στοιχεία που διευκολύνουν ταχεία αξιολόγηση και ταχεία απόφαση σχετικά με την επιλογή καταφυγίου για πλοίο χρήζον συνδρομής** ||, καθώς και σχετικά με τους περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες και τις φυσικές συνθήκες·
 - δ) τις διαδικασίες αξιολόγησης για την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο·
 - ε) τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για συνδρομή, διάσωση και καταπολέμηση της ρύπανσης·
 - στ) διαδικασίες για τον διεθνή συντονισμό και τη λήψη αποφάσεων·
 - ζ) τις διαδικασίες χρηματοοικονομικών εγγυήσεων και ευθύνης που υφίστανται όσον αφορά πλοία που γίνονται δεκτά σε καταφύγιο.
3. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν το όνομα της αρμόδιας αρχής που αναφέρεται στο **άρθρο 19α** και των αρχών που ορίζονται για τη λήψη και διαχείριση των συναγεμίων, **καθώς και διευθύνσεις επαφής.**

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

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

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

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

4. Μέχρι τις... (*), τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 20β

Καθεστώς αστικής ευθύνης και χρηματοοικονομικών εγγυήσεων

1. Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν το καθεστώς αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών και διασφαλίζουν ότι το δικαίωμα των πλοιοκτητών να περιορίζουν την ευθύνη τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του 1996.

2. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε κάθε πλοιοκτήτης πλοίου φέροντος τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους να ασφαρίζεται χρηματοοικονομικά όσον αφορά την αστική του ευθύνη, σύμφωνα με το ανώτατο όριο που καθορίζεται με τη Σύμβαση του 1996.

3. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε κάθε πλοιοκτήτης πλοίου φέροντος σημαία τρίτης χώρας να ασφαρίζεται χρηματοοικονομικά, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 2, από τη στιγμή που το πλοίο αυτό εισέρχεται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του κράτους μέλους ή σε ισοδύναμη ζώνη. Η εν λόγω χρηματοοικονομική ασφάλεια ισχύει επί διάστημα τουλάχιστον τριών μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία αυτή απαιτείται.

Άρθρο 20γ

Χρηματοοικονομική κάλυψη σε περίπτωση εγκατάλειψης ναυτικών

1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε κάθε πλοιοκτήτης πλοίου φέροντος τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους να ασφαρίζεται χρηματοοικονομικά, με σκοπό την προστασία των ναυτολογημένων ή απασχολούμενων επί του πλοίου αυτού ναυτικών σε περίπτωση εγκατάλειψης, σύμφωνα με το ψήφισμα Α.930(22) του ΙΜΟ.

2. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε οι πλοιοκτήτες σκάφους φέροντος σημαία τρίτης χώρας να ασφαρίζονται χρηματοοικονομικά, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1, από τη στιγμή που το πλοίο αυτό καταπλέει σε λιμένα ή σε σταθμό ανοικτής θάλασσας που υπάγεται στη δικαιοδοσία του ή που αγκυροβολεί σε ζώνη που υπάγεται στη δικαιοδοσία του.

3. Τα κράτη μέλη βεβαιώνονται για τη δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα χρηματοοικονομικής εγγύησης σε περίπτωση εγκατάλειψης ναυτικών, σύμφωνα με το ψήφισμα Α.930(22) του ΙΜΟ.

Άρθρο 20δ

Πιστοποιητικό χρηματοοικονομικής κάλυψης

1. Η ύπαρξη και η ισχύς των αναφερόμενων στα άρθρα 20β και 20γ χρηματοοικονομικών εγγυήσεων πιστοποιούνται από ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά.

2. Τα πιστοποιητικά εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αφού προηγουμένως αυτές βεβαιωθούν ότι ο πλοιοκτήτης πληροί τα οριζόμενα από την παρούσα οδηγία. Κατά την έκδοση των πιστοποιητικών, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν επίσης υπόψη κατά πόσον ο εγγυοδοτικός φορέας διαθέτει επιχειρηματική εγκατάσταση εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

Όταν πρόκειται για πλοίο νηολογημένο σε κράτος μέλος, τα πιστοποιητικά εκδίδονται ή θεωρούνται από την αρμόδια αρχή του κράτους νηολόγησης του πλοίου.

Όταν πρόκειται για πλοίο νηολογημένο σε τρίτη χώρα, τα πιστοποιητικά μπορούν να εκδίδονται ή να θεωρούνται από την αρμόδια αρχή οιασδήποτε κράτους μέλους.

3. Οι όροι έκδοσης και θεώρησης των πιστοποιητικών, και ειδικότερα τα κριτήρια και οι λεπτομέρειες χορήγησης, καθώς και τα μέτρα που αφορούν τους εγγυοδότες καθορίζονται από την Επιτροπή. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων δια της συμπληρώσεώς της, αποφασίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28, παράγραφος 2.

4. Τα πιστοποιητικά περιλαμβάνουν τις ακόλουθες ενδείξεις:

α) όνομα του πλοίου και λιμένας νηολόγησης·

β) ονοματεπώνυμο του πλοιοκτήτη και τόπος της κύριας εγκατάστασής του·

γ) είδος της παρεχόμενης εγγύησης·

δ) επωνυμία και διεύθυνση του κύριου καταστήματος του ασφαλιστή ή άλλου εγγυοδότη και, κατά περίπτωση, διεύθυνση του καταστήματος στο οποίο έχει συναφθεί η σύμβαση ασφάλισης ή εγγυοδοσίας·

ε) περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει αυτή της συμβάσεως ασφάλισης ή εγγυοδοσίας.

5. Τα πιστοποιητικά συντάσσονται στην επίσημη γλώσσα ή στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους που τα εκδίδει. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι ούτε η αγγλική ούτε η γαλλική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

Άρθρο 20ε

Γνωστοποίηση του πιστοποιητικού χρηματοοικονομικής κάλυψης

1. Το πιστοποιητικό φυλάσσεται επί του πλοίου και αντίγραφό του κατατίθεται στην αρχή νηολόγησης του πλοίου ή, εάν το πλοίο δεν έχει νηολογηθεί σε κράτος μέλος, στην αρχή του κράτους που εξέδωσε ή θεώρησε το πιστοποιητικό. Η αρμόδια αρχή διαβιβάζει αντίγραφο του φακέλου πιστοποίησης στην κοινοτική υπηρεσία που προβλέπεται στο άρθρο 20θ προκειμένου αυτή να το προσθέσει στο σχετικό μητρώο.

2. Ο εφοπλιστής, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου εισπλέοντος στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή την ισοδύναμη ζώνη κράτους μέλους στις αναφερόμενες στο άρθρο 20β περιπτώσεις, γνωστοποιεί στις αρχές του εν λόγω κράτους μέλους την ύπαρξη επί του σκάφους του πιστοποιητικού χρηματοοικονομικής κάλυψης.

3. Ο εφοπλιστής, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου με προορισμό λιμάνι ή σταθμό σε θάλασσα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή το οποίο πρόκειται να αγκυροβολήσει σε ζώνη υπαγόμενη στη δικαιοδοσία κράτους μέλους στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 20γ, γνωστοποιεί στις αρχές του εν λόγω κράτους μέλους την ύπαρξη επί του σκάφους του πιστοποιητικού χρηματοοικονομικής κάλυψης.

4. Οι πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 1 μπορούν να ανταλλάσσονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μέσω του κοινοτικού συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών SafeSeaNet.

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

Άρθρο 20στ**Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την τήρηση των κανόνων που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία και θεσπίζουν κυρώσεις για παραβίαση των εν λόγω κανόνων. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 20ζ**Αμοιβαία αναγνώριση μεταξύ κρατών μελών των πιστοποιητικών χρηματοοικονομικής κάλυψης**

Κάθε κράτος μέλος κάνει δεκτά τα πιστοποιητικά τα οποία εκδίδονται ή θεωρούνται υπ' ευθύνη άλλου κράτους μέλους κατ' εφαρμογή του άρθρου 20δ για όλους τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και τα αναγνωρίζει ως έχοντα την ίδια ισχύ με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται ή θεωρούνται από το ίδιο, ακόμη και αν έχουν εκδοθεί ή θεωρηθεί σε σχέση με πλοίο μη νηολογημένο σε κράτος μέλος.

Ένα κράτος μέλος δύναται οποτεδήποτε να ζητεί από το κράτος που εξέδωσε ή επικύρωσε το πιστοποιητικό να προβεί σε ανταλλαγή απόψεων, εάν εκτιμά ότι ο ασφαλιστής ή εγγυητής που αναφέρεται στο πιστοποιητικό δεν είναι οικονομικά ικανός να αντεπεξέλθει στις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 20η**Ευθεία αγωγή κατά του παρέχοντος τη χρηματοοικονομική εγγύηση κάλυψης της αστικής ευθύνης**

Οιαδήποτε απαίτηση αποκατάστασης των ζημιών που προκλήθηκαν από πλοία στρέφεται απευθείας κατά του παρέχοντος τη χρηματοοικονομική εγγύηση η οποία καλύπτει την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη.

Ο παρέχων τη χρηματοοικονομική εγγύηση δύναται να προβάλλει τα μέσα αμύνης τα οποία θα δικαιούτο να επικαλεστεί ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, εκτός από τις ενστάσεις που απορρέουν από τη διαδικασία πτώχευσης ή εκκαθάρισης υπό την οποία τελεί ο πλοιοκτήτης.

Ο παρέχων τη χρηματοοικονομική εγγύηση δύναται επίσης να επικαλεστεί το γεγονός ότι οι ζημιές προήλθαν από εσκεμμένο πταίσμα του πλοιοκτήτη. Δεν δύναται, ωστόσο, να προβάλλει κανένα από τα μέσα αμύνης τα οποία θα μπορούσε να επικαλεστεί στο πλαίσιο αγωγής που θα κατέθετε εναντίον του ο πλοιοκτήτης.

Ο παρέχων τη χρηματοοικονομική εγγύηση δύναται σε κάθε περίπτωση να υποχρεώσει τον πλοιοκτήτη να καταστεί ομόδικός του.

Άρθρο 20θ**Κοινοτική υπηρεσία**

Ιδρύεται κοινοτική υπηρεσία επιφορτισμένη με την τήρηση λεπτομερούς μητρώου των εκδοθέντων πιστοποιητικών, με τον έλεγχο και την ενημέρωση της ισχύος τους, καθώς και με την εξακρίβωση της ύπαρξης των χρηματοοικονομικών εγγυήσεων που έχουν καταχωρίσει τρίτες χώρες.

Άρθρο 20ι**Χρηματοοικονομικές εγγυήσεις και αποζημιώσεις**

1. Η απουσία πιστοποιητικού ασφάλισης ή χρηματοοικονομικής εγγύησης δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την προκαταρκτική αξιολόγηση και τη λήψη απόφασης που αναφέρονται στο άρθρο 20, παράγραφος 1 και δεν αποτελεί αποχρώντα λόγο που μπορεί να επικαλεστεί ένα κράτος μέλος για να αρνηθεί την υποδοχή σε καταφύγιο πλοίου που διατρέχει κίνδυνο.

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, όταν ένα κράτος μέλος υποδέχεται σε καταφύγιο πλοίο που διατρέχει κίνδυνο, δύναται να ζητήσει από τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο να παρουσιάσουν πιστοποιητικό ασφάλισης ή χρηματοοικονομική εγγύηση, υπό την έννοια της παρούσας οδηγίας, προς κάλυψη της ευθύνης του για βλάβες που προξενεί το πλοίο. Η ζήτηση του εν λόγω πιστοποιητικού δεν επιτρέπεται να οδηγεί σε καθυστέρηση της διαδικασίας για την υποδοχή πλοίου που διατρέχει κίνδυνο.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την επιστροφή δαπανών και πιθανών οικονομικών ζημιών που υπέστη ένας λιμένας εξ αιτίας της απόφασης που ελήφθη σύμφωνα με το άρθρο 20, παράγραφος 1, εάν οι εν λόγω δαπάνες ή οι σχετικές ζημιές δεν επιστρέφονται εντός λογικού χρονικού διαστήματος από τον πλοιοκτήτη ή τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, καθώς και με τους ισχύοντες διεθνείς μηχανισμούς καταβολής αποζημιώσεων.»

(15) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 22α

Ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία (SafeSeaNet)

1. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν εθνικά ή τοπικά συστήματα διαχείρισης των πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία με σκοπό την επεξεργασία των πληροφοριών που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία.

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

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

4. Σε περίπτωση συνεργασίας στο πλαίσιο περιφερειακών συμφωνιών ή διασυνοριακών, διαπεριφερειακών ή διεθνικών σχεδίων, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα συστήματα ή δίκτυα πληροφοριών που αναπτύσσονται συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και είναι συμβατά και συνδεδεμένα με το SafeSeaNet.»

(16) Το άρθρο 23 τροποποιείται ως εξής:

|| α)

το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

|| β)

προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

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

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

(17) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 23α

Επεξεργασία και διαχείριση των πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα

1. Η Επιτροπή εξασφαλίζει, εφόσον απαιτείται, την επεξεργασία, αξιοποίηση και διάδοση, στις αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη, των πληροφοριών που συλλέγονται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.
2. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή συμβάλλει στην ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων συλλογής και διάδοσης δεδομένων σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδίως μέσω του συστήματος «Equasis» ή κάθε άλλου αντίστοιχου συστήματος με δημόσιο χαρακτήρα.»

(18) Στο άρθρο 24 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«Τα κράτη μέλη ελέγχουν, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, ότι η δημοσίευση δεδομένων AIS και LRIT που εκπέμπονται από πλοία δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την προστασία του περιβάλλοντος και δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης των πλοίων. Συγκεκριμένα, δεν επιτρέπουν τη διάδοση πληροφοριών που αφορούν στοιχεία σχετικά με το φορτίο και τα άτομα που επιβαίνουν στο πλοίο, εκτός εάν ο κυβερνήτης ή ο φορέας εκμετάλλευσης του πλοίου έχει δώσει τη συγκατάθεσή του για μια τέτοια χρήση.»

Η Επιτροπή διερευνά πώς είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα στον τομέα της ασφάλειας των δικτύων και πληροφοριών, τα οποία ενδεχομένως συνδέονται με τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία, και ιδιαίτερα στα άρθρα 6, 6α, 14 και 22α και προτείνει οιαδήποτε κατάλληλη τροποποίηση του Παραρτήματος III για τη βελτίωση της ασφάλειας των δικτύων.»

(19) Τα άρθρα 27 και 28 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 27

Τροποποιητική διαδικασία

1. Οι ορισμοί στο άρθρο 3, οι αναφορές σε μηχανισμούς της Κοινότητας και του IMO και τα παραρτήματα μπορούν να τροποποιούνται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28, παράγραφος 2, προκειμένου να υπάρξει συμβατότητα με κοινοτική ή διεθνή νομοθεσία η οποία έχει εγκριθεί, τροποποιηθεί ή τεθεί σε ισχύ, στο βαθμό που τέτοιες τροπολογίες δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Επιπλέον, τα Παραρτήματα I, III και IV της παρούσας οδηγίας μπορούν να τροποποιηθούν υπό το φως της κτηθείσας πείρας, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28, παράγραφος 2, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω τροπολογίες δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. ||

Άρθρο 28

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) ||.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

(*) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1. ||»

Τετάρτη, 24 Σεπτεμβρίου 2008

(20) Στο Παράρτημα I, σημείο 4, η περίπτωση X αντικαθίσταται ως εξής:

«— X. Διάφορα:

- χαρακτηριστικά και κατ' εκτίμηση μεταφερόμενη ποσότητα καυσίμων δεξαμενής για όλα τα σκάφη,
- καθεστώς πλοήγησης.»

(21) Στο Παράρτημα II, Μέρος I, προστίθεται το ακόλουθο σημείο ||:

«3. Αλιευτικά σκάφη

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

- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 24 μέτρα και μικρότερο από 45 μέτρα: το αργότερο ... (*);
- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 18 μέτρα και μικρότερο από 24 μέτρα: το αργότερο ... (**);
- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος μεγαλύτερο από 15 μέτρα και μικρότερο από 18 μέτρα: το αργότερο ... (***)

Τα νεότευκτα αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος άνω των 15 μέτρων υπόκεινται στην υποχρέωση εξοπλισμού που προβλέπει το άρθρο 6α από τις ... (****).

- (*) 3 έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
 (**) 4 έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
 (***) 5 έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
 (****) 18 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.»

Άρθρο 2

Μεταφορά της οδηγίας

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο ... (*). Κοινοποιούν ▯ στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων **μαζί με πίνακα αντιστοιχίας των διατάξεων προς την παρούσα οδηγία.**

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

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

....

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

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