



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 28.4.2011
COM(2011) 232 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Έκθεση εκτίμησης της εφαρμογής και των επιπτώσεων των ληφθέντων μέτρων
σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος
παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης**

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έκθεση εκτίμησης της εφαρμογής και των επιπτώσεων των ληφθέντων μέτρων σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο στόχος της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης¹ είναι η δημιουργία στην Κοινότητα συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας των θαλάσσιων μεταφορών, τη βελτίωση της απόκρισης των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα ή δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις στη θάλασσα, περιλαμβανόμενων ενεργειών αναζήτησης και διάσωσης, και τη συμβολή στη βελτίωση της πρόληψης και της ανίχνευσης ρύπανσης από πλοία.

Προς το σκοπό αυτό, η οδηγία προβλέπει διάφορες νέες απαιτήσεις στον τομέα της διαχείρισης της παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και της ενημέρωσης, λαμβανόμενων υπόψη των διεθνών κανόνων για συστήματα υποβολής αναφορών από πλοία, των υπηρεσιών εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πλοίων και της τεχνολογικής προόδου στον τομέα του εντοπισμού και της παρακολούθησης πλοίων.

Για τη βελτίωση της εδραίωσης ενωσιακού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας πλοίων και ενημέρωσης, η οδηγία ορίζει υποχρεώσεις για τη συγκρότηση πλαισίου συνεργασίας μεταξύ κρατών μελών και της Επιτροπής.

Για να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα καταφυγίων πλοίων σε περίπτωση κινδύνου, η οδηγία θεσπίζει υποχρέωση των κρατών μελών να καταρτίσουν σχέδια για την υποδοχή αυτών των πλοίων.

Η οδηγία ισχύει γενικώς για πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων και για αποθήκες άνω των 5.000 τόνων επί πλοίων. Στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας εμπίπτουν όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πλοία εισερχόμενα σε ζώνες συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία, που έχουν υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ και χρησιμοποιούνται από κράτη μέλη, και πλοία που έχουν εμπλακεί σε συμβάν και ατυχήματα εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης/αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής κράτους μέλους.

Η αποτελεσματικότητα της οδηγίας εξαρτάται από την εφαρμογή και επιβολή μέτρων εκ μέρους των κρατών μελών και της Επιτροπής. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 26 παράγραφος 1 επιβάλλει στα κράτη μέλη υποχρέωση να υποβάλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας, και ειδικότερα των διατάξεων των άρθρων 9,

¹ ΕΕ L 208 της 05.08.2002, σ. 10.

10, 18, 20, 22, 23, 25, μέχρι τις 5 Φεβρουαρίου 2007, και σχετικά με την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2009. Το άρθρο 26 παράγραφος 2 προβλέπει ότι η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας², με συγκεκριμένο σκοπό να εξακριβωθεί ο βαθμός στον οποίο η οδηγία βοηθάει στην αύξηση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων μεταφορών και στην πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα. Η Επιτροπή εκτελεί τη σχετική απαίτηση με βάση τις προαναφερόμενες εκθέσεις των κρατών μελών.

Στην παρούσα έκθεση εκτιμώνται η εφαρμογή της οδηγίας και οι επιπτώσεις των ληφθέντων μέτρων.

2. ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η εφαρμογή της οδηγίας από τα κράτη μέλη συνίσταται σε εφαρμογή από νομική άποψη και σε εφαρμογή από τεχνική άποψη. Η εφαρμογή από νομική άποψη επιτυγχάνεται μέσω της τυπικής ενσωμάτωσης της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και της επιβολής της σχετικής εθνικής νομοθεσίας. Η εφαρμογή σε τεχνικό επίπεδο συνίσταται στην ανάπτυξη και τη λειτουργία της αναγκαίας παράκτιας υποδομής για τη λήψη και την ανταλλαγή δεδομένων.

Εκτός από τα μέτρα που έχουν ληφθεί από τα κράτη μέλη, η οδηγία έχει εφαρμοστεί σε ενωσιακό επίπεδο με τη δημιουργία συστήματος πληροφοριών ονομαζόμενου SafeSeaNet. Το σύστημα έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA)³, εντός του πλαισίου της ομάδας SafeSeaNet.

Ο EMSA λειτουργεί και παρακολουθεί τη λειτουργία και την ποιότητα δεδομένων του συστήματος SafeSeaNet σε 24ώρη βάση. Τα προβλήματα που απαιτούν τη λήψη άμεσων μέτρων ανακοινώνονται αμελλητί στα κράτη μέλη. Θέματα σχετιζόμενα με τη ροή δεδομένων εν γένει αναφέρονται στα κράτη μέλη μέσω τριμηνιαίων εκθέσεων για τη ποιότητα δεδομένων. Οι εν λόγω εκθέσεις αποτελούν χρήσιμα εργαλεία για την εκτίμηση της εφαρμογής από τεχνική άποψη της οδηγίας στα κράτη μέλη, επειδή παρέχουν γενική εικόνα σχετικά με τη ροή δεδομένων από εθνικά συστήματα προς το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet και σχετικά με την ανταλλαγή δεδομένων μέσω του SafeSeaNet.

Από το έτος 2009, ο EMSA έχει θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα επιθεωρήσεων για λογαριασμό της Επιτροπής, με σκοπό την εκτίμηση της εφαρμογής της οδηγίας στα κράτη μέλη. Κατά την εκτέλεση του προγράμματος επιθεωρήσεων, το Δεκέμβριο του 2010, ολοκληρώθηκαν οκτώ επιθεωρήσεις και διαβιβάστηκαν σχετικές εκθέσεις στην Επιτροπή από τον EMSA. Οι εκθέσεις επιθεώρησης του EMSA παρέχουν λεπτομερέστερες πληροφορίες για διοικητικού, διαδικαστικού και επιχειρησιακού χαρακτήρα στοιχεία των μέτρων εφαρμογής στα κράτη μέλη. Επειδή τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αφορούν μόνο

² Η οδηγία 2002/59/EK έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2009/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Απριλίου 2009, για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (EE L 131 της 28.05.2009, σ. 101). Αυτές οι τροποποιήσεις έχουν ληφθεί υπόψη δεόντως στην παρούσα έκθεση.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (EE L 208 της 05.08.2002, σ. 1), όπως έχει τροποποιηθεί.

μέρος των κρατών μελών, στην παρούσα έκθεση οι διαπιστώσεις θα αντικατοπτρίζονται μόνο κατά τρόπο γενικό.

Η αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/EK στην παρούσα έκθεση βασίζεται στις εκθέσεις των κρατών μελών σχετικά με την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας. Κατά την αξιολόγηση της πραγματικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών, έχουν χρησιμοποιηθεί οι τριμηνιαίες εκθέσεις του EMSA σχετικά με την ποιότητα δεδομένων του SafeSeaNet.

3. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Η εφαρμογή της οδηγίας και η τεχνική εξέλιξη του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης άρχισαν σχεδόν εκ του μηδενός, οπότε εξελίχθηκαν σταδιακά από την έκδοση της οδηγίας το έτος 2002 και μετά. Η ενσωμάτωση της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία αποτέλεσε το πρώτο βήμα, το οποίο τα κράτη μέλη ήταν υποχρεωμένα να ολοκληρώσουν μέχρι τις 5 Φεβρουαρίου του 2004.

Το δεύτερο βήμα ήταν η δημιουργία παράκτιων εγκαταστάσεων για την εφαρμογή της οδηγίας μέχρι το τέλος του έτους 2007, οπότε η ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των εθνικών συστημάτων ήταν επιχειρησιακή το αργότερο ένα έτος μετά, μέχρι το τέλος του 2008.

Για την αξιολόγηση των ισχυόντων μέτρων εφαρμογής, τα κράτη μέλη ήταν υποχρεωμένα να αναφέρουν στην Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο στην εφαρμογή της οδηγίας μέχρι τις 5 Φεβρουαρίου του 2007.

Τέλος, από τα κράτη μέλη ζητήθηκε να αναφέρουν σχετικά με την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2009.

3.1. Ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία

Τα περισσότερα κράτη μέλη ανακοίνωσαν ότι η ενσωμάτωση της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο είχε ολοκληρωθεί εγκαίρως, μέχρι τις 5 Φεβρουαρίου του 2004 ή λίγες εβδομάδες αργότερα. Ωστόσο, σε ορισμένα κράτη μέλη σημειώθηκε κάποια καθυστέρηση, και η τελευταία ανακοίνωση κράτους μέλους λήφθηκε μόλις το Δεκέμβριο του 2005.

Με βάση τις ανακοινώσεις των κρατών μελών, η Επιτροπή κίνησε κάποιες διαδικασίες. Όλες αυτές οι διαδικασίες έχουν πλέον κλείσει, η τελευταία το έτος 2008.

3.2. Εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή από τα κράτη μέλη

Η Επιτροπή εκπόνησε ερωτηματολόγιο ώστε να βοηθηθούν τα κράτη μέλη να συντάξουν εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας, και ειδικότερα τις διατάξεις των άρθρων 9, 10, 18, 20, 22, 23 και 25. Σκοπός των εν λόγω εκθέσεων ήταν να διασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη είχαν θέσει σε λειτουργία μέχρι το τέλος του 2007 το σύνολο του αναγκαίου τεχνικού εξοπλισμού και των παράκτιων εγκαταστάσεων για την εφαρμογή της οδηγίας, και ότι ο τεχνικός εξοπλισμός για την αναμετάδοση πληροφοριών προς εθνικά συστήματα και την ανταλλαγή τους μεταξύ αυτών των συστημάτων ήταν επιχειρησιακώς το αργότερο ένα έτος μετά.

Τα περισσότερα κράτη μέλη απάντησαν εγκαίρως στο ερωτηματολόγιο. Χρειάστηκε να κινηθούν κάποιες διαδικασίες παράβασης, οι οποίες όμως έκλεισαν στη συνέχεια, η τελευταία το έτος 2009.

Οι εκθέσεις σχετικά με την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας υποβλήθηκαν από τρία κράτη μέλη εγκαίρως, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2009. Τα περισσότερα κράτη μέλη διαβίβασαν τις εκθέσεις τους μέχρι τα μέσα Ιουνίου του 2010. Οι τελευταίες εκθέσεις λήφθηκαν το Σεπτέμβριο του 2010.

Οι εκθέσεις από ορισμένα κράτη μέλη παρέχουν μόνο εντελώς γενικού χαρακτήρα στοιχεία, και η Επιτροπή τους διαβίβασε επιστολές με τις οποίες ζητούνται λεπτομερέστερες πληροφορίες.

3.3. Συνεργασία στην ανάπτυξη της τεχνικής υποδομής και προτύπων

Η ενδεδειγμένη εφαρμογή της οδηγίας είναι δυνατή μόνο μέσω αποτελεσματικής συλλογής και ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων μεταξύ κρατών μελών. Για να επιτευχθεί αυτό, η οδηγία επιβάλλει τόσο στα κράτη μέλη όσο και στην Επιτροπή την υποχρέωση να συνεργάζονται στην ανάπτυξη τηλεπληροφορικών συνδέσεων μεταξύ παράκτιων σταθμών, με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις κινήσεις πλοίων, τον κατάπλου σε λιμένες και τα εμπορεύματα.

Η διαδικασία της ανάπτυξης και της εδραίωσης του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων (SafeSeaNet) εκτελέστηκε στο πλαίσιο της ομάδας SafeSeaNet, αποτελούμενης από ειδικούς προερχόμενους από τα κράτη μέλη. Αρχικώς, η ομάδα αυτή προεδρευόταν από την Επιτροπή. Από το έτος 2004 η ομάδα προεδρεύεται από τον EMSA και έχει αναπτύξει πλήρες σύνολο τεκμηρίωσης, τεχνικών προδιαγραφών και επιχειρησιακών διαδικασιών για τη συγκρότηση του πανευρωπαϊκού συστήματος SafeSeaNet.

Το σύστημα SafeSeaNet αποτελείται από εθνικά συστήματα και από το κεντρικό SafeSeaNet, το οποίο λειτουργεί ο EMSA. Όλα αυτά τα συστήματα έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και διαδικασίες οι οποίες έχουν συμφωνηθεί στην ομάδα SafeSeaNet.

Οι εργασίες για την ανάπτυξη του SafeSeaNet και η πείρα που αποκτήθηκε κατά τη λειτουργία του λήφθηκαν υπόψη στο σχέδιο της 3^{ης} δέσμης για την ασφάλεια στη θάλασσα. Στο πλαίσιο της 3^{ης} δέσμης για την ασφάλεια στη θάλασσα η οδηγία 2002/59/EK τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/17/EK, η οποία προσδίδει σαφές νομικό καθεστώς στο SafeSeaNet και ορίζει γενικές τεχνικές απαιτήσεις για το σύστημα. Επίσης η τροποποίηση προβλέπει κανόνες για τη διαχείριση, την επιχειρησιακή λειτουργία, την ανάπτυξη και τη συντήρηση του SafeSeaNet. Η Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διοίκηση, την ανάπτυξη και την εποπτεία του συστήματος SafeSeaNet σε πολιτικό επίπεδο σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Ο EMSA είναι υπεύθυνος για την τεχνική εφαρμογή του συστήματος σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Για τη διοίκηση του SafeSeaNet, στις 31 Ιουλίου του 2009 Επιτροπή σύστησε τη διευθύνουσα ομάδα υψηλού επιπέδου για το σύστημα SafeSeaNet⁴ με την απόφαση 2009/584/EK. Η ομάδα συγκροτήθηκε από αντιπροσώπους των κρατών μελών και της

⁴ EE L 201 της 01.08.2009, σ. 63.

Επιτροπής, ενώ ο EMSA είχε ιδιότητα μόνιμου παρατηρητή και συμβάλλει ενεργά στις εργασίες της ομάδας.

4. ΘΕΜΕΛΙΩΔΗ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Νευραλγικής σημασίας σημεία στην εφαρμογή της οδηγίας είναι η ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο και η επιβολή των υποχρεώσεων σχετικά με τις κοινοποιήσεις από πλοία, η διοικητική και τεχνική υποδομή για τη λήψη αυτών των κοινοποιήσεων και για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας πλοίων με τεχνικά μέσα (όπως το αυτόματο σύστημα εντοπισμού (AIS)), η δημιουργία και η λειτουργία του SafeSeaNet, και η ικανότητα των αρχών να επεμβαίνουν σε περιπτώσεις ατυχημάτων και συμβάντων.

4.1. Κοινοποιήσεις από πλοία

Οι υποχρεώσεις κοινοποίησης εξυπηρετούν τον εντοπισμό πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες εντός της ΕΕ, την παρακολούθηση της πορείας επικίνδυνων και ρυπογόνων εμπορευμάτων επί πλοίων, και την παροχή αμέσως πληροφοριών σχετικά με ατυχήματα, συμβάντα και άλλες επικίνδυνες καταστάσεις στη θάλασσα για τις αρχές διάσωσης και απόκρισης των κρατών μελών.

Κοινοποίηση πριν από τον κατάπλου σε λιμένα

Η κοινοποίηση πριν από τον κατάπλου σε λιμένα εξυπηρετεί τον εντοπισμό του πλοίου. Περιλαμβάνει γενικές πληροφορίες για το πλοίο (όνομα, αριθμός αναγνώρισης, λιμένας προορισμού, εκτιμώμενη ώρα άφιξης και αναχώρησης και πλήθος προσώπων επί του πλοίου) και πρέπει να διαβιβάζεται στη λιμενική αρχή από τον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο πλοίου με προορισμό λιμένα κράτους μέλους, κατά βασικό κανόνα, τουλάχιστον 24 ώρες πριν (άρθρο 4).

Κοινοποίηση επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων

Επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (Hazmat) που φορτώνονται ή μεταφέρονται επί πλοίου με προορισμό λιμένα κράτους μέλους πρέπει να κοινοποιούνται από τον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο πλοίου στην αρμόδια αρχή (άρθρο 13). Οι πληροφορίες για τεχνικά στοιχεία των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που παραδίδονται προς μεταφορά ή μεταφέρονται επί οποιουδήποτε πλοίου στην ΕΕ πρέπει να παρέχονται από το φορτωτή των εμπορευμάτων στον πλοίαρχο ή τον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο πριν από τη φόρτωση των εμπορευμάτων (άρθρο 12). Αυτή η κοινοποίηση έχει ως αποτέλεσμα να είναι διαθέσιμες στο σύστημα για τις αρχές διάσωσης και απόκρισης πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα φορτία μεταφερόμενα επί πλοίων.

Υποβολή αναφορών σχετικά με θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα

Υποχρέωση των πλοιάρχων να αναφέρουν ατυχήματα και συμβάντα (π.χ. σύγκρουση, μετατόπιση φορτίου, βλάβες στο σύστημα πηδαλίου, απειλή απόρριψης ρυπογόνων προϊόντων στη θάλασσα), η οποία παρέχει έγκαιρη ειδοποίηση στις αρχές έρευνας και διάσωσης και απόκρισης παράκτιων κρατών μελών και υποστηρίζει την ετοιμότητα ενεργοποίησης μέτρων διάσωσης και απόκρισης (άρθρο 17).

Συμπεράσματα σχετικά με τις κοινοποιήσεις από πλοία

Όλα τα κράτη μέλη έχουν ενσωματώσει την υποχρέωση υποβολής αναφοράς στο εθνικό δίκαιο. Μπορεί να συναχθεί ότι η νομοθεσία όσον αφορά τις υποχρεώσεις κοινοποίησης εφαρμόζεται και υπηρετεί τους σκοπούς για τους οποίους εκπονήθηκε.

Όσον αφορά την υποβολή αναφορών σχετικά με θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα, από την έκθεση του EMSA σχετικά με την ποιότητα δεδομένων του SafeSeaNet φαίνεται ότι τα κράτη μέλη δεν αναφέρουν όλα τα συμβάντα και ότι αντιμετωπίζουν κάποιες δυσκολίες στον προσδιορισμό του τύπου αναφοράς που πρέπει να αποστείλουν. Επίσης, φαίνεται ότι υπάρχουν τεχνικά προβλήματα σχετικά με την αναφορά συμβάντων ηλεκτρονικώς, επειδή εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται άλλα μέσα, μη ηλεκτρονικά, όπως τηλέφωνο και τηλεμοιότυπο.

4.2. Παρακολούθηση κινήσεων πλοίων και επικίνδυνων πλοίων

Τα κύρια εργαλεία παρακολούθησης των κινήσεων πλοίων είναι οι παράκτιες εγκαταστάσεις για τη λήψη και τη χρησιμοποίηση των πληροφοριών που λαμβάνονται από το αυτόματο σύστημα εντοπισμού (AIS) επί των πλοίων καθώς και από συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφοράς από πλοία και από υπηρεσίες εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πλοίων (VTS) οι οποίες λειτουργούν σε κράτη μέλη.

Αυτόματο σύστημα εντοπισμού (AIS)

Ραδιοσήματα εκπεμπόμενα από σύστημα AIS πλοίου κανονικά είναι δυνατό να ανιχνεύονται σε απόσταση 60 – 80 km από το σταθμό εκπομπής. Για αυτό το λόγο το σύστημα AIS χρησιμοποιείται ευρέως και για την παρακολούθηση πλοίων από παράκτιους σταθμούς, έστω και αν αρχικώς ήταν υποχρεωτικό ως εξοπλισμός ναυσιπλοΐας για την πρόληψη συγκρούσεων.

Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να δημιουργήσουν παράκτιες εγκαταστάσεις για τη λήψη και χρησιμοποίηση των πληροφοριών των λαμβανόμενων από AIS (άρθρο 9). Οι εν λόγω εγκαταστάσεις έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του έτους 2007, ενώ τα εθνικά συστήματα για την αναμετάδοση των πληροφοριών και την ανταλλαγή μεταξύ των εθνικών συστημάτων έπρεπε να είναι επιχειρησιακά ένα έτος μετά.

Όλα τα κράτη μέλη έχουν αναφέρει την εφαρμογή του άρθρου 9.

Συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από πλοία

Τα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από πλοία εξυπηρετούν τον εντοπισμό, την οργάνωση της κυκλοφορίας και την επικοινωνία πλοίων με την παροχή πληροφοριών. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να παρακολουθούν όλα τα πλοία που εισέρχονται σε σύστημα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από πλοία (MRS), το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον IMO και λειτουργεί από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, και να βεβαιώνονται ότι είναι συμμορφωμένα με τον σύστημα. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή είναι υποχρεωμένα να συνεργάζονται ώστε να δημιουργούν, στις περιπτώσεις που είναι απαραίτητο, συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών με σκοπό την υποβολή πρότασης στον IMO προς έγκριση (άρθρο 5).

Τα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών που αναφέρονται στο άρθρο 5 επί του παρόντος λειτουργούν σε 13 παράκτια κράτη μέλη. Όλα αυτά τα κράτη μέλη έχουν αναφέρει εφαρμογή των υποχρεώσεων του άρθρου 5. Με έξι κράτη μέλη λειτουργεί το σύστημα αναφορών δυτικής Ευρώπης για δεξαμενόπλοια (WETREP), το οποίο είναι υποχρεωτικό

σύστημα υποβολής αναφορών για δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν βαρύ πετρέλαιο, ασφαλτόπισσα και το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον IMO το Δεκέμβριο του 2004. Αυτά τα κράτη μέλη έχουν εκφράσει ενδοιασμούς σχετικά με την υποχρέωση της ανταλλαγής των δεδομένων WETREP μέσω του SafeSeaNet με άλλα κράτη μέλη, και μέχρι τώρα αυτά τα δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα στο SafeSeaNet. Μεταξύ των εν λόγω κρατών μελών και της Επιτροπής / του EMSA έχουν λάβει χώρα αρκετές συναντήσεις, και φαίνεται ότι σύντομα πρόκειται να βρεθεί πρακτική λύση έτσι, ώστε τα δεδομένα WETREP να είναι δυνατό να ανταλλάσσονται μέσω του SafeSeaNet. Η Επιτροπή παρακολουθεί την κατάσταση εκ του σύνεγγυς.

Πληροφορίες για πλοία τα οποία παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο

Για την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων, ένα από τα πρωταρχικής σημασίας θέματα είναι η ικανότητα εντοπισμού και παρακολούθησης πλοίων που παρουσιάζουν κίνδυνο και η ικανότητα των δημόσιων αρχών να ενεργούν, π.χ. με περιορισμό της κίνησης των εν λόγω πλοίων. Προς το σκοπό αυτό, τα κριτήρια για πλοία τα οποία παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυτιλία ορίζονται στην οδηγία (άρθρο 16). Πλοία τα οποία εμπλέκονται σε θαλάσσιο συμβάν ή ατύχημα, πλοία τα οποία δεν είναι συμμορφωμένα με κανόνες σχετικούς με την κοινοποίηση, την υποβολή αναφορών, την οργάνωση της κυκλοφορίας πλοίων ή το VTS και πλοία τα οποία εμπλέκονται σε εσκεμμένες απορρίψεις πετρελαίου ή σε άλλες παραβάσεις της σύμβασης MARPOL θεωρείται ότι παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διαβιβάζουν πληροφορίες σχετικά με αυτά τα πλοία στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών.

Όλα τα παράκτια κράτη μέλη έχουν αναφέρει ότι έχουν συμμορφωθεί με αυτή την υποχρέωση.

4.3. Κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας πλοίων, SafeSeaNet

Η εφαρμογή της οδηγίας έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη του SafeSeaNet, του ενιαίου πανευρωπαϊκού εργαλείου για την ανταλλαγή δεδομένων σύμφωνα με την οδηγία. Το σύστημα συνιστά πολύ καλό παράδειγμα συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής, κρατών μελών και του EMSA.

Όπως αναφέρεται ανωτέρω, το σύστημα SafeSeaNet αποτελείται από δίκτυο εθνικών συστημάτων SafeSeaNet των κρατών μελών και ένα κεντρικό σύστημα SafeSeaNet, που ξενίζεται στον EMSA και το οποίο λειτουργεί ως κομβικό σημείο. Το σύστημα παρέχει τη δυνατότητα λήψης, αποθήκευσης, ανάκτησης και ανταλλαγής δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, τη λιμενική και ναυτική ασφάλεια, την προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος και για την αποδοτικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι υπηρεσίες ναυτιλιακής υποστήριξης του EMSA παίζουν κεντρικό ρόλο στην επιτήρηση και την παρακολούθηση των επιδόσεων και της ποιότητας δεδομένων του συστήματος σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

Το SafeSeaNet παρέχει πληροφορίες για μεμονωμένα πλοία και γενική ή τοπική εικόνα της κυκλοφορίας σκαφών στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Οι πληροφορίες για συγκεκριμένο πλοίο περιλαμβάνουν το όνομα του πλοίου και τα στοιχεία αναγνώρισης, το στίγμα του, την κατάστασή του (σε πορεία/σε λιμάνι), τον τύπο και τις διαστάσεις του πλοίου, το χρόνο αναχώρησης και άφιξης σε λιμένα, λεπτομέρειες σχετικές με

επικίνδυνα φορτία και λεπτομέρειες σχετικά με συμβάντα στα οποία έχει εμπλακεί το πλοίο. Οι πληροφορίες αυτές αποθηκεύονται στο σύστημα έτσι ώστε είναι δυνατή η παρακολούθηση της εξέλιξης της συνολικής κατάστασης του πλοίου μεταγενέστερα.

Η εικόνα κυκλοφορίας σκαφών στο SafeSeaNet (η γραφική διεπαφή που έχει δημιουργηθεί από τον EMSA) δείχνει την τρέχουσα θέση όλων των πλοίων στα ύδατα της ΕΕ σε μία και μόνη οθόνη. Με χρήση της δυνατότητας μεγέθυνσης που διαθέτει το σύστημα, είναι δυνατόν να αποκτάται η εικόνα μεμονωμένου λιμένα ή θαλάσσιας περιοχής. Επίσης είναι δυνατή η απεικόνιση μόνο ορισμένων τύπων πλοίων, π.χ. δεξαμενόπλοιων ή πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Με χρήση του αριθμού IMO ενός πλοίου είναι δυνατή η συνεχής παρακολούθηση των κινήσεων του συγκεκριμένου πλοίου στα ύδατα της ΕΕ.

4.4. Επέμβαση σε περιπτώσεις θαλάσσιων ατυχημάτων και συμβάντων και καταφύγια

Στην περίπτωση συμβάντων ή ατυχημάτων, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να λαμβάνουν τα ενδεδειγμένα μέτρα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των προσώπων, και για την προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος (άρθρο 19). Αυτά τα μέτρα είναι δυνατό να περιλαμβάνουν περιορισμούς στις κινήσεις πλοίων, ειδοποίηση του πλοίαρχου του πλοίου, κατά τα προβλεπόμενα, να θέσει τέλος στην απειλή για τη θαλάσσια ασφάλεια ή για το περιβάλλον, επιβίβαση σε πλοία με ομάδα αξιολόγησης για την εκτίμηση της κατάστασης και παροχή βοήθειας ή οδηγιών στον πλοίαρχο για την τοποθέτηση του πλοίου σε καταφύγιο.

Προκειμένου να είναι ικανά να παρέχουν βοήθεια σε πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα (άρθρο 20) να καταρτίζουν σχέδια για την εξυπηρέτηση, στα ύδατα της δικαιοδοσίας τους, πλοίων σε κίνδυνο, και να καθιστούν τα εν λόγω σχέδια διαθέσιμα, εφόσον ζητηθεί.

Το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου PRESTIGE συνέβη το Νοέμβριο του 2002, λίγους μόνο μήνες μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Το ατύχημα σχετιζόταν αμέσως με τα θέματα που αφορούν τα «καταφύγια» και είχε ως αποτέλεσμα συμπεράσματα του Συμβουλίου⁵ που πρότρεπαν τα κράτη μέλη να επιταχύνουν τη σύνταξη σχεδίων για την υποδοχή πλοίων σε κίνδυνο σε καταφύγια. Στο πλαίσιο αυτό, τα σχέδια για τα καταφύγια υποβλήθηκαν στην Επιτροπή μέχρι την 1^η Ιουλίου του 2003 αντί μέχρι την 5^η Φεβρουαρίου του 2004 που απαιτούσε η οδηγία.

Εξ ονόματος της Επιτροπής, ο EMSA προέβη σε εκτίμηση των εθνικών σχεδίων στην έδρα του. Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από τον EMSA, πραγματοποίησε στα κράτη μέλη επισκέψεις για την αξιολόγηση των επιχειρησιακών διαδικασιών και τη συλλογή σχετικών πληροφοριών που έλλειπαν στα αρχικά σχέδια.

Μετά τη διεύρυνση της ΕΕ, το 2005 και το 2006 πραγματοποιήθηκε επικαιροποίηση των πληροφοριών για τα εκτελεστικά και επιχειρησιακά μέτρα από τον EMSA για λογαριασμό της Επιτροπής.

Το συμπέρασμα ήταν συνολικώς θετικό και έδειξε ότι τα κράτη μέλη είχαν ενσωματώσει νομικά και είχαν εκτελέσει τις απαιτήσεις σχετικά με τα καταφύγια. Ωστόσο, εγέρθηκαν ορισμένοι ενδοιασμοί σχετικά με την ταχύτητα καθώς και με την ανεξαρτησία της λήψης

⁵ Συμπεράσματα του Συμβουλίου μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας, Βρυξέλλες, 5 – 6 Δεκεμβρίου 2002, για τον προσδιορισμό καταφυγίων.

αποφάσεων, λόγω της διασποράς αρμοδιοτήτων σε ορισμένα κράτη μέλη, της απουσίας τυπικής συνεργασίας σε πολλά όμορα παράκτια κράτη της ΕΕ και των κενών στους υφιστάμενους μηχανισμούς αποζημίωσης. Αυτοί οι ενδοιασμοί κατά την αναθεώρηση της οδηγίας, στο πλαίσιο της 3^{ης} δέσμης για την ασφάλεια στη θάλασσα, μέσω των νέων άρθρων 20, 20α, 20β και 20γ.

Τον Απρίλιο του 2005 η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο τη μελέτη για ενδεχόμενα μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο, με σκοπό τη διευκόλυνση της επιστροφής εξόδων ή της αποζημίωσης για ενδεχόμενες ζημιές που συνεπάγεται η υποδοχή πλοίων σε κίνδυνο.

Το βασικό συμπέρασμα της μελέτης είναι ότι οι κανόνες για την αποζημίωση δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την αποθάρρυνση της υποδοχής πλοίων σε κίνδυνο, επειδή είναι σημαντική η χρηματοοικονομική επικινδυνότητα για το παράκτιο κράτος. Το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο δεν ανταποκρίνεται στις σχετικές συνθήκες.

Η ταχεία κύρωση από όλα τα παράκτια κράτη μέλη των υφιστάμενων συμβάσεων του ΙΜΟ για την ευθύνη σε περίπτωση ρύπανσης, και ειδικότερα η σύμβαση HNS, υπογραμμίστηκε σαν μέθοδος που θα μπορούσε να θεωρηθεί αποτελεσματική και συνεπής με την τρέχουσα πολιτική της ΕΕ.

Το θέμα των καταφυγίων θα αξιολογηθεί περαιτέρω από την Επιτροπή στο πλαίσιο της εφαρμογής των νέων διατάξεων της οδηγίας που αναφέρεται ανωτέρω, και ειδικότερα των εθνικών σχεδίων που κατάρτισαν τα κράτη μέλη για την υποδοχή πλοίων τα οποία χρειάζονται βοήθεια. Με βάση τις διατάξεις του νέου άρθρου 20δ της οδηγίας, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο μέχρι το τέλος του 2011 σχετικά με τους υφιστάμενους μηχανισμούς στα κράτη μέλη για την αποζημίωση ενδεχόμενων ζημιών που υφίσταται λιμένας ή οργανισμός λόγω υποδοχής πλοίου το οποίο χρειάστηκε βοήθεια.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1. Αποτέλεσμα των εκτελεστικών μέτρων

Η εφαρμογή της οδηγίας και η ανάπτυξη του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας πλοίων άρχισαν το 2002. Απαιτήθηκαν εκτεταμένες νομοθετικές και τεχνικές εργασίες και σημαντικοί οικονομικοί πόροι σε επίπεδο κρατών μελών και ΕΕ. Σε συνέχεια των εργασιών αυτών, η οδηγία ενσωματώθηκε στα εθνικά δίκαια και το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας πλοίων και ενημέρωσης SafeSeaNet έχει θεσπιστεί και λειτουργεί πλήρως.

Οι εκθέσεις των κρατών μελών σχετικά με την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας και οι διαθέσιμες εκθέσεις επιθεώρησης του EMSA υποστηρίζουν τη γενική εντύπωση ότι η οδηγία ουσιαστικά εφαρμόζεται. Ήσσονος σημασίας νομικές τεχνικές και επιχειρησιακές ελλείψεις και διαπιστώσεις που υποδεικνύονται στις εκθέσεις θα αντιμετωπιστούν δεόντως από την Επιτροπή.

Το σύστημα SafeSeaNet παρέχει στις συμμετέχουσες χώρες ταχεία πρόσβαση σε όλες τις σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τις κινήσεις πλοίων σε ευρωπαϊκά ύδατα, για επικίνδυνα ή ρυπαντικά εμπορεύματα επί πλοίων, όπως πετρέλαιο ή χημικά προϊόντα, και για πλοία που συνιστούν δυνητικό κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του περιβάλλοντος. Και

τα 22 παράκτια κράτη μέλη καθώς και η Νορβηγία και η Ισλανδία συνδέονται μέσω των εθνικών τους συστημάτων στο κεντρικό σύστημα SafeSeaNet.

Σύμφωνα με την έκθεση του EMSA για την ποιότητα δεδομένων, παραμένουν ορισμένα τεχνικά προβλήματα στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, ενώ για την αποστολή ορισμένων τύπων αναφορών εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται άλλα μέσα όπως το τηλέφωνο και το τηλεμοιότυπο. Από τα 22 παράκτια κράτη μέλη 10 διαβίβαζαν και τους πέντε απαιτούμενους τύπους αναφοράς (κοινοποιήσεις για κατάπλου σε λιμένα, hazmat, στίγμα πλοίου (AIS), υποχρεωτική υποβολή αναφορών από πλοίο (MRS) και αναφορές συμβάντων) ηλεκτρονικώς στο SafeSeaNet κατά την περίοδο Ιανουαρίου - Ιουνίου 2010. Τα περισσότερα από τα 12 κράτη μέλη που δεν υπέβαλαν αναφορές πλήρως, δεν διαβίβαζαν αναφορές συμβάντων.

Η λειτουργία του SafeSeaNet εξετάζεται τόσο στην υψηλού επιπέδου διευθυντική ομάδα του SafeSeaNet όσο και στη σχετική ομάδα ειδικών του EMSA, με σκοπό την επίλυση των λίγων ελλείψεων που παραμένουν. Η πλήρης ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων έπρεπε να είχε τεθεί σε εφαρμογή μέχρι τις 30 Νοεμβρίου του 2010, που είναι η ημερομηνία ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας 2009/17/EK, για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/EK, και η Επιτροπή επί του παρόντος αξιολογεί την κατάσταση με τη βοήθεια του EMSA.

5.2. Επίπτωση στη θαλάσσια ασφάλεια, στην αποδοτικότητα των θαλάσσιων μεταφορών και στην πρόληψη της ρύπανσης

Η πραγματικόχρονη ενημέρωση για πλοία και επικίνδυνα εμπορεύματα σε ευρωπαϊκά ύδατα μέσω του SafeSeaNet βελτίωσε τις δυνατότητες λήψης αποφάσεων από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών καθώς και τη συνεργασία μεταξύ τους και την ικανότητά τους για διάσωση και απόκριση.

Σε αρκετά κράτη μέλη τα καθήκοντα τα σχετιζόμενα με την εφαρμογή της οδηγίας αναλαμβάνονται από περισσότερες από μια αρχές. Εν γένει οι αρμόδιες αρχές είναι υπηρεσίες αρμόδιες για θαλάσσια θέματα, λιμένες, ακτοφυλακή και περιβαλλοντικές αρχές. Τα κράτη μέλη αναφέρουν ότι η εφαρμογή της οδηγίας έχει αυξήσει τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ αυτών των εθνικών αρχών.

Οι υποχρεώσεις κοινοποίησης πληροφοριών σε άλλα κράτη μέλη και δημιουργίας παράκτιων εγκαταστάσεων για τη λήψη πληροφοριών AIS είχε ως αποτέλεσμα βελτιωμένη συνεργασία αρχών σε περιφερειακό επίπεδο, π.χ. στο πλαίσιο περιφερειακών εξυπηρετών AIS.

Σύμφωνα με την έκθεση του EMSA για τα ατυχήματα στη θάλασσα το έτος 2009, το πλήθος ατυχημάτων σε ύδατα της ΕΕ μειώθηκε σημαντικά. Το πλήθος πλοίων που εμπλέκονταν σε ατυχήματα σε ύδατα της ΕΕ ήταν 626 το 2009 έναντι 726 το 2007. Το πλήθος των ναυτικών που απώλεσαν τη ζωή τους επίσης μειώθηκε από 82 το 2007 σε 52 το 2009. Κατά την τελευταία επταετία δεν υπήρξε σημαντική διαρροή πετρελαίου.

5.3. Μελλοντικές εξελίξεις

Η εφαρμογή του τρίτου πακέτου για την ασφάλεια στη θάλασσα θα βελτιώσει περαιτέρω την παρακολούθηση της κυκλοφορίας πλοίων σε ευρωπαϊκά ύδατα και την ανταλλαγή δεδομένων και τη συνεργασία μεταξύ θαλάσσιων αρχών. Η δέσμη ενσωματώνει διεθνείς απαιτήσεις για τη χρήση του συστήματος μεγάλου βεληνεκούς για την αναγνώριση και τον εντοπισμό πλοίων (LRIT), καθώς και του ευρωπαϊκού κέντρου δεδομένων LRIT στη νομοθεσία της ΕΕ

και εισάγει τη χρήση του AIS στα αλιευτικά σκάφη. Ταυτοχρόνως, οι τεχνικές εξελίξεις ανοίγουν νέες δυνατότητες για την περαιτέρω ανάπτυξη των συστημάτων παρακολούθησης. Η ανταλλαγή δεδομένων σύμφωνα με την τρίτη δέσμη για την ασφάλεια στη θάλασσα, και ειδικότερα η οδηγία 2009/17/EK και η οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα⁶, θα έχει σημαντική επίπτωση στο SafeSeaNet. Η περαιτέρω εξέλιξη του SafeSeaNet θα καταστήσει αποτελεσματικότερη την ανταλλαγή δεδομένων και θα προσφέρει δυνατότητες για περισσότερο ολοκληρωμένες ενέργειες παρακολούθησης καθώς και δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ αρχών. Συγκεκριμένο παράδειγμα αυτής της εξέλιξης αποτελούν η αρχή "Blue Belt" (μπλε ζώνη) και το σχετικό πιλοτικό έργο, που υποστηρίχθηκαν από το συμβούλιο μεταφορών το Δεκέμβριο του 2010, σκοπός των οποίων είναι η διευκόλυνση της ενδοενωσιακής ναυτιλίας με ελαχιστοποίηση των διοικητικών διατυπώσεων. Κεντρικό στοιχείο αυτής της αρχής είναι η χρήση των υφιστάμενων δυνατοτήτων παρακολούθησης των θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή του SafeSeaNet.

Στο πλαίσιο της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, η πρωτοβουλία e-Maritime σκοπεύει στη χρήση προηγμένων συστημάτων πληροφοριών και επικοινωνιών για την υποστήριξη των εργασιών και της επιχειρηματικότητας στο ναυτιλιακό τομέα. Θα εστιάζει στην προώθηση της διαλειτουργικότητας συστημάτων χρησιμοποιούμενων από ναυτιλιακές αρχές, λιμένες και τη βιομηχανία. Η πρωτοβουλία e-Maritime θα βασίζεται σε υφιστάμενα συστήματα. Το κέντρο αυτών των συστημάτων κατέχει το SafeSeaNet.

Η ολοκληρωμένη πρωτοβουλία ναυτιλιακής επιτήρησης στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής σκοπεύει στη δημιουργία κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών με διασύνδεση κοινοτήτων χρηστών, περιλαμβανόμενων και των στρατιωτικών. Σε αυτή τη διατομεακή πρωτοβουλία, το SafeSeaNet θα κατέχει πρωταρχικό ρόλο με την παροχή δεδομένων από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

⁶ EE L 131 της 28.5.2009, σ. 57