



Βρυξέλλες, 11 Ιουνίου 2024  
(OR. en)

10824/24

**Διοργανικός φάκελος:**  
**2024/0011(COD)**

**TRANS 288**  
**MAR 94**  
**CODEC 1458**  
**IA 138**

## **ΣΗΜΕΙΩΜΑ**

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 6008/24

Θέμα: Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/44/ΕΚ σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας  
– Γενική προσέγγιση

## **I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Στις 31 Ιανουαρίου 2024 η Επιτροπή διαβίβασε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
2. Η πρόταση αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152.

3. Η οδηγία 2005/44/EK θεσπίζει ένα πλαίσιο ανάπτυξης και χρήσης εναρμονισμένων, διαλειτουργικών και ανοικτών υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας<sup>1</sup> με σκοπό να βελτιωθούν η ασφάλεια, η αποδοτικότητα και η περιβαλλοντική συμβατότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Καθορίζει τις γενικές απαιτήσεις όσον αφορά τη δημιουργία ΥΠΕΝ από τα κράτη μέλη, τους τομείς στους οποίους πρέπει να εκπονηθούν πρότυπα και τις αρχές που πρέπει να τηρούνται.
4. Η Επιτροπή προέβη σε εκ των υστέρων αξιολόγηση<sup>2</sup> της οδηγίας το 2021. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ανάπτυξη των ΥΠΕΝ παραμένει βραδεία και κατακερματισμένη, γεγονός που παρεμποδίζει, αφενός, την ανταγωνιστικότητα και την ασφάλεια του τομέα και, αφετέρου, τη συμβολή του στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.
5. Η αναθεώρηση της οδηγίας αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Τρεις είναι οι κύριοι στόχοι της:
- διασφάλιση της διαθεσιμότητας δεδομένων και εναρμονισμένων προτύπων ΥΠΕΝ·
  - διευκόλυνση της ενσωμάτωσης των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στην πολυτροπική αλυσίδα·
  - αύξηση της υιοθέτησης και της διαλειτουργικότητας των ψηφιακών λύσεων και αντιμετώπιση των ανησυχιών περί προστασίας δεδομένων.
6. Η Επιτροπή ενέκρινε την πρόταση στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT που εφαρμόζει (Πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου). Η πρόταση βασίζεται στα αποτελέσματα εκτίμησης επιπτώσεων<sup>3</sup>, η οποία τροφοδοτήθηκε με στοιχεία εξωτερικής υποστηρικτικής μελέτης.

---

<sup>1</sup> Οι υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) είναι προηγμένες υπηρεσίες και λειτουργίες που αναφέρονται κυρίως σε πτυχές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας οι οποίες σχετίζονται είτε με την κυκλοφορία είτε με τις μεταφορές. Οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την κυκλοφορία είναι η υπηρεσία πληροφοριών πλωτών οδών, οι πληροφορίες κυκλοφορίας, η διαχείριση της κυκλοφορίας, η παρακολούθηση της κυκλοφορίας και ο περιορισμός των καταστροφών. Οι υπηρεσίες που σχετίζονται με τις μεταφορές είναι ο προγραμματισμός των ταξιδιών, η διαχείριση λιμένων και τερματικών σταθμών, η διαχείριση φορτίων και στόλου, οι στατιστικές υπηρεσίες και οι φόροι υποδομών πλωτών οδών.

<sup>2</sup> SWD(2021)0050 final.

<sup>3</sup> 6008/24 ADD 4 + ADD 5

## II. ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

7. Στις 17 Απριλίου 2024 η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε εισηγητή τον κ. Tom Berendsen (EPP, Κάτω Χώρες).
8. Στις 24 Απριλίου 2024 η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διατύπωσε γνώμη σχετικά με την πρόταση<sup>1</sup>. Στις 9 Φεβρουαρίου 2024 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μη διατυπώσει γνώμη.

## III. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

9. Η Ομάδα «Θαλάσσιες μεταφορές» συζήτησε την πρόταση στο πλαίσιο έξι συνεδριάσεων, αρχής γενομένης τον Φεβρουάριο του 2024. Όλες οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν τη γενική υποστήριξή τους για τους στόχους της πρότασης της Επιτροπής, με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας, της αποτελεσματικότητας και της φιλικότητας προς το περιβάλλον των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Η Ομάδα εξέτασε λεπτομερώς την πρόταση και συζήτησε διάφορες συμβιβαστικές προτάσεις που υπέβαλε η Προεδρία.
10. Κατά τη συνεδριάσή της στις 5 Ιουνίου, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων επιβεβαίωσε την υποστήριξή της για το τελευταίο συμβιβαστικό κείμενο και συνέστησε στο Συμβούλιο να καταλήξει σε γενική προσέγγιση κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου ΜΤΕ (Μεταφορές) στις 18 Ιουνίου 2024.
11. Στην πρόταση της Επιτροπής έχουν εισαχθεί ορισμένες αλλαγές. Πολλές από αυτές τις αλλαγές αποσκοπούν στη διασφάλιση της σαφήνειας, όσον αφορά την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, και της τεχνικής συνοχής. Πρέπει επίσης να σημειωθούν και ορισμένες άλλες αλλαγές επί της ουσίας, όπως αναφέρεται κατωτέρω.
12. Η Επιτροπή πρότεινε να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας σε όλες τις εσωτερικές πλωτές οδούς που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ΔΕΔ-Μ. Αυτό θα σήμαινε ότι η οδηγία θα τυγχάνει εφαρμογής σε αρκετά κράτη μέλη τα οποία δεν έχουν υλοποιήσει μέχρι σήμερα τις ΥΠΕΝ, διότι δεν συνδέονται απευθείας με εσωτερικές πλωτές οδούς άλλων κρατών μελών. Στην ειδική περίπτωση των εν λόγω κρατών μελών, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές είναι κατ' ουσίαν εθνικές και δεν έχουν διασυνοριακό χαρακτήρα. Τα εν λόγω κράτη μέλη αμφισβήτησαν την προστιθέμενη αξία της υλοποίησης των ΥΠΕΝ· σύμφωνα με τη δική τους εκτίμηση της κατάστασης, αυτό θα συνεπαγόταν

---

<sup>1</sup> 10350/24

σημαντικό κόστος και διοικητικό φόρτο, χωρίς κανένα όφελος για την εσωτερική αγορά ή τη συνολική λειτουργία του συστήματος μεταφορών. Συχνά, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές καλύπτονται ήδη από θαλάσσια συστήματα σε αυτές τις χώρες. Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εκτίμηση επιπτώσεων που διενήργησε η Επιτροπή δεν εξέτασε τις οικονομικές και διοικητικές συνέπειες αυτής της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής.

13. Για τους λόγους αυτούς, αναθεωρήθηκε η διατύπωση του άρθρου 2: η οδηγία θα εξακολουθήσει να εφαρμόζεται στις εσωτερικές πλωτές οδούς και στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και *συνδέονται απευθείας* με τις εσωτερικές πλωτές οδούς και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας άλλου κράτους μέλους (που αποτελούν επίσης μέρος του δικτύου ΔΕΔ-M). Η υφιστάμενη διάταξη του άρθρου 2 παράγραφος 2, σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν την οδηγία στις εσωτερικές πλωτές οδούς που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, παραμένει αμετάβλητη.
14. Η άμεση σύνδεση μεταξύ των ΥΠΕΝ και των συστημάτων ΤΠ άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως EMSW και eFTI, διαγράφηκε στο κείμενο κατόπιν αιτήματος αρκετών κρατών μελών και διευκρινίστηκε σε αιτιολογική σκέψη.
15. Ο μηχανισμός διεκπεραίωσης καταγγελιών που πρότεινε η Επιτροπή (άρθρο 8α) θεωρήθηκε από τα περισσότερα κράτη μέλη υπερβολικά περιοριστικός. Τέτοιοι μηχανισμοί υπάρχουν ήδη σε εθνικό επίπεδο και πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τον αυξημένο διοικητικό φόρτο που θα συνεπαγόταν μια τέτοια διάταξη· αρκετά κράτη μέλη έκριναν μάλιστα ότι το προτεινόμενο κείμενο θα παραβίαζε την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας. Ως εκ τούτου, το άρθρο διαγράφηκε.
16. Τα κράτη μέλη δεν υποστήριξαν την πρόταση της Επιτροπής να καταστεί δυνατή η επικαιροποίηση του παραρτήματος I μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης. Στο εν λόγω παράρτημα παρατίθεται ο κατάλογος των σχετικών δεδομένων που πρέπει να παρέχονται στους χρήστες ΥΠΕΝ και οποιεσδήποτε αλλαγές στον κατάλογο αυτό θα μπορούσαν να έχουν σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Δεύτερον, δεν τεκμηριώνεται πραγματικά η ανάγκη να προβλεφθεί τέτοια απλοποιημένη διαδικασία, δεδομένου ότι κατά τα τελευταία 19 έτη από την έκδοση της αρχικής οδηγίας δεν χρειάστηκε να επικαιροποιηθεί ο κατάλογος αυτός.
17. Τέλος, η προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που προτείνεται από την Επιτροπή (ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της τροποποιητικής οδηγίας) θα παραταθεί σε 3 έτη.

18. Η πρόταση συνοδευόταν από εκτίμηση επιπτώσεων<sup>1</sup> η οποία παρουσιάστηκε και εξετάστηκε ενδελεχώς σε μία συνεδρίαση της Ομάδας. Οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν αφορούσαν κυρίως τις επιπτώσεις της προτεινόμενης επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας.
19. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή διατηρεί διαδικαστική επιφύλαξη για όλες τις τροποποιήσεις της πρότασής της.

#### **IV. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

20. Βάσει των ανωτέρω, καλείται το Συμβούλιο να καταλήξει σε γενική προσέγγιση όσον αφορά την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/44/EK σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας, με βάση το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος.
- 

---

<sup>1</sup> 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/44/ΕΚ σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- 1) Η οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup> θεσπίζει πλαίσιο ανάπτυξης και χρήσης εναρμονισμένων υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (στο εξής: ΥΠΕΝ) στην Ένωση. Η ανάπτυξη των ΥΠΕΝ στις εσωτερικές πλωτές οδούς στηρίζει την ασφάλεια και την αποδοτικότητα των μεταφορών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών και, εν τέλει, τη βιωσιμότητά τους, αυξάνοντας την αποδοτικότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

---

<sup>1</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>2</sup> Οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- 2) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2005/44/EK, ο τομέας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας επωφελήθηκε από την παροχή εναρμονισμένων ΥΠΙΕΝ. Ωστόσο, το επίπεδο εναρμόνισης μεταξύ των κρατών μελών είναι διαφορετικό, ενώ η διαδικασία θέσπισης των αναγκαίων προδιαγραφών αποδείχθηκε χρονοβόρα. Ταυτόχρονα, η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία<sup>3</sup> ζητεί την περαιτέρω ανάπτυξη μιας αυτοματοποιημένης και συνδεδεμένης πολυτροπικής κινητικότητας, άρα οι ΥΠΙΕΝ θα πρέπει να προσαρμοστούν για να αντεπεξέλθουν σε αυτές τις νέες προκλήσεις. Πέραν τούτου, στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα<sup>4</sup> προτείνεται η αναθεώρηση της οδηγίας 2005/44/EK ως ένα από τα μέτρα για να επιτευχθεί ο στόχος της προώθησης της δημιουργίας ενός πραγματικά έξυπνου συστήματος μεταφορών και της αποδοτικής κατανομής χωρητικότητας και διαχείρισης της κυκλοφορίας. Το σχέδιο δράσης NAIADES III<sup>5</sup> αναφέρει ότι, προκειμένου να στηριχθεί ο στόχος να αποτελέσουν οι εσωτερικές πλωτές οδοί μέρος ενός αδιάλειπτου συστήματος εναρμονισμένων ΥΠΙΕΝ έως το 2030, οι αναθεωρήσεις του νομικού πλαισίου που διέπει τις ΥΠΙΕΝ θα έχουν ως στόχο να συμβάλουν, αφενός, στη γεφύρωση των υφιστάμενων κενών εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας με άλλους τρόπους μεταφοράς και, αφετέρου, στη βελτίωση της διαθεσιμότητας δεδομένων, της επαναχρησιμοποίησης και της διαλειτουργικότητας των ψηφιακών συστημάτων, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα<sup>6</sup>. Κατά την προσαρμογή των ΥΠΙΕΝ, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω αλλαγές και εξελίξεις, καθώς και η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2005/44/EK.
- 3) Προκειμένου να υιοθετηθεί μια συνεκτική προσέγγιση ως προς τη διαλειτουργικότητα στον τομέα των δημόσιων υπηρεσιών, κατά την εφαρμογή του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΙΕΝ και άλλων λύσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας νομοθετικής πράξης, θα πρέπει να τηρηθούν οι αρχές που καθορίζονται στο πλέον πρόσφατο Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Διαλειτουργικότητας (ΕΠΔ)<sup>7</sup>, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας του δημόσιου τομέα σε ολόκληρη την Ένωση (πράξη για τη διαλειτουργική Ευρώπη)<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> COM/2019/640 final.

<sup>4</sup> COM/2020/789 final.

<sup>5</sup> COM/2021/324 final.

<sup>6</sup> COM/2020/66 final.

<sup>7</sup> COM/2017/134 final.

<sup>8</sup> COM/2022/720 final.

- 4) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013<sup>9</sup> καθορίζει απαιτήσεις για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (στο εξής: ΔΕΔ-Μ)<sup>10</sup> προς επίτευξη της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, έχει δε ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι ίδιες υπηρεσίες υψηλής ποιότητας είναι διαθέσιμες και συμβατές με τα συστήματα άλλων τρόπων μεταφοράς κατά μήκος του εν λόγω δικτύου.
- 5) Δεδομένου ότι η πλειονότητα των ταξιδιών πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι διεθνούς χαρακτήρα, οι ΥΠΕΝ θα πρέπει να επικεντρωθούν σε όσες εσωτερικές πλωτές οδούς αποτελούν μέρος του ΔΕΔ-Μ και συνδέονται απευθείας με εσωτερικές πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους που αποτελούν μέρος του ΔΕΔ-Μ, και ως εκ τούτου, έχουν μεγάλη σημασία για την Ένωση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να συνεχίσουν να επεκτείνουν, σε εθελοντική βάση, τις απαιτήσεις ΥΠΕΝ σε τμήματα του δικτύου τους εσωτερικών πλωτών οδών πέραν όσων περιλαμβάνονται στο ΔΕΔ-Μ, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εθνικές ιδιαιτερότητες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να παρέχουν ΥΠΕΝ σε διασυνοριακό πλαίσιο από οποιοδήποτε από τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται για την παροχή των εν λόγω ΥΠΕΝ σε διασυνοριακές εσωτερικές πλωτές οδούς.
- (5α) Λόγω του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η συνεργασία μεταξύ της Ένωσης και της Ρωσίας στον τομέα των ΥΠΕΝ δεν είναι ούτε πρόσφορη ούτε προς το συμφέρον της Ένωσης. Κατά συνέπεια, η διασυνοριακή συνεργασία στον τομέα των ΥΠΕΝ με τη Ρωσία δεν αποτελεί πλέον προτεραιότητα στο έδαφος των κρατών μελών.

---

<sup>9</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

<sup>10</sup> Η πολιτική της ΕΕ για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, δηλαδή η πολιτική ΔΕΔ-Μ, αποτελεί βασικό μέσο για την ανάπτυξη συνεκτικών, αποδοτικών, πολυτροπικών και υψηλής ποιότητας υποδομών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ. Περιλαμβάνει τους σιδηροδρόμους, τις εσωτερικές πλωτές οδούς, τις διαδρομές θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και τους οδικούς άξονες που συνδέουν αστικούς κόμβους, τους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τους αερολιμένες και τους τερματικούς σταθμούς.

- 6) Η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2005/44/EK έδειξε ότι είναι σημαντικό να ενισχυθούν οι τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την παροχή δεδομένων για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα και η έγκαιρη παροχή πληροφοριών στους χρήστες ΥΠΕΝ. Η Επιτροπή έχει συστήσει και επί του παρόντος διαχειρίζεται το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης δεδομένων αναφοράς (στο εξής: ERDMS), το οποίο περιέχει δεδομένα αναφοράς και λίστες κωδικών που απαιτούνται για την εύρυθμη λειτουργία των ΥΠΕΝ. Η διαχείριση του ERDMS θα μπορούσε να μεταβιβαστεί σε τρίτο στο μέλλον.
- 7) Η διαθεσιμότητα στους χρήστες ΥΠΕΝ, κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας, επικαιροποιημένων και ακριβών πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση πλωτής οδού και συγκεκριμένων σημείων, όπως γέφυρες, κλεισιάδες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αναμένεται να βελτιώσει τη συνολική αποδοτικότητα του τομέα των εσωτερικών πλωτών οδών. Επομένως, οι ΥΠΕΝ θα πρέπει να περιλαμβάνουν επικαιροποιημένες ανταλλαγές δεδομένων με ημι-αυτοματοποιημένα και πλήρως αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης υποδομών κλεισιόδων και κινητών γεφυρών, καθώς και με συστήματα λιμενικής κοινότητας λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- 8) Προκειμένου οι ΥΠΕΝ να επιτρέπουν τη διασύνδεση με την αλυσίδα εφοδιαστικής, είναι σημαντικό οι πληροφορίες να ανταλλάσσονται όχι μόνο εντός των χρηστών εσωτερικών πλωτών μεταφορών (π.χ. μέσω συστημάτων λιμενικής κοινότητας λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και έξυπνων συστημάτων υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας), αλλά και με συστήματα και εφαρμογές άλλων τρόπων μεταφοράς. Οι εθνικές ναυτιλιακές ενιαίες θυρίδες (στο εξής: ΕΝΕΘ) εντός του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας (στο εξής: EMSWe)<sup>11</sup> θα πρέπει να καθιστούν δυνατή την εναρμονισμένη υποβολή αναφορών πλοίων σε ολόκληρη την Ένωση στις θαλάσσιες μεταφορές. Η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με την κυκλοφορία, όπως οι ώρες άφιξης και αναχώρησης, θα διασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα, την πολυτροπικότητα και την ομαλή ενσωμάτωση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στη συνολική αλυσίδα εφοδιαστικής. Οι ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (στο εξής: eFTI) θα πρέπει να αποτελούν τη βάση για την ανταλλαγή πληροφοριών για τα φορτία όσον αφορά επικίνδυνα εμπορεύματα και απόβλητα μεταξύ των χρηστών ΥΠΕΝ, όπου απαιτείται. Κατά περίπτωση, οι ΥΠΕΝ θα πρέπει να διευκολύνουν τις συνδέσεις με συστήματα και πλατφόρμες άλλων τρόπων μεταφοράς και να καθιστούν διαθέσιμες πληροφορίες στα εν λόγω συστήματα και τις εν λόγω πλατφόρμες.

---

<sup>11</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- 9) Η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για παράδειγμα σχετικά με τη διαθεσιμότητα λιμενικών εγκαταστάσεων, τα ωράρια λειτουργίας ή τις πληροφορίες για τα πλοία και τα φορτία δεν είναι πάντοτε η βέλτιστη, γεγονός που επηρεάζει την αποδοτικότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Οι πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες έχουν ιδιαίτερη σημασία για την προώθηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του τομέα. Για να απλουστευθεί και να εξορθολογιστεί η ανταλλαγή αυτών των πληροφοριών και να βελτιωθεί η συνολική αποδοτικότητα του τομέα, είναι σημαντικό οι ανταλλαγές αυτές να αποτελέσουν μέρος των ΥΠΕΝ και να αναπτυχθούν οι απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές.
- 10) Η χρήση ενιαίας ψηφιακής πλατφόρμας για τις ΥΠΕΝ αναμένεται να εξορθολογίσει την παροχή ΥΠΕΝ, να βελτιώσει την αποδοτικότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και να μειώσει τον φόρτο για τους παρόχους και τους χρήστες ΥΠΕΝ. Η εν λόγω πλατφόρμα (στο εξής: ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ) θα πρέπει να στηρίζει τις σχετικές υπηρεσίες, να αποτελεί κεντρικό σημείο για την ανταλλαγή πληροφοριών ΥΠΕΝ τόσο εντός του τομέα των εσωτερικών πλωτών οδών, όσο και με άλλους τρόπους μεταφοράς, και, ως εκ τούτου, να καταστεί βασικός ψηφιακός κορμός για την παροχή ΥΠΕΝ στην Ένωση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές υπεύθυνες για τη λειτουργία του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ. Οι εν λόγω αρχές είναι υπεύθυνοι επεξεργασίας για τους σκοπούς της λειτουργίας του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ.
- 11) Για να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εισαγωγή του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό του πλαισίου ανάπτυξης και λειτουργίας της πλατφόρμας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>12</sup>.
- (11α) Η συνεργασία με τρίτες χώρες, ιδίως τις όμορες χώρες, είναι σημαντική για τη διασφάλιση της σύνδεσης και της διαλειτουργικότητας μεταξύ του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ και των εθνικών ΥΠΕΝ των εν λόγω τρίτων χωρών.

---

<sup>12</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11β) Τα κράτη μέλη, σε συνεργασία, εφόσον ενδείκνυται, με την Ένωση, θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους κυβερνήτες των πλοίων, τους διαχειριστές, τους ναυτιλιακούς πράκτορες ή τους ιδιοκτήτες πλοίων που πλέουν στις εσωτερικές πλωτές του οδούς, καθώς και τους αποστολείς ή τους ιδιοκτήτες εμπορευμάτων που μεταφέρονται με τα πλοία αυτά, να αξιοποιήσουν πλήρως τις υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.
- 12) Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να θέσουν σε εφαρμογή αποτελεσματική διαδικασία για τη διεκπεραίωση καταγγελιών. Οι αρχές των κρατών μελών παροτρύνονται να συνεργάζονται κατά τη διεκπεραίωση καταγγελιών με διασυνοριακές συνιστώσες (για παράδειγμα, μη συμβατά πρότυπα για την υποβολή πληροφοριών πλοίου), δεδομένου ότι το 75 % των εσωτερικών πλωτών μεταφορών αφορά διεθνή ταξίδια. Τυχόν διεκπεραίωση καταγγελιών δυνάμει της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να θίγει την αρμοδιότητα των εποπτικών αρχών βάσει της νομοθεσίας της Ένωσης και των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679<sup>13</sup> και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725<sup>14</sup>.
- 13) Η εκπόνηση τεχνικών προδιαγραφών θα πρέπει να τηρεί ένα σύνολο αρχών (ιδίως αυτών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II), ώστε να διασφαλίζεται η ορθή και εναρμονισμένη εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2005/44/ΕΚ. Οι εν λόγω αρχές θα πρέπει να περιγράφουν τα κύρια στοιχεία που θα πρέπει να περιλαμβάνει κάθε συνιστώσα ΥΠΕΝ.
- 14) Οι απαιτήσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για τους σκοπούς των ΥΠΕΝ θα πρέπει να διασφαλίζουν ειδικότερα τα εξής: ότι όλα τα δεδομένα ΥΠΕΝ που συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου μπορούν να υποβάλλονται σε επεξεργασία αποκλειστικά σύμφωνα με ένα ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου της πρόσβασης βάσει δικαιωμάτων, το οποίο αναθέτει συγκεκριμένες λειτουργίες· ότι όλες οι αρμόδιες αρχές μπορούν να έχουν άμεση πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα σύμφωνα με τις αντίστοιχες ρυθμιστικές τους αρμοδιότητες· ότι εφαρμόζονται κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για να διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα με ηλεκτρονικά μέσα μπορεί να διενεργείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>15</sup> και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού

<sup>13</sup> EE L 119 της 4.5.2016, σ. 1.

<sup>14</sup> EE L 295 της 21.11.2018, σ. 39.

<sup>15</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (EE L 119 της 4.5.2016, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>16</sup>, μεταξύ άλλων για την προστασία έναντι παραβιάσεων δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα· και ότι η επεξεργασία ευαίσθητων εμπορικών πληροφοριών μπορεί να διενεργείται κατά τρόπο που να σέβεται την εμπιστευτικότητα των εν λόγω πληροφοριών.

- 15) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και βέλτιστη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να γνωρίζουν τη θέση όλων των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, παραδείγματος χάρη, με τη χρήση δεδομένων συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (στο εξής: AIS). Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικές με τις ΥΠΕΝ, ώστε να αυξηθεί η αποδοτικότητα των ΥΠΕΝ και να μειωθούν οι απαιτήσεις υποβολής αναφορών. Όταν η διαβίβαση και η ανταλλαγή πληροφοριών που σχετίζονται με τις ΥΠΕΝ για τους σκοπούς αυτούς συνεπάγεται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως η επεξεργασία ονομάτων ή η επεξεργασία δεδομένων θέσης εφόσον η εν λόγω επεξεργασία επιτρέπει την άμεση ή έμμεση ταυτοποίηση ενός προσώπου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη νομιμότητα της επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και την οδηγία 2002/58/ΕΚ, κατά περίπτωση.
- 16) [...].
- 17) Σε περιπτώσεις που δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση και αν δεν υπάρχουν συναφή και επικαιροποιημένα διεθνή πρότυπα για τη διασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, ή σε περιπτώσεις που οι αλλαγές ή το αποτέλεσμα της διαδικασίας λήψης αποφάσεων της ευρωπαϊκής επιτροπής για την εκπόνηση προτύπων στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (στο εξής: CESNI) θα έθεταν σε κίνδυνο τα συμφέροντα της Ένωσης, θα πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2005/44/ΕΚ, ώστε να παρέχονται κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές για τις ΥΠΕΝ, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2005/44/ΕΚ με σκοπό τη διαφύλαξη των συμφερόντων της Ένωσης.

---

<sup>16</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- 18) Η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2005/44/EK δείχνει ότι η περίοδος για τη θέσπιση και την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών ήταν χρονοβόρα, γεγονός που επηρέασε τις επιδόσεις του τομέα. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να αλλάξει η διαδικασία με την οποία εισάγονται τεχνικές προδιαγραφές.
- 19) Η οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>17</sup> εισήγαγε μια τέτοια διαδικασία με βάση τεχνικές προδιαγραφές που εκπόνησε η CESNI.<sup>18</sup> Η CESNI<sup>18</sup>, υπό την αιγίδα της κεντρικής επιτροπής για τη ναυσιπλοΐα στον Ρήνο (στο εξής: CCNR) και ούσα ανοικτή σε εμπειρογνώμονες από όλα τα κράτη μέλη, είναι αρμόδια για την εκπόνηση των τεχνικών προτύπων στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Η πείρα έχει δείξει ότι η CESNI έχει αναπτύξει και επικαιροποιήσει τις τεχνικές απαιτήσεις για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας με οργανωμένο και έγκαιρο τρόπο. Λαμβανομένης υπόψη της εμπειρογνωσίας της CESNI και της πείρας που έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1629, θα πρέπει να εφαρμοστεί παρόμοια προσέγγιση για την οδηγία 2005/44/EK.
- 20) Για να εξασφαλιστούν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και αποδοτικότητας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και η παροχή ΥΠΕΝ, και για να ληφθούν υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος και άλλες εξελίξεις στον τομέα, η παραπομπή στις εφαρμοστέες τεχνικές προδιαγραφές για τις υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ήτοι το ευρωπαϊκό πρότυπο για τις υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (στο εξής: ES-RIS) —υπό την προϋπόθεση ότι αυτό συνάδει με τις αρχές του παραρτήματος II— θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο, πλην όχι απαραίτητο, τμήμα της οδηγίας 2005/44/EK και να επικαιροποιείται. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων για την τροποποίηση του παραρτήματος III της οδηγίας 2005/44/EK με σκοπό την επικαιροποίηση της παραπομπής στην πλέον πρόσφατη έκδοση του προτύπου ES-RIS και τον καθορισμό της ημερομηνίας εφαρμογής του, σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ.

---

<sup>17</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την τροποποίηση της οδηγίας 2009/100/EK και την κατάργηση της οδηγίας 2006/87/EK (ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

<sup>18</sup> Η CESNI συστάθηκε με την απόφαση 2015-i-3 της CCNR.

- 21) Κατά την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>19</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- 22) Η επιτροπή πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών διά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αναφέρεται στο άρθρο 11 της οδηγίας 2005/44/EK έχει καταργηθεί. Αντ' αυτής, η επιτροπή εσωτερικών πλωτών μεταφορών που διαθέτει εμπειρογνοσσία σε πρότυπα και τεχνικές προδιαγραφές στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι αρμόδια να επικουρεί την Επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>20</sup> όσον αφορά τις ΥΠΕΝ. Επιπλέον, η παρούσα οδηγία εισάγει τροποποιήσεις στο άρθρο 5 και στο άρθρο 12 της οδηγίας 2005/44/EK σχετικά με τη διαδικασία επιτροπής, οι οποίες πρέπει να διατυπωθούν σε ένα επικαιροποιημένο άρθρο. Ως εκ τούτου, το άρθρο 11 της οδηγίας 2005/44/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να ενσωματώσει αυτές τις αλλαγές.
- 23) Προς βελτίωση της νομοθεσίας και απλούστευση του κανονιστικού περιβάλλοντος, θα πρέπει να είναι δυνατόν στο πλαίσιο της οδηγίας 2005/44/EK να γίνεται παραπομπή σε διεθνή πρότυπα χωρίς αλληλεπικάλυψή τους στο νομικό πλαίσιο της Ένωσης.
- 24) Οι ΥΠΕΝ έχουν θεσπιστεί στην Ένωση από το 2005 και τα κράτη μέλη έχουν συγκεντρώσει σημαντική πείρα όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή τους. Επιπλέον, οι τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται για τη λειτουργία των ΥΠΕΝ περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2005/44/EK. Επομένως, το άρθρο 12 παράγραφος 2 της οδηγίας 2005/44/EK θα πρέπει να απαλειφθεί. Επιπλέον, με την τροποποίηση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2005/44/EK ώστε να δοθεί έμφαση στο ΔΕΔ-Μ, η απαίτηση υλοποίησης ΥΠΕΝ εφαρμόζεται στις σημαντικότερες πλωτές οδούς,

<sup>19</sup> ΕΕ L 123, 12.5.2016, σ. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

<sup>20</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

με σκοπό τη δημιουργία ενός αξιόπιστου δικτύου μεταφορών. Επομένως, το άρθρο 12 παράγραφος 3 της οδηγίας 2005/44/EK θα πρέπει να απαλειφθεί.

- 25) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, είναι αναγκαίο και σκόπιμο για την επίτευξη του βασικού στόχου της θέσπισης πλαισίου παροχής υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στην Ένωση να καθοριστούν κανόνες για τη δημιουργία, τη λειτουργία και τις τεχνικές προδιαγραφές των ΥΠΕΝ. Η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- 26) Σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίος γνωμοδότησε στις 20 Μαρτίου 2024<sup>21</sup>.
- 27) Επομένως, η οδηγία 2005/44/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

---

<sup>21</sup> ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

## *Άρθρο 1*

### **Τροποποιήσεις της οδηγίας 2005/44/EK**

Η οδηγία 2005/44/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 1*

#### **Αντικείμενο**

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει πλαίσιο ανάπτυξης και χρήσης εναρμονισμένων υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στην Ένωση προκειμένου να υποστηριχθούν οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές με σκοπό να βελτιωθούν η ασφάλεια, η απόδοση και η βιωσιμότητά τους και να διευκολυνθεί η σύνδεση με άλλους τρόπους μεταφοράς.
2. Η παρούσα οδηγία παρέχει το πλαίσιο για τη θέσπιση και περαιτέρω ανάπτυξη τεχνικών απαιτήσεων, προδιαγραφών και όρων για να εξασφαλιστούν εναρμονισμένες, διαλειτουργικές και προσβάσιμες ΥΠΕΝ στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ένωσης και να διευκολυνθούν οι τυποποιημένες διεπαφές με τις υπηρεσίες διαχείρισης κυκλοφορίας άλλων τρόπων μεταφοράς.»

- 2) στο άρθρο 2, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Η παρούσα οδηγία διέπει την εφαρμογή και τη λειτουργία των ΥΠΕΝ σε όλες τις εσωτερικές πλωτές οδούς και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας των κρατών μελών που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως προσδιορίζονται και απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>22</sup>, και συνδέονται άμεσα με εσωτερικές πλωτές οδούς και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας άλλου κράτους μέλους που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως προσδιορίζονται και απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.»

---

<sup>22</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) στο άρθρο 3 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«η-α) “διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών” (ΔΕΔ-M): οι εσωτερικές πλωτές οδοί όπως ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

η-β) [...]·

η-γ) [...]·

η-δ) [...]·

η-ε) “ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης δεδομένων αναφοράς” (ERDMS): αποθετήριο (βιβλιοθήκη) που αποτελεί ενιαίο σημείο πρόσβασης δεδομένων αναφοράς και καταλόγων κωδικών που χρησιμοποιούνται από εφαρμογές ΤΠ στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Δεν περιλαμβάνει τα δεδομένα δικτύου σύμφωνα με το παράρτημα I και το παράρτημα III που παρέχονται από το κράτος μέλος·

η-στ) “σύστημα λιμενικής κοινότητας”: ηλεκτρονική πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων για τη διασφάλιση εύρυθμων λιμενικών διαδικασιών και διαδικασιών εφοδιαστικής·

η-ζ) “έξυπνο σύστημα υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας”: ηλεκτρονική πλατφόρμα που υποστηρίζει την ημι-αυτοματοποιημένη και πλήρως αυτοματοποιημένη διαχείριση υποδομών εσωτερικών πλωτών μεταφορών σε κλεισιάδες και κινητές γέφυρες στο ΔΕΔ-M, την οποία διαχειρίζονται οι δημόσιες αρχές διαχείρισης πλωτών οδών·

η-η) “ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ”: ηλεκτρονική πλατφόρμα ενιαίου σημείου πρόσβασης που τροφοδοτείται από εθνικές πληροφορίες ΥΠΕΝ για τους χρήστες ΥΠΕΝ και παρέχει συνδέσμους προς την ηλεκτρονική υποβολή αναφορών σύμφωνα με την αρχή «μόνον άπαξ»·

η-θ) “λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας”: λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-M ή του συνολικού δικτύου ΔΕΔ-M, όπως παρατίθενται και κατηγοριοποιούνται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.»·

- 4) το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 4*

**Συγκρότηση των ΥΠΕΝ**

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να θέσουν σε εφαρμογή τις ΥΠΕΝ στις εσωτερικές πλωτές οδούς και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
2. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν τις ΥΠΕΝ κατά τρόπον ώστε η εφαρμογή ΥΠΕΝ να είναι αποδοτική, επεκτάσιμη και διαλειτουργική, προκειμένου να εξασφαλίζεται αλληλεπίδραση με άλλες εφαρμογές ΥΠΕΝ και με συστήματα άλλων τρόπων μεταφοράς και, παράλληλα, να παρέχονται διεπαφές με συστήματα διαχείρισης μεταφορών και εμπορικές δραστηριότητες.
3. Για τη συγκρότηση των ΥΠΕΝ, τα κράτη μέλη:
  - α) μεριμνούν ώστε να παρέχονται στους χρήστες ΥΠΕΝ όλα τα σχετικά δεδομένα που αφορούν τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών στις εσωτερικές πλωτές οδούς. Αυτά τα δεδομένα δικτύου, όπως ορίζονται στο παράρτημα I, είναι επικαιροποιημένα και παρέχονται τουλάχιστον σε προσβάσιμο κοινό ηλεκτρονικό μορφότυπο σύμφωνα με το παράρτημα III·
  - β) εξασφαλίζουν ότι για όλες τις εσωτερικές τους πλωτές οδούς και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ, πέραν των δεδομένων του στοιχείου α), διατίθενται στους χρήστες των ΥΠΕΝ ηλεκτρονικοί ναυτικοί χάρτες κατάλληλοι για τη ναυσιπλοΐα·
  - γ) επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές, εφόσον απαιτείται η αναφορά πλοίων από εθνικούς ή διεθνείς κανονισμούς, να παραλαμβάνουν από τα πλοία ηλεκτρονικές αναφορές για όλα τα απαιτούμενα δεδομένα. Στις διασυνοριακές μεταφορές, η πλήρης διαβίβαση των δεδομένων αυτών μεταξύ των αρμόδιων αρχών όμορων κρατών καθίσταται δυνατή πριν από την άφιξη των πλοίων στα σύνορα·

- δ) εξασφαλίζουν ότι οι ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους, καθώς και τα δελτία για τη στάθμη των υδάτων (ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα) και τον παγετό στις εσωτερικές τους πλωτές οδούς, παρέχονται υπό μορφή τυποποιημένων και κωδικοποιημένων μηνυμάτων που μπορούν να τηλεφορτωθούν. Το τυποποιημένο μήνυμα περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που χρειάζονται για ασφαλή ναυσιπλοΐα. Οι ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους είναι επικαιροποιημένες και παρέχονται τουλάχιστον σε προσβάσιμο κοινό ηλεκτρονικό μορφότυπο·
- ε) [...]·
- ε-α) εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα δικτύου στο ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ επικαιροποιούνται, παρέχοντας αμελλητί όλα τα απαραίτητα δεδομένα δικτύου που ορίζονται στα παραρτήματα I και III·
- στ) διευκολύνουν τη διάθεση τουλάχιστον των σχετικών με την κυκλοφορία πληροφοριών σε περιβάλλοντα ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών που συστήνονται δυνάμει του δικαίου της Ένωσης και χρησιμοποιούνται σε άλλους τρόπους μεταφοράς, μέσω διεπαφών που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα II σημείο 7, κατά περίπτωση·
- ζ) [...]·
- η) διασφαλίζουν ότι διατίθενται τυποποιημένες διεπαφές σύμφωνα με το παράρτημα II και το παράρτημα III για τα συστήματα λιμενικών κοινοτήτων των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της διαθεσιμότητας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, ειδικότερα δε των εγκαταστάσεων που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>23</sup>.
- θ) διασφαλίζουν ότι διατίθενται τυποποιημένες διεπαφές σύμφωνα με το παράρτημα II και το παράρτημα III σε άλλα έξυπνα συστήματα υποδομών εσωτερικών πλωτών οδών με σκοπό τη διαχείριση της ποτάμιας κυκλοφορίας.

<sup>23</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Οι υποχρεώσεις της παρούσας παραγράφου εκπληρώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις αρχές που καθορίζονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ.

4. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δημιουργούν κέντρα ΥΠΕΝ ανάλογα με τις περιφερειακές ανάγκες.
5. Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν από κοινού τη σύσταση, τη διεύθυνση, τη διαχείριση, τη χρήση και τη συντήρηση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ, το οποίο παρέχει υπηρεσίες σχετικές με τις πλωτές οδούς, τις υποδομές, την κυκλοφορία και τις μεταφορές, καθώς και τα απαραίτητα δεδομένα. Το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ είναι προσβάσιμο σε όλους τους χρήστες ΥΠΕΝ και αποτελεί την κύρια πλατφόρμα για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις ΥΠΕΝ. Περιέχει διεπαφές για συνδέσεις με συστήματα άλλων τρόπων μεταφοράς και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές υπεύθυνες για τη λειτουργία του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των επιχειρησιακών χαρακτηριστικών, ρόλων και διαδικασιών του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ και τον προσδιορισμό της οντότητας διαχείρισής του, με βάση τις αρχές για τις τεχνικές προδιαγραφές ΥΠΕΝ που προβλέπονται στο σημείο 7 του παραρτήματος ΙΙ, ώστε να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή τους σε ολόκληρη την Ένωση. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.
7. Στις περιπτώσεις χρησιμοποίησης συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (στο εξής: AIS) εφαρμόζεται η περιφερειακή ρύθμιση για την υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών για τις εσωτερικές πλωτές οδούς (RAINWAT) που συνήφθη στο Βουκουρέστι στις 12 Απριλίου 2012 στο πλαίσιο του κανονισμού ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ITU).
8. [...].
9. Η Επιτροπή λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για την εξακρίβωση της διαλειτουργικότητας, της αξιοπιστίας, της διαθεσιμότητας και της ασφάλειας των ΥΠΕΝ.»

5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 5*

**Τεχνικές προδιαγραφές**

1. Για τη στήριξη των ΥΠΕΝ και προς εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των υπηρεσιών αυτών, όπως απαιτείται από το άρθρο 4 παράγραφος 2, οι τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ σύμφωνα με τις αρχές του παραρτήματος ΙΙ εφαρμόζονται και καλύπτουν ιδίως τα ακόλουθα πεδία:
  - α) ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (στο εξής: Inland ECDIS)·
  - β) ηλεκτρονική υποβολή αναφορών των πλοίων·
  - γ) ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους·
  - δ) συστήματα εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων·
  - ε) συμβατότητα του εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για τη χρήση των ΥΠΕΝ·
  - στ) τεχνικές προδιαγραφές για τη λειτουργία του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ·
  - ζ) διασύνδεση και ανταλλαγή πληροφοριών με ενωσιακές βάσεις δεδομένων (ERDMS)·
  - η) τυποποιημένη διεπαφή για πλατφόρμες ΤΠ άλλων τρόπων μεταφοράς·
  - θ) τυποποιημένη διεπαφή για συστήματα λιμενικών κοινοτήτων και έξυπνα συστήματα υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
  - ι) δεδομένα για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών.»

5α) το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

### *«Άρθρο 6*

#### **Δορυφορικός εντοπισμός θέσης**

Για τον σκοπό των ΥΠΕΝ, για τις οποίες απαιτείται ακριβής εντοπισμός θέσης, συνιστάται η χρήση δορυφορικών συστημάτων εντοπισμού θέσης και πλοήγησης, όπως οι υπηρεσίες πλοήγησης που παρέχονται από το Galileo, συμπεριλαμβανομένων της υπηρεσίας υψηλής ακρίβειας και της επαλήθευσης ταυτότητας μηνυμάτων πλοήγησης ανοικτής υπηρεσίας, καθώς και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS). Για τον σκοπό των εφαρμογών και των υπηρεσιών που βασίζονται σε γεωσκοπικά δεδομένα, συνιστάται η χρήση δεδομένων, πληροφοριών ή υπηρεσιών του Copernicus.»

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

### *«Άρθρο 8*

#### **Αρμόδιες αρχές**

Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των ΥΠΕΝ, για τη διεθνή ανταλλαγή δεδομένων, για τη λειτουργία του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ και για τη διεκπεραίωση καταγγελιών χρηστών των ΥΠΕΝ. Οι εν λόγω αρχές κοινοποιούνται στην Επιτροπή έως τις ... [δύο έτη από την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας].»

- 7) [...].
- 8) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## «Άρθρο 9

### **Κανόνες για την ιδιωτική ζωή, την ασφάλεια των πληροφοριών και την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα**

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα ενδεδειγμένα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα σύμφωνα με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, αφενός, για την προστασία των πληροφοριών και των αρχείων ΥΠΕΝ από κάθε ζημιογόνο ενέργεια ή κατάχρηση, καθώς και από αντικανονική πρόσβαση, παραποίηση ή απώλεια και, αφετέρου, για τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας εμπορικών και άλλων ευαίσθητων πληροφοριών που ανταλλάσσονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.
2. Τα δεδομένα που συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, μπορούν να υποβάλλονται σε επεξεργασία βάσει της παρούσας οδηγίας μόνον εφόσον η επεξεργασία αυτή είναι αναγκαία για τη λειτουργία των εφαρμογών ΥΠΕΝ, με σκοπό τη διασφάλιση εναρμονισμένων, διαλειτουργικών και προσβάσιμων ΥΠΕΝ στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ένωσης και τη διευκόλυνση τυποποιημένων διεπαφών με τις υπηρεσίες διαχείρισης κυκλοφορίας άλλων τρόπων μεταφοράς.»

9) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## «Άρθρο 10

### **Διαδικασία τροποποίησης**

1. [...]
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α για την τροποποίηση του παραρτήματος III, με τις οποίες επικαιροποιείται, κατά περίπτωση, βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται στην παράγραφο 3, και σύμφωνα με τις αρχές του παραρτήματος II, η παραπομπή στην πλέον πρόσφατη έκδοση του ES-RIS και ορίζεται η ημερομηνία εφαρμογής του.
3. Αν δεν υπάρχουν συναφείς και επικαιροποιημένες τεχνικές προδιαγραφές ή όταν οι τεχνικές προδιαγραφές που καταρτίζει η CESNI δεν τηρούν τυχόν εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα II ή όταν αλλαγές στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της CESNI ή σε άλλα στοιχεία του προτύπου θα έθεταν σε κίνδυνο τα συμφέροντα της Ένωσης και εφόσον δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α για την τροποποίηση του παραρτήματος III ώστε να παρέχονται κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές με βάση τις αρχές που καθορίζονται στο παράρτημα II.»

10) στο άρθρο 10α, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.»

11) στο άρθρο 10α, η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του παρόντος άρθρου τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.»

12) το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

### *«Άρθρο 11*

#### **Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>24</sup>.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»

---

<sup>24</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) στο άρθρο 12, οι παράγραφοι 2 και 3 απαλείφονται·
- 14) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 12α*

**Παρακολούθηση**

Η Επιτροπή παρακολουθεί τη συγκρότηση των ΥΠΕΝ στην Ένωση και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις ... [5 έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος].»·

- 15) το παράρτημα I της οδηγίας 2005/44/EK αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας·
- 16) το παράρτημα II της οδηγίας 2005/44/EK αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας·
- 17) το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα III της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα III.

*Άρθρο 2*

**Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις [τρία έτη από την έναρξη ισχύος]. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.
2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, 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.
3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

### *Άρθρο 3*

#### **Έναρξη ισχύος**

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

### *Άρθρο 4*

#### **Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη που έχουν εσωτερικές πλωτές οδούς οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 της οδηγίας 2005/44/ΕΚ.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*

*Για το Συμβούλιο*

*Ο Πρόεδρος*

*Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος*

---

**ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ  
ΔΕΔΟΜΕΝΑ**

Όπως αναφέρει το άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο α), παρέχονται ιδίως τα ακόλουθα δεδομένα:

- ο υδάτινος άξονας και το μήκος του σε χιλιόμετρα,
- οι περιορισμοί για τα πλοία και τους συνδυασμούς πλοίων από άποψη μήκους, πλάτους, ικανότητας ρυμούλκησης και βυθίσματος,
- οι ώρες λειτουργίας των περιοριστικών δομών, και ιδίως των κλεισιάδων και των γεφυρών,
- οι προβλεπόμενοι χρόνοι αναμονής σε γέφυρες, κλεισιάδες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας,
- η χωροθέτηση λιμένων και των σημείων μεταφόρτωσης,
- τα δεδομένα αναφοράς για τους μετρητές στάθμης των υδάτων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα,
- η χωροθέτηση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Οι πληροφορίες που παρέχονται είναι επικαιροποιημένες.

**ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΥΠΕΝ**

**1. Γενικές αρχές**

Στις τεχνικές προδιαγραφές των ΥΠΕΝ τηρούνται οι ακόλουθες γενικές αρχές:

- α) αναφορά των τεχνικών απαιτήσεων για τον σχεδιασμό, την εφαρμογή και την επιχειρησιακή χρήση υπηρεσιών και συναφών συστημάτων·
- β) η αρχιτεκτονική και η οργάνωση των ΥΠΕΝ·
- γ) οι συστάσεις προς τα πλοία για τη συμμετοχή τους στις ΥΠΕΝ, για μεμονωμένες υπηρεσίες και για τη βαθμιαία ανάπτυξη των ΥΠΕΝ.

**2. ECDIS εσωτερικής ναυσιπλοΐας**

Στις τεχνικές προδιαγραφές που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 για το ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (στο εξής: Inland ECDIS) τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

- α) συμβατότητα με το θαλάσσιο ECDIS για να διευκολυνθεί η κυκλοφορία των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε περιοχές μεικτής κυκλοφορίας των εκβολών ποταμών, καθώς και για να διευκολυνθεί η θαλάσσια και η εσωτερική κυκλοφορία·
- β) ο καθορισμός των ελάχιστων απαιτήσεων για τον εξοπλισμό του Inland ECDIS, καθώς και του ελάχιστου περιεχομένου των ηλεκτρονικών ναυτικών χαρτών για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, και ιδίως:
  - α) το ανώτατο επίπεδο αξιοπιστίας και διάθεσης του εξοπλισμού του Inland ECDIS που χρησιμοποιείται·
  - β) η ανθεκτικότητα του εξοπλισμού του Inland ECDIS για να αντέχει στις περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν συνήθως σε ένα πλοίο χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα και η αξιοπιστία του εξοπλισμού·
  - γ) η ένδειξη των γεωγραφικών χαρακτηριστικών κάθε είδους στους ηλεκτρονικούς ναυτικούς χάρτες (π.χ. όρια της πλωτής οδού, παρόχθιες κατασκευές, σημαντήρες) που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας·

- δ) η παρακολούθηση του ηλεκτρονικού χάρτη με την υπέρθεση εικόνας ραντάρ όταν ο χάρτης χρησιμοποιείται για τη διακυβέρνηση του πλοίου·
- γ) η ενσωμάτωση επικαιροποιημένων πληροφοριών σχετικά με το βάθος της πλωτής οδού στον ηλεκτρονικό ναυτικό χάρτη και απεικόνιση της προκαθορισμένης ή πραγματικής στάθμης των υδάτων·
- δ) η ενσωμάτωση πρόσθετων πληροφοριών (π.χ. άλλων φορέων πέραν των αρμοδίων αρχών) στον ηλεκτρονικό ναυτικό χάρτη και στην απεικόνιση του Inland ECDIS χωρίς να επηρεάζονται οι πληροφορίες που χρειάζονται για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας·
- ε) η δυνατότητα πρόσβασης όλων των χρηστών ΥΠΕΝ στους ηλεκτρονικούς ναυτικούς χάρτες·
- στ) η δυνατότητα διάθεσης των δεδομένων για τους ηλεκτρονικούς ναυτικούς χάρτες σε όλους τους κατασκευαστές εφαρμογών έναντι, εφόσον ενδείκνυται, εύλογου και ανάλογου προς το κόστος τέλους·
- ζ) η ενσωμάτωση επικαιροποιημένων πληροφοριών για τους χρόνους αναμονής σε γέφυρες, κλεισιάδες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και στην απεικόνιση του Inland ECDIS χωρίς να επηρεάζονται οι πληροφορίες που χρειάζονται για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

### 3. Ηλεκτρονική υποβολή αναφορών των πλοίων

Στις τεχνικές προδιαγραφές για την ηλεκτρονική υποβολή αναφορών των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

- α) διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ αρμοδίων αρχών των κρατών μελών, μεταξύ όσων μετέχουν στις εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές και στις πολυτροπικές μεταφορές, εφόσον ενέχεται η εσωτερική ναυσιπλοΐα·
- β) χρήση τυποποιημένων μηνυμάτων κοινοποίησης μεταφοράς από το πλοίο προς την αρμόδια αρχή, από την αρμόδια αρχή προς το πλοίο και από αρμόδια αρχή προς αρμόδια αρχή έτσι ώστε να επιτυγχάνεται συμβατότητα με τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα·
- γ) χρήση διεθνώς αποδεκτών πινάκων κωδικών και κατατάξεων, συμπληρωμένων ενδεχομένως για τις πρόσθετες ανάγκες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- δ) χρήση του αποκλειστικού ευρωπαϊκού αριθμού αναγνώρισης του σκάφους.

#### **4. Ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους**

Στις τεχνικές προδιαγραφές για τις ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5, ιδίως όσον αφορά τις πληροφορίες πλωτής οδού, τις πληροφορίες κυκλοφορίας και διαχείρισης, καθώς και όσον αφορά τον προγραμματισμό των ταξιδιών, τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

- α) τυποποιημένη δομή δεδομένων στην οποία χρησιμοποιούνται προκαθορισμένες ενότητες κειμένου, κωδικοποιημένων σε μεγάλο βαθμό για να επιτρέπεται η αυτόματη μετάφραση του πιο ουσιαστικού περιεχομένου σε άλλες γλώσσες και για να διευκολύνεται η ενσωμάτωση των ανακοινώσεων προς τους πλοιάρχους στα συστήματα προγραμματισμού των ταξιδιών·
- β) συμβατότητα τυποποιημένης δομής δεδομένων με τη δομή δεδομένων του Inland ECDIS για να διευκολύνεται η ενσωμάτωση των ανακοινώσεων προς τους πλοιάρχους στο Inland ECDIS·
- γ) ευθυγράμμιση με τις τεχνικές προδιαγραφές για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών για να διασφαλίζεται η συνεκτικότητα των παρεχόμενων πληροφοριών.

#### **5. Συστήματα εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων**

Στις τεχνικές προδιαγραφές για τα συστήματα εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

- α) καθορισμός των απαιτήσεων για τα συστήματα και τα τυποποιημένα μηνύματα, καθώς και των διαδικασιών, έτσι ώστε να παρέχονται με αυτοματοποιημένο τρόπο·
- β) διαφοροποίηση μεταξύ συστημάτων που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις τακτικών πληροφοριών κυκλοφορίας και συστημάτων που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις στρατηγικών πληροφοριών κυκλοφορίας, σε ό, τι αφορά την ακρίβεια εντοπισμού θέσης και τον απαιτούμενο ρυθμό ενημέρωσης·
- γ) περιγραφή των σχετικών τεχνικών συστημάτων εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων όπως το Inland AIS (σύστημα αυτόματης αναγνώρισης στην εσωτερική ναυσιπλοΐα)·
- δ) συμβατότητα των μορφοτύπων δεδομένων με το θαλάσσιο σύστημα AIS.

## 6. Αρχές του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ

Στις τεχνικές προδιαγραφές για το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

- α) λειτουργία ως ενιαία ψηφιακή θυρίδα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα·
- β) εναρμονισμένο ενιαίο σημείο πρόσβασης για επικαιροποιημένες και, αν είναι δυνατόν, σε πραγματικό χρόνο πληροφορίες σχετικά με τις συνθήκες της πλωτής οδού για ασφαλή και βιώσιμη ναυσιπλοΐα, σχεδιασμό και λιμενικές λειτουργίες κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ·
- γ) διευκόλυνση πολυτροπικών αλυσίδων μεταφορών με παράλληλη παροχή επαρκούς επιπέδου προστασίας των δεδομένων·
- δ) υψηλό επίπεδο ακρίβειας των δεδομένων για την απρόσκοπτη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των σχετικών χρηστών των ΥΠΕΝ κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ (εντός και εκτός της Ένωσης)·
- ε) φιλική προς τον χρήστη διεπαφή με εύχρηστες, χρήσιμες και πρακτικές λειτουργίες, όπως η ικανότητα αποθήκευσης και αρχειοθέτησης προφίλ·
- στ) εναρμονισμένο ενιαίο σημείο υποβολής αναφορών σύμφωνα με την αρχή «μόνον άπαξ», και για τα διεθνή ταξίδια·
- ζ) σύνδεσμος με άλλα συστήματα στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης και εντοπισμού/χωροθέτησης με σκοπό την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών, της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο ΔΕΔ-Μ και την παροχή υπηρεσιών με προστιθεμένη αξία σε πολίτες και μεταφορείς, καθώς και συστήματα για την ασφαλή, περιβαλλοντικά αβλαβή και αποδοτική χρήση του δικτύου·
- η) συλλογή και αναφορά ανωνυμοποιημένων και συγκεντρωτικών δεδομένων χρήσης τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν για την παρακολούθηση της εφαρμογής των ΥΠΕΝ και στα οποία συμπεριλαμβάνονται τουλάχιστον ο αριθμός χρηστών των ΥΠΕΝ, η διαθεσιμότητα δεδομένων στο ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ, η σύνδεση και ο αριθμός ανταλλαγών με άλλα ψηφιακά συστήματα ή πλατφόρμες·
- θ) διασφάλιση της κυβερνοασφάλειας.

## 7. Διαθεσιμότητα δεδομένων για άλλα ψηφιακά συστήματα ή πλατφόρμες

Στις τεχνικές προδιαγραφές για την ανταλλαγή δεδομένων με άλλα ψηφιακά συστήματα ή πλατφόρμες που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

- α) αξιοποίηση των λειτουργιών που παρέχει το ευρωπαϊκό περιβάλλον ΥΠΕΝ·
- β) διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ, αφενός, των τεχνολογιών ΥΠΕΝ και, αφετέρου, των βάσεων δεδομένων και των συστημάτων που χρησιμοποιούνται από άλλους τρόπους μεταφοράς, μέσω κατάλληλων συνδέσεων δεδομένων και διεπαφών·
- γ) καθορισμός των απαιτήσεων που αφορούν τα συστήματα, καθώς και των διαδικασιών για την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων·
- δ) ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, ιδίως για κρίσιμα από άποψη χρόνου δεδομένα·
- ε) διασφάλιση της ασφαλούς ανταλλαγής πληροφοριών σύμφωνα με ένα ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου πρόσβασης βάσει δικαιωμάτων·
- στ) πρόβλεψη ενός πλαισίου ανταλλαγής συστημάτων που θα καθιστά εφικτές μελλοντικές εξελίξεις και συνδέσεις με πρόσθετα συστήματα, ανάλογα με τις ανάγκες, όπως ανταλλαγές με τον μελλοντικό ευρωπαϊκό χώρο δεδομένων κινητικότητας και κάθε άλλο σύστημα που έχει σχεδιαστεί για την προώθηση καινοτομιών στις πολυτροπικές μεταφορές.

## 8. [...]·

[...]·

- α) [...]·
- β) [...]·
- γ) [...]·
- δ) [...]·
- ε) [...]·
- στ) [...]·

## 9. Δεδομένα για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών

Στις τεχνικές προδιαγραφές για τα δεδομένα για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 τηρούνται οι ακόλουθες αρχές:

- α) παρέχονται επικαιροποιημένες πληροφορίες ανά τακτά χρονικά διαστήματα και τουλάχιστον όταν επέρχονται σημαντικές αλλαγές στην κατάσταση της πλωτής οδού οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν τη ναυσιπλοΐα·
- β) καλύπτονται τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες:
  - α) προβλεπόμενοι χρόνοι αναμονής σε κλεισιάδες, (κινητές) γέφυρες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
  - α1) δεδομένα σχετικά με το ευρωπαϊκό δίκτυο πλωτών οδών που απαιτούνται για τη ναυσιπλοΐα και τον προγραμματισμό των ταξιδιών και καλύπτουν τουλάχιστον τις ελάχιστες απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I·
  - β) στάθμη των υδάτων, μικρότερο μετρηθέν βάθος, ελεύθερο ύψος πάνω από το διερχόμενο πλοίο, κατάσταση φράγματος εάν εμποδίζει τη ναυσιπλοΐα, υδρολογικό καθεστώς, προβλεπόμενη στάθμη υδάτων, μικρότερο μετρηθέν προβλεπόμενο βάθος·
  - γ) κατάσταση πάγου και σχετική πλοϊμότητα·
  - δ) ώρες λειτουργίας κλεισιόδων, (κινητών) γεφυρών, λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
  - ε) [...].
- γ) παρέχονται πληροφορίες μέσω του Inland ECDIS, των ανακοινώσεων προς τους πλοιάρχους και του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ΥΠΕΝ, κατά περίπτωση.

**ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΕΝ**

Οι τεχνικές προδιαγραφές που εφαρμόζονται στις ΥΠΕΝ είναι εκείνες που καθορίζονται στο πρότυπο [ES-RIS 2023/1].

---