

ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΝ ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ
ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
ΠΛΟΙΩΝ) ΝΟΜΟ

Προοίμιο. Για σκοπούς -

Επίσημη
Εφημερίδα της
ΕΕ: L 131,
28.05.2009,
σ. 101.

(α) εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Οδηγία 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης», και

(β) αποτελεσματικότερης εφαρμογής του βασικού νόμου,

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός
τίτλος.
131(I) του 2004.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Κοινοτικό Σύστημα Παρακολούθησης και Ενημέρωσης σχετικά με την Κυκλοφορία Πλοίων) (Τροποποιητικός) Νόμος του 2010 και θα διαβάζεται μαζί με τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Κοινοτικό Σύστημα Παρακολούθησης και Ενημέρωσης Σχετικά με την Κυκλοφορία Πλοίων) Νόμο του 2004 (που στο εξής θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Κοινοτικό Σύστημα Παρακολούθησης και Ενημέρωσης σχετικά με την Κυκλοφορία Πλοίων) Νόμοι του 2004 και 2010.

Τροποποίηση
του άρθρου 2
του βασικού
νόμου.

2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την προσθήκη σ' αυτό στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά των

ακόλουθων νέων όρων και των ορισμών τους:

«“αλιευτικό σκάφος” σημαίνει οποιοδήποτε σκάφος το οποίο είναι εξοπλισμένο για την εμπορική εκμετάλλευση έμβιων υδρόβιων πόρων·

“Απόφαση MSC. 150 (77) του IMO” σημαίνει την οικεία Απόφαση του IMO την οποία υιοθέτησε η Γενική Συνέλευσή του, στην εβδομηκοστή έβδομη σύνοδό της την 2^α Ιουνίου 2003, με τίτλο “Σύσταση για Δελτία Δεδομένων Ασφάλειας Υλικών για Φορτία του Παραρτήματος I της Σύμβασης MARPOL και των καυσίμων πλοίων”, στην επικαιροποιημένη εκδοχή της·

“Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας” σημαίνει την Επιτροπή που καθιδρύεται δυνάμει του άρθρου 22·

“κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος” σημαίνει τις κατευθυντήριες γραμμές που επισυνάπτονται στο Ψήφισμα LEG.3(91) της Νομικής Επιτροπής του IMO, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκε από τη διοικητική επιτροπή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά την 296^η σύνοδό της, στις 12 με 16 Ιουνίου 2006·

“κυπριακό αλιευτικό σκάφος” σημαίνει αλιευτικό σκάφος που είναι είτε εγγεγραμμένο στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων και φέρει τη σημαία της Δημοκρατίας δυνάμει των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμων του 1963 έως 2005 είτε στο Μητρώο Μικρών Σκαφών που τηρείται από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας δυνάμει των περί Εκτάκτων Εξουσιών (Έλεγχος Μικρών Σκαφών) Κανονισμών του 1955·

45 του 1963
32 του 1965
82 του 1968
62 του 1973
102 του 1973
42 του 1979
25 του 1980

14 του 1982
57 του 1986
64 του 1987
28(I) του 1995
37(I) του 1996
138(I) του 2003
169(I) του 2004
108(I) του 2005.

77 του 1971.

Εφημερίδα της
Κυβερνήσεως,
Παράρτημα
Τρίτο:
1.12.1955.

“Οδηγία 2009/17/EK” σημαίνει την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο “Οδηγία 2009/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης”.

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 131,
28.5.2009,
σ. 128.

“Οδηγία 2009/20/EK” σημαίνει την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο “Οδηγία 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις”, ως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.

“πλοίο χρήζον συνδρομής” σημαίνει, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της Σύμβασης SAR για τη διάσωση προσώπων, το πλοίο σε κατάσταση που θα μπορούσε να καταλήξει σε ναυάγιο ή σε κίνδυνο για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοΐα.

“προγραμματισμένη γραμμή” σημαίνει μια σειρά δρομολογίων οργανωμένη κατά τρόπο που να εξασφαλίζει σύνδεση μεταξύ δύο ή περισσότερων ίδιων λιμένων, είτε σύμφωνα με δημοσιευμένο χρονοδιάγραμμα ή με δρομολόγια τόσο τακτικά ή συχνά ώστε να συνιστούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

“Σύστημα LRIT” σημαίνει σύστημα μεγάλου βεληνεκούς για την αναγνώριση και τον εντοπισμό πλοίων, σύμφωνα με τον κανονισμό V/19-1, της Σύμβασης SOLAS·

“Σύστημα SafeSeaNet” σημαίνει το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών, το οποίο έχει αναπτυχθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη για την εξασφάλιση της εφαρμογής της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

“τακτικό δρομολόγιο” σημαίνει δρομολόγιο που προβλέπεται να εκτελείται επί ένα τουλάχιστο μήνα·

“Ψήφισμα A.917(22) του IMO” σημαίνει το Ψήφισμα A.917(22) του IMO με τίτλο “Κατευθυντήριες γραμμές για την επί του πλοίου χρήση των AIS”, όπως τροποποιήθηκε με το Ψήφισμα A.956(23) του IMO·

“Ψήφισμα A.949(23) του IMO” σημαίνει το Ψήφισμα 949(23) του IMO με τίτλο “Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα καταφύγια για τα πλοία που χρήζουν συνδρομής”·

“Ψήφισμα A.950(23) του IMO” σημαίνει το Ψήφισμα 950(23) του IMO με τίτλο “Υπηρεσίες συνδρομής στη θάλασσα (MAS)”·»·

(β) με την αντικατάσταση, στον ορισμό του όρου «Οδηγία 2002/59/EK»,

της φράσης «ως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται» (έβδομη γραμμή), με τη φράση «ως τροποποιήθηκε τελευταία με την Οδηγία 2009/17/EK και ως περαιτέρω εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται»·

- (γ) με την προσθήκη στον ορισμό του όρου «σχετικές διεθνείς πράξεις», αμέσως μετά τη λέξη «ακόλουθα» (πρώτη γραμμή), της φράσης «στην επικαιροποιημένη τους εκδοχή»·
- (δ) με την κατάργηση του όρου και του ορισμού «Συμβουλευτική Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας» και
- (ε) με την αντικατάσταση, στο τέλος της παραγράφου (ιβ) του ορισμού του όρου «σχετικές διεθνείς πράξεις», της άνω τελείας με κόμμα και με την προσθήκη αμέσως μετά των ακόλουθων νέων παραγράφων:

«(ιγ) το Ψήφισμα A.917(22) του IMO,

(ιδ) το Ψήφισμα A.949(23) του IMO,

(ιε) το Ψήφισμα A.950(23) του IMO,

(ιστ) τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος»·

Τροποποίηση του άρθρου 3 του βασικού νόμου.

3. Το εδάφιο (2) του άρθρου 3 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

- (α) Με την προσθήκη σ' αυτό, αμέσως μετά τη λέξη «ακόλουθα» (πρώτη γραμμή), της φράσης «,εκτός αν προβλέπεται σε αυτόν διαφορετικά»·

και

(β) με την αντικατάσταση της παραγράφου (γ) αυτού, με την ακόλουθη νέα παράγραφο:

«(γ) δεξαμενές σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των χιλίων μονάδων, καθώς και εφόδια πλοίων και εξοπλισμός που χρησιμοποιείται επί όλων των πλοίων.».

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέων άρθρων 8Α και 8Β.

4. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 8 αυτού, των ακόλουθων νέων άρθρων 8Α και 8Β:

«Εξοπλισμός αλιευτικού σκάφους άνω των 15 μέτρων με σύστημα αυτόματου εντοπισμού (AIS).

8Α.-(1) Ο έχων την εκμετάλλευση και ο πλοίαρχος αλιευτικού σκάφους συνολικού μήκους άνω των 15 μέτρων έχουν έκαστος υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι το αλιευτικό σκάφος—

(α) αναπτύσσει δραστηριότητα στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή στα εσωτερικά ύδατα της Δημοκρατίας ή εκφορτώνει το αλίευμά του σε λιμένα της Δημοκρατίας, ή

(β) αναπτύσσει δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα κράτους μέλους άλλου από τη Δημοκρατία ή εκφορτώνει το αλίευμά του σε λιμένα κράτους μέλους άλλου από τη

Δημοκρατία, εάν το αλιευτικό σκάφος είναι κυπριακό,

μόνο εάν είναι εξοπλισμένο με σύστημα αυτόματου εντοπισμού (Automatic Identification System) (κατηγορίας A) κατά τα διαλαμβανόμενα στο Μέρος I του Δεύτερου Παραρτήματος.

Δεύτερο
Παράρτημα,
Μέρος I.

(2) Ο έχων την εκμετάλλευση αλιευτικού σκάφους, το οποίο αναφέρεται στο εδάφιο (1), και ο πλοίαρχος τέτοιου σκάφους έχουν έκαστος υποχρέωση να διατηρούν το εν λόγω σύστημα πάντοτε σε λειτουργία, εκτός από εξαιρετικές περιστάσεις όπου ο πλοίαρχος δικαιούται να διακόψει τη λειτουργία του συστήματος αυτόματου εντοπισμού όταν το θεωρεί αναγκαίο για την ασφαλή ναυσιπλοΐα ή ασφάλεια του σκάφους.

Εξοπλισμός πλοίου με σύστημα ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (LRIT).

8B. Ο έχων την εκμετάλλευση και ο πλοίαρχος πλοίου, επί του οποίου εφαρμόζονται ο κανονισμός V/19- 1 της Σύμβασης SOLAS και τα πρότυπα επιδόσεων και οι λειτουργικές απαιτήσεις που έχει καθιερώσει ο IMO, έχουν έκαστος υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι το πλοίο καταπλέει—

(α) σε λιμένα της Δημοκρατίας, ή

(β) σε λιμένα κράτους μέλους άλλου από τη Δημοκρατία, εάν το πλοίο είναι κυπριακό,

μόνο εάν είναι εξοπλισμένο με Σύστημα LRIT.».

Τροποποίηση του άρθρου 14 του βασικού νόμου.

5. Το άρθρο 14 του βασικού νόμου αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο άρθρο:

«Υποχρεώσεις σχετικά με πληροφορίες μεταφοράς και φόρτωσης.

14.-(1) Έκαστος φορτωτής διασφαλίζει ότι επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής σύμβασης μεταφοράς η οποία τον αφορά -

(α) παραδίδονται προς μεταφορά επί πλοίου οποιωνδήποτε διαστάσεων, σε λιμένα της Δημοκρατίας· ή

(β) φορτώνονται σε πλοίο οποιωνδήποτε διαστάσεων, σε λιμένα της Δημοκρατίας,

μόνο υπό την προϋπόθεση ότι-

(αα) ο φορτωτής διαβιβάζει στον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου ή τον πλοίαρχο του πλοίου δήλωση η οποία περιλαμβάνει-

Πρώτο
Παράρτημα.

(i) τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του Πρώτου Παραρτήματος,

(ii) πληροφορίες όσον αφορά τις ουσίες που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα I της Σύμβασης MARPOL, το δελτίο των δεδομένων ασφαλείας όπου αναφέρονται

τα φυσικό-χημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων, συμπεριλαμβανομένου, εφόσον απαιτείται, του ιξώδους σε cSt στους 50 °C και της πυκνότητας στους 15 °C, καθώς και τα άλλα δεδομένα που περιέχονται στο δελτίο των δεδομένων ασφαλείας σύμφωνα με την Απόφαση MSC. 150 (77) του IMO,

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

(ββ) τα προαναφερόμενα αγαθά είναι αυτά τα οποία αφορά η προαναφερόμενη δήλωση.

(2) Σε περίπτωση πλοίου το οποίο προέρχεται από λιμένα τρίτου κράτους και κατευθύνεται σε λιμένα της Δημοκρατίας ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη αυτής, μεταφέροντας επικίνδυνες ή ρυπογόνους ουσίες, ο έχων την εκμετάλλευση και ο πλοίαρχος του εν λόγω πλοίου έχουν έκαστος υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι το πλοίο είναι εφοδιασμένο με δήλωση εκ μέρους του φορτωτή η οποία πληροί της απαιτήσεις του εδαφίου (1).».

Τροποποίηση του άρθρου 15 του βασικού νόμου.

6. Η υποπαράγραφος (iii) της παραγράφου (β) του εδαφίου (6) του άρθρου 15 του βασικού νόμου αντικαθίσταται από την ακόλουθη νέα υποπαράγραφο:

«(iii) επιτρέπει στην Αρμόδια Αρχή να μεταδίδει αμελλητί στην αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, κατόπιν αιτήσεως μέσω του συστήματος SafeSeaNet και εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις πληροφορίες σχετικά με το πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα αγαθά που αυτό μεταφέρει.»

Τροποποίηση του άρθρου 16 του βασικού νόμου.

7. Η παράγραφος (α) του εδαφίου (6) του άρθρου 16 του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση στο τέλος της υποπαραγράφου (iii) αυτής, της άνω τελείας και του συνδετικού μορίου «και» (δωδέκατη γραμμή) με κόμμα και με την προσθήκη αμέσως μετά των ακόλουθων νέων υποπαραγράφων (iv) και (v):

«(iv) κάθε απόκλιση τριών ή περισσότερων ωρών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στον λιμένα προορισμού ή τον σταθμό πλοήγησης γνωστοποιείται στο λιμένα άφιξης ή στην Αρμόδια Αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 15·

(v) εξαιρέσεις εγκρίνονται για μεμονωμένα πλοία και συγκεκριμένο δρομολόγιο και περιορίζονται σε ταξίδια με προβλεπόμενη διάρκεια μέχρι 12 ώρες· και».

Τροποποίηση του άρθρου 17 του βασικού νόμου.

8. Το εδάφιο (1) του άρθρου 17 του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση στο τέλος της παραγράφου (γ) αυτού, της τελείας (έβδομη γραμμή) με άνω τελεία και με την προσθήκη αμέσως μετά των ακόλουθων νέων παραγράφων (δ) και (ε):

« (δ) πλοίο το οποίο δεν έχει κοινοποιήσει, ή που δε διαθέτει, πιστοποιητικά ασφάλισης ή χρηματοοικονομικές εγγυήσεις σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους διεθνείς κανόνες·

- (ε) πλοίο το οποίο έχει επισημανθεί από τους πλοηγούς ή από τις λιμενικές αρχές ότι παρουσιάζει εμφανείς ανωμαλίες που είναι ικανές να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να προκαλέσουν κίνδυνο για το περιβάλλον.».

Τροποποίηση
του άρθρου 19
του βασικού
νόμου.

9. Το άρθρο 19 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

- (α) με την αντικατάσταση της φράσης «Αρμόδια Αρχή» όπου αυτή απαντάται με τη φράση «Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας»·

- (β) με την προσθήκη στο τέλος του εδαφίου (2) αυτού, της ακόλουθης πρότασης:

«Για το σκοπό αυτό, τα προαναφερόμενα πρόσωπα έχουν έκαστος υποχρέωση να διαβιβάζουν στην Αρμόδια Αρχή, κατόπιν σχετικού αιτήματός της, τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 14.»·

- (γ) με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (3) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου (4):

«(4) Κατ' εφαρμογή του παρόντος Νόμου, η Αρμόδια Αρχή λαμβάνει υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα που βρίσκονται υπό την δικαιοδοσία της Δημοκρατίας.».

Τροποποίηση
του βασικού
νόμου με την
προσθήκη νέου
άρθρου 21Α.

10. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 21 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 21Α:

«Μέτρα σε περίπτωση κινδύνων από την ύπαρξη πάγου.

21A.-(1) Εφόσον η Αρμόδια Αρχή εκτιμά, ενόψει της κατάστασης των πάγων, ότι υφίσταται σοβαρός κίνδυνος για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή την προστασία των θαλάσσιων ή παράκτιων περιοχών της Δημοκρατίας ή των θαλάσσιων ή παράκτιων περιοχών άλλων κρατών μελών-

- (α) παρέχει στους πλοίαρχους των πλοίων που βρίσκονται στις περιοχές δικαιοδοσίας της Δημοκρατίας ή στους πλοίαρχους πλοίων που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα της Δημοκρατίας, κατάλληλες πληροφορίες για την κατάσταση των πάγων, τις συνιστώμενες διαδρομές και τις υπηρεσίες παγοθραυστικών στην περιοχή δικαιοδοσίας της Δημοκρατίας·
- (β) έχει εξουσία, με την επιφύλαξη του καθήκοντος παροχής συνδρομής και άλλων υποχρεώσεων που απορρέουν από σχετικούς διεθνείς κανόνες, να ζητεί από τα πλοία που βρίσκονται στην εν λόγω περιοχή και που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα ή τερματικό σταθμό ή να αναχωρήσουν από περιοχή αγκυροβολίου, να πληρούν τις απαιτήσεις ανθεκτικότητας και ισχύος που αντιστοιχούν στην κατάσταση των πάγων στην εν λόγω περιοχή.

(2) Η Αρμόδια Αρχή βασίζει οποιαδήποτε ενέργειά της βάσει του εδαφίου (1), όσον αφορά τα δεδομένα για την

κατάσταση των πάγων, σε προγνώσεις καιρού και πάγων που παρέχει η Μετεωρολογική Υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος ή άλλη μετεωρολογική υπηρεσίας αναγνωρισμένη από τη Δημοκρατία.».

Αντικατάσταση του άρθρου 22 του βασικού νόμου.

11. Το άρθρο 22 του βασικού νόμου αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο άρθρο:

«Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας.

22.-(1) Καθιδρύεται Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας, η οποία συγκροτείται από-

- (α) το Διευθυντή, ως πρόεδρο της Επιτροπής ή, σε περίπτωση απουσίας του Διευθυντή, τον εκτελόντα χρέη αντικαταστάτη του·
- (β) ένα λειτουργό του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, τον οποίο ορίζει ο Διευθυντής·
- (γ) ένα εκπρόσωπο της Αρχής Λιμένων Κύπρου·
- (δ) ένα εκπρόσωπο του Τμήματος Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος·
- (ε) ένα εκπρόσωπο του Τμήματος Περιβάλλοντος του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος· και

(στ) ένα εκπρόσωπο της εμπλεκόμενης
Επαρχιακής Διοίκησης.

Τέταρτο
Παράρτημα.

5(III) του 1994
13(III) του 2007.

(2) Σε περίπτωση αντιμετώπισης συγκεκριμένου περιστατικού δυνάμει των εξουσιών που παρέχονται από το Τέταρτο Παράρτημα, ο Διευθυντής έχει εξουσία να διευρύνει την πιο πάνω κανονική σύνθεση της Επιτροπής Καταφυγίων- Ασφάλειας με ένα εκπρόσωπο του Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ) που αναφέρεται στο άρθρο 6(1) του περί της Διεθνούς Σύμβασης για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση του 1979 (Κυρωτικού) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1994 και 2007 και με ένα εκπρόσωπο κάθε άλλης εμπλεκόμενης κρατικής υπηρεσίας της Δημοκρατίας.

(3) Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφαλείας συγκαλείται από τον Πρόεδρο. Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφαλείας συνέρχεται και λαμβάνει νομίμως αποφάσεις αν στη συνεδρία παρίστανται ο Πρόεδρος και τρία από τα μέλη της. Οι αποφάσεις λαμβάνονται κατά πλειοψηφία, σε περίπτωση δε ισοψηφίας ισχύει η ψήφος του Διευθυντή.

(4) Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφαλείας έχει εξουσία να καλεί ενώπιον της εμπειρογνώμονες του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα για να τη βοηθούν στη λήψη αποφάσεων.

(5) Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφαλείας συνέρχεται τακτικά με σκοπό την ανταλλαγή γνώσεων και τη

βελτίωση των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 22Α. Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας συνέρχεται οποτεδήποτε συντρέχουν ειδικές περιστάσεις.

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέων άρθρων 22Α και 22Β.

12. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 22 αυτού, των ακόλουθων νέων άρθρων 22Α και 22Β:

«Μέτρα για την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής.

22Α.-(1)(α) Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας λαμβάνει με δική της πρωτοβουλία ανεξάρτητες αποφάσεις όσον αφορά την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν βοήθειας.

Τέταρτο Παράρτημα.

(β) Εφόσον απαιτείται και ειδικότερα εφόσον απειλείται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του περιβάλλοντος, η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας έχει εξουσία να λαμβάνει οποιαδήποτε από τα μέτρα του μη περιοριστικού καταλόγου του Τέταρτου Παραρτήματος συμπεριλαμβανομένου του να διατάξει πλοίο όπως-

- (i) παραμείνει σε συγκεκριμένο χώρο· ή
- (ii) μετακινηθεί σε συγκεκριμένο χώρο και παραμείνει εκεί.

(γ) Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας αποφασίζει επί της αποδοχής εισόδου πλοίου

χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο κατόπιν αξιολόγησης της κατάστασης βάσει των σχεδίων για την υποδοχή πλοίων που προβλέπονται στο άρθρο 22B. Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας διασφαλίζει ότι πλοία γίνονται δεκτά σε καταφύγιο εφόσον θεωρεί ότι η εν λόγω υποδοχή συνιστά την καλύτερη δυνατή ενέργεια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

(2)(α) Η έλλειψη πιστοποιητικού ασφάλισης υπό την έννοια του Άρθρου 6 της Οδηγίας 2009/20/ΕΚ δεν απαλλάσσει την Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας από την προκαταρκτική αξιολόγηση και τη λήψη απόφασης κατά το εδάφιο (1) και δεν αποτελεί επαρκή λόγο τον οποίο μπορεί να επικαλεστεί η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας για να αρνηθεί την υποδοχή πλοίου σε καταφύγιο.

(β) Με την επιφύλαξη της παραγράφου (α), όταν η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας υποδέχεται σε καταφύγιο πλοίο που διατρέχει κίνδυνο, έχει εξουσία να ζητεί από τον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο να παρουσιάσουν πιστοποιητικό ασφάλισης υπό την έννοια του Άρθρου 6 της Οδηγίας 2009/20/ΕΚ. Η απαίτηση του εν λόγω πιστοποιητικού δεν δικαιολογεί καθυστέρηση της διαδικασίας για την υποδοχή πλοίου.

(3) Για τους σκοπούς του εδαφίου (1), το άρθρο 28 εφαρμόζεται ως εάν αναφερόταν στην Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφαλείας αντί στην Αρμόδια Αρχή.

υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής.

Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας, καταρτίζει σχέδια για την υποδοχή πλοίων προκειμένου να αντιμετωπίσει απειλές που προκαλούνται από την παρουσία πλοίων που χρήζουν συνδρομής στα ύδατα που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία της Δημοκρατίας, περιλαμβανομένου, κατά περίπτωση, επαπειλουμένου κινδύνου κατά της ανθρώπινης ζωής και κατά του περιβάλλοντος. Η Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφάλειας συμμετέχει στην εφαρμογή των σχεδίων.

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

- (α) τα στοιχεία της αρμόδιας αρχής που είναι επιφορτισμένη με τη λήψη και διαχείριση των συναγερμών·
- (β) τα στοιχεία της αρμόδιας αρχής που είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της κατάστασης και για τη λήψη απόφασης σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής στο επιλεγμένο καταφύγιο·
- (γ) πληροφορίες σχετικά με την ακτογραμμή της Δημοκρατίας και όλα τα στοιχεία που διευκολύνουν την προκαταρκτική αξιολόγηση και την ταχεία απόφαση σχετικά με τον τόπο του καταφυγίου πλοίου, καθώς και σχετικά με τους περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και

κοινωνικούς παράγοντες και τις φυσικές συνθήκες·

- (δ) τις διαδικασίες αξιολόγησης για την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο·
- (ε) τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για συνδρομή, διάσωση και καταπολέμηση της ρύπανσης·
- (στ) διαδικασίες για το διεθνή συντονισμό και τη λήψη αποφάσεων·
- (ζ) τις διαδικασίες χρηματοοικονομικών εγγυήσεων και ευθύνης που υφίστανται όσον αφορά πλοία που γίνονται δεκτά σε καταφύγια.

(3) Τα στοιχεία επικοινωνίας της Αρμόδιας Αρχής, της Επιτροπής Καταφυγίων-Ασφαλείας καθώς επίσης και της αρχής για τη λήψη και διαχείριση των συναγερμών γνωστοποιούνται με Γνωστοποίηση του Διευθυντή δημοσιευόμενη στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

(4)(α) Εφόσον υποβληθεί σχετικό αίτημα στη Δημοκρατία από γειτονικό κράτος μέλος, η Αρμόδια Αρχή κοινοποιεί σε τέτοιο κράτος μέλος τις πληροφορίες αναφορικά με τα σχέδια για την υποδοχή πλοίων.

(β) Κατά την υλοποίηση των διαδικασιών που

προβλέπονται στα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής, η Αρμόδια Αρχή διασφαλίζει ότι οι σχετικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των εμπλεκόμενων στις επιχειρήσεις μερών.

(γ) Σε περίπτωση που η Δημοκρατία καθίσταται παραλήπτης πληροφοριών από άλλο κράτος μέλος δυνάμει του Άρθρου 20α(3) της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ, τότε οι πληροφορίες αυτές τυγχάνουν εμπιστευτικού χειρισμού.».

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου άρθρου 23Α.

13. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 23 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 23Α:

«Ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet).

23Α.–(1) Η Αρμόδια Αρχή εγκαθιστά συστήματα διαχείρισης ναυτιλιακών πληροφοριών, σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, με σκοπό την επεξεργασία των πληροφοριών που αναφέρονται στον παρόντα Νόμο.

(2) Τα συστήματα που καθιερώνονται κατ' εφαρμογή του εδαφίου (1) καθιστούν δυνατή την επιχειρησιακή αξιοποίηση των συλλεγόμενων πληροφοριών και πληρούν ιδίως τους όρους του άρθρου 15(6).

(3) Για την εξασφάλιση αποτελεσματικής ανταλλαγής των αναφερομένων στον παρόντα Νόμο πληροφοριών, η Αρμόδια Αρχή βεβαιώνεται ότι τα εθνικά ή τοπικά συστήματα, που έχουν τεθεί σε λειτουργία για τη

συλλογή, επεξεργασία και διατήρηση των εν λόγω πληροφοριών, μπορούν να διασυνδεθούν με το Σύστημα SafeSeaNet. Η περιγραφή και οι αρχές του Συστήματος SafeSeaNet καθορίζονται στο Τρίτο Παράρτημα.

(4) Με την επιφύλαξη του εδαφίου (3), η Αρμόδια Αρχή, όταν ενεργεί στο πλαίσιο ενδοκοινοτικών συμφωνιών ή στο πλαίσιο διασυνοριακών, διαπεριφερειακών ή διεθνικών έργων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διασφαλίζει ότι τα συστήματα ή δίκτυα πληροφοριών συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου και είναι συμβατά και συνδεδεμένα με το Σύστημα SafeSeaNet.».

Τροποποίηση του άρθρου 24 του βασικού νόμου.

14. Το άρθρο 24 του βασικού νόμου τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (2) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου (3):

«(3) Η Αρμόδια Αρχή, ως η αρμόδια αρχή της Δημοκρατίας -

- (α) συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο Άρθρο 6β(2) της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ και ενεργεί ως απαιτεί το ίδιο Άρθρο·
- (β) ενεργεί ως απαιτεί το Άρθρο 20α(4) της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ.».

Τροποποίηση του άρθρου 25 του βασικού νόμου.

15. Το εδάφιο (1) του άρθρου 25 του βασικού νόμου τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά τη φράση «στην Αρμόδια Αρχή,» (δεύτερη γραμμή) της φράσης «την Επιτροπή Καταφυγίων-Ασφαλείας,».

Τροποποίηση
του άρθρου 31
του βασικού
νόμου.

16. Το άρθρο 31 του βασικού νόμου τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (9) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου (10):

«(10) Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται αναφορικά με αποφάσεις της Επιτροπής Καταφυγίων-Ασφάλειας που λαμβάνονται δυνάμει των άρθρων 19 και 22Α.».

Τροποποίηση
του Πρώτου
Παραρτήματος
του βασικού
νόμου.

17. Το Πρώτο Παράρτημα του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση της υποπαραγράφου Χ της παραγράφου 4 αυτού, με την ακόλουθη νέα υποπαραγραφο:

«-Χ. Διάφορα:

- χαρακτηριστικά και κατ' εκτίμηση μεταφερόμενη ποσότητα καυσίμων δεξαμενής για όλα τα πλοία, με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 1000 μονάδων,
- καθεστώς πλοήγησης.».

Τροποποίηση
του Δεύτερου
Παραρτήματος
του βασικού
νόμου.

18. Το Μέρος I του Δεύτερου Παραρτήματος του βασικού νόμου τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά την παράγραφο 3 αυτού, της ακόλουθης νέας παραγράφου 4:

«4. Αλιευτικά σκάφη:

Κάθε αλιευτικό σκάφος ολικού μήκους άνω των 15 μέτρων έχει υποχρέωση να φέρει τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 8Α σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 24 μέτρα και μικρότερο από 45 μέτρα: το αργότερο μέχρι την 31η Μαΐου 2012,
- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 18 μέτρα και μικρότερο από 24 μέτρα: το αργότερο μέχρι την 31η Μαΐου 2013·
- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος μεγαλύτερο από 15 μέτρα και μικρότερο από 18 μέτρα: το αργότερο μέχρι την 31η Μαΐου 2014.

Τα νεότευκτα αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος άνω των 15 μέτρων υπόκεινται στην υποχρέωση εξοπλισμού που προβλέπει το άρθρο 8Α από την 30η Νοεμβρίου 2010.».

Αντικατάσταση
του Τρίτου
Παραρτήματος
του βασικού
νόμου.

19. Το Τρίτο Παράρτημα του βασικού νόμου αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο Τρίτο Παράρτημα:

«ΤΡΙΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

[άρθρα 15(5) και (6), 16(6) και 23Α(3)]

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ ΚΑΙ SAFESEANET

1. Γενική θεώρηση και αρχιτεκτονική
Το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών SafeSeaNet καθιστά δυνατή τη λήψη, αποθήκευση, ανάκτηση και ανταλλαγή πληροφοριών για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

Το Σύστημα SafeSeaNet είναι εξειδικευμένο σύστημα που έχει δημιουργηθεί για να εξυπηρετήσει την ανταλλαγή πληροφοριών σε ηλεκτρονική μορφή μεταξύ των κρατών μελών και να παράσχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τις σχετικές πληροφορίες σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία. Απαρτίζεται από ένα δίκτυο εθνικών συστημάτων SafeSeaNet στα κράτη μέλη και ένα κεντρικό σύστημα SafeSeaNet, το οποίο λειτουργεί ως κομβικό σημείο.

Το δίκτυο SafeSeaNet συνδέει όλα τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet και περιλαμβάνει το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet.

2. Διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη και συντήρηση του SafeSeaNet

2.1. Ευθύνες

2.1.1. Εθνικά συστήματα SafeSeaNet

Η Αρμόδια Αρχή δημιουργεί και διατηρεί ένα εθνικό σύστημα SafeSeaNet που καθιστά δυνατή την ανταλλαγή ναυτιλιακών πληροφοριών μεταξύ εξουσιοδοτημένων χρηστών υπό την ευθύνη της.

Η Αρμόδια Αρχή είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του εθνικού συστήματος, η οποία περιλαμβάνει τον εθνικό συντονισμό των χρηστών και των παροχών των δεδομένων, καθώς και για να διασφαλίζει ότι έχουν καθοριστεί οι κωδικοί UN LOCODES και ότι έχουν δημιουργηθεί και συντηρούνται η αναγκαία εθνική υποδομή πληροφορικής και οι διαδικασίες που περιγράφονται στο έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 2.3.

Το εθνικό Σύστημα SafeSeaNet καθιστά δυνατή τη διασύνδεση όλων των εξουσιοδοτημένων χρηστών υπό την ευθύνη της Αρμόδιας Αρμής

και μπορεί να καταστεί προσβάσιμο από καθορισμένους ναυτιλιακούς παράγοντες (πλοιοκτήτες, πράκτορες, πλοιάρχους, ναυλωτές και άλλους) όταν εξουσιοδοτούνται προς τούτο από την Αρμόδια Αρχή, συγκεκριμένα προκειμένου να εξυπηρετηθεί η ηλεκτρονική υποβολή αναφορών σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.1.2. Κεντρικό σύστημα SafeSeaNet

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και ανάπτυξη σε επίπεδο πολιτικής του κεντρικού συστήματος SafeSeaNet καθώς και για την επίβλεψη του Συστήματος SafeSeaNet σε συνεργασία με κράτη μέλη ενώ, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, ο οργανισμός είναι υπεύθυνος για την τεχνική υλοποίηση, σε συνεργασία με την Αρμόδια Αρχή, τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Το κεντρικό Σύστημα SafeSeaNet λειτουργώντας ως κομβικό σημείο, διασυνδέει όλα τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet και δημιουργεί την αναγκαία υποδομή πληροφορικής και τις αναγκαίες διαδικασίες όπως περιγράφονται στο «έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας» που αναφέρεται στην παράγραφο 2.3.

2.2. Αρχές διαχείρισης

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκροτεί διευθύνουσα ομάδα υψηλού επιπέδου, η οποία υιοθετεί τον εσωτερικό της κανονισμό, αποτελείται από εκπροσώπους της Αρμόδιας Αρχής, των αρμοδίων αρχών των άλλων κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και έχει την αποστολή:

- να διατυπώνει συστάσεις με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας του Συστήματος

¹ ΕΕ Ι. 208 της 5.8.2002, σ.1.

SafeSeaNet,

- να προσφέρει την κατάλληλη καθοδήγηση για την ανάπτυξη του Συστήματος SafeSeaNet,
- να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την εποπτεία της απόδοσης του Συστήματος SafeSeaNet,
- να εγκρίνει το έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 2.3. και κάθε μελλοντική του τροποποίηση.

2.3. Έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας και τεχνική τεκμηρίωση SafeSeaNet

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταρτίζει και διατηρεί, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, «έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας» (IFCD).

Το IFCD περιγράφει λεπτομερώς τις απαιτήσεις απόδοσης και τις διαδικασίες που έχουν εφαρμογή στα εθνικά και στο κεντρικό στοιχείο του Συστήματος SafeSeaNet, που είναι σχεδιασμένα ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τη σχετική κοινοτική νομοθεσία.

Το IFCD περιλαμβάνει κανόνες:

- για την καθοδήγηση όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης των χρηστών για τη διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων,
- για τις προδιαγραφές ασφαλείας για τη μετάδοση και ανταλλαγή δεδομένων και
- για την αρχειοθέτηση των πληροφοριών σε εθνικό και κεντρικό επίπεδο.

Το IFCD αναφέρει τους τρόπους αποθήκευσης και τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών για επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα σχετικά με τακτικά δρομολόγια για τα οποία έχει χορηγηθεί απαλλαγή

σύμφωνα με το άρθρο 16 του παρόντος Νόμου.

Η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το Σύστημα SafeSeaNet, όπως πρότυπα για τη μορφή ανταλλαγής δεδομένων, εγχειρίδια χρηστών και προδιαγραφές ασφαλείας δικτύου, καταρτίζεται και διατηρείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας σε συνεργασία με τα κράτη μέλη.

3. Ανταλλαγή δεδομένων μέσω του SafeSeaNet

Το σύστημα χρησιμοποιεί βιομηχανικά πρότυπα και έχει την ικανότητα αλληλεπίδρασης με δημόσια και ιδιωτικά συστήματα που χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία, την παροχή ή τη λήψη πληροφοριών εντός του Συστήματος SafeSeaNet.

Η Αρμόδια Αρχή συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη προκειμένου να εξεταστεί κατά πόσον είναι εφικτό καθώς και την ανάπτυξη λειτουργιών οι οποίες, κατά το μέτρο του δυνατού, διασφαλίζουν ότι οι παροχές δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των πλοιάρχων, πλοιοκτητών, πρακτόρων, εκμεταλλευόμενων τα πλοία, ναυλωτών και των αρμόδιων αρχών, χρειάζεται να υποβάλλουν τις πληροφορίες μόνον μία φορά. Η Αρμόδια Αρχή διασφαλίζει ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες είναι διαθέσιμες προς χρήση σε όλα τα σχετικά συστήματα ενημέρωσης και ειδοποίησης, καθώς και πληροφοριακά συστήματα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTMIS).

Τα ηλεκτρονικά μηνύματα που ανταλλάσσονται σύμφωνα με τον παρόντα Νόμο, την Οδηγία 2002/59/EK και τη σχετική νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης διανέμονται μέσω του Συστήματος SafeSeaNet. Προς τούτο, η Αρμόδια Αρχή αναπτύσσει και συντηρεί τις αναγκαίες διεπαφές για την αυτόματη μετάδοση δεδομένων με ηλεκτρονικά μέσα προς το Σύστημα SafeSeaNet.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες διεθνώς αναγνωρισμένοι κανόνες επιτρέπουν τη δρομολόγηση πληροφοριών LRIT σχετικά με σκάφη τρίτων χωρών, τα δίκτυα του Συστήματος SafeSeaNet θα χρησιμοποιούνται για τη διανομή μεταξύ της Αρμόδιας Αρχής και των άλλων κρατών μελών, με κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας, των πληροφοριών LRIT που έχουν ληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 8B του παρόντος Νόμου.

4. Ασφάλεια και δικαιώματα πρόσβασης

Το κεντρικό και τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου και της Οδηγίας 2002/59/EK σχετικά με την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών καθώς και με τις αρχές και προδιαγραφές ασφαλείας που περιγράφονται στο IFCD, ιδίως όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης.

Η Αρμόδια Αρχή προσδιορίζει όλους τους χρήστες για τους οποίους αναγνωρίζεται ρόλος και δέσμη δικαιωμάτων πρόσβασης σύμφωνα με το IFCD.».

Τροποποίηση
του Τέταρτου
Παραρτήματος
του βασικού
νόμου.

20. Το Τέταρτο Παράρτημα του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

- (α) με την αντικατάσταση στον τίτλο αυτού της λέξης και αριθμών «(άρθρα 19(1) και 22(2))» με τη λέξη και αριθμούς «[άρθρα 19(1), 22(2) και 22A(1)]»·
- (β) με την αντικατάσταση της φράσης «Αρμόδια Αρχή» όπου αυτή απαντάται, με τη φράση «Επιτροπή Καταφυγίων–Ασφάλειας» και
- (γ) με την κατάργηση της παραγράφου 3 αυτού.

Έναρξη της 21. Ο παρών Νόμος τίθεται σε ισχύ την 30^η Νοεμβρίου 2010.
ισχύος του
παρόντος
Νόμου.

ΜΚΝ/ΘΒ/ΓΧ
23.01.051.145-2010