

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Έγγραφο συνόδου

ΤΕΛΙΚΟ
A6-0058/2007

6.3.2007

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την τήρηση των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας (COM(2005)0586 – C6-0062/2006 – 2005/0236(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Marta Vincenzi

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **I Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **II Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση)
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
- *** Σύμφωνη γνώμη
*πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός
από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161
και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ*
- ***I Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- ***II Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση)
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
- ***III Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότεινε η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με **έντονους πλάγιους** χαρακτήρες. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	28
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	32

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την τήρηση των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας (COM(2005)0586 – C6-0062/2006 – 2005/0236(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2005)0586)¹,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, και το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C6-0062/2006),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 51 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A6-0058/2007),
1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροποποιήσεις του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1 Αιτιολογική σκέψη 1

(1) Η ασφάλεια της ναυτιλίας στην Κοινότητα και των πολιτών που τη χρησιμοποιούν, καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος, πρέπει να εξασφαλίζονται ανά πάσα στιγμή.

(1) Η ασφάλεια της ναυτιλίας στην Κοινότητα και των πολιτών που τη χρησιμοποιούν, **όπως και των εταιρειών εκμετάλλευσης που παρέχουν υπηρεσίες στον τομέα αυτό**, καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος, πρέπει να εξασφαλίζονται ανά πάσα στιγμή.

¹ ΕΕ C 70 της 22.3.2006, σελ. 6.

Αιτιολόγηση

Είναι σκόπιμο να διευκρινισθεί και να διευρυνθεί η έννοια της ασφάλειας στη ναυτιλία και ο κύκλος των προστατευόμενων ατόμων.

Τροπολογία 2 Αιτιολογική σκέψη 4

(4) Πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη η υπό εξέλιξη σημαντική ενοποίηση, από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization - ILO), του υφισταμένου συνόλου πράξεων σχετικά με τη ναυτική εργασία σε μία ενιαία πράξη. Η ενοποίηση θα ασχοληθεί και με τις υποχρεώσεις που συνδέονται με το κράτος σημαίας, οι οποίες, σε μεταγενέστερο στάδιο, πρέπει να ενσωματωθούν στην παρούσα οδηγία.

(4) Οι εκπρόσωποι όλων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization - ILO ΔΟΕ) υποστήριξαν την έγκριση της Σύμβασης για τη Ναυτική Εργασία (MLC) της ΔΟΕ του 2006 που ενοποιεί, το υφιστάμενο σύνολο πράξεων σχετικά με τη ναυτική εργασία σε μία ενιαία πράξη. Η σύμβαση αυτή ασχολείται επίσης με τις υποχρεώσεις που συνδέονται με το κράτος σημαίας, και πρέπει να ενσωματωθεί στην παρούσα οδηγία μόλις τεθεί σε ισχύ.

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι η σύμβαση έχει εγκριθεί, καλό θα ήταν να γίνει μια σαφέστερη αναφορά.

Τροπολογία 3 Αιτιολογική σκέψη 11

(11) Οι συμβάσεις του IMO παρέχουν το δικαίωμα στα κράτη σημαίας να απαλλάσσουν πλοία από την εφαρμογή των βασικών κανόνων του κράτους σημαίας, οι οποίοι θεσπίζονται στις συμβάσεις του IMO, και να εφαρμόζουν ισοδύναμες διατάξεις. αφήνοντας σημαντικό αριθμό απαιτήσεων στη διακριτική ευχέρεια των διοικητικών αρχών. Εάν αυτή η διευκόλυνση αφεθεί μόνον και εξ ολοκλήρου στη διακριτική ευχέρεια των επιμέρους διοικητικών αρχών, θα μπορούσε να καταλήξει σε διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας μεταξύ των κρατών μελών και υπάρχει το ενδεχόμενο να στρεβλώσει τον

(11) Οι συμβάσεις του IMO παρέχουν το δικαίωμα στα κράτη σημαίας να απαλλάσσουν πλοία από την εφαρμογή των βασικών κανόνων του κράτους σημαίας, οι οποίοι θεσπίζονται στις συμβάσεις του IMO, και να εφαρμόζουν ισοδύναμες διατάξεις. αφήνοντας σημαντικό αριθμό απαιτήσεων στη διακριτική ευχέρεια των διοικητικών αρχών. **Αν και θεωρείται αναγκαίος κάποιος βαθμός ελαστικότητας κατά την εφαρμογή ειδικών μέτρων, στην περίπτωση που** αυτή η διευκόλυνση αφεθεί μόνον και εξ ολοκλήρου στη διακριτική ευχέρεια των επιμέρους διοικητικών αρχών, θα μπορούσε να

ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων σημαίων.

καταλήξει σε διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας μεταξύ των κρατών μελών και υπάρχει το ενδεχόμενο να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων σημαίων.

Αιτιολόγηση

Κάποια περιθώρια διακριτικής ευχέρειας που προβλέπονται ήδη από τις διατάξεις του IMO, είναι αναγκαία για λόγους προσαρμογής στις διαφορετικές από πλευράς "ποιότητας" και "ποσότητας" των στόλων εθνικές καταστάσεις των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας: η "κοινοτική ερμηνεία" των επιτρεπομένων παρεκκλίσεων από τους γενικούς κανόνες δεν έχει ως στόχο την κατάργηση της ελαστικότητας του συστήματος αλλά τη διατήρηση υψηλών και ενιαίων προδιαγραφών ποιότητας και ασφαλείας.

Τροπολογία 4 Αιτιολογική σκέψη 12

(12) Η Κοινότητα έχει αναλάβει δέσμευση να διατυπώσει εναρμονισμένες ερμηνείες των τεχνικών προτύπων ασφαλείας όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, με το άρθρο 12 της οδηγίας 98/18/EK του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Η ίδια προσέγγιση πρέπει επίσης να ακολουθηθεί, εν ανάγκη και υπό την επιφύλαξη της έγκρισης εναρμονισμένων ερμηνειών από τον IMO, και για ανάλογες διατάξεις που αφορούν άλλους τύπους πλοίων, για τους οποίους ισχύουν οι συμβάσεις του IMO.

(12) Η Κοινότητα έχει αναλάβει δέσμευση να διατυπώσει εναρμονισμένες ερμηνείες των τεχνικών προτύπων ασφαλείας όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, με το άρθρο 12 της οδηγίας 98/18/EK του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Η ίδια προσέγγιση πρέπει επίσης να ακολουθηθεί **υιοθετώντας κατά περίπτωση την προσήκουσα λύση και κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερομένων μερών**, εν ανάγκη και υπό την επιφύλαξη της έγκρισης εναρμονισμένων ερμηνειών από τον IMO, και για ανάλογες διατάξεις που αφορούν άλλους τύπους πλοίων, για τους οποίους ισχύουν οι συμβάσεις του IMO.

Αιτιολόγηση

Κάποια περιθώρια διακριτικής ευχέρειας που προβλέπονται ήδη από τις διατάξεις του IMO, είναι αναγκαία για λόγους προσαρμογής στις διαφορετικές από πλευράς "ποιότητας" και "ποσότητας" των στόλων εθνικές καταστάσεις των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας: η "κοινοτική ερμηνεία" των επιτρεπομένων παρεκκλίσεων από τους γενικούς κανόνες δεν έχει ως στόχο την κατάργηση της ελαστικότητας του συστήματος αλλά θα παρέχεται κατά περίπτωση και κατόπιν σχετικού αιτήματος των ενδιαφερομένων μερών (ναυτιλιακές αρχές και εταιρείες εκμετάλλευσης).

Τροπολογία 5
Αιτιολογική σκέψη 28

(28) Η Επιτροπή πρέπει να προωθήσει την κατάρτιση Μνημονίου Συμφωνίας για τα κράτη σημαίας, ώστε να δημιουργηθούν συνέργιες μεταξύ των κρατών σημαίας.

(28) Η Επιτροπή, *υπό τους όρους που προβλέπονται στα ψηφίσματα A 973(24) και A, 974(24) του IMO*, πρέπει να προωθήσει την κατάρτιση Μνημονίου Συμφωνίας για τα κράτη σημαίας, ώστε να δημιουργηθούν συνέργιες μεταξύ των κρατών σημαίας *και να παράσχει κίνητρα για την καταχώρηση πλοίων στα νηολόγια των κρατών μελών. Η δυνατότητα για τις τρίτες χώρες που εγγυώνται ένα κατάλληλο σύστημα ποιότητας και ελέγχου να συνάπτουν συμφωνίες με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα προκειμένου να εκμεταλλεύονται το κύρος των κοινοτικών προδιαγραφών και να απολαμβάνουν διευκολύνσεων σε διοικητικό επίπεδο, μπορεί να οδηγήσει σε ένα κλίμα παγκοσμίου ανταγωνισμού μεταξύ εθνικών νηολογίων και ναυτιλιακών αρχών, σε μια γενική άνοδο του σεβασμού των Συμβάσεων IMO και σε μια τάση να ξεπερασθεί το διεθνές ντάμπινγκ.*

Αιτιολόγηση

Η ελκυστικότητα των κοινοτικών σημαιών και η δυνατότητα για τις τρίτες χώρες που εγγυώνται ένα σύστημα ποιότητας σύμφωνα με τις προδιαγραφές του IMO να συνάπτουν συμφωνίες με την ΕΕ προκειμένου να απολαμβάνουν του εμπορικού κύρους των νηολογίων και των πρακτικών πλεονεκτημάτων στους ελέγχους, θα οδηγήσουν σε μια γενική άνοδο του σεβασμού των συμβατικών μέσων και σε μια τάση να ξεπερασθεί το διεθνές ντάμπινγκ (χαμηλές απαιτήσεις, χαμηλής ποιότητας έλεγχοι, χαμηλό κόστος).

Τροπολογία 6
Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο α)

α) να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας, σύμφωνα με τις συμβάσεις του IMO,

α) να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας, σύμφωνα με τις συμβάσεις του IMO *και των σχετικών μέσων της ΔΟΕ,*

Αιτιολόγηση

Ο ουσιαστικός σεβασμός των διεθνών κανόνων σχετικά με τις συνθήκες εργασίας αποτελεί μια πρόσθετη εγγύηση ασφαλείας στη θάλασσα και ορισμένες υποχρεώσεις των κρατών σημαίας απορρέουν από τις συμβάσεις της ΔΟΕ.

Τροπολογία 7

Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο β)

β) να επιτευχθεί η ενίσχυση της ασφαλείας και η πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, **τα οποία χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο,**

β) να επιτευχθεί η ενίσχυση της ασφαλείας και η πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους,

Αιτιολόγηση

Ο ορισμός του όρου "πλοίο" παρέχεται ήδη στο άρθρο 2.1.δ της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 8

Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο α) vi α (νέο)

vi α) ο κώδικας πρακτικών κανόνων ασφαλείας για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία ξυλείας στη γέφυρα·

Αιτιολόγηση

Ο κώδικας πρακτικών κανόνων ασφαλείας για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία ξυλείας στη γέφυρα θα έπρεπε να ενσωματωθεί σε όλες τις οδηγίες της τρίτης δέσμης νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα και τούτο για τους ακόλουθους λόγους: α)το φορτίο ξυλείας στη γέφυρα μπορεί να μετακινηθεί σε περίπτωση κακοκαιρίας· β)το χειμώνα, ιδιαίτερα σε υψηλά γεωγραφικά πλάτη, είναι δυνατός ο σχηματισμός πάγου επί του φορτίου ξυλείας στη γέφυρα.

Τροπολογία 9

Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο α) vi β (νέο)

vi β) ο κώδικας πρακτικών κανόνων ασφαλείας για τα πλοία χύδην φορτίου που μεταφέρουν στερεά φορτία.

Αιτιολόγηση

Ο κώδικας πρακτικών κανόνων ασφαλείας για τα πλοία χύδην φορτίου που μεταφέρουν στερεά φορτία θα έπρεπε επίσης να ενσωματωθεί δεδομένου ότι τα πλοία χύδην φορτίου είναι αποδεδειγμένα εκ των πλέον επικινδύνων. Η ασφαλής και ορθή μετακίνηση των στερεών χύδην φορτίων, περιλαμβανομένου του στοιβάσματος και οριζοντίωσης του φορτίου, της σειράς

φόρτωσης των στοιβών ταυτόχρονα με την εκφόρτωση του έρματος προκειμένου να μην καταπονείται χωρίς λόγο το πλοίο είναι στοιχεία σημαντικά για την ασφάλεια του ιδίου του πλοίου.

Τροπολογία 10

Άρθρο 2, παράγραφος 1, εδάφιο στ)

στ) «ειδικευμένος επιθεωρητής του κράτους σημαίας», δημόσιος υπάλληλος ή άλλο άτομο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους για να διενεργεί επιθεωρήσεις και ελέγχους σχετικά με τα πιστοποιητικά, ο οποίος πληροί τα προσόντα και τα κριτήρια ανεξαρτησίας που καθορίζονται στο παράρτημα II

στ) «ειδικευμένος επιθεωρητής του κράτους σημαίας», δημόσιος υπάλληλος ή άλλο άτομο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους για να διενεργεί επιθεωρήσεις και ελέγχους σχετικά με τα πιστοποιητικά, ο οποίος πληροί τα προσόντα και τα κριτήρια ανεξαρτησίας που καθορίζονται στο παράρτημα II

Αιτιολόγηση

(Η τροπολογία δεν ισχύει για το ελληνικό κείμενο)

Τροπολογία 11

Άρθρο 3, παράγραφος 4

4. Όσον αφορά τη διεθνή ναυτιλία, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν πλήρως τις δεσμευτικές διατάξεις σχετικά με το κράτος σημαίας, οι οποίες έχουν θεσπιστεί στις συμβάσεις του ΙΜΟ, σύμφωνα με τους όρους και όσον αφορά τα πλοία που προβλέπονται σε αυτές, και λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις διατάξεις του Κώδικα Κράτους Σημαίας (FSC) που παρατίθεται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

4. **Ιδιαίτερα** όσον αφορά τη διεθνή ναυτιλία, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν πλήρως τις δεσμευτικές διατάξεις σχετικά με το κράτος σημαίας, οι οποίες έχουν θεσπιστεί στις συμβάσεις του ΙΜΟ, σύμφωνα με τους όρους και όσον αφορά τα πλοία που προβλέπονται σε αυτές, και λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις διατάξεις του Κώδικα Κράτους Σημαίας (FSC) που παρατίθεται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

Αιτιολόγηση

Απλώς για να υπογραμμισθεί η λογική συνέχεια του κανόνα.

Τροπολογία 12

Άρθρο 3, παράγραφος 6

6. Σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 2,

6. Σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 2,

είναι δυνατόν να λαμβάνονται μέτρα με σκοπό:

α) τη διαμόρφωση εναρμονισμένων διαδικασιών για την εφαρμογή εξαιρέσεων και ισοδύναμων μέτρων, που εφαρμόζονται σύμφωνα με τις συμβάσεις του ΙΜΟ,

β) την καθιέρωση εναρμονισμένων ερμηνειών για ζητήματα που επαφίενται από τις συμβάσεις του ΙΜΟ στη διακριτική ευχέρεια των αρχών,

γ) **την εφαρμογή ενοποιημένων ερμηνειών για τις διατάξεις που προβλέπονται στις συμβάσεις.**

είτε κατόπιν πρωτοβουλίας της Επιτροπής είτε τη αιτήσει μιας ή περισσότερων διοικήσεων ή ενδιαφερομένων φορέων εκμετάλλευσης, είναι δυνατόν να λαμβάνονται μέτρα με σκοπό:

α) τη διαμόρφωση εναρμονισμένων διαδικασιών για την εφαρμογή εξαιρέσεων και ισοδύναμων μέτρων, που εφαρμόζονται σύμφωνα με τις συμβάσεις του ΙΜΟ,

β) την καθιέρωση εναρμονισμένων ερμηνειών για ζητήματα που επαφίενται από τις συμβάσεις του ΙΜΟ στη διακριτική ευχέρεια των αρχών,

γ) **την τυποποίηση της ερμηνείας και την εφαρμογή των διατάξεων που προβλέπονται στις συμβάσεις.**

Τροπολογία 13

Άρθρο 4, παράγραφος 1, σημείο α)

α) εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των συμβάσεων του ΙΜΟ·

α) εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των συμβάσεων **και των ειδικών συμβάσεων του ΙΜΟ, του κώδικα του κράτους σημαίας και των σχετικών μέσων της ΔΟΕ·**

Τροπολογία: Josu Ortuondo Larrea

Τροπολογία 14

Άρθρο 4, παράγραφος 1, σημείο β)

β) εξασφαλίζεται η διερεύνηση των ατυχημάτων, όπως και η κατάλληλη και έγκαιρη αντιμετώπιση **περιπτώσεων πλοίων στα οποία έχουν εντοπιστεί ελλείψεις·**

β) εξασφαλίζεται, **για όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους,** η διερεύνηση των ατυχημάτων, όπως και η κατάλληλη και έγκαιρη λήψη μέτρων για την κάλυψη **των ελλείψεων που διαπιστώνονται·**

Τροπολογία 15

Άρθρο 4, παράγραφος 1, σημείο γ)

γ) εξασφαλίζεται η κατάρτιση, τεκμηρίωση και παροχή οδηγιών σχετικά με

γ) εξασφαλίζεται η κατάρτιση, τεκμηρίωση και παροχή οδηγιών σχετικά με

τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις σχετικές συμβάσεις του ΙΜΟ, οι οποίες ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των αρχών.

τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις σχετικές συμβάσεις του ΙΜΟ, οι οποίες ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κρατών ως συμβαλλομένων μερών·

Τροπολογία 16

Άρθρο 4, παράγραφος 1, σημείο δ)

δ) περιλαμβάνουν κατάλληλο αριθμό ειδικευμένου προσωπικού για την εφαρμογή και την επιβολή τής εθνικής νομοθεσίας, με την οποία τίθενται σε εφαρμογή οι συμβάσεις του ΙΜΟ, **συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού** για τη διενέργεια ερευνών και επιθεωρήσεων·

δ) περιλαμβάνουν κατάλληλο αριθμό ειδικευμένου προσωπικού για την εφαρμογή και την επιβολή τής εθνικής νομοθεσίας, με την οποία τίθενται σε εφαρμογή οι συμβάσεις του ΙΜΟ, **συμπεριλαμβανομένων των εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών του κράτους σημαίας** για τη διενέργεια ερευνών, **ελέγχων, επιτηρήσεων** και επιθεωρήσεων·

Αιτιολόγηση

Βλ. τροπολογία στο άρθρο 2.1.στ.

Τροπολογία 17

Άρθρο 4, παράγραφος 2

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την κατάρτιση **και την εποπτεία των δραστηριοτήτων** των επιθεωρητών και των διενεργούντων τις έρευνες υπαλλήλων του κράτους σημαίας.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την κατάρτιση των επιθεωρητών του κράτους σημαίας **και την επίβλεψη των επιθεωρητών** και των διενεργούντων τις έρευνες υπαλλήλων του κράτους σημαίας, **του παρακτίου κράτους, σε περιπτώσεις ατυχήματος ή ανωμαλίας, καθώς και τις δραστηριότητες ανεγνωρισμένων οργανισμών, σε περίπτωση ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε εν λόγω οργανισμούς σύμφωνα με το άρθρο 7.**

Αιτιολόγηση

Θα ήταν σκόπιμο να διευκρινισθεί η έννοια και να καταστεί πιο ευέλικτη η διατύπωση.

Τροπολογία 18

Άρθρο 4, παράγραφος 3

3. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν ή διατηρούν ικανότητα ανασκόπησης **του σχεδιασμού** και λήψης τεχνικών αποφάσεων, η οποία

3. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν ή διατηρούν ικανότητα ανασκόπησης **αναγνώρισης και έγκρισης σχεδίων ναυπήγησης και**

είναι ανάλογη με το μέγεθος και τη φύση του στόλου τους.

εξοπλισμού των πλοίων, καθώς και της λήψης τεχνικών αποφάσεων, η οποία είναι ανάλογη με το μέγεθος και τη φύση του στόλου τους.

Τροπολογία 19
Άρθρο 5, παράγραφος 2

2. Όταν ένα κράτος μέλος καταχωρεί για πρώτη φορά στο νηολόγιό του πλοίο, **προσπαθεί να διασφαλίσει** ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται με τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς. Εν ανάγκη, έρχεται σε επαφή με το προηγούμενο κράτος σημαίας.

2. Ως προϋπόθεση για να καταχωρεί για πρώτη φορά στο νηολόγιό του πλοίο, **το εν λόγω κράτος μέλος επιβεβαιώνει** εάν το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται με τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς **και διασφαλίζει ότι τούτο πιστοποιείται από τα σχετικά αποδεικτικά έγγραφα που κατέχει.** Εν ανάγκη, **αλλά οπωσδήποτε εάν το πλοίο δεν έχει κατασκευαστεί πρόσφατα,** έρχεται σε επαφή με το προηγούμενο κράτος σημαίας **και ζητεί να προσκομίσει τα απαιτούμενα έγγραφα και στοιχεία..**

Τροπολογία 20
Άρθρο 5, παράγραφος 2α (νέα)

2α. Εάν η αίτηση υποβάλλεται από ένα κράτος μέλος σε άλλο κράτος μέλος, το προηγούμενο κράτος σημαίας υποχρεούται να διαβιβάσει τα εν λόγω έγγραφα και στοιχεία όπως προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 789/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη μετανηολόγηση φορτηγών και επιβατηγών πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας.

¹ *EE L 138, 30.4.2004, σελ. 19.*

Τροπολογία 21
Άρθρο 6, παράγραφος 1, σημείο γ)

γ) εξασφάλιση ότι, κατά τον περιοδικό έλεγχο που αναφέρεται στο στοιχείο β), ο επιθεωρητής ελέγχει κατά πόσον οι ναυτικοί που έχουν αναλάβει καθήκοντα στα πλοία είναι εξοικειωμένοι με τα ιδιαίτερα καθήκοντά τους, καθώς και με τις διαρρυθμίσεις, τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες του πλοίου·

γ) εξασφάλιση ότι, κατά τον περιοδικό έλεγχο που αναφέρεται στο στοιχείο β), ο επιθεωρητής ελέγχει, **κατά τους δέοντες τρόπους και με τα αναγκαία μέσα**, κατά πόσον οι ναυτικοί που έχουν αναλάβει καθήκοντα στα πλοία είναι εξοικειωμένοι με τα ιδιαίτερα καθήκοντά τους, καθώς και με τις διαρρυθμίσεις, τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες του πλοίου·

Αιτιολόγηση

Θα ήταν σκόπιμο να διευκρινισθεί ότι ο επιθεωρητής πρέπει να διαθέτει την αναγκαία ελαστικότητα ως προς τους τρόπους και τα μέσα για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.

Τροπολογία 22
Άρθρο 6, παράγραφος 1, σημείο δ)

δ) εξασφάλιση ότι το πλήρωμα του πλοίου, στο σύνολό του, **είναι σε θέση** να συντονίσει αποτελεσματικά τις δραστηριότητές του σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και κατά την εκτέλεση καθηκόντων ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή για την πρόληψη ή τον μετριασμό της ρύπανσης·

δ) εξασφάλιση ότι το πλήρωμα του πλοίου, στο σύνολό του, **έχει την ικανότητα και τους πόρους που απαιτούνται για να** συντονίσει αποτελεσματικά τις δραστηριότητές του σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και κατά την εκτέλεση καθηκόντων ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή για την πρόληψη ή τον μετριασμό της ρύπανσης·

Τροπολογία 23
Άρθρο 6, παράγραφος 2

2. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν και εφαρμόζουν κατάλληλο πρόγραμμα ελέγχου και παρακολούθησης, ώστε να αντιμετωπίζουν εγκαίρως **τις ελλείψεις και τα εικαζόμενα συμβάντα ρύπανσης που αναφέρονται** από κράτη λιμένα ή παράκτια κράτη.

2. Τα κράτη μέλη, **όπως προβλέπεται από την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την καθιέρωση ενός κοινοτικού συστήματος της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ενημέρωσης¹**, καταρτίζουν και εφαρμόζουν κατάλληλο πρόγραμμα ελέγχου και παρακολούθησης **των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους, ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν, ιδίως με τη χρήση του κοινοτικού συστήματος**

ανταλλαγής δεδομένων SafeSeaNet, εγκαίρως και πλήρως τις ζητούμενες πληροφορίες και διευκρινίσεις από κράτη λιμένα ή παράκτια κράτη σε περιπτώσεις ατυχημάτων ή ελλείψεων.

¹ EE L 208 της 5.8.2002, σελ. 10.

Αιτιολόγηση

Θα ήταν σκόπιμο να καταστούν τα κράτη μέλη ικανά και υπεύθυνα στον τομέα της ανταλλαγής δεδομένων για την πρόληψη και την αντιμετώπιση ατυχημάτων και ελλείψεων: ο κανόνας υπενθυμίζει και ενσωματώνει τις ήδη ισχύουσες διατάξεις.

Τροπολογία 24

Άρθρο 7, παράγραφος 1, εδάφιο 1

1. Με την επιφύλαξη της [οδηγίας 94/57/EK ή της οδηγίας .../.../EK, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών] τα κράτη μέλη που έχουν αναθέσει σε αναγνωρισμένους οργανισμούς την πιστοποίηση των πλοίων τους αναπτύσσουν ή διατηρούν την ικανότητα, ανάλογη με το μέγεθος και τη φύση του στόλου τους, συνεχούς παρακολούθησης της διαδικασίας ελέγχου και πιστοποίησης από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που ενεργούν για λογαριασμό τους.

1. Με την επιφύλαξη της [οδηγίας 94/57/EK ή της οδηγίας .../.../EK, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών] τα κράτη μέλη που έχουν αναθέσει σε αναγνωρισμένους οργανισμούς την **επιθεώρηση και την** πιστοποίηση των πλοίων τους αναπτύσσουν ή διατηρούν την ικανότητα, ανάλογη με το μέγεθος και τη φύση του στόλου τους, συνεχούς παρακολούθησης **και ελέγχου** της διαδικασίας ελέγχου και πιστοποίησης από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που ενεργούν για λογαριασμό τους.

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση των καθηκόντων που ανατίθενται στους αναγνωρισμένους οργανισμούς και των ευθυνών των κρατών μελών για την ορθή εκπλήρωση των καθηκόντων τους.

Τροπολογία 25

Άρθρο 7, παράγραφος 2

2. Τα κράτη μέλη στα οποία εφαρμόζεται η παράγραφος 1 **διασφαλίζουν ότι κάθε πλοίο που φέρει** τη σημαία τους **επιβάλλεται σε**

2. Τα κράτη μέλη στα οποία εφαρμόζεται η παράγραφος 1 **προβλέπουν τη δυνατότητα διεξαγωγής συμπληρωματικών ερευνών**

συμπληρωματική επιθεώρηση κατά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των δώδεκα μηνών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση του πλοίου προς τις συμβάσεις του ΙΜΟ και τις εθνικές απαιτήσεις.

στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση του πλοίου προς τις συμβάσεις του ΙΜΟ και τις εθνικές απαιτήσεις.

Αιτιολόγηση

Η εξουσία που διαθέτουν τα κράτη μέλη και το καθήκον τους να επιτηρούν τις αρμόδιες διοικήσεις και οργανισμούς, αν και απαιτούνται για την εφαρμογή της οδηγίας και προβλέπονται ήδη από τον κώδικα ΙΜΟ, δεν είναι δυνατόν να αντιστοιχούν πάντοτε και σε κάθε περίπτωση σε μια επιθεώρηση σε κάθε πλοίο και τούτο για λόγους αποφυγής επικαλύψεων στις εξακριβώσεις και λόγω της αρχής εμπιστοσύνης στα κράτη (confidence). Είναι αρκετή η διεξαγωγή ενδεχομένων ερευνών με τους τρόπους και τα μέσα που έχουν συμφωνηθεί στην πρώην παρ. 6 (επιτροπολογία).

Τροπολογία 26 Άρθρο 7, παράγραφος 3

3. Η συμπληρωματική **επιθεώρηση** που αναφέρεται στην παράγραφο 2 **δεν** απαιτείται για πλοία:

α) τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του κράτους μέλους τουλάχιστον επί διετία,

β) τα οποία έχουν υποβληθεί σε επιθεώρηση τουλάχιστον μία φορά κατά το τελευταίο δωδεκάμηνο σύμφωνα με την [οδηγία 95/21/ΕΚ, ή την οδηγία .../.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον έλεγχο του κράτους λιμένα] **και**

γ) **στα οποία δεν έχει απαγορευθεί ο απόπλους τους, κατά το τελευταίο δωδεκάμηνο βάσει της [οδηγίας 95/21/ΕΚ ή της οδηγίας 2006/.../ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους λιμένα]**

3. Η συμπληρωματική **έρευνα** που αναφέρεται στην παράγραφο 2 απαιτείται **το αργότερο κάθε 12 μήνες** για πλοία:

α) τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του κράτους μέλους **επί περίοδο μικρότερη της** διετίας,

β) στα οποία **έχει απαγορευτεί ο απόπλους** σύμφωνα με την [οδηγία 95/21/ΕΚ, ή την οδηγία .../.../ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους λιμένα] **κάποια** φορά κατά το τελευταίο δωδεκάμηνο.

Αιτιολόγηση

Η πρόταση οδηγίας συνεπάγεται ήδη περαιτέρω επιβάρυνση των διοικήσεων ως προς τα καθήκοντα ελέγχου των σκαφών και την κατάρτιση των ελεγκτών. Θα ήταν σκόπιμο να μην προβλεφθούν άλλες υποχρεώσεις παρά μόνο για την επιβολή της ορθής εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων και προς αποφυγήν χαλαρής αντιμετώπισης εκ μέρους των εθνικών διοικήσεων. Υπό αυτήν την έννοια, η δυνατότητα συμπληρωματικής έρευνας πρέπει να περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου υφίσταται πραγματικός κίνδυνος παράκαμψης των κανόνων με συνέπεια να υπάρχουν συγκεκριμένες πιθανότητες ατυχήματος. Επισημαίνεται ότι

στην απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου (που ήδη προβλέπεται στο στοιχείο γ) αντιστοιχεί πάντοτε μια επιθεώρηση εκ μέρους των αρχών (προβλέπεται επίσης στο στοιχείο β).

Τροπολογία 27
Άρθρο 7, παράγραφος 4

4. Μόλις τεθούν σε ισχύ τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 της [οδηγίας.../.../ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους λιμένα], δεν θα **απαιτείται** η συμπληρωματική **επιθεώρηση**, που αναφέρεται **στην παράγραφο 2**, για πλοία στα οποία έχουν αποδοθεί κατά την πλέον πρόσφατη επιθεώρηση χαρακτηριστικά χαμηλού κινδύνου δυνάμει της εν λόγω οδηγίας .

4. Μόλις τεθούν σε ισχύ τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 της [οδηγίας.../.../ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους λιμένα], δεν θα **είναι πάντως αναγκαία** η συμπληρωματική **έρευνα**, που αναφέρεται **στις παραγράφους 2 και 3**, για πλοία στα οποία έχουν αποδοθεί κατά την πλέον πρόσφατη επιθεώρηση χαρακτηριστικά χαμηλού κινδύνου δυνάμει της εν λόγω οδηγίας .

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή στις τροποποιήσεις ως προς τους όρους για συμπληρωματικές έρευνες βάσει των παραγράφων 2 και 3 του ιδίου άρθρου. Αναπτύσσεται η έννοια του συνόλου της τρίτης δέσμης και συγκεκριμένα η αύξηση των ελέγχων σε επίπεδο κράτους σημαίας προκειμένου να μειωθούν οι έλεγχοι σε επίπεδο κράτους λιμένα εις τρόπον ώστε να σημειωθούν βελτιώσεις στην ασφάλεια και εξοικονομήσεις κλίμακας.

Τροπολογία 28
Άρθρο 7, παράγραφος 6

6. Σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2, καθορίζονται **διαδικασίες και** κατευθυντήριες γραμμές για **τις** συμπληρωματικές **επιθεωρήσεις**, καθώς και ελάχιστα κριτήρια για τους επιθεωρητές και ελεγκτές που διενεργούν συμπληρωματικές **επιθεωρήσεις**, θεσπίζονται.

6. Σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2, καθορίζονται **οι αναγκαίες** κατευθυντήριες γραμμές **που απαιτούνται για τη θέσπιση διαδικασιών και συστημάτων εποπτείας για** συμπληρωματικές **έρευνες**, καθώς και ελάχιστα κριτήρια για τους επιθεωρητές και ελεγκτές που διενεργούν συμπληρωματικές **έρευνες**, θεσπίζονται.

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή στις τροποποιήσεις ως προς τους όρους για συμπληρωματικές έρευνες βάσει των παραγράφων 2 και 3 του ιδίου άρθρου. Η επιτροπή, βάσει του άρθρου 18 θα έπρεπε να υποδείξει τις κατευθυντήριες γραμμές για τις συμπληρωματικές έρευνες των κρατών μελών, δεδομένου ότι η παρ. 4 του ιδίου άρθρου 2 προβλέπει ήδη και αποκλειστικά υποχρέωση αποτελέσματος του ελέγχου (συμμόρφωση με τους συμβατικούς όρους και τα εθνικά κριτήρια).

Τροπολογία 29
Άρθρο 8, παράγραφος 4

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εφαρμογή τεκμηριωμένου συστήματος σχετικά με την *ειδίκευση* του προσωπικού και τη συνεχή αναβάθμιση των γνώσεών τους, όπως ενδείκνυται για τα καθήκοντα που επιτρέπεται να αναλάβουν.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, *με κατάλληλες μεθόδους και τα απαιτούμενα μέσα*, την εφαρμογή τεκμηριωμένου συστήματος σχετικά με τη *διαρκή εξειδίκευση* του προσωπικού *που αναφέρεται στις παραγράφους 1 έως 3* και τη συνεχή αναβάθμιση των γνώσεών τους, όπως ενδείκνυται για τα καθήκοντα που *προβλέπεται και* επιτρέπεται να αναλάβουν.

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση μορφής και περιεχομένου προκειμένου να υπογραμμισθεί η ποιότητα και η συνέχεια της δράσης των κρατών μελών.

Τροπολογία 30
Άρθρο 8, παράγραφος 5

5. Το κράτος σημαίας *εκδίδει έγγραφο ταυτότητας για όλους τους* επιθεωρητές που εκτελούν καθήκοντα σε πλοία για λογαριασμό του.

5. Το κράτος σημαίας *χορηγεί στους* επιθεωρητές που εκτελούν καθήκοντα για λογαριασμό του σε πλοία *ή στο κύτος των πλοίων, καθώς και, ενδεχομένως, στο λοιπό προσωπικό που να αναφέρεται στην παράγραφο 3, έγγραφα ταυτότητας που πιστοποιούν τις αρμοδιότητες που τους έχουν ανατεθεί.*

Τροπολογία 31
Άρθρο 8, παράγραφος 5α (νέα)

5α. Προκειμένου να βελτιωθούν οι κατευθυντήριες γραμμές υπό το πρίσμα της πείρας που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων, το Παράρτημα II μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 18, παρ. 2.

Αιτιολόγηση

Θα ήταν σκόπιμο να προβλεφθεί, μεταξύ άλλων και για την κατάρτιση και την απόκτηση

προσόντων των επιθεωρητών, ένας μηχανισμός επανεξέτασης και βελτίωσης.

Τροπολογία 32
Άρθρο 9

Υπό την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων, βάσει του Κώδικα για την έρευνα των θαλάσσιων ατυχημάτων και συμβάντων, που εγκρίθηκε από τον ΙΜΟ με το ψήφισμα Α. 849(20), όπως παρατίθεται στο παράρτημα του ψηφίσματος Α. 884(21) της Συνέλευσης του ΙΜΟ, στην ενημερωμένη έκδοσή του, τα κράτη μέλη διενεργούν έρευνα κατόπιν θαλάσσιου ατυχήματος ή συμβάντος ρύπανσης στο οποίο εμπλέκεται πλοίο που φέρει τη σημαία τους. Η εν λόγω διερεύνηση ατυχημάτων διενεργείται από κατάλληλα ειδικευμένους στην έρευνα υπαλλήλους, ειδικούς σε θέματα σχετικά με το ατύχημα. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη διαθέτουν ειδικευμένους στην έρευνα υπαλλήλους, ανεξαρτήτως του τόπου του ατυχήματος ή συμβάντος.

Τα κράτη μέλη διενεργούν έρευνα κατόπιν θαλάσσιου ατυχήματος ή συμβάντος ρύπανσης στο οποίο εμπλέκεται πλοίο που φέρει τη σημαία τους **τηρώντας τις ευθύνες και υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κώδικα για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων που ενέκρινε ο ΙΜΟ με το ψήφισμα Α. 849(20), όπως παρατίθεται στο παράρτημα του ψηφίσματος Α. 884(21) που ενέκρινε η Συνέλευση του ΙΜΟ, στην ενημερωμένη έκδοσή του.** Η εν λόγω διερεύνηση ατυχημάτων διενεργείται από κατάλληλα ειδικευμένους στην έρευνα υπαλλήλους, ειδικούς σε θέματα σχετικά με το ατύχημα, που διαθέτουν για το σκοπό αυτό τα κράτη μέλη, ανεξαρτήτως του τόπου του ατυχήματος ή συμβάντος.

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση στη μορφή και το περιεχόμενο προς αποσαφήνιση των υποχρεώσεων των κρατών μελών.

Τροπολογία 33
Άρθρο 11, παράγραφος 1

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν ή διατηρούν μια βάση δεδομένων στόλου για τα πλοία τους, με τις κυριότερες τεχνικές λεπτομέρειες κάθε πλοίου και τις πληροφορίες που απαριθμούνται στην παράγραφο 2, ή εξασφαλίζουν άμεση πρόσβαση σε μια βάση δεδομένων η οποία περιέχει ανάλογες πληροφορίες. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή δικαίωμα να **εξάγει δεδομένα από τις** δικές τους βάσεις δεδομένων και να ανταλλάσσει δεδομένα μαζί τους.

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν ή διατηρούν μια βάση δεδομένων στόλου για τα πλοία τους, με τις κυριότερες τεχνικές λεπτομέρειες κάθε πλοίου και τις πληροφορίες που απαριθμούνται στην παράγραφο 2, ή εξασφαλίζουν άμεση πρόσβαση σε μια βάση δεδομένων η οποία περιέχει ανάλογες πληροφορίες. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή δικαίωμα **πρόσβασης ή δικαίωμα εξασφάλισης πρόσβασης σε τρίτους, στις** δικές τους βάσεις δεδομένων **σχετικά με τα πλοία τους, καθώς και τη δυνατότητα να εξάγει**

και να ανταλλάσσει δεδομένα μαζί τους.

Τροπολογία 34

Άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχεία (α) και (β)

2. Η βάση δεδομένων περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) στοιχεία του πλοίου (όνομα, αριθμός IMO, κ.λπ.),

β) ημερομηνίες των επιθεωρήσεων, συμπεριλαμβανομένων τυχόν επιπρόσθετων και συμπληρωματικών επιθεωρήσεων, και ελέγχων,

γ) στοιχεία των αναγνωρισμένων οργανισμών που συμμετείχαν στην πιστοποίηση και την ταξινόμηση του πλοίου·

δ) στοιχεία του φορέα που επιθεώρησε το πλοίο βάσει των διατάξεων για τον έλεγχο του κράτους λιμένα και ημερομηνίες των επιθεωρήσεων,

ε) πορίσματα των ελέγχων από το κράτος λιμένα (ελλείψεις: **ναι ή όχι**, απαγορεύσεις απόπλου: **ναι ή όχι**),

στ) πληροφορίες σχετικά με ατυχήματα,

ζ) πληροφορίες σχετικά με παραβάσεις βάσει της MARPOL και βάσει της οδηγίας 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

2. Η βάση δεδομένων **κάθε κράτους μέλους** περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) ατομικά δεδομένα για κάθε νηολογημένο πλοίο,

i) στοιχεία του πλοίου (όνομα, αριθμός IMO, κ.λπ.)· **ημερομηνία νηολόγησης και ενδεχομένως, διαγραφής από το νηολόγιο,**

ii) στοιχεία των αναγνωρισμένων οργανισμών που συμμετείχαν στην πιστοποίηση και την ταξινόμηση του πλοίου,

iii) ημερομηνίες **και αποτελέσματα (ελλείψεις: ναι ή όχι, περιγραφή και επισκευή: ναι ή εν πορεία· απαγορεύσεις απόπλου: ναι ή όχι και διάρκεια)** των επιθεωρήσεων, συμπεριλαμβανομένων τυχόν επιπρόσθετων και συμπληρωματικών επιθεωρήσεων, και ελέγχων **που πραγματοποιούνται είτε απευθείας από το κράτος σημαίας είτε από αναγνωρισμένους οργανισμούς, στους οποίους έχει ανατεθεί αρμοδιότητα από το εν λόγω κράτος,**

iv) στοιχεία του φορέα που επιθεώρησε το πλοίο βάσει των διατάξεων για τον έλεγχο του κράτους λιμένα και ημερομηνίες των επιθεωρήσεων,

v) πορίσματα των ελέγχων από το κράτος λιμένα (ελλείψεις: **Όχι ή ναι, περιγραφή και επισκευή: ναι ή σε εξέλιξη,** απαγορεύσεις απόπλου **ναι ή όχι και διάρκεια**),

vi) πληροφορίες σχετικά με ατυχήματα,

vii) πληροφορίες σχετικά με παραβάσεις **σε σχέση με τις συμβάσεις IMO, ιδιαίτερα** βάσει της MARPOL και βάσει της οδηγίας 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

η) **στοιχεία** των πλοίων που διαγράφηκαν από το νηολόγιο κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο.

β) γενικά δεδομένα σχετικά με όλα τα πλοία που έχει νηολογήσει :

i) κατάλογος και ταυτότητα των πλοίων που διαγράφηκαν από το νηολόγιο κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο, **εφόσον όλα τα συλλεγμένα στη βάση δεδομένα κατά την περίοδο νηολόγησης των εν λόγω πλοίων πρέπει να διατηρούνται για 12 μήνες,**

ii) αριθμός των κάθε είδους ετησίων επιθεωρήσεων, καταναμημένων κατά τρόπους, που πραγματοποιήθηκαν από το κράτος σημαίας ή εξ ονόματός του,

Τροπολογία 35

Άρθρο 11, παράγραφος 2, εδάφιο γ)

γ) στοιχεία των αναγνωρισμένων οργανισμών που συμμετείχαν στην πιστοποίηση και την ταξινόμηση του πλοίου,

γ) στοιχεία των αναγνωρισμένων οργανισμών που συμμετείχαν στην πιστοποίηση και την ταξινόμηση του πλοίου **κατόπιν ανάθεσης από το κράτος σημαίας,**

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση του κειμένου προκειμένου να ολοκληρωθεί και να αποσαφηνισθεί η έννοια του κανόνα.

Τροπολογία 36

Άρθρο 11, παράγραφος 3 α (νέα)

3.α Τα δεδομένα που προβλέπονται στην παρ. 2 κοινοποιούνται εξ ολοκλήρου και αμέσως στο νέο κράτος σημαίας στην περίπτωση που το πλοίο διαγράφεται από το νηολόγιο μετά τη μεταφορά του σε άλλο νηολόγιο.

Τροπολογία 37

Άρθρο 13, παράγραφος 5

5. Εν ανάγκη, η **Κοινότητα** διατυπώνει συστάσεις **για μέτρα** και προτάσεις που θα **βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα** του συστήματος ελέγχου του IMO, **το οποίο**

5. Εν ανάγκη, η **Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη,** διατυπώνει συστάσεις και προτάσεις **για τη βελτίωση των διαδικασιών και αποτελεσμάτων** του

αναφέρεται στην παράγραφο 2.

συστήματος ελέγχου του IMO, **στην περίπτωση που** αναφέρεται στην παράγραφο 2.

Αιτιολόγηση

Θα ήταν σκόπιμο να ξεκινήσουμε από την προϋπόθεση ότι το σύστημα ελέγχου του IMO είναι ήδη αποτελεσματικό όχι όμως ακόμη συντονισμένο με τις διαδικασίες της ΕΕ, γιατί διαφορετικά εκπίπτει η προϋπόθεση για να χρησιμοποιηθεί το ψήφισμα A.974 που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου.

Τροπολογία 38 Άρθρο 15

Πριν από το τέλος του [2007], η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη σκοπιμότητα σύνταξης ενός Μνημονίου Συμφωνίας για τις υποχρεώσεις ελέγχου από το κράτος σημαίας, με σκοπό να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι **μεταξύ των κρατών σημασίας, τα οποία** έχουν δεσμευτεί να εφαρμόσουν υποχρεωτικά τον Κώδικα για την εφαρμογή των δεσμευτικών πράξεων του IMO, που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), με το ψήφισμα A 973 (24) της Συνέλευσης της 1^{ης} Δεκεμβρίου 2005, και έχουν συμφωνήσει να ελέγχονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ψηφίσματος A.974 (24), που εγκρίθηκε από τη Συνέλευση του IMO της ίδιας ημερομηνίας.

Πριν από το τέλος του [2007], η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη σκοπιμότητα σύνταξης ενός Μνημονίου **Συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, των κρατών μελών και των τρίτων χωρών** για τις υποχρεώσεις ελέγχου από το κράτος σημαίας, με σκοπό να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι **ανταγωνισμού με εκείνους που ισχύουν για τα κράτη μέλη για τρίτες χώρες που** έχουν δεσμευτεί να εφαρμόσουν υποχρεωτικά τον Κώδικα για την εφαρμογή των δεσμευτικών πράξεων του IMO, που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), με το ψήφισμα A 973 (24) της Συνέλευσης της 1^{ης} Δεκεμβρίου 2005, και έχουν συμφωνήσει να ελέγχονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ψηφίσματος A.974 (24), που εγκρίθηκε από τη Συνέλευση του IMO της ίδιας ημερομηνίας.

Τροπολογία 39 Άρθρο 16, τίτλος

Γνωστοποίηση πληροφοριών και υποβολή **εκθέσεων**

Διαβίβαση πληροφοριών και υποβολή **ανακοινώσεων**

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση του κειμένου προκειμένου να ολοκληρωθεί και να αποσαφηνισθεί η έννοια του

κανόνα.

Τροπολογία 40
Άρθρο 16, παράγραφος 1

1. Κάθε κράτος μέλος γνωστοποιεί στον ΙΜΟ τις απαιτούμενες πληροφορίες βάσει των διατάξεων των συμβάσεων του ΙΜΟ.

1. Κάθε κράτος μέλος γνωστοποιεί στον ΙΜΟ **και στην Επιτροπή** τις απαιτούμενες πληροφορίες βάσει των διατάξεων των συμβάσεων του ΙΜΟ.

Τροπολογία 41
Άρθρο 16, παράγραφος 3

3. Η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2, να καταρτίσει εναρμονισμένο υπόδειγμα εντύπου για τις υποχρεώσεις υποβολής **εκθέσεων** που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

3. Η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2, να καταρτίσει εναρμονισμένο υπόδειγμα εντύπου για τις υποχρεώσεις υποβολής **πληροφοριών** που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Αιτιολόγηση

Η πρόταση οδηγίας συνεπάγεται ήδη περαιτέρω επιβάρυνση των διοικήσεων μεταξύ άλλων και αναφορικά με τον έλεγχο των αποτελεσμάτων και την αξιολόγηση των μέτρων κατ' εφαρμογήν του υπό εξέταση μέτρου. Δεν φαίνεται σκόπιμο να αυξηθούν περισσότερο τα καθήκοντα που επωμίζονται τα κράτη μέλη με κίνδυνο να δημιουργηθούν ανώφελες διαφωνίες. Η κοινοποίηση των πληροφοριών θεωρείται καθήκον λιγότερο επίμοχθο σε σχέση με τη διαβίβαση των εκθέσεων που ήδη προβλεπόταν στην αρχική παράγραφο 2 η οποία με τη σειρά της τροποποιήθηκε.

Τροπολογία 42
Άρθρο 16, παράγραφος 4

4. Η Επιτροπή, μετά την παραλαβή των **εκθέσεων** των κρατών μελών, προετοιμάζει ενοποιημένη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η εν λόγω έκθεση απευθύνεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

4. Η Επιτροπή, μετά την παραλαβή των **κοινοποιήσεων** των κρατών μελών, προετοιμάζει ενοποιημένη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η εν λόγω έκθεση απευθύνεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Αιτιολόγηση

Η πρόταση οδηγίας συνεπάγεται ήδη περαιτέρω επιβάρυνση των διοικήσεων μεταξύ άλλων και αναφορικά με τον έλεγχο των αποτελεσμάτων και την αξιολόγηση των μέτρων κατ' εφαρμογήν

του υπό εξέταση μέτρου. Δεν φαίνεται σκόπιμο να αυξηθούν περισσότερο τα καθήκοντα που επωμίζονται τα κράτη μέλη με κίνδυνο να δημιουργηθούν ανώφελες διαφωνίες. Η κοινοποίηση των πληροφοριών θεωρείται καθήκον λιγότερο επίμοχθο σε σχέση με τη διαβίβαση των εκθέσεων που ήδη προβλεπόταν στην αρχική παράγραφο 2 η οποία με τη σειρά της τροποποιήθηκε.

Τροπολογία 43

Παράρτημα II, παράγραφος 3, σημείο 2

2) επιτύχει σε εξετάσεις, αναγνωρισμένες από τις αρμόδιες αρχές, ως ναυπηγοί, μηχανολόγοι μηχανικοί ή μηχανικοί σε ναυτιλιακούς τομείς και να έχουν εργαστεί υπό την ιδιότητα αυτή τουλάχιστον επί **πενταετία**· είτε

2) επιτύχει σε εξετάσεις, αναγνωρισμένες από τις αρμόδιες αρχές, ως ναυπηγοί, μηχανολόγοι μηχανικοί ή μηχανικοί σε ναυτιλιακούς τομείς και να έχουν εργαστεί υπό την ιδιότητα αυτή τουλάχιστον επί **τριετία ή και ένα έτος συν δύο έτη άσκησης σε μια αρμόδια αρχή κράτους μέλους όσον αφορά τα καθήκοντα του ασκούμενου επιθεωρητή του κράτους σημαίας.**

Τροπολογία 44

Παράρτημα II, παράγραφος 4

4. Οι επιθεωρητές που διαθέτουν προσόντα βάσει της παραγράφου 3(1) πρέπει να έχουν εκτελέσει τουλάχιστον τριετή θαλάσσια υπηρεσία υπό την ιδιότητα αξιωματικού γέφυρας ή μηχανής, αντιστοίχως.

διαγράφεται

Τροπολογία 45

Παράρτημα II, παράγραφος 8

8. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να έχουν εμπορικά συμφέροντα στο επιθεωρούμενο πλοίο, ούτε να απασχολούνται σε μη κυβερνητικούς οργανισμούς, οι οποίοι διενεργούν θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή επιθεωρήσεις κατάταξης ή εκδίδουν πιστοποιητικά για πλοία, ούτε να αναλαμβάνουν εργασίες για λογαριασμό τους.

8. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να έχουν **οποιαδήποτε** εμπορικά, **προσωπικά ή οικογενειακά** συμφέροντα στο επιθεωρούμενο πλοίο, **το πλήρωμά του, τον παραγγελιοδόχο, την εταιρεία, τον πλοιοκτήτη ή το ναυλωτή** ούτε να απασχολούνται **τους οποιουσδήποτε** μη κυβερνητικούς οργανισμούς, οι οποίοι διενεργούν θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή επιθεωρήσεις κατάταξης ή εκδίδουν πιστοποιητικά για πλοία, ούτε να αναλαμβάνουν εργασίες για λογαριασμό

τους.

Τροπολογία 46
Παράρτημα II, παράγραφος 9

9. Γίνονται επίσης δεκτοί επιθεωρητές οι οποίοι δεν πληρούν τα ανωτέρω κριτήρια, εφόσον απασχολούνται σε αρμόδια αρχή για θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή ελέγχους από το κράτος λιμένα κατά την ημερομηνία έγκρισης της παρούσας οδηγίας.

9. Γίνονται επίσης δεκτοί επιθεωρητές οι οποίοι δεν πληρούν τα ανωτέρω κριτήρια, εφόσον απασχολούνται σε αρμόδια αρχή για θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή ελέγχους από το κράτος λιμένα κατά την ημερομηνία έγκρισης της παρούσας οδηγίας **και το εν λόγω κράτος έχει προσχωρήσει στο Πρωτόκολλο συνεννόησης των Παρισίων σε σχέση με τον έλεγχο εκ μέρους του κράτους λιμένα.**

Αιτιολόγηση

Θα ήταν σκόπιμη μια αναφορά στο Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων και τις άλλες ισοδύναμες συμφωνίες προκειμένου να διασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση ένα υψηλό και ενιαίο επίπεδο κριτηρίων για τους επιθεωρητές.

Τροπολογία 47
Παράρτημα III, παράγραφος 1, σημείο 1

1. Όταν η αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους (στο εξής «το κράτος σημαίας») πληροφορείται ότι έχει απαγορευθεί από κράτος λιμένα ο απόπλους ενός πλοίου που φέρει τη σημαία του, οφείλει να μεριμνήσει ώστε να ληφθούν ενδεδειγμένα επανορθωτικά μέτρα προκειμένου να επιτευχθεί άμεση συμμόρφωση του εν λόγω πλοίου προς τους ισχύοντες κανονισμούς και διεθνείς συμβάσεις. **Τα εν λόγω μέτρα πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:**

1. Όταν η αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους (στο εξής «το κράτος σημαίας») πληροφορείται ότι έχει απαγορευθεί από **άλλο** κράτος λιμένα ο απόπλους ενός πλοίου που φέρει τη σημαία του, οφείλει να μεριμνήσει ώστε να ληφθούν ενδεδειγμένα επανορθωτικά μέτρα προκειμένου να επιτευχθεί άμεση συμμόρφωση του εν λόγω πλοίου προς τους ισχύοντες κανονισμούς και διεθνείς συμβάσεις. **Θεωρούνται προσήκοντα τα κάτωθι μέτρα: ο έλεγχος δεν αποκλείει τη λήψη μέτρων με ισοδύναμο αποτέλεσμα ή συμπληρωματικού χαρακτήρα εφόσον συμφωνούν με τους σκοπούς και τα μέσα δράσης που προβλέπει η παρούσα Οδηγία.**

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση του κειμένου προκειμένου να ολοκληρωθεί και να αποσαφηνισθεί η έννοια της διάταξης αυτής..

Τροπολογία 48

Παράρτημα III, παράγραφος 2, σημείο 3

3. Για σοβαρότερες ελλείψεις, ιδίως κατασκευαστικές και άλλες καλυπτόμενες από πιστοποιητικά που εκδίδονται από αναγνωρισμένο οργανισμό (ΑΟ) **για λογαριασμό του κράτους σημαίας, το κράτος σημαίας** πρέπει να αναθέσει τη διενέργεια ελέγχου σε έναν από τους επιθεωρητές του ή να ορίσει επιθεωρητή από τον ΑΟ για να διενεργήσει τον έλεγχο για λογαριασμό του.

3. Για σοβαρότερες ελλείψεις, ιδίως κατασκευαστικές και άλλες καλυπτόμενες από πιστοποιητικά που εκδίδονται από αναγνωρισμένο οργανισμό (ΑΟ) **ή από το ίδιο το κράτος σημαίας, το τελευταίο** πρέπει να αναθέσει τη διενέργεια **συμπληρωματικού ειδικού** ελέγχου σε έναν από τους επιθεωρητές του ή να ορίσει επιθεωρητή από τον ΑΟ για να διενεργήσει τον έλεγχο για λογαριασμό του.

Τροπολογία 49

Παράρτημα III, παράγραφος 3, σημείο 5

5. Σε κάθε περίπτωση, το κράτος σημαίας πρέπει να εξετάζει ποιες μπορεί να είναι οι ενδεδειγμένες νομικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, κατά της εταιρείας. Στην περίπτωση πλοίου, το οποίο επανειλημμένως δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις των ισχυόντων κανονισμών και διεθνών συμβάσεων, το κράτος σημαίας πρέπει να εξετάζει ποιες επιπρόσθετες κυρώσεις ενδέχεται να χρειαστούν, συμπεριλαμβανομένης της διαγραφής του πλοίου από το νηολόγιό του.

5. Σε κάθε περίπτωση, το κράτος σημαίας πρέπει να εξετάζει ποιες μπορεί να είναι οι ενδεδειγμένες νομικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, κατά της εταιρείας, **αρκούντως υψηλών εις τρόπον ώστε να αποθαρρύνεται η παραβίαση των κοινοτικών προτύπων και των διεθνών κανόνων.** Στην περίπτωση πλοίου, το οποίο επανειλημμένως δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις των ισχυόντων **κοινοτικών** κανονισμών και διεθνών **των** συμβάσεων, το κράτος σημαίας πρέπει να εξετάζει ποιες επιπρόσθετες κυρώσεις ενδέχεται να χρειαστούν, συμπεριλαμβανομένης της διαγραφής του πλοίου από το νηολόγιό του.

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση του κειμένου προκειμένου να ολοκληρωθεί και να αποσαφηνισθεί η έννοια του κανόνα.

Τροπολογία 50
Παράρτημα III, παράγραφος 3, σημείο 6

6. Όταν έχουν ολοκληρωθεί όλα τα επανορθωτικά μέτρα για να επιτευχθεί η συμμόρφωση του πλοίου με **τους ισχύοντες κανονισμούς** και διεθνείς συμβάσεις, το κράτος σημαίας πρέπει να αποστείλει έκθεση στον ΙΜΟ, σύμφωνα με την SOLAS 74, όπως τροποποιήθηκε, κεφάλαιο I, τον κανονισμό 19(d) και την παράγραφο 5.2 του ψηφίσματος Α.787 (19) του ΙΜΟ, όπως τροποποιήθηκε.

6. Όταν έχουν ολοκληρωθεί όλα τα επανορθωτικά μέτρα για να επιτευχθεί η συμμόρφωση του πλοίου με **τις** διεθνείς συμβάσεις **και κοινοτικούς κανονισμούς**, το κράτος σημαίας πρέπει να αποστείλει έκθεση στον ΙΜΟ **και στην Επιτροπή που θα εκπονείται** σύμφωνα με την SOLAS 74, όπως τροποποιήθηκε, κεφάλαιο I, τον κανονισμό 19(δ) και την παράγραφο 5.2 του ψηφίσματος Α.787 (19) του ΙΜΟ, όπως τροποποιήθηκε **σχετικά με τον ΙΜΟ, που θα περιλαμβάνει πρόσθετες πληροφορίες για κοινοτικές διατάξεις όσον αφορά την Επιτροπή.**

Τροπολογία 51
Παράρτημα III, παράγραφος 4, σημείο 2

2. Πρέπει να περιλαμβάνει επίσης, χωρίς να περιορίζεται ωστόσο μόνον σε αυτά, τα σχετικά σημεία ενισχυμένης επιθεώρησης που καθορίζονται **στο [μέρος Γ του παραρτήματος V της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου ή στο παράρτημα VIII μέρος Γ της οδηγίας .../.../ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους λιμένα]**. Οι επιθεωρητές του κράτους σημαίας δεν πρέπει να αποφεύγουν να περιλαμβάνουν, όπου κρίνεται αναγκαίο, λειτουργικές δοκιμές σημείων όπως είναι τα σωστικά σκάφη και τα συστήματα καθαιρέσεώς τους, οι κύριες και βοηθητικές μηχανές, τα καλύμματα των καταπακτών, τα κύρια συστήματα ηλεκτροδότησης και υδροσυλλεκτών.

2. Πρέπει να περιλαμβάνει επίσης, χωρίς να περιορίζεται ωστόσο μόνον σε αυτά, τα σχετικά σημεία ενισχυμένης επιθεώρησης που καθορίζονται **στο παράρτημα V της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου ή στο παράρτημα VIII μέρος Γ της οδηγίας .../.../ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους λιμένα]**. Οι επιθεωρητές του κράτους σημαίας δεν πρέπει να αποφεύγουν να περιλαμβάνουν, όπου κρίνεται αναγκαίο, λειτουργικές δοκιμές σημείων όπως είναι τα σωστικά σκάφη και τα συστήματα καθαιρέσεώς τους, οι κύριες και βοηθητικές μηχανές, τα καλύμματα των καταπακτών, τα κύρια συστήματα ηλεκτροδότησης και υδροσυλλεκτών.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Εισαγωγή

Η ΕΕ έχει ήδη εγκρίνει τους κανόνες των αποκαλούμενων δεσμών Έρικα Ι και ΙΙ προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια (*security & safety*) στον τομέα της ναυτιλίας. Αυξήθηκαν μεταξύ άλλων οι έλεγχοι επί των πλοίων στα λιμάνια, απαγορεύθηκε το απλό σκάφος για τη μεταφορά πετρελαίου, και ιδρύθηκε η *European Maritime Safety Agency* (EMSA). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμμετείχε στη συζήτηση με τη συγκρότηση μιας προσωρινής επιτροπής για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα (επιτροπή MARE), που προώθησε από το Νοέμβριο του 2003 έως τον Απρίλιο του 2004 μια σειρά συναντήσεων και ακροάσεων με πολιτικούς υπευθύνους και τεχνικούς παράγοντες (έκθεση A5-0257/2004).

Η πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ψηφίσματός του για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα του Απριλίου 2004 που παραθέτει τα πορίσματα της επιτροπής MARE και προδικάζει τις προτάσεις της αποκαλούμενης δέσμης Έρικα ΙΙΙ, τασσόμενο υπέρ της αρμοδιότητας σε επίπεδο ΕΕ, μιας πολιτικής σε παγκόσμιο επίπεδο για τη θάλασσα και την ασφάλεια, της ενίσχυσης του διεθνούς συστήματος ελέγχων (καλύτερα υποχρεωτικό), μιας βελτίωσης των επιδόσεων των ναυτιλιακών διοικήσεων και της προώθησης της νηολόγησης υπό κοινοτικές σημαίες (ψήφισμα P5-TA(2004)0350).

2. Περίληψη της πρότασης

2.1 Σχέδιο οδηγίας για το κράτος σημαίας

Η Επιτροπή ενέκρινε το Νοέμβριο του 2005 μια νέα σειρά νομοθετικών προτάσεων (δέσημη Έρικα ΙΙΙ), μεταξύ των οποίων και ένα σχέδιο οδηγίας για τις ευθύνες του κράτους σημαίας προκειμένου να υποχρεώνονται τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν το σεβασμό των διεθνών κανόνων εκ μέρους των νηολογημένων στα εθνικά νηολόγια πλοίων. Η Επιτροπή προτρέπει:

- α) να ενσωματώσει στο κοινοτικό δίκαιο τα τμήματα 1 και 2 του αποκαλούμενου κώδικα του κράτους σημαίας, δηλαδή τα μέτρα για την εφαρμογή των υποχρεωτικών μέσων που ενεκρίθησαν από το Διεθνή οργανισμό Ναυτιλίας (IMO),
- β) να καθορίσει τις ελάχιστες απαιτήσεις για τα προσόντα των ελεγκτών (με όρους κατάρτισης και ενημέρωσης) και κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις (σε περίπτωση ακινητοποίησης εθνικού σκάφους σε ξένο λιμένα) και
- γ) να εξασφαλίσει ότι η ναυτιλιακή υπηρεσία των κρατών μελών θα τηρεί τα ποιοτικά κριτήρια του προτύπου ISO 9001/2000.

2.2 Κανονιστικό πλαίσιο

Η υποχρέωση τήρησης των κανόνων των διεθνών συμβάσεων ασφαλείας στη θάλασσα παρουσιάζεται ήδη στο άρθρο 3 της οδηγίας 94/57/ΕΟΚ (ενοποιημένο κείμενο) που επιβάλλει στα κράτη μέλη να θέσουν σε εφαρμογή του ψήφισμα A847(20) του IMO σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την τήρηση των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας. Το

ψήφισμα αυτό αποσύρθηκε και αντικαταστάθηκε από το A973(24) που προβλέπει τον κώδικα για την εφαρμογή των υποχρεωτικών μέσων: η Επιτροπή προτίθεται να καθιερώσει τις διατάξεις του κώδικα IMO όπως παρατίθενται στο Παράρτημα I και ισχύουν κατά την υποβολή της πρότασης (ο κοινοτικός κανόνας δεν μπορεί να τροποποιήσει τη συμβατική πειθαρχία).

2.3 Προθέσεις της Επιτροπής

Η Επιτροπή επιθυμεί βραχυπρόθεσμα με την πρότασή της να επανορθώσει τις υποτιθέμενες αδυναμίες της πειθαρχίας του IMO, δηλαδή τον μη δεσμευτικό χαρακτήρα των μέτρων IMO η μη εφαρμογή των οποίων δεν είναι κολάσιμη σε διεθνές επίπεδο και τη διακριτική ευχέρεια στην ερμηνεία των παρεκκλίσεων από τους κανόνες IMO που θα έπρεπε να ξεπεραστεί με μηχανισμούς "επιτροπολογίας". Μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, στόχος της Επιτροπής είναι να μεταβληθεί ο στόλος των κρατών μελών σε ένα στόλο ποιότητας και να βελτιωθεί η ελκυστικότητα των σημαίων. Η δυνατότητα των τρίτων χωρών που εγγυώνται ένα συγκρίσιμο από ποιοτικής πλευράς σύστημα να συνάπτουν συμφωνίες με τα κράτη μέλη, θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια γενικευμένη άνοδο του σεβασμού των συμβατικών μέσων.

2.4 Θέση των κρατών μελών

Για λόγους αρχής, ορισμένα κράτη μέλη θεωρούν ότι η Κοινότητα δεν είναι αρμόδια για να παρέμβει σχετικά. Σε κάθε περίπτωση, πολλά κράτη μέλη παραπονούνται για μια παραβίαση της αρχής της επικουρικότητας (αποτελεσματικότητα των εθνικών συστημάτων) και του κριτηρίου της αναλογικότητας (υπέρβαση των προβλεπόμενων μέσων). Συγκεκριμένα, πολλά κράτη μέλη προβλέπουν ότι ο σεβασμός των κανόνων σχετικά με τη σημαία θα δημιουργήσει επιπλέον κόστος, άμεσο κόστος (εξειδικευμένοι έλεγχοι, εφαρμογή διοικητικών συστημάτων, καταρτισμένοι υπεύθυνοι των ελέγχων), όπως και έμμεσο (ανάθεση των ελέγχων και της πιστοποίησης σε νηογνώμονες) με κίνδυνο "επικαλύψεων" μεταξύ κοινοτικών πρακτικών και διεθνών υποχρεώσεων.

3. Αποψη της εισηγήτριας

3.1 Υπό συζήτηση θέματα

Ο μη σεβασμός των διεθνών μέσων εκ μέρους ορισμένων κρατών μελών δημιουργεί προβλήματα: α) οικονομικού τύπου, δεδομένων των διαφορών μεταξύ της μεγαλύτερης επιτήρησης στα σκάφη της σημαίας και της μικρότερης σοβαρότητας στη νηολόγηση που αντικατοπτρίζονται στο κόστος για τα πλοία και τα διοικητικά έξοδα, β) σε κοινωνικό πλαίσιο, δεδομένου ότι ο μη σεβασμός των διεθνών υποχρεώσεων επιδρά στη χρησιμοποίηση φθηνότερων και με λιγότερα προσόντα πληρωμάτων προκαλώντας ένα κοινωνικό ντάμπινγκ που στερεί θέσεις εργασίας στο εξειδικευμένο προσωπικό και γ) προστασίας του περιβάλλοντος καθώς η χρήση πλοίων που δεν συμμορφούνται προς τις διεθνείς συμβάσεις, επανδρωμένων με πληρώματα που δεν διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, αυξάνει τον κίνδυνο θαλασσιών ατυχημάτων απώλειας ανθρώπινων ζωών και ζημιών στο οικοσύστημα.

3.2 Προβλήματα αρμοδιότητας

Το υποτιθέμενο όριο της νομοθετικής αρμοδιότητας της ΕΕ εμφανίζεται ως νομικώς αβάσιμο και πολιτικός άκαιρο. Από τη μια πλευρά και όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, η ίδια η Συνθήκη ΕΚ προβλέπει όχι μόνο την αφηρημένη αρμοδιότητα αλλά και την αποκλειστική επιφύλαξη, μόλις ασκηθεί η νομοθετική εξουσία (άρθρο 80 παρ. 2 ΣΕΚ). Από την άλλη πλευρά, στην εποχή της "παγκόσμιας μεταφοράς", φαίνεται εκτός τόπου και χρόνου να επιφυλάσσεται στο θαλάσσιο χώρο ένας εθνικός χαρακτήρας εμποδίζοντας τον ευρωπαϊό νομοθέτη να συντονίσει την ανάπτυξη και την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα. Εξάλλου, όπως ήδη έχει επισημανθεί, η ΕΕ έχει ήδη νομοθετήσει σχετικά με συγκεκριμένη αναφορά στη διεθνή πειθαρχία.

Όσον αφορά την αρχή της επικουρικότητας και το κριτήριο της αναλογικότητας (άρθρο 5, παρ. 2 και 3 ΣΕΛ), μπορούμε να συμφωνήσουμε ότι: α) δεδομένων των επανειλημμένων ατυχημάτων στα κοινοτικά ύδατα (*Erika, Prestige, Andinet, Estonia, Herald, Torey Canyon*), η ναυτιλιακή προστασία δεν μπορεί να θεωρηθεί αρμόζουσα και αποτελεσματική σε εθνικό επίπεδο, β) δεδομένου ότι οι συμβάσεις IMO δεν μπορούν να επιβάλλουν κυρώσεις, μια ουσιαστική βελτίωση της εφαρμογής μπορεί να επιτευχθεί με την "κοινοτικοποίηση" των διεθνών κανόνων. Αντί να συζητούμε για τα "εάν" θα ήταν σκόπιμο να αναρωτηθούμε για τα "πώς" προκειμένου να εξευρεθεί ένας ισορροπημένος τρόπος διαχείρισης, χωρίς γραφειοκρατικές επιβαρύνσεις, της μετάβασης από τη συμβατική διάσταση στον κοινοτικό χαρακτήρα.

3.3 Υπερβολική γραφειοκρατία

Πρέπει να διευκρινισθεί ότι: α) δεν είναι τα κράτη εκείνα που πρέπει να αποδείξουν την εφαρμογή των κανόνων, αλλά η Επιτροπή είναι εκείνη που αποδεικνύει την παραβίαση των διατάξεων (*confiance*), β) τα κράτη μπορούν να εκπληρώσουν στις κοινοτικές υποχρεώσεις νε συμβατικά μέσα που ήδη χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των διεθνών κανόνων (*audit*). Η πρόταση οδηγίας προβλέπει πράγματι την ισοδυναμία μεταξύ των διαδικασιών ελέγχου του IMO και της Εκ, γεγονός που φαίνεται να απλουστεύει την "κοινοτικοποίηση" των συμβάσεων, αλλά και μια "κοινοποίηση των πληροφοριών" και μια "αξιολόγηση των αποτελεσμάτων" που φαίνεται ότι προσθέτουν επιβαρύνσεις γραφειοκρατικού χαρακτήρα στις εθνικές διοικήσεις. Είναι αναγκαίο να ενσωματωθούν και να απλουστευθούν όσο το δυνατόν περισσότερο οι διαδικασίες και τα έγγραφα ελέγχου.

3.4 Ανάγκες ελαστικότητας

Όσον αφορά τα αποτελέσματα της "εναρμόνισης" των μηχανισμών "επιτροπολογίας", δέον να υπενθυμισθεί ότι ορισμένα περιθώρια διοικητικών επιλογών που ήδη προβλέπονται από τις διατάξεις IMO, είναι εκ των πραγμάτων αναγκαία προκειμένου να προσαρμοσθεί στις εθνικές καταστάσεις, διαφορετικές ως προς την "ποιότητα" και το "μέγεθος" των στόλων, η εφαρμογή των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας. Η "κοινοτική ερμηνεία" θα είχε καλύτερη χρήση στην περίπτωση που εξαρτάτο από αίτημα των ενδιαφερομένων (διοικήσεις και/ή παράγοντες του κλάδου) και παρείχετο κατά περίπτωση (χωρίς γενική ισχύ). Δέον πάντως να υπενθυμισθεί ότι η επιφορτισμένη επιτροπή /COSS συγκροτείται εξ ολοκλήρου από εκπροσώπους των κρατών μελών ενώ η Επιτροπή απλώς προεδρεύει.

3.5 Αξιολόγηση του κόστους

Σύμφωνα με μελέτη των επιπτώσεων που εξεπόνησε η Επιτροπή, η ενίσχυση των δραστηριοτήτων ελέγχου του κράτους σημαίας θα ευνοήσει οικονομίες κλίμακας στις διαδικασίες του κράτους άφιξης, γεγονός που θα ευνοεί εντελώς τα πλοία κοινοτικού νηολογίου για τα οποία , αυξάνονται μεν οι επαληθεύσεις σε αρχικό στάδιο (νηολόγηση), μειώνονται όμως οι επιθεωρήσεις σε τελικό στάδιο (φάση άφιξης). Κατ' αναλογία, η *αναβάθμιση των διοικήσεων*, που θα είναι υποχρεωμένες να ανταποκρίνονται στα επίπεδα ISO, τα οποία εξάλλου προβλέπονται ήδη στις συμβάσεις για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης (MARPOL), θα έχει ως συνέπεια μια προσωρινή αύξηση των δαπανών, στο μέλλον όμως, μια αύξηση της αποτελεσματικότητας.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Τήρηση των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας			
Έγγραφο αναφοράς	KOM(2005)0586 - C6-0062/2006 - 2005/0236(COD)			
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 14.3.2006			
Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 14.3.2006			
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	ENVI 21.3.2006			
Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού	Marta Vincenzi 6.4.2006			
Εξέταση στην επιτροπή	19.4.2006	13.9.2006	23.1.2007	27.2.2007
Ημερομηνία έγκρισης	27.2.2007			
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 46	-: 0	0: 1	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Γεώργιος Τούσσας, Yannick Vaugrenard, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle,			
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Roland Gewalt, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos			