



Έγγραφο συνόδου

A9-0418/2023

8.12.2023

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Vera Tax

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες**. Τα τμήματα του κειμένου που **απαλείφονται** σημαίνονται με το σύμβολο **■** ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	24
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ Ή ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ	26
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ.....	27
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	51
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	52

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2023)0272),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C9-0188/2023),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της 20ής Σεπτεμβρίου 2023¹,
 - αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Αλιείας,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0418/2023),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

¹ Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης του πληρώματος επί του πλοίου, καθώς και η κατάρτιση και τα προσόντα των μελών του πληρώματος, σύμφωνα με την οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}, δεδομένου ότι η υγεία, η ασφάλεια, η προστασία και ο άνθρωπος παράγοντας είναι αλληλένδετα στοιχεία και ότι έχει υψίστη σημασία να προλαμβάνεται κάθε ζημία που προκαλείται από ανθρώπινο σφάλμα.

^{1α} Οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006.

Τροπολογία 2

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας, κάθε κράτος σημαίας της ΕΕ θα πρέπει να πραγματοποιεί το μερίδιο των επιθεωρήσεων που του αναλογεί, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του στόλου του. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστεί για κάθε κράτος μέλος ετήσιο ελάχιστο ποσοστό επιθεωρήσεων της τάξης του 30 % τουλάχιστον των πλοίων που φέρουν τη σημαία του.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η υλοποίηση ενός εναρμονισμένου συστήματος ανάπτυξης ικανοτήτων, μετά την απόκτηση προσόντων, από ελεγκτές και επιθεωρητές του κράτους σημαίας, θα πρέπει να διασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτικών αρχών και να συμβάλλει στις ποιοτικές επιδόσεις των πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους.

Τροπολογία

(9) Η υλοποίηση ενός εναρμονισμένου συστήματος ανάπτυξης ικανοτήτων, μετά την απόκτηση προσόντων, από ελεγκτές και επιθεωρητές του κράτους σημαίας, θα πρέπει να διασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτικών αρχών και να συμβάλλει στις ποιοτικές επιδόσεις των πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους. ***Το πρόγραμμα κατάρτισης που ανέπτυξε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) θα πρέπει να οδηγεί στην υιοθέτηση εναρμονισμένων προσεγγίσεων από όλους τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές του κράτους σημαίας, συμπεριλαμβανομένης της υποχρεωτικής χρήσης ηλεκτρονικών πιστοποιητικών από όλα τα κράτη μέλη το αργότερο τρία έτη από ... [τρία έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας].***

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Η δημιουργία και η ανάπτυξη βάσης δεδομένων που θα παρέχει βασικές πληροφορίες, σε ηλεκτρονική μορφή, σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους αναμένεται να συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών, να βελτιώσουν περαιτέρω τη διαφάνεια των επιδόσεων ενός στόλου υψηλής ποιότητας και να καταστήσουν δυνατή την ενισχυμένη παρακολούθηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας ώστε να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι

Τροπολογία

(11) Η δημιουργία και η ανάπτυξη βάσης δεδομένων που θα παρέχει βασικές πληροφορίες, σε ηλεκτρονική μορφή, σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους αναμένεται να συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών, να βελτιώσουν περαιτέρω τη διαφάνεια των επιδόσεων ενός στόλου υψηλής ποιότητας και να καταστήσουν δυνατή την ενισχυμένη παρακολούθηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας ώστε να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι

ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτικών αρχών.

ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτικών αρχών. Σύμφωνα με το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός μεταξύ ενός σκάφους και του κράτους σημαίας. Για την ορθή ανάλυση της μετανηολόγησης των σκαφών και της χρήσης ανοικτών νηολογίων, η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει τα κράτη μέλη να προσδιορίζουν αν υπάρχει τέτοιος δεσμός καταρτίζοντας κατευθυντήριες γραμμές. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να καθορίζουν τι συνιστά πραγματικό δεσμό και τις συνέπειές του. Κατά την κατάρτιση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη σύσταση της ομάδας υψηλού επιπέδου για θέματα του κράτους σημαίας και τις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών, μεταξύ άλλων από τον ιδιωτικό τομέα, την κοινωνία των πολιτών και την πανεπιστημιακή κοινότητα. Οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται να καταβάλλουν εισφορές κοινωνικής ασφάλισης σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο τους, εκτός εάν ο εργαζόμενος τις καταβάλλει σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους στο οποίο κατοικεί. Οι κανόνες αυτοί μπορούν να έχουν ανεπιθύμητες συνέπειες όταν χρησιμοποιούνται για την αποφυγή καταβολής υψηλών εισφορών.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³¹, θα

Τροπολογία

(14) Η Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³¹ θα πρέπει να προσκαλούνται

πρέπει να προσκαλείται και να συμμετέχει ως παρατηρήτρια από το ελεγχόμενο κράτος μέλος ως κράτος σημαίας, με σκοπό τη διασφάλιση της συνέπειας μεταξύ του ελέγχου του ΔΝΟ και των αξιολογήσεων της Επιτροπής, οι οποίες διενεργούνται από τον EMSA για να ελέγχει την εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα μέσω του οικείου συστήματος επισκέψεων και επιθεωρήσεων, εξ ονόματος της Επιτροπής.

³¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

από το ελεγχόμενο κράτος μέλος ως κράτος σημαίας και να συμμετέχουν ως παρατηρητές, με σκοπό τη διασφάλιση της συνέπειας μεταξύ του ελέγχου του ΔΝΟ και των αξιολογήσεων της Επιτροπής, οι οποίες διενεργούνται από τον EMSA για να ελέγχει την εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα μέσω του οικείου συστήματος επισκέψεων και επιθεωρήσεων, εξ ονόματος της Επιτροπής.

³¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Η συμμετοχή της Επιτροπής και του EMSA στους ελέγχους θα πρέπει να καθιστά τη διαδικασία ελέγχου αποτελεσματικότερη και πληρέστερη. Θα πρέπει επίσης να διευκολύνει την καθιέρωση και την εφαρμογή απλουστευμένων διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένων κινήτρων για τη συμμόρφωση με τα περιβαλλοντικά, κοινωνικά, υγειονομικά και εργασιακά πρότυπα και τα πρότυπα που διασφαλίζουν την ασφάλεια των ναυτικών επί των πλοίων που ελλιμενίζονται σε λιμένες της Ένωσης, καθώς και δυνατότητες για αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις, λαμβανομένων υπόψη του περιβαλλοντικού δικαίου, του δικαίου της δημόσιας υγείας, του

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν, σε συντονισμό με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), την ανάπτυξη ικανοτήτων για τρίτες χώρες όσον αφορά την επιθεώρηση και την επιβολή, διοργανώνοντας εκστρατείες με τους κοινωνικούς εταίρους για την ευαισθητοποίηση σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας που εγκρίθηκε από τη ΔΟΕ το 2006 (MLC 2006). Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να προωθήσει τη δημιουργία από τη ΔΟΕ μιας βάσης δεδομένων για ναυτικούς και λιμενεργάτες η οποία θα περιέχει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και τις καταγγελίες, διασφαλίζοντας την ακρίβεια των αρχείων των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης, προκειμένου να βοηθήσει τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες να αναζητούν τις πλέον αξιόπιστες υπηρεσίες πρόσληψης και απασχόλησης σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006).

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16α) Η Επιτροπή θα πρέπει να εκδίδει έκθεση διαφάνειας με βάση τις πληροφορίες από την υποχρεωτική βάση

δεδομένων, στην οποία έχουν πρόσβαση όλα τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) θα πρέπει να παρέχει την αναγκαία υποστήριξη για τη διασφάλιση της εφαρμογής της οδηγίας 2009/21/ΕΚ.

Τροπολογία

(21) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) θα πρέπει να παρέχει την αναγκαία υποστήριξη για τη διασφάλιση της εφαρμογής της οδηγίας 2009/21/ΕΚ. ***Η κατάρτιση που παρέχεται από τον EMSA στις διοικητικές αρχές των κρατών σημαίας θα πρέπει να συνεχίζεται, να ενισχύεται και να επεκτείνεται ώστε να καλύπτει πλήρως τις υποχρεώσεις των κρατών μελών, όπως ορίζονται στη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006). Ο EMSA θα πρέπει να διευκολύνει τον συντονισμό και την ανταλλαγή πληροφοριών και ορθών πρακτικών μεταξύ των διοικητικών αρχών των κρατών σημαίας.***

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο) Οδηγία 2009/21/ΕΚ Άρθρο 1 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι:
- α) να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας; και

Τροπολογία

(-1) Στο άρθρο 1, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι:
- α) να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας; και

β) να ενισχυθεί η ασφάλεια και να αποτραπεί η ρύπανση από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους.

β) να ενισχυθεί η ασφάλεια, **συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας επί του πλοίου**, και να αποτραπεί η ρύπανση από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους.»

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, προτού επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, να λειτουργήσει, διασφαλίζει ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς. Συγκεκριμένα, επαληθεύει τα καταγεγραμμένα στοιχεία για την ασφάλεια του πλοίου χρησιμοποιώντας τις εκθέσεις επιθεώρησης και τα πιστοποιητικά που περιέχονται στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 6α. Εάν χρειαστεί, έρχεται σε επαφή με το προηγούμενο κράτος σημαίας, ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσον εξακολουθούν να εκκρεμούν τυχόν ελλείψεις ή ζητήματα ασφάλειας που εκείνο είχε επισημάνει.

Τροπολογία

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, προτού επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, να λειτουργήσει, διασφαλίζει ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς. Συγκεκριμένα, **διενεργεί επιθεωρήσεις επί του πλοίου και** επαληθεύει **τόσο** τα καταγεγραμμένα στοιχεία για την ασφάλεια του πλοίου **όσο και τα έγγραφα που διασφαλίζουν ότι το πλοίο πληροί τα διεθνή περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα**, χρησιμοποιώντας τις εκθέσεις επιθεώρησης και τα πιστοποιητικά που περιέχονται στη βάση δεδομένων **των επιθεωρήσεων** που αναφέρεται στο άρθρο 6α. **Επαληθεύει επίσης ότι η λειτουργία του πλοίου είναι σύμφωνη με τις διεθνείς περιβαλλοντικές και εργασιακές συμβάσεις, ότι συμμορφώνεται με την οδηγία 2013/54/ΕΕ και ότι το πλήρωμα έχει εκπαιδευτεί σύμφωνα με την οδηγία 2022/993 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}**. Εάν χρειαστεί, έρχεται σε επαφή με το προηγούμενο κράτος σημαίας, ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσον εξακολουθούν να εκκρεμούν τυχόν ελλείψεις ή ζητήματα ασφάλειας που εκείνο είχε επισημάνει.

1^α Οδηγία (ΕΕ) 2022/993 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2022, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (ΕΕ L 169 της 27.6.2022, σ. 45).

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 2009/21/ΕΚ

Άρθρο 4 α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκατάσταση τυχόν ελλείψεων που επιβεβαιώνονται ή διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια επιθεώρησης που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο γ).

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκατάσταση τυχόν ελλείψεων που επιβεβαιώνονται ή διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια επιθεώρησης που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο γ) **και ότι λαμβάνονται όλα τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για τη διευθέτηση χρονικά κρίσιμων ανησυχιών για την ασφάλεια και το περιβάλλον πριν από τον απόπλου του πλοίου. Οι επιθεωρήσεις επικεντρώνονται ειδικότερα στην ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις όλων των πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, καθώς και στις συνθήκες εργασίας των πληρωμάτων, συμπεριλαμβανομένης της ακρίβειας των δεδομένων σχετικά με τις ώρες εργασίας και τις ώρες ανάπαυσης σύμφωνα με την οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.**

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 2009/21/ΕΚ

Άρθρο 4 α – παράγραφος 4

4. Για να διασφαλιστεί η εναρμόνιση των συμπληρωματικών επιθεωρήσεων από το κράτος σημαίας που αναφέρονται στο άρθρο 4α παράγραφος 2 στοιχείο γ), η Επιτροπή, αφού ζητήσει τη γνώμη της ομάδας υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας που αναφέρεται στο άρθρο 9α παράγραφος 1, εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό ενιαίων μέτρων με σκοπό τον προσδιορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων για την εφαρμογή των υποχρεώσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2.

4. Για να διασφαλιστεί η εναρμόνιση των συμπληρωματικών επιθεωρήσεων από το κράτος σημαίας που αναφέρονται στο άρθρο 4α παράγραφος 2 στοιχείο γ), η Επιτροπή, αφού ζητήσει τη γνώμη της ομάδας υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας που αναφέρεται στο άρθρο 9α παράγραφος 1, εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό ενιαίων μέτρων με σκοπό τον προσδιορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων για την εφαρμογή των υποχρεώσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 1. **Οι εν λόγω ελάχιστες απαιτήσεις περιλαμβάνουν ιδίως για κάθε κράτος μέλος ετήσιο ελάχιστο ποσοστό επιθεωρήσεων της τάξης του 30 % των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του στόλου του, καθώς και ένα ποιοτικό στοιχείο που λαμβάνει υπόψη την κατηγορία κινδύνου του επιθεωρούμενου πλοίου.** Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 4 γ – παράγραφος 2

2. Η Επιτροπή, ζητώντας τη συμβουλή της ομάδας υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας που αναφέρεται στο άρθρο 9α παράγραφος 1, αναπτύσσει κοινό σύστημα ανάπτυξης ικανοτήτων (μετά την απόκτηση προσόντων σε εθνικό επίπεδο) και το επικαιροποιεί, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες τεχνολογίες και σε σχέση με τις νέες ή

2. Η Επιτροπή, ζητώντας τη συμβουλή της ομάδας υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας που αναφέρεται στο άρθρο 9α παράγραφος 1, αναπτύσσει κοινό σύστημα ανάπτυξης ικανοτήτων (μετά την απόκτηση προσόντων σε εθνικό επίπεδο) και το επικαιροποιεί, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες τεχνολογίες και σε σχέση με τις νέες ή

πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις σχετικές διεθνείς πράξεις, για τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές του κράτους σημαίας των κρατών μελών.

πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις σχετικές διεθνείς πράξεις, για τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές του κράτους σημαίας των κρατών μελών, **και δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην εφαρμογή της οδηγίας 2013/54/ΕΕ.**

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 2009/21/ΕΚ

Άρθρο 4 γ – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Η Επιτροπή, με τη συνδρομή του EMSA, καταρτίζει έγγραφο καθοδήγησης που παρέχει συμβουλές σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της οδηγίας 2013/54/ΕΕ. Ο EMSA παρέχει επίσης αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τα προβλήματα που εντοπίζονται συχνότερα κατά τις επιθεωρήσεις πλοίων υπό κάθε σημαία από το κράτος λιμένα, καθώς και επεξηγήσεις και διευκρινίσεις σχετικά με τα ειδικά έγγραφα και πιστοποιητικά κάθε κράτους σημαίας.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 2009/21/ΕΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με πλοία που φέρουν τη σημαία τους τηρούνται και παραμένουν εύκολα προσβάσιμες σε ηλεκτρονική μορφή συμβατή και διαλειτουργική με τις ενωσιακές βάσεις δεδομένων ασφάλειας στη θάλασσα:

1. **Τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά είναι υποχρεωτικά για όλα τα κράτη μέλη από [τρία έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] το αργότερο.** Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με πλοία που φέρουν τη σημαία τους

τηρούνται και παραμένουν εύκολα προσβάσιμες σε ηλεκτρονική μορφή συμβατή και διαλειτουργική με τις ενωσιακές βάσεις δεδομένων ασφάλειας στη θάλασσα:

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) στοιχεία σχετικά με τη διευθέτηση της εργασίας επί του πλοίου και μητρώο των καθημερινών ωρών εργασίας των ναυτικών, όπως ορίζονται στην οδηγία 1999/63/EK.

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα (ελλείψεις: ναι ή όχι· απαγορεύσεις απόπλου: ναι ή όχι)·

ε) αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα (ελλείψεις: ναι ή όχι· απαγορεύσεις απόπλου: ναι ή όχι· **και, εάν υπάρχουν ελλείψεις ή απαγορεύσεις απόπλου, περαιτέρω λεπτομέρειες, ανάλογα με την περίπτωση**)·

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

εα) θεσμοθετημένα πιστοποιητικά που επιβεβαιώνουν ότι έχουν αποκατασταθεί τυχόν αναφερθείσες ελλείψεις που διαπιστώθηκαν μέσω επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα·

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι πληροφορίες διαβιβάζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που προβλέπεται στο άρθρο 6α. Αντίγραφο της έκθεσης παραδίδεται επίσης στον πλοίαρχο.

2. Οι πληροφορίες διαβιβάζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που προβλέπεται στο άρθρο 6α, **δεδομένου ότι η διαλειτουργικότητα των βάσεων δεδομένων συμβάλλει σε μια εναρμονισμένη προσέγγιση όσον αφορά την υποβολή στοιχείων και τη μέτρηση των επιδόσεων του στόλου υπό την ευθύνη του κράτους σημαίας.** Αντίγραφο της έκθεσης παραδίδεται επίσης στον πλοίαρχο.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6 α – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Τα κράτη μέλη έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που καταγράφονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο σύστημα επιθεώρησης που προβλέπεται στην οδηγία 2009/16/EK. Καμία διάταξη της παρούσας

4. Τα κράτη μέλη έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που καταγράφονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο σύστημα επιθεώρησης που προβλέπεται στην οδηγία 2009/16/EK. Καμία διάταξη της παρούσας

οδηγίας δεν εμποδίζει την ανταλλαγή των εν λόγω πληροφοριών μεταξύ των σχετικών αρμόδιων αρχών εντός και μεταξύ των κρατών μελών, με την Επιτροπή **ή με** τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁶.

³⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

οδηγίας δεν εμποδίζει την ανταλλαγή των εν λόγω πληροφοριών μεταξύ των σχετικών αρμόδιων αρχών εντός και μεταξύ των κρατών μελών, με την Επιτροπή **και** με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁶.

³⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 2009/21/ΕΚ

Άρθρο 6 α – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα θεσμοθετημένα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) διαβιβάζονται ηλεκτρονικά στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, χρησιμοποιώντας τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές για μια εναρμονισμένη διεπαφή ηλεκτρονικής υποβολής στοιχείων που προβλέπεται στο άρθρο 24α της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

Τροπολογία

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η **διευθέτηση εργασίας επί του πλοίου και το μητρώο των καθημερινών ωρών εργασίας ή των καθημερινών ωρών ανάπαυσης των ναυτικών, σύμφωνα με την οδηγία 2013/54/ΕΕ, καθώς και τα** θεσμοθετημένα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 **στοιχεία αα) και β)** διαβιβάζονται ηλεκτρονικά στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, χρησιμοποιώντας τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές για μια εναρμονισμένη διεπαφή ηλεκτρονικής υποβολής στοιχείων που προβλέπεται στο άρθρο 24α της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα ώστε η διοικητική τους αρχή να υποβάλλεται στους ελέγχους του ΔΝΟ τουλάχιστον άπαξ ανά **επταετία**, και δημοσιεύουν το αποτέλεσμα του ελέγχου καθώς και τυχόν διορθωτικά μέτρα στη βάση δεδομένων του Παγκόσμιου Ολοκληρωμένου Συστήματος Ναυτιλιακών Πληροφοριών (GISIS) που έχει δημιουργήσει ο ΔΝΟ. Τα κράτη μέλη θέτουν επίσης τις ίδιες πληροφορίες στη διάθεση του κοινού, σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία περί εμπιστευτικότητας.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα ώστε η διοικητική τους αρχή να υποβάλλεται στους ελέγχους του ΔΝΟ τουλάχιστον άπαξ ανά **πενταετία**, και δημοσιεύουν το αποτέλεσμα του ελέγχου καθώς και τυχόν διορθωτικά μέτρα στη βάση δεδομένων του Παγκόσμιου Ολοκληρωμένου Συστήματος Ναυτιλιακών Πληροφοριών (GISIS) που έχει δημιουργήσει ο ΔΝΟ. Τα κράτη μέλη θέτουν επίσης τις ίδιες πληροφορίες στη διάθεση του κοινού, σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία περί εμπιστευτικότητας.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EMSA, μπορεί να συμμετέχει ως παρατηρήτρια στη διαδικασία ελέγχου του ΔΝΟ και ότι κάθε έκθεση ελέγχου και οι πληροφορίες σχετικά με τα επακόλουθα μέτρα που λαμβάνονται τίθενται αμέσως στη διάθεση της Επιτροπής.

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η Επιτροπή **και** ο EMSA **μπορούν** να συμμετέχουν ως παρατηρητές στη διαδικασία ελέγχου του ΔΝΟ και ότι κάθε έκθεση ελέγχου και οι πληροφορίες σχετικά με τα επακόλουθα μέτρα που λαμβάνονται τίθενται αμέσως στη διάθεση της Επιτροπής.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το λοιπό προσωπικό που συνδράμει στην εκτέλεση των επιθεωρήσεων διαθέτει εκπαίδευση, κατάρτιση και επίβλεψη ανάλογη με τα καθήκοντα που επιτρέπεται να εκτελεί.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το λοιπό προσωπικό που συνδράμει στην εκτέλεση των επιθεωρήσεων διαθέτει εκπαίδευση, κατάρτιση και επίβλεψη ανάλογη με τα καθήκοντα που επιτρέπεται να εκτελεί. ***Τα κράτη σημαίας αναθεωρούν τις κατευθυντήριες γραμμές που παρέχονται στους επιθεωρητές τους και σε εκείνους που είναι εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν για λογαριασμό τους, ώστε αυτές να καλύπτουν τη συστηματική επαλήθευση της ακρίβειας των αρχείων. Η κατάρτιση που παρέχεται από τον EMSA στις διοικητικές αρχές των κρατών σημαίας καλύπτει τις εν λόγω διαδικασίες επαλήθευσης και συνεχίζεται, ενισχύεται και επεκτείνεται ώστε να καλύπτει διεξοδικότερα τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006). Ο EMSA διευκολύνει επίσης τον συντονισμό και την ανταλλαγή πληροφοριών και ορθών πρακτικών μεταξύ των διοικητικών αρχών των κρατών σημαίας.***

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Το άρθρο 9 απαλείφεται.

Τροπολογία

(9) Το άρθρο 9 ***αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:***

«Άρθρο 9

Εκθέσεις και επανεξέταση

Κάθε πέντε έτη και την πρώτη φορά το αργότερο [τρία έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], η Επιτροπή

υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει αξιολόγηση των επιδόσεων των κρατών μελών ως κρατών σημαίας και συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.»

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 9 α – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας με σκοπό τη συζήτηση θεμάτων του κράτους σημαίας και τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πείρας μεταξύ των εθνικών αρχών των κρατών μελών, των εμπειρογνομόνων και των επιθεωρητών του κράτους σημαίας, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, εκείνων του ιδιωτικού τομέα.

Τροπολογία

Η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας με σκοπό τη συζήτηση θεμάτων του κράτους σημαίας και τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πείρας μεταξύ των εθνικών αρχών των κρατών μελών, των εμπειρογνομόνων και των επιθεωρητών του κράτους σημαίας **και όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών** του ιδιωτικού τομέα, **της κοινωνίας των πολιτών και της πανεπιστημιακής κοινότητας.**

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 9 α – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η ομάδα υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας **απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της Επιτροπής, με τη συνδρομή** του EMSA.

Τροπολογία

Η ομάδα υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας **απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών, της Επιτροπής και** του EMSA.

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 9 α – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) να επικουρεί την Επιτροπή στην ανάπτυξη τεχνικής μεθόδου σχετικά με το τι συνιστά κατάλληλους πόρους, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του στόλου, που αναφέρονται στο άρθρο 4β·

Τροπολογία

γ) να επικουρεί την Επιτροπή στην ανάπτυξη τεχνικής μεθόδου σχετικά με το τι συνιστά κατάλληλους πόρους, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του στόλου **και τον αριθμό των επιθεωρήσεων που πρέπει να διενεργούνται**, που αναφέρονται στο άρθρο 4β·

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 9 β – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή θεσπίζει ηλεκτρονικό εργαλείο υποβολής στοιχείων για τους σκοπούς της συλλογής πληροφοριών και δεδομένων από τα κράτη μέλη σε σχέση με την παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν περιοδικά, και τουλάχιστον μία φορά ετησίως, την Επιτροπή σχετικά με:

Τροπολογία

I. Η Επιτροπή θεσπίζει ηλεκτρονικό εργαλείο υποβολής στοιχείων για τους σκοπούς της συλλογής πληροφοριών και δεδομένων από τα κράτη μέλη σε σχέση με την παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν περιοδικά, και τουλάχιστον μία φορά ετησίως, την Επιτροπή σχετικά με:

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 9 β – παράγραφος 1 – στοιχείο α – σημείο iv α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ίνα) τον βαθμό στον οποίο η κατηγορία κινδύνου των πλοίων ελήφθη υπόψη στις έρευνες, τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους που διενήργησαν τα κράτη σημαίας·

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 9 β – παράγραφος 1 – στοιχείο α – σημείο iv β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ivβ) τις συνθήκες εργασίας με βάση τα αρχεία των ημερήσιων ωρών εργασίας και των ημερήσιων ωρών ανάπαυσης των ναυτικών σύμφωνα με την οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 9 β – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Η Επιτροπή εκδίδει ετήσια έκθεση με βάση τις πληροφορίες που συλλέγονται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η οποία δημοσιεύεται στον επίσημο ιστότοπο. Μετά τη δημοσίευση, η Επιτροπή υποβάλλει τα αποτελέσματα της εν λόγω έκθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η εισηγήτρια επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής για αναθεώρηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας. Η πρόταση αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα των επιθεωρήσεων των πλοίων που φέρουν τη σημαία της ΕΕ, να εξασφαλίσει καλύτερη εποπτεία των αναγνωρισμένων οργανισμών που εκτελούν εργασίες υπό την ευθύνη κράτους σημαίας και να δημιουργήσει ένα πιο εναρμονισμένο σύστημα κατάρτισης για τους Ευρωπαίους επιθεωρητές. Κατ' επέκταση, κάτι τέτοιο αναμένεται να οδηγήσει στην καλύτερη επιβολή των κανόνων ασφάλειας, στη μείωση της ρύπανσης από τη ναυτιλία και στην καλύτερη συμμόρφωση των κρατών μελών της ΕΕ προς τις υποχρεώσεις που υπέχουν ως κράτη σημαίας στο πλαίσιο του καθεστώτος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ).

Η εισηγήτρια υποστηρίζει την υποχρέωση εφαρμογής συστήματος διαχείρισης της ποιότητας καθώς και την ευρύτερη χρήση σύγχρονων ψηφιακών τεχνολογιών, ιδίως στον τομέα των ηλεκτρονικών πιστοποιητικών και της διαλειτουργικότητας των βάσεων δεδομένων του EMSA, τις οποίες θα μπορούσαν να συμβουλευονται οι αρχές του ευρωπαϊκού κράτους λιμένα κατά την προετοιμασία για την επιθεώρηση πλοίου με ευρωπαϊκή σημαία από το κράτος λιμένα.

Η εισηγήτρια πιστεύει ότι η ψηφιοποίηση και η αυτοματοποίηση του ναυτιλιακού τομέα μπορούν σε μεγάλο βαθμό να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών του και να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στην απανθρακοποίησή του, σύμφωνα με τις φιλοδοξίες της Πράσινης Συμφωνίας. Είναι επίσης πεπεισμένη ότι, προκειμένου να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα, ο ευρωπαϊκός τομέας θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να συμμετάσχει στις προσπάθειες της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας το αργότερο έως το 2050, με βάση τη συμφωνία του Παρισιού. Για τον σκοπό αυτόν, είναι της γνώμης ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της Ένωσης (SafeSeaNet) και τις υπηρεσίες που θεσπίστηκαν με την οδηγία 2002/59/ΕΚ¹ και προτείνει τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά να καταστούν υποχρεωτικά για όλα τα κράτη μέλη μετά την παρέλευση τριών ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Η εισηγήτρια διατηρεί επίσης την πεποίθηση ότι, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια και να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, τα προγράμματα κατάρτισης που παρέχονται από τον EMSA στις αρχές του κράτους σημαίας θα πρέπει να ενθαρρύνουν μια πιο εναρμονισμένη προσέγγιση και θα πρέπει να συνεχιστούν, να ενισχυθούν και να επεκταθούν ώστε να καλύπτουν διεξοδικότερα πτυχές που σχετίζονται με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας. Ο EMSA θα πρέπει να διευκολύνει στο πλαίσιο αυτό τον συντονισμό και την ανταλλαγή πληροφοριών και ορθών πρακτικών μεταξύ των αρχών των κρατών σημαίας. Η εισηγήτρια θα ήθελε οι επιθεωρήσεις να εξετάζουν τις συνθήκες εργασίας, την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις όλων των πλοίων που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών και, ως εκ τούτου, να περιλαμβάνουν ακριβή δεδομένα σχετικά με τις ώρες εργασίας και τις ώρες ανάπαυσης των πληρωμάτων. Τα κράτη σημαίας θα πρέπει να αναθεωρούν τις κατευθυντήριες γραμμές που παρέχονται στους επιθεωρητές τους και σε εκείνους που είναι

¹ Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν για λογαριασμό τους, ώστε αυτές να συμπεριλαμβάνουν τη συστηματική επαλήθευση της ακρίβειας των εν λόγω αρχείων.

Η εισηγήτρια είναι της γνώμης ότι, για να εξαλειφθούν ανεπιθύμητες πρακτικές όπως η μετανηολόγηση σκαφών και η χρήση ανοικτών νηολογίων, θα πρέπει να υπάρξει «πραγματικός δεσμός» μεταξύ του πραγματικού ιδιοκτήτη ενός σκάφους και της σημαίας που φέρει το σκάφος, σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) (άρθρο 5 της UNCLOS του 1958 και άρθρο 91 παράγραφος 1 της UNCLOS του 1982). Κατά συνέπεια, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να υποχρεούνται να καταβάλλουν εισφορές κοινωνικής ασφάλισης σύμφωνα με το δίκαιο της σημαίας που φέρει το πλοίο τους, εκτός εάν ο εργαζόμενος τις καταβάλλει σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους στο οποίο κατοικεί.

Τέλος, με την πρόταση της Επιτροπής συστήνεται ομάδα εμπειρογνομόνων για τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας η οποία θα αποτελέσει πλατφόρμα για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και την ανάπτυξη κοινής προσέγγισης όσον αφορά τις επιθεωρήσεις από το κράτος σημαίας και κοινού μορφότυπου υποβολής στοιχείων. Η εισηγήτρια, μολονότι συμφωνεί με την ιδέα αυτή και πιστεύει ότι θα πρέπει να διατηρηθεί και να προωθηθεί η ανάπτυξη επαρκών ικανοτήτων, θεωρεί ότι οι λύσεις και οι συστάσεις που αναπτύσσονται από την ομάδα εμπειρογνομόνων δεν θα πρέπει να επιβαρύνουν τις αρχές που έχουν καλές επιδόσεις.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ Ή ΠΡΟΣΩΠΑ
ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ**

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του παραρτήματος I του Κανονισμού, η εισηγήτρια δηλώνει ότι σε αυτήν κατατέθηκαν απόψεις από τις ακόλουθες οντότητες ή πρόσωπα κατά την εκπόνηση της έκθεσης, μέχρι την έγκρισή της από την επιτροπή:

Οντότητα και/ή πρόσωπο
KVNR
European Commission
ECSA
ETF
IACS
Netherlands Per. Rep.
T&E
WSC
EUDA
EMSA

Ο ανωτέρω κατάλογος συντάσσεται υπό την αποκλειστική ευθύνη της εισηγήτριας.

29.11.2023

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας
(COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Ana Miranda

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η παρούσα πρόταση εντάσσεται σε μια ευρύτερη δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα. Παρότι συγκεκριμένες αλλαγές στον τομέα της αλιείας περιλαμβάνονται σε άλλα στοιχεία της δέσμης, είναι σαφές ότι η οδηγία για το κράτος σημαίας έχει ζωτική σημασία για τις αλιευτικές κοινότητες. Οι σημαίες ευκαιρίας, για παράδειγμα, προκαλούν σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την ασφάλεια, τις συνθήκες εργασίας, την ιχνηλασιμότητα των αλιευτικών προϊόντων και τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού.

Η δέσμη μέτρων του 2009 για την ασφάλεια στη θάλασσα αποτέλεσε σε μεγάλο βαθμό απάντηση σε μια σειρά θαλάσσιων καταστροφών, εκ των οποίων μια από τις χειρότερες ήταν το ναυάγιο του Prestige στα ανοικτά των ακτών της Γαλικίας το 2002. Η καταστροφή αυτή ήταν πρωτοφανής και είχε ολέθριες επιπτώσεις στη θαλάσσια ζωή, στα πτηνά και στο ευρύτερο περιβάλλον. Το αποτέλεσμα ήταν να υποστούν σοβαρό πλήγμα όλοι όσοι δραστηριοποιούνται στον τομέα της αλιείας, ιδίως στην παράκτια και στην μικρής κλίμακας αλιεία και στον τομέα των οστρακοειδών.

Η καταστροφή κατέστησε επίσης προφανείς σημαντικές ελλείψεις στην αντίδραση της ισπανικής κυβέρνησης —οι οποίες επισημάνθηκαν στο ψήφισμα του Κοινοβουλίου που εγκρίθηκε μετά το ναυάγιο¹— καθώς και τις αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ σε ό,τι αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα. Το Κοινοβούλιο εξέφρασε την περίοδο εκείνη σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά τις σημαίες ευκαιρίας, οι οποίες αμβλύθηκαν με την οδηγία του 2009 για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η οδηγία του 2009 έχει γενικά μεταφερθεί με ορθό τρόπο στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών και ότι έχει δημιουργήσει πιο ισότιμους όρους ανταγωνισμού στον τομέα της ναυτιλίας. Ωστόσο, η οδηγία δεν συμβαδίζει πλήρως με τις εξελίξεις σε επίπεδο Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) και εξακολουθούν να υπάρχουν ανακολουθίες όσον αφορά τις επιθεωρήσεις και την παρακολούθηση.

¹ P5_TA(2004)0350

Ως εκ τούτου, η πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί στο να επικαιροποιηθεί η οδηγία ώστε να συμμορφωθεί πληρέστερα με τα πρότυπα του ΔΝΟ, να εναρμονιστούν οι επιθεωρήσεις και η παρακολούθηση, να προωθηθούν ψηφιακές λύσεις και να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ των αρχών των κρατών μελών. Στόχος της πρότασης είναι επίσης η βελτίωση της κατάρτισης του κράτους σημαίας.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης υποστηρίζει πλήρως τον στόχο της Επιτροπής να επικαιροποιήσει το ισχύον νομοθετικό καθεστώς και να διασφαλίσει ότι παραμένει πλήρως ευθυγραμμισμένο με τα διεθνή πρότυπα. Εκφράζει επίσης την ικανοποίησή της για τις προσπάθειες πληρέστερης υιοθέτησης των ψηφιακών τεχνολογιών.

Ωστόσο, επισημαίνει πρόσφατα ψηφίσματα στα οποία το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συνέχισε να εκφράζει ανησυχίες όσον αφορά το ζήτημα της μετανηολόγησης και των σημαίων ευκαιρίας.² Αυτό εξακολουθεί να αποτελεί μείζον ζήτημα για το περιβάλλον και, από την άποψη της αλιείας, για εκείνους των οποίων τα μέσα βιοπορισμού εξαρτώνται από το εν λόγω περιβάλλον. Οι απόψεις αυτές απηχούν τη στάση της ευρύτερης κοινωνίας των πολιτών, για παράδειγμα στη Γαλικία, όπου μέσω της πλατφόρμας *Nunca Más* συνεχίζεται η εκστρατεία που ξεκίνησε μετά την καταστροφή του Prestige υπέρ της συμμόρφωσης κάθε ναυτιλιακής δραστηριότητας στα ύδατα της ΕΕ με τα πρότυπα του ΔΝΟ.

Ορισμένα από τα πλέον πολυσύχναστα διεθνή ναυτιλιακά κανάλια βρίσκονται στην Ευρώπη, ενώ εξακολουθεί να υφίσταται το ζήτημα των πλοίων που χρησιμοποιούν σημαίες ευκαιρίας κατά τον διάπλου σε ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές, όπως ο διάδρομος του Fisterra.

Οι ανάγκες ποικίλλουν μεταξύ των διαφόρων υδάτων, όπως η Βαλτική, η Μεσόγειος και οι ακτές του Ατλαντικού. Ωστόσο, όλες αυτές οι περιοχές στηρίζουν κοινότητες που εξαρτώνται από ένα καθαρό θαλάσσιο περιβάλλον —και όλες μαζί εξαρτώνται από την εύρυθμη λειτουργία ενός καθεστώτος ασφάλειας στη θάλασσα. Η παρούσα πρόταση αναμένεται να αποτελέσει μέρος των συνεχιζόμενων προσπαθειών με στόχο τη βελτίωση του έργου της ΕΕ για την προστασία του ζωτικού θαλάσσιου περιβάλλοντός μας —καθώς και της οικονομίας, της επισιτιστικής ασφάλειας και των κοινοτήτων που εξαρτώνται από την αλιεία, την υδατοκαλλιέργεια και τα οστρακοειδή.

Τέλος, η συντάκτρια της γνωμοδότησης εκφράζει τη λύπη της για την κατακερματισμένη διαδικασία με την οποία βρέθηκε αντιμέτωπη η Επιτροπή Αλιείας. Δεδομένης της μεγάλης σημασίας της δέσμης για τον αλιευτικό κλάδο, θα έπρεπε να έχει δοθεί στην επιτροπή πλήρης εποπτεία εντός εύλογης προθεσμίας.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Αλιείας καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τα ακόλουθα:

² Για παράδειγμα, στο ψήφισμα P9_TA (2022) 0356 και κατά την πρώτη ανάγνωση της πρότασης πρωτοβουλίας «FuelEU Maritime».

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(1) Η ασφάλεια **του ναυτιλιακού τομέα** στην Ένωση, **των ναυτικών** και των πολιτών που **τον** χρησιμοποιούν, **όπως επίσης η ευημερία των επιβατών και του πληρώματος** καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος θα πρέπει να εξασφαλίζονται ανά πάσα στιγμή. **Θα πρέπει επίσης να λαμβάνεται ανά πάσα στιγμή υπόψη ότι αναρίθμητες θέσεις εργασίας και παράκτιες κοινότητες εξαρτώνται από την προστασία του περιβάλλοντος.**

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Θα πρέπει να διασφαλίζεται η ευημερία των εργαζομένων στον ναυτιλιακό κλάδο, με την εξασφάλιση δίκαιων συνθηκών εργασίας και επαρκούς προστασίας για τους ναυτικούς.

Αιτιολόγηση

Η παρούσα οδηγία ορθώς δίνει έμφαση στην ασφάλεια της ναυτιλίας στην Ένωση και στην προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, θα ήταν πιθανώς χρήσιμο να αναγνωριστεί με μεγαλύτερη σαφήνεια η σημασία των δίκαιων συνθηκών εργασίας και της ευημερίας των ναυτικών, που αποτελούν κρίσιμες πτυχές των ναυτικών δραστηριοτήτων.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Βάσει των διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS) και των συμβάσεων για τις οποίες είναι θεματοφύλακας ο ΔΝΟ, τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη των πράξεων αυτών είναι υπεύθυνα για τη θέσπιση νόμων και κανονισμών και για τη λήψη κάθε άλλου μέτρου το οποίο ενδέχεται να είναι αναγκαίο προκειμένου να τεθούν πλήρως σε εφαρμογή οι εν λόγω πράξεις, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, από την άποψη της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα πλοία είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζονται.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2) Βάσει των διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS) και των συμβάσεων για τις οποίες είναι θεματοφύλακας ο ΔΝΟ, τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη των πράξεων αυτών είναι υπεύθυνα για τη θέσπιση νόμων και κανονισμών και για τη λήψη κάθε άλλου μέτρου το οποίο ενδέχεται να είναι αναγκαίο προκειμένου να τεθούν πλήρως σε εφαρμογή οι εν λόγω πράξεις, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, από την άποψη της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος **και εκείνων των οποίων τα μέσα βιοπορισμού εξαρτώνται από το εν λόγω περιβάλλον**, τα πλοία είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζονται.

Τροπολογία

(2α) Οι επισφαλείς καταστάσεις στη θάλασσα μπορούν να οδηγήσουν σε ατυχήματα και θαλάσσιες καταστροφές, με πρωτοφανείς επιπτώσεις στα (ευπαθή) θαλάσσια οικοσυστήματα. Οι θάλασσες και οι ωκεανοί διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη ρύθμιση του κλίματος της Γης και αποτελούν τεράστια καταβόθρα άνθρακα. Ως εκ τούτου, είναι πολύ σημαντικό να προστατεύονται τα οικοσυστήματα αυτά.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Σε διεθνές επίπεδο, η λειτουργία της διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων αποτελεί μέρος των αρμοδιοτήτων του κράτους σημαίας, ενώ σε επίπεδο Ένωσης καθίσταται ανεξάρτητη και ρυθμίζεται από την οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει την οδηγία 2009/18/EK.

²⁹ Οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 114).

Τροπολογία

(5) Σε διεθνές επίπεδο, η λειτουργία της διερεύνησης θαλάσσιων ατυχημάτων αποτελεί μέρος των αρμοδιοτήτων του κράτους σημαίας, **όπου είναι εξαιρετικά σημαντικό να διασφαλίζεται ότι οι έρευνες ατυχημάτων δίνουν προτεραιότητα στη λογοδοσία και στη μάθηση για την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων**, ενώ σε επίπεδο Ένωσης καθίσταται ανεξάρτητη και ρυθμίζεται από την οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει την οδηγία 2009/18/EK.

²⁹ Οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 114).

Αιτιολόγηση

Η οδηγία διατηρεί την ανεξαρτησία των ερευνών θαλάσσιων ατυχημάτων, η οποία είναι απαραίτητη. Ωστόσο, θα πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί η σημασία της ενδελεχούς υποβολής εκθέσεων, της διαφάνειας και της λογοδοσίας σε αυτές τις έρευνες, ώστε να διασφαλίζεται ότι αντλούνται και εφαρμόζονται διδάγματα για την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων.

Τροπολογία 6

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Οι ναυτικές αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε κατάλληλους πόρους,

Τροπολογία

(7) Οι ναυτικές αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε κατάλληλους πόρους,

συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας λήψης τεχνικών αποφάσεων, για την εφαρμογή των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του στόλου τους και με βάση τις σχετικές απαιτήσεις του ΔΝΟ. Για να βελτιωθούν οι συνολικές ποιοτικές επιδόσεις των πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, είναι επίσης αναγκαίο να εναρμονιστεί η αυστηρή και διεξοδική παρακολούθηση, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κανόνων και της επανεξέτασης του σχεδιασμού, των αναγνωρισμένων οργανισμών που εκτελούν καθήκοντα κράτους σημαίας εξ ονόματος των κρατών μελών.

συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας λήψης τεχνικών αποφάσεων, για την εφαρμογή των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του στόλου τους και με βάση τις σχετικές απαιτήσεις του ΔΝΟ. **Θα πρέπει να ληφθούν πλήρως υπόψη οι διοικητικές αρχές σε υποεθνικό επίπεδο οι οποίες έχουν αρμοδιότητες στον τομέα της αλιείας, σύμφωνα με την έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους.** Για να βελτιωθούν οι συνολικές ποιοτικές επιδόσεις των πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, είναι επίσης αναγκαίο να εναρμονιστεί η αυστηρή και διεξοδική παρακολούθηση, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κανόνων και της επανεξέτασης του σχεδιασμού, των αναγνωρισμένων οργανισμών που εκτελούν καθήκοντα κράτους σημαίας εξ ονόματος των κρατών μελών.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Θα πρέπει να καθοριστούν ελάχιστα κριτήρια και στόχοι επιθεωρήσεων σχετικά με τους εν λόγω πόρους, βάσει της πρακτικής πείρας των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της απασχόλησης μη αποκλειστικών επιθεωρητών, μέσω μέτρων εφαρμογής.

Τροπολογία

(8) Θα πρέπει να καθοριστούν ελάχιστα κριτήρια και στόχοι επιθεωρήσεων σχετικά με τους εν λόγω πόρους, βάσει της πείρας των κρατών μελών από την πρακτική **και την παρατήρηση**, συμπεριλαμβανομένης της απασχόλησης μη αποκλειστικών επιθεωρητών, μέσω μέτρων εφαρμογής.

Αιτιολόγηση

Ενώ η θεωρητική εμπειρία ενδέχεται να μην είναι η πλέον χρήσιμη για τις επιθεωρήσεις, η εμπειρία από την παρατήρηση μπορεί να ωφελήσει σημαντικά τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή ενός αισιόδοξου σεναρίου που βασίζεται στον τρόπο λειτουργίας σε άλλες χώρες, παρέχοντας πρακτικές γνώσεις, ευκαιρίες μάθησης και ένα θεμέλιο για τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η υλοποίηση ενός εναρμονισμένου συστήματος ανάπτυξης ικανοτήτων, μετά την απόκτηση προσόντων, από ελεγκτές και επιθεωρητές του κράτους σημαίας, θα πρέπει να διασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτικών αρχών και να συμβάλλει στις ποιοτικές επιδόσεις των πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους.

Τροπολογία

(9) Η υλοποίηση ενός εναρμονισμένου συστήματος ανάπτυξης ικανοτήτων, μετά την απόκτηση προσόντων, από ελεγκτές και επιθεωρητές του κράτους σημαίας, θα πρέπει να διασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτικών αρχών και να συμβάλλει στις ποιοτικές επιδόσεις των πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους. **Θα πρέπει να εξασφαλίζεται συνεχής κατάρτιση και επαγγελματική εξέλιξη για τους ναυτικούς, ώστε να παραμένουν ενημερωμένοι σχετικά με τα εξελισσόμενα πρότυπα για την ασφάλεια και περιβάλλον.**

Αιτιολόγηση

Το πρόγραμμα ανάπτυξης ικανοτήτων για τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές του κράτους σημαίας αποτελεί θετικό βήμα. Για τη βελτίωση αυτού του προγράμματος, θα μπορούσε να δοθεί έμφαση στη συνεχή επαγγελματική εξέλιξη και τις ευκαιρίες κατάρτισης, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εν λόγω επαγγελματίες εξακολουθούν να έχουν τα εφόδια ώστε να προσαρμόζονται στα εξελισσόμενα πρότυπα για την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Η δημιουργία και η ανάπτυξη βάσης δεδομένων που θα παρέχει βασικές πληροφορίες, σε ηλεκτρονική μορφή, σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους αναμένεται να συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών, να βελτιώσουν περαιτέρω **τη διαφάνεια των επιδόσεων ενός στόλου υψηλής ποιότητας** και να καταστήσουν δυνατή την ενισχυμένη παρακολούθηση

Τροπολογία

(11) Η δημιουργία και η ανάπτυξη βάσης δεδομένων που θα παρέχει βασικές πληροφορίες, σε ηλεκτρονική μορφή, σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους αναμένεται να συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών, να βελτιώσουν περαιτέρω **τις συνθήκες εργασίας και τις αποδοχές του στόλου ώστε να προωθούνται δίκαιες εργασιακές πρακτικές**, και να

των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας ώστε να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτικών αρχών.

καταστήσουν δυνατή την ενισχυμένη παρακολούθηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας ώστε να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτικών αρχών.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Η διαφάνεια στις ναυτικές δραστηριότητες θα πρέπει να διασφαλίζεται σε συνδυασμό με την υποχρέωση λογοδοσίας των πλοιοκτητών για κάθε παραβίαση των κανονισμών για την ασφάλεια ή το περιβάλλον.

Αιτιολόγηση

Η διασφάλιση της πρόσβασης των αρμόδιων αρχών σε πληροφορίες είναι ζωτικής σημασίας για τους σκοπούς της παρακολούθησης. Επιπλέον, θα μπορούσαν να θεσπιστούν διατάξεις για την προστασία των πληροφοριοδοτών που καταγγέλλουν παραβιάσεις της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος, κάτι το οποίο συμβάλλει σε μια νοοτροπία διαφάνειας και λογοδοσίας.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12β) Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς ώστε οι πληροφοριοδότες να αναφέρουν παραβιάσεις της ασφάλειας και του περιβάλλοντος χωρίς φόβο αντιποίνων.

Αιτιολόγηση

Η οδηγία θα πρέπει επίσης να προβλέπει σαφείς μηχανισμούς ώστε οι εργαζόμενοι να αναφέρουν τις ανησυχίες τους για την ασφάλεια και το περιβάλλον, προωθώντας μια προορατική προσέγγιση όσον αφορά την ασφάλεια.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Για τη συζήτηση θεμάτων που αφορούν το κράτος σημαίας, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών θεμάτων, και για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής εμπειρογνώσας και πληροφοριών, θα πρέπει να συσταθεί ομάδα υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας, αποτελούμενη από τις εθνικές αρχές των κρατών μελών, εμπειρογνώμονες και επιθεωρητές του κράτους σημαίας, καθώς και, κατά περίπτωση, εμπειρογνώμονες από τον ιδιωτικό τομέα.

Τροπολογία

(17) Για τη συζήτηση θεμάτων που αφορούν το κράτος σημαίας, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών θεμάτων, και για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής εμπειρογνώσας και πληροφοριών, θα πρέπει να συσταθεί ομάδα υψηλού επιπέδου για θέματα κράτους σημαίας, αποτελούμενη από τις εθνικές αρχές των κρατών μελών, εμπειρογνώμονες και επιθεωρητές του κράτους σημαίας, καθώς και, κατά περίπτωση, εμπειρογνώμονες από τον ιδιωτικό τομέα **και εκπροσώπους των εργαζομένων στον ναυτιλιακό τομέα.**

Αιτιολόγηση

Η σύσταση ομάδας υψηλού επιπέδου για θέματα που αφορούν το κράτος σημαίας αποτελεί θετική εξέλιξη. Ωστόσο, θα μπορούσε να ενισχυθεί με τη συμπερίληψη της εκπροσώπησης των εργαζομένων και των εκπροσώπων τους, ώστε να διασφαλιστεί μια ολιστική προσέγγιση της θαλάσσιας διακυβέρνησης.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Θα πρέπει να δημιουργηθεί ηλεκτρονικό εργαλείο υποβολής στοιχείων με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση της συνεπούς συλλογής σχετικών στατιστικών και ναυτιλιακών δεδομένων και πληροφοριών από τα κράτη μέλη.

Τροπολογία

(18) Θα πρέπει να δημιουργηθεί ηλεκτρονικό εργαλείο υποβολής στοιχείων με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση της συνεπούς συλλογής σχετικών στατιστικών και ναυτιλιακών δεδομένων και πληροφοριών από τα κράτη μέλη, **λαμβάνομένων υπόψη των ήδη υφιστάμενων υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων που προβλέπουν άλλες πράξεις της Ένωσης, όπως ο κανονισμός (ΕΚ)**

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 2

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, προτού επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, να λειτουργήσει, διασφαλίζει ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς. Συγκεκριμένα, επαληθεύει τα καταγεγραμμένα στοιχεία για την ασφάλεια του πλοίου χρησιμοποιώντας τις εκθέσεις επιθεώρησης και τα πιστοποιητικά που περιέχονται στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 6α. Εάν χρειαστεί, έρχεται σε επαφή με το προηγούμενο κράτος σημαίας, **προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον εξακολουθούν να εκκρεμούν τυχόν ελλείψεις ή ζητήματα ασφάλειας που εκείνο είχε επισημάνει.**

Τροπολογία

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, προτού επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, να λειτουργήσει, διασφαλίζει ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς, **ιδίως όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών και την προστασία του περιβάλλοντος.** Συγκεκριμένα, επαληθεύει τα καταγεγραμμένα στοιχεία για την ασφάλεια του πλοίου χρησιμοποιώντας τις εκθέσεις επιθεώρησης και τα πιστοποιητικά που περιέχονται στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 6α. Εάν χρειαστεί, έρχεται σε επαφή με το προηγούμενο κράτος σημαίας **για να διευθετήσει** τυχόν εκκρεμούσες ελλείψεις ή ζητήματα ασφάλειας. **Η συνεργασία αυτή έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι τυχόν εκκρεμούσες ελλείψεις ή προβλήματα ασφάλειας επιλύονται πλήρως πριν από την έναρξη λειτουργίας του πλοίου.**

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 3

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 4α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) την απαγόρευση απόπλου έως ότου τα εν λόγω πλοία είναι σε θέση να

Τροπολογία

α) την απαγόρευση απόπλου έως ότου τα εν λόγω πλοία είναι σε θέση να

εκτελέσουν πλόες σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και πρότυπα·

εκτελέσουν πλόες σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και πρότυπα·
συμπεριλαμβανομένων της διεξαγωγής τακτικών ασκήσεων ασφάλειας και ασκήσεων για τη διασφάλιση της ετοιμότητας του πληρώματος σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, και της επιβολής κανονισμών για τις ώρες ανάπαυσης του πληρώματος με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων που σχετίζονται με κόπωση·

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 3
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 4α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τη διασφάλιση ότι τα πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία των εν λόγω κρατών μελών έχουν επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές επιθεώρησης βάσει του εναρμονισμένου συστήματος επιθεώρησης και πιστοποίησης (HSSC)· και,

Τροπολογία

β) τη διασφάλιση ότι τα πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία των εν λόγω κρατών μελών έχουν επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές επιθεώρησης βάσει του εναρμονισμένου συστήματος επιθεώρησης και πιστοποίησης (HSSC). *Αυτό περιλαμβάνει τη διενέργεια περιβαλλοντικών ελέγχων για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς που σχετίζονται με τις εκπομπές, τη διαχείριση του ερματικού ύδατος και άλλες περιβαλλοντικές ανησυχίες, οι οποίοι εκτείνονται πέραν των συνήθων επιθεωρήσεων ασφάλειας·*

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 3
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 4α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) την προώθηση νοοτροπίας ασφάλειας επί του πλοίου μέσω της

ενθάρρυνσης της αναφοράς παρ' ολίγον ατυχημάτων και επισφαλών συνθηκών, καθώς και της συνεχούς βελτίωσης των πρακτικών ασφάλειας·

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 3
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 4α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β β) τη συνεργασία με άλλα κράτη σημαίας και διεθνείς φορείς για τη διενέργεια κοινών επιθεωρήσεων, την ανταλλαγή πληροφοριών και την εναρμόνιση των προσπαθειών επιβολής για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών κανόνων και προτύπων·

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 3
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 4α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) τη διενέργεια συμπληρωματικών επιθεωρήσεων των πλοίων από το κράτος σημαίας ώστε να εξακριβώνεται ότι η πραγματική κατάσταση του πλοίου είναι σύμφωνη με τα πιστοποιητικά που φέρει.

γ) τη διενέργεια συμπληρωματικών επιθεωρήσεων των πλοίων από το κράτος σημαίας ώστε να εξακριβώνεται ότι η πραγματική κατάσταση **και οι συνθήκες εργασίας** επί του πλοίου συμφωνούν με τα πιστοποιητικά που φέρει. **Οι επιθεωρήσεις αυτές θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν την κατάρτιση και την ευημερία των πληρωμάτων, διασφαλίζοντας ότι τα μέλη του πληρώματος λαμβάνουν κατάλληλη κατάρτιση στις διαδικασίες ασφάλειας και περιβάλλοντος, και ότι τα δικαιώματα και η ευημερία τους προστατεύονται σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC**

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 3

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 4α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) τη χρήση προηγμένης τεχνολογίας παρακολούθησης, όπως δορυφορικού εντοπισμού και τηλεαισθητήρων, για την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων ενός πλοίου και της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς σε πραγματικό χρόνο·

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 3

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 4α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γβ) την επιβολή απαίτησης στα πλοία να υποβάλλουν τακτικές εκθέσεις σχετικά με την ασφάλεια και την περιβαλλοντική συμμόρφωση και να καθιστούν τις εκθέσεις αυτές προσβάσιμες στις αρμόδιες αρχές για εξέταση, ενισχύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την υποβολή εκθέσεων και τη διαφάνεια.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζα) πληροφορίες σχετικά με τις

περιβαλλοντικές επιδόσεις του πλοίου, όπως δεδομένα εκπομπών (π.χ. εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, εκπομπές οξειδίων του θείου) και δεδομένα σχετικά με τη διαχείριση του ερματικού ύδατος και άλλων δυνητικά ρυπογόνων ουσιών·

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζβ) λεπτομέρειες σχετικά με το πλήρωμα του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των προσόντων, των πιστοποιήσεων και των ωρών ανάπαυσης, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανονισμούς εργασίας και ασφάλειας·

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζγ) αναφορά τυχόν ατυχημάτων, συμβάντων ή παρ' ολίγον ατυχημάτων, καθώς και των μέτρων που έχουν ληφθεί για την αντιμετώπισή τους, συμβάλλοντας σε μια προορατική νοοτροπία ασφάλειας·

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζδ) πληροφορίες σχετικά με τον τύπο, την ποσότητα και τον χειρισμό του φορτίου, ιδίως για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά ή επικίνδυνα εμπορεύματα, για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς μεταφοράς και ασφάλειας·

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζε) δεδομένα σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των πρακτικών των συνεδριάσεων για την ασφάλεια, των εκτιμήσεων επικινδυνότητας και των διορθωτικών μέτρων που έχουν ληφθεί·

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Οδηγία 2009/21/EK

Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζστ) δεδομένα σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας και τη συμμόρφωση με τους διεθνείς κώδικες και τις συμβάσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα, τα οποία είναι ιδιαίτερα σημαντικά στο σημερινό περιβάλλον αυξημένης ευαισθησίας σε ζητήματα ασφάλειας·

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζζ) πληροφορίες σχετικά με τις τεχνολογικές αναβαθμίσεις, τη συντήρηση του εξοπλισμού και τις σχετικές με την ασφάλεια τροποποιήσεις του πλοίου·

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζη) αρχεία σχετικά με την ευημερία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων των αρχείων καταγγελιών ή ανησυχιών του πληρώματος·

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζθ) η ικανότητα των κρατών μελών να επαληθεύουν τη γνησιότητα και την εγκυρότητα των πιστοποιητικών και των εγγράφων που προσκομίζει το πλοίο, συμβάλλοντας στην καταπολέμηση της απάτης και στη διασφάλιση της συμμόρφωσης·

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 5
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζι) υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις πρακτικές βιωσιμότητας, όπως η κατανάλωση καυσίμων, τα μέτρα ενεργειακής απόδοσης και οι προσπάθειες μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σε ευθυγράμμιση με τους παγκόσμιους στόχους βιωσιμότητας.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι α) να συντάσσει συστάσεις και κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις και τις διαδικασίες από το κράτος σημαίας που δίνουν προτεραιότητα στην προστασία των δικαιωμάτων και της ασφάλειας των εργαζομένων στα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής εκπροσώπων των εργαζομένων στις επιθεωρήσεις ασφάλειας·

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι β) να παρέχει συστάσεις για επιθεωρήσεις και διαδικασίες από το

κράτος σημαίας που δίνουν έμφαση στην περιβαλλοντική συμμόρφωση, διασφαλίζοντας ότι τα πλοία τηρούν τους διεθνείς περιβαλλοντικούς κανονισμούς και κατευθυντήριες γραμμές·

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι γ) να συμβάλλει στην ανάπτυξη μέτρων για την προώθηση της κοινωνικής ευθύνης και της συμμόρφωσης με τα εργασιακά πρότυπα για τα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με την ευημερία των πληρωμάτων, τις συνθήκες εργασίας και την τήρηση της σύμβασης ναυτικής εργασίας του 2006 (MLC, 2006)·

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι δ) να ενθαρρύνει τα κράτη σημαίας να συνεργάζονται με τις τοπικές κοινότητες στους λιμένες κατάπλου για την αντιμετώπιση τυχόν κοινωνικών ή περιβαλλοντικών ανησυχιών που σχετίζονται με τις δραστηριότητες των πλοίων, προωθώντας θετικές σχέσεις και υπεύθυνες ναυτλιακές πρακτικές·

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι ε) να παρέχει συμβουλές σχετικά με την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών, όπως τα ψηφιακά εργαλεία αναφοράς και οι συσκευές διαδικτύου των πραγμάτων (IoT), για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των επιθεωρήσεων και της εποπτείας από το κράτος σημαίας, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη πτυχές που αφορούν την ιδιωτικότητα των δεδομένων και την κυβερνοασφάλεια·

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι στ) να θεσπίσει μηχανισμούς για την επίλυση συγκρούσεων και την επίλυση διαφορών που σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις και τις διαδικασίες από το κράτος σημαίας, διασφαλίζοντας δίκαιες και διαφανείς διαδικασίες.

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ινα) επενδύσεις σε πράσινες και περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες, όπως η χρήση καθαρότερων καυσίμων ή

εξοπλισμού μείωσης των εκπομπών, ως δείγματα προσπαθειών για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του στόλου που φέρει τη σημαία·

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ινβ) πρωτοβουλίες και μέτρα που λαμβάνονται για την προώθηση μιας νοοτροπίας ασφάλειας επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων προγραμμάτων κατάρτισης, ασκήσεων ασφαλείας και εκστρατειών ευαισθητοποίησης των μελών του πληρώματος σχετικά με τις πρακτικές ασφάλειας·

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ινγ) τυχόν περιστατικά, ατυχήματα ή παραβιάσεις που σχετίζονται με τις απαιτήσεις ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης, καθώς και μέτρα που λαμβάνονται για την αντιμετώπισή τους, προωθώντας τη διαφάνεια και τη λογοδοσία·

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10
Οδηγία 2009/21/EK
Άρθρο 9β

ινδ) συνεργασία με άλλα κράτη μέλη και διεθνείς φορείς για την ενίσχυση της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης, συμπεριλαμβανομένων κοινών επιθεωρήσεων, ανταλλαγής πληροφοριών και συμμετοχής σε διεθνείς πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του περιβάλλοντος·

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ Ή ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ
ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΣΥΝΤΑΚΤΡΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ**

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης δηλώνει, υπό την αποκλειστική της ευθύνη, ότι δεν έλαβε απόψεις από καμία οντότητα ή πρόσωπο που πρέπει να αναφερθεί στο παρόν παράρτημα σύμφωνα με το άρθρο 8 του παραρτήματος I του Κανονισμού.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 10.7.2023
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	PECH 10.7.2023
Συντάκτρια γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Ana Miranda 5.9.2023
Εξέταση στην επιτροπή	9.10.2023
Ημερομηνία έγκρισης	29.11.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 20 –: 3 0: 1
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D’Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Θεόδωρος Ζαγοράκης
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Gabriel Mato
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παρ. 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Erik Poulsen, Anne Sander

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

20	+
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Θεόδωρος Ζαγοράκης
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

3	-
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet

1	0
NI	Marc Tarabella

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων::

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας	
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)	
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	1.6.2023	
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομηνία αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 10.7.2023	
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομηνία αναγγελίας στην Ολομέλεια	BUDG 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	BUDG 28.6.2023	
Εισηγήτρια Ημερομηνία ορισμού	Vera Tax 13.7.2023	
Εξέταση στην επιτροπή	9.10.2023	
Ημερομηνία έγκρισης	7.12.2023	
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+	34
	-	0
	0:	5
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Ελισσάβετ Βόζεμπεργκ-Βρωονίδη, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski	
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Kathleen Van Brempt	
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παρ. 7) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Pascal Arimont, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Mozdżanowska, Wolfram Pirchner, Nicolae Ștefănuță, Eugen Tomac	
Date tabled	8.12.2023	

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

34	+
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Ελισσάβερ Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδη, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

0	-

5	0
ECR	Peter Lundgren, Andżelika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή