

2.4.2024

A9-0419/ 001-040

ИЗМЕНЕНИЯ 001-040

внесени от Комисия по транспорт и туризъм

Доклад

Вера Такс

A9-0419/2023

Изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

Предложение за директива (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Изменение 1

Предложение за директива

Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) С Директива № 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁵ се определят правила относно системата за проверки на държавния пристанищен контрол, чрез която се проверяват отговарящите на изискванията кораби, акостиращи в пристанища на Съюза, с цел да се провери дали компетентността на екипажа на борда и състоянието на кораба и неговото оборудване отговарят на изискванията на международните конвенции за безопасност на човешкия живот на море и за опазване на морската среда.

²⁵ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

Изменение

(1) С Директива № 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁵ се определят правила относно системата за проверки на държавния пристанищен контрол, чрез която се проверяват отговарящите на изискванията кораби, акостиращи в пристанища на Съюза, с цел да се провери дали компетентността **и условията на живот и труд** на екипажа на борда и състоянието на кораба и неговото оборудване отговарят на изискванията на международните конвенции за безопасност на човешкия живот на море **и на борда** и за опазване на морската среда.

²⁵ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

Изменение 2

**Предложение за директива
Съображение 4 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) С оглед на ангажимента на държавите членки да ратифицират Споразумението от Кейптаун от 2012 г. държавите членки, които все още не са ратифицирали това споразумение, следва да започнат процеса на ратификация възможно най-скоро. Освен това държавите членки, които вече са ратифицирали това споразумение, следва незабавно да го приложат.

Изменение 3

**Предложение за директива
Съображение 5 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5а) Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби ще влезе в сила на 26 юни 2025 г. Настоящата директива следва да предвиди нейното прилагане.

Изменение 4

**Предложение за директива
Съображение 5 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5б) За да се създадат еднакви условия на конкуренция в целия Съюз, е за предпочитане първо конвенциите в областта на рибарството да бъдат транспонирани в достиженията на правото на Общността, за да се създаде хармонизирана система за контрол на Общността. Въпреки това вече има държави членки, които

са ратифицирали определени международни конвенции, например Конвенция № 188 на МОТ и Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на персонала на риболовните кораби (STCW-F), и които носят отговорност за прилагането на мерките за държавен пристанищен контрол.

Изменение 5

Предложение за директива Съображение 5 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5в) От голямо значение е държавите членки, които не са ратифицирали международните конвенции в областта на рибарството, по-специално Конвенция № 188 на МОТ, Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на персонала на риболовните кораби на ММО и Споразумението от Кейптаун на ММО, да направят това възможно най-скоро, за да се избегне рискът държавите членки да прилагат правилата по различен начин. Комисията следва активно да насърчава и подпомага държавите членки да ратифицират съответните международни конвенции. За да се гарантира хармонизирането на подходите при изпълнението на тези международни задължения, те следва да бъдат транспонирани на равнището на ЕС с цел след това да се установи хармонизиран подход за контрол върху изпълнението на тези задължения, включително да се

въведат хармонизирани системи за проверки относно контрола и прилагането на разпоредбите на Конвенция № 188.

Изменение 6

Предложение за директива Съображение 5 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5г) Комисията следва допълнително да извърши оценка и да предприеме последващи мерки във връзка с ратифицирането на международните споразумения, предвиждащи задълженията, свързани с риболовните дейности, и по целесъобразност да представи законодателно предложение за хармонизирано транспониране на тези международни задължения в правото на Съюза, особено по отношение на Конвенцията STCW-F на ММО относно хармонизирана система за проверки на контрола и прилагането на разпоредбите на Конвенция № 188, както и на мерките за изпълнение във връзка с Директива (ЕС) 2017/159.

Изменение 7

Предложение за директива Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6) Поради малкия си размер повечето риболовни кораби в ЕС извършват дейност в териториални води и не е вероятно да бъдат проверявани в чуждестранни пристанища. Това означава, че като цяло само по-големите риболовни кораби с дължина над 24 метра (също така риболовни кораби,

(6) Поради малкия си размер повечето риболовни кораби в ЕС извършват дейност в териториални води и не е вероятно да бъдат проверявани в чуждестранни пристанища. Това означава, че като цяло само по-големите риболовни кораби с дължина над 24 метра (също така риболовни кораби,

които в най-голяма степен са предмет на международни конвенции) е вероятно да извършват дейност в международни води и да акостират в пристанища, различни от тези в държавата, в която са регистрирани, и следователно да подлежат на ДПК. Тъй като по-голямата част от международните конвенции, приложими за по-големи риболовни кораби, се различават от тези, които понастоящем се прилагат чрез държавния пристанищен контрол, и за да се избегне нежелано въздействие върху настоящата система за държавен пристанищен контрол, се предлага успоредно прилагане на система за държавен пристанищен контрол за риболовните кораби.

които в най-голяма степен са предмет на международни конвенции) е вероятно да извършват дейност в международни води и да акостират в пристанища, различни от тези в държавата, в която са регистрирани, и следователно да подлежат на държавен пристанищен контрол. Тъй като по-голямата част от международните конвенции, приложими за по-големи риболовни кораби, се различават от тези, които понастоящем се прилагат чрез държавния пристанищен контрол, и за да се избегне нежелано въздействие върху настоящата система за държавен пристанищен контрол, се предлага успоредно прилагане на система за държавен пристанищен контрол за риболовните кораби. ***Въпреки това критериите за проверка на риболовните кораби следва да бъдат приведени в съответствие във възможно най-голяма степен с критериите за проверка от Споразумението от Кейптаун, тъй като всички държави членки са се ангажирали да го ратифицират, за да се избегне фрагментирането на практиките в пристанищата на Съюза. Това ще улесни събирането на по-пълни данни, включително за произшествията и нараняванията на борда на такива кораби и подобряването на здравословните и безопасни условия на труд за моряците и рибарите, работещи на тях.***

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) Поради моделите на извършване на риболов обаче не всички държави — членки на ЕС, са посещавани от тези по-

Изменение

(7) Поради моделите на извършване на риболов обаче не всички държави — членки на ЕС, са посещавани от тези по-

големи риболовни кораби. Поради това се предлага доброволна система за държавите — членки на ЕС, желаещи да извършват тези проверки, която да бъде отделна от настоящия режим за държавен пристанищен контрол, за да се даде възможност за гъвкавост и за разработване на стандарти в държавния пристанищен контрол. Следователно тази система за държавен пристанищен контрол на риболовни кораби с дължина над 24 метра може да бъде разработена систематично от държавите членки, Парижкия МР и Комисията.

големи риболовни кораби. Поради това се предлага доброволна система за държавите — членки на ЕС, желаещи да извършват тези проверки, която да бъде отделна от настоящия режим за държавен пристанищен контрол, за да се даде възможност за гъвкавост и за разработване на стандарти в държавния пристанищен контрол. Следователно тази система за държавен пристанищен контрол на риболовни кораби с дължина над 24 метра може да бъде разработена систематично от държавите членки, Парижкия МР и Комисията. ***Тази доброволна система следва да се насърчава, тъй като ще помогне на държавите членки и по-големите риболовни кораби да се подготвят за влизането в сила на Споразумението от Кейптаун от 2012 г. за прилагането на разпоредбите на Протокола от 1993 г. във връзка с Международната конвенция от Торемолинос за безопасността на риболовните кораби от 1977 г. („Споразумението от Кейптаун“) с цел повишаване на безопасността на риболовните кораби. Възможно най-рано след влизането в сила на това споразумение Комисията следва да приведе в съответствие съществуващите правни актове на Съюза, и по-специално Директива 97/70/ЕО на Съвета^{1а}, по съответния начин. Задължителният режим за държавен пристанищен контрол, който ще бъде въведен в Съюза след влизането в сила на Споразумението от Кейптаун, следва да отчита съществуващите доброволни системи за държавен пристанищен контрол на риболовните кораби, посочени в настоящата директива.***

^{1а} Директива 97/70/ЕО на Съвета от 11 декември 1997 г. относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с

дължина, равна или по-голяма от 24 метра (OB L 34, 9.2.1998 г., стр. 1, ELI:
<http://data.europa.eu/eli/dir/1997/70/oj>).

Изменение 9

Предложение за директива Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

(11) През последното десетилетие и въпреки увеличаването на броя на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, включително морския транспорт на стоки на къси разстояния между основните пристанища в държавите — членки на ЕС, както и в пристанищата, разположени в географската територия на Европа или в държави извън Европа — на Средиземно и Черно море, профилът на безопасност на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, се подобри значително. Проверките на държавния пристанищен контрол все по-често се използват за правоприлагане на законодателството в областта на околната среда, като например във връзка с емисиите на сяра или безопасното и екологично разглобяване на кораби за скрап. Пакетът „Подготвени за цел 55“ има за цел да намали общите емисии на парникови газове в ЕС с 55 % до 2030 г., проправяйки пътя към неутралност по отношение на климата до 2050 г., като се очаква морският транспорт да допринесе за това усилие. Рисковият профил на кораба, разработен преди 2009 г., обаче имаше различни приоритети и не е напълно адаптиран, за да бъдат насочени дейностите по проверка към корабите с най-слаби екологични показатели.

Изменение

(11) През последното десетилетие и въпреки увеличаването на броя на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, включително морския транспорт на стоки на къси разстояния между основните пристанища в държавите — членки на ЕС, както и в пристанищата, разположени в географската територия на Европа или в държави извън Европа — на Средиземно и Черно море, профилът на безопасност на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, се подобри значително. Проверките на държавния пристанищен контрол все по-често се използват за правоприлагане на законодателството в областта на околната среда, като например във връзка с емисиите на сяра или безопасното и екологично разглобяване на кораби за скрап. ***В съответствие с ангажиментите си по Парижкото споразумение^{1а}, прието на 12 декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, Съюзът следва да продължи да изпълнява водещата си роля в този сектор, който е регулиран както на европейско, така и на международно равнище, и който все още е силно зависим от изкопаемите горива.*** Пакетът „Подготвени за цел 55“ има за цел да намали общите емисии на парникови газове в ЕС с 55 % до 2030 г., проправяйки пътя към неутралност по

отношение на климата до 2050 г., като се очаква морският транспорт да допринесе за това усилие. Рисковият профил на кораба, разработен преди 2009 г., обаче имаше различни приоритети и не е напълно адаптиран, за да бъдат насочени дейностите по проверка към корабите с най-слаби екологични показатели.

^{1a} *OB L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.*

Изменение 10

Предложение за директива Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Въз основа на това рисковият профил на кораба следва да бъде актуализиран, за да отразява екологичните въпроси, като се отдава по-голямо значение на екологичните характеристики, включително оперативния въглероден интензитет на проверяваните кораби, както и на свързаните с околната среда неизправности и задържания.

Изменение

(12) Въз основа на това рисковият профил на кораба следва да бъде актуализиран, за да отразява екологичните въпроси, като се отдава по-голямо значение на екологичните характеристики, включително оперативния въглероден интензитет на проверяваните кораби, както и на свързаните с околната среда неизправности и задържания.

Държавният пристанищен контрол може да играе важна роля за гарантирането на това, че мерките в рамките на „Подготвени за цел 55“, които се прилагат за морския сектор, са ефективни благодарение на налагането на повече проверки на замърсяващите кораби. Това ще гарантира конкурентоспособността на сектора и едновременно ще спомогне за стимулиране на използването на брегово електрозахранване или на всяка друга технология за енергоспестяване, която намалява емисиите на парникови газове и замърсителите на въздуха в пристанищата. Това, заедно с подкрепата за пристанищните

сектори, малките и средните предприятия и новосъздадените предприятия, специализирани в кръговата икономика, и инвестициите във възобновяеми алтернативи и алтернативи с ниски и нулеви емисии, ще допринесе за постигането на целите на Съюза за неутралност по отношение на климата.

Изменение 11

Предложение за директива Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12a) Веднага след като ММО приключи преразглеждането на своя показател за въглероден интензитет (СИ), Комисията следва да приеме делегиран акт за изменение на настоящата директива чрез включване на показателя за въглероден интензитет, приет от ММО, сред екологичните параметри, използвани за определяне на рисковия профил на корабите съгласно настоящата директива.

Изменение 12

Предложение за директива Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13) Цифровизацията е съществен аспект на технологичния напредък в областта на събирането и съобщаването на данни, като има за цел намаляване на разходите и ефективно използване на човешките ресурси. Броят на корабите, които понастоящем притежават електронни свидетелства, нараства и се очаква да се увеличава. Поради това

(13) Цифровизацията е съществен аспект на технологичния напредък в областта на събирането и съобщаването на данни, като има за цел намаляване на разходите и ефективно използване на човешките ресурси. Броят на корабите, които понастоящем притежават електронни свидетелства, нараства и се очаква да се увеличава. Поради това

ефективността на държавния пристанищен контрол следва да се повиши чрез по-широко използване на електронни свидетелства, за да се осигури възможност за по-добре подготвени проверки, насочени към корабите. Въвеждането и използването на тези електронни свидетелства следва да бъде стимулирано чрез включването им в рисковия профил на кораба.

ефективността на държавния пристанищен контрол следва да се повиши чрез по-широко използване на електронни свидетелства, за да се осигури възможност за по-добре подготвени проверки, насочени към корабите. Въвеждането и използването на тези електронни свидетелства следва да бъде стимулирано чрез включването им в рисковия профил на кораба. ***За Съюза е важно да подкрепя научните изследвания и иновациите, както и повишаването на квалификацията и преквалификацията на моряците, за да се оптимизират ползите, които цифровизацията и автоматизацията могат да предложат на морския сектор, по-специално по отношение на намаляването на емисиите.***

Изменение 13

Предложение за директива Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) Държавният пристанищен контрол се усложнява все повече, тъй като се добавят нови изисквания за проверки — по силата на законодателството на ЕС или чрез Международната морска организация. Поради това е необходимо да се гарантира повишаването на квалификацията и преквалификацията на служителите на държавния пристанищен контрол и тяхното обучение да се развива непрекъснато.

Изменение

(14) Държавният пристанищен контрол се усложнява все повече, тъй като се добавят нови изисквания за проверки — по силата на законодателството на ЕС или чрез Международната морска организация ***и Международната организация на труда***. Поради това е необходимо да се гарантира повишаването на квалификацията и преквалификацията на служителите на държавния пристанищен контрол и тяхното обучение да се развива непрекъснато. ***По-конкретно следва да се постави по-силен акцент върху обучението по отношение на зачитането на благосъстоянието на моряците, по-специално във връзка с проверката на записите за работното време и почивката на моряците, тъй като недостатъчната почивка засяга***

безопасността на кораба и изпълнението на работата, както и във връзка със здравословните условия на труд на моряците. Компетентните органи на пристанищната държава следва също така да изпълняват ефективно своите отговорности съгласно Конвенцията на МОТ относно условията на труд в сектора на риболова от 2007 г. (Конвенция № 188). Важно е да се вземат предвид условията на живот и труд на екипажа на борда и обученията и квалификацията на членовете му, като се има предвид, че съображенията относно здравето, безопасността и сигурността и социалните съображения са в тясна взаимовръзка и че е от първостепенно значение да се предотвратят всякакви вреди, причинени от човешки фактори. По-конкретно, когато разглеждат възможността за задържане на кораб въз основа на тежко или повторно нарушение на изискванията на МТК от 2006 г. (включително правата на моряците), компетентните органи следва да вземат предвид и минималната работна заплата, работното време и продължителността на почивките.

Изменение 14

Предложение за директива Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) В съответствие с Директива № 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁶ от администрациите на държавите на знамето в Съюза се изисква да разполагат със система за управление на качеството, за да се помогне на държавите членки да подобрят още

Изменение

(15) В съответствие с Директива № 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁶ от администрациите на държавите на знамето в Съюза се изисква да разполагат със система за управление на качеството, за да се помогне на държавите членки да подобрят още

повече работата си като държави на знамето и да се осигурят еднакви условия на конкуренция между администрациите. Подобно изискване за дейностите по държавен пристанищен контрол следва да позволи на държавите членки да удостоверят, че тяхната организация, политики, процеси, ресурси и документация са подходящи за постигане на целите им, както и да идентифицират системни проблеми, като например въпроси с разпределението на ресурсите или персонала, преди те да станат съществени.

повече работата си като държави на знамето и да се осигурят еднакви условия на конкуренция между администрациите. Подобно изискване за дейностите по държавен пристанищен контрол следва да позволи на държавите членки да удостоверят, че тяхната организация, политики, процеси, ресурси и документация са подходящи за постигане на целите им, както и да идентифицират системни проблеми, като например въпроси с разпределението на ресурсите или персонала, преди те да станат съществени. **Компетентните органи на пристанищните държави следва да проверяват съответствието с приложимите международни конвенции относно морската безопасност и сигурност, относно защитата на морската околна среда и относно условията на живот и труд на борда на корабите, акостиращи в техните пристанища. При извършването на такива дейности, свързани с мониторинг, пристанищната държава следва да не се намесва в сферата на компетентност на държавата на знамето, както се предвижда в международни конвенции, например в член 94 от Конвенцията на ООН по морско право, и в правни актове на Съюза като Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета^{26а}.**

²⁶ Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

²⁶ Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

^{26а} Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно определени отговорности на държавата на знамето за спазване и прилагане на Морската трудова

Изменение 15

Предложение за директива Съображение 15 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15а) Държавите членки трябва да прилагат същите критерии по отношение на националните флотове и корабите, плаващи под други европейски знамена, които акостираат в техните пристанища. Не следва да има разлики в третирането на риболовните кораби на Съюза и между различните национални системи за контрол, които се прилагат.

Изменение 16

Предложение за директива Съображение 19

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19) С оглед на пълния цикъл от посещения за мониторинг в държавите членки от страна на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) с цел мониторинг на прилагането на Директива 2009/16/ЕО, Комисията следва да направи оценка на изпълнението на Директива 2009/16/ЕО не по-късно от ***десет*** години след датата на нейното прилагане, посочена в член XX)] и да докладва за това на Европейския парламент и на Съвета. Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка.

(19) С оглед на пълния цикъл от посещения за мониторинг в държавите членки от страна на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) с цел мониторинг на прилагането на Директива 2009/16/ЕО Комисията следва да направи оценка на изпълнението на Директива 2009/16/ЕО не по-късно от ***5*** години след датата на нейното прилагане, посочена в член XX)] и да докладва за това на Европейския парламент и на Съвета. Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка.

Изменение 17

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква а – уводна част

Текст, предложен от Комисията

а) в точка 1 се добавят следните букви л) и м):

Изменение

а) в точка 1 се добавят следните букви л), м) и ма):

Изменение 18

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква а

Директива 2009/16/ЕО

Член 2 – параграф 1 – буква м а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ма) Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби (Хонконгската конвенция).“

Изменение 19

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква б

Директива 2009/16/ЕО

Член 3 – параграф 4 а

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. *Държавите* членки могат да извършват проверки на държавния пристанищен контрол на риболовни кораби с обща дължина над 24 метра. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на реда и условията на такъв специален режим за държавен пристанищен контрол за риболовни кораби с обща дължина над 24 метра. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.

4а. *До момента, в който в целия Съюз започне да се прилага задължителен режим за държавен пристанищен контрол по отношение на риболовните кораби вследствие на влизането в сила на Споразумението от Кейптаун и изменението на съответните правни актове на Съюза, отделните държави* членки могат да извършват проверки на държавния пристанищен контрол на риболовни кораби с обща дължина над 24 метра. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на реда и условията на такъв специален режим за

държавен пристанищен контрол за риболовни кораби с обща дължина над 24 метра. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.

Изменение 20

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 7
Директива 2009/16/ЕО
Член 8 а – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Неизвършването на проверка поради форсмажорни обстоятелства не се счита за пропусната проверка, при условие че пропуснатата проверка и причините за неизвършването ѝ са документирани **и** регистрирани в базата данни за проверките.

Изменение

Неизвършването на проверка поради форсмажорни обстоятелства не се счита за пропусната проверка, при условие че пропуснатата проверка и причините за неизвършването ѝ са документирани, регистрирани в базата данни за проверките **и докладвани на ЕАМБ**.

Изменение 21

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 9
Директива 2009/16/ЕО
Член 10 – параграф 2 – буква в

Текст, предложен от Комисията

„в) Параметри на околната среда
Параметрите на околната среда се основават на **показателя за въглероден интензитет на кораба и** броя на неизправностите, свързани с MARPOL, AFS, Конвенцията BWM, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво и Конвенцията от Найроби в съответствие с приложение I, част I.3 и приложение II.

Изменение

„в) Параметри на околната среда
Параметрите на околната среда се основават на броя на неизправностите, свързани с MARPOL, AFS, Конвенцията BWM, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво и Конвенцията от Найроби, **както и предоставянето на валидни документи във връзка с Регламент (ЕС) № 1257/2013 или Хонконгската конвенция**, в съответствие с приложение I, част I.3 и приложение II.

Изменение 22

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 12 а (нова)
Директива 2009/16/ЕО
Член 18 – параграф 5

Текст в сила

Държавите-членки информират администрацията на държавата на знамето, с копие до Международната организация на труда (МОТ), *ако е уместно*, за жалбите, които не са явно неоснователни, и за предприетите последващи действия.

Изменение

(12а) В член 18 параграф 5 се заменя със следното:

„Държавите членки информират администрацията на държавата на знамето, с копие до Международната организация на труда (МОТ) **и Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ)**, за жалбите, които не са явно неоснователни, и за предприетите последващи действия. **В съответствие с Регламента за ЕАМБ държавите членки приканват Агенцията да предостави оперативна и техническа подкрепа по отношение на разследванията, свързани с безопасността.**“

(32009L0016)

Изменение 23

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 13
Директива 2009/16/ЕО
Член 21 – параграф 4 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Заповедта за отказ на достъп се отменя след изтичане на срок от 12 месеца. Заповедта за отказ на достъп започва да се прилага от датата на издаването ѝ.

Изменение

Заповедта за отказ на достъп започва да се прилага от датата на издаването ѝ.

Изменение 24

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 13

Текст, предложен от Комисията

Този отказ важи, докато корабособственикът или операторът **не представят** доказателство, удовлетворяващо компетентния орган на държавата членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, че корабът спазва напълно всички приложими изисквания на конвенциите.

Изменение 25

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 14
Директива 2009/16/ЕО
Член 22 – параграф 7 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

В сътрудничество с държавите членки и като взема предвид експертните познания и опита, придобити в Съюза и в рамките на Парижкия МР, Комисията разработва програма за професионално развитие и обучение на инспекторите по държавния пристанищен контрол. Тази програма за обучение взема предвид разширения обхват на държавния пристанищен контрол, както и подобренията в обхвата и формите на обучение.

Изменение

Заповедта за отказ на достъп се отменя, след като изтече срок от 12 месеца, при условие че корабособственикът или операторът **представи** доказателство, удовлетворяващо компетентния орган на държавата членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, че корабът спазва напълно всички приложими изисквания на конвенциите.

Изменение

В сътрудничество с държавите членки и като взема предвид експертните познания и опита, придобити в Съюза и в рамките на Парижкия МР, Комисията **обезпечава целесъобразна подкрепа за хармонизирането на практиките в областта на държавния пристанищен контрол в целия Съюз, като докладва на Европейския парламент и на Съвета на всеки 4 години относно равнището на хармонизация и стандартите на проверките. Комисията също така** разработва програма за професионално развитие и обучение на инспекторите по държавния пристанищен контрол. Тази програма за обучение взема предвид разширения обхват на държавния пристанищен контрол, както и подобренията в обхвата и формите на обучение. **Комисията се възползва от експертния опит на ЕАМБ и подкрепя**

нейната дейност, тъй като предлаганите от нея обучения допринасят за хармонизирането на практиките на служителите на държавния пристанищен контрол.

Изменение 26

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14

Директива 2009/16/ЕО

Член 22 – параграф 7 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

В сътрудничество с държавите членки Комисията непрекъснато определя и представя новите потребности от обучение за изменение на учебните програми, учебните инструкции и съдържанието на програмата за професионално развитие и обучение на инспекторите, по-специално по отношение на новите технологии и във връзка с допълнителните задължения, произтичащи от съответните инструменти.

Изменение

В сътрудничество с държавите членки Комисията непрекъснато определя и представя новите потребности от обучение за изменение на учебните програми, учебните инструкции и съдържанието на програмата за професионално развитие и обучение на инспекторите, по-специално по отношение на новите технологии и във връзка с допълнителните задължения, произтичащи от съответните инструменти, ***с цел да улесни спазването на екологичните и социалните стандарти и стандартите, свързани с общественото здраве и трудовото право, и безопасността на борда на корабите, акостиращи в пристанища на ЕС, както за моряците, така и за пристанищните работници, със специален акцент върху потребностите на жените работници.***

Изменение 27

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14

Директива 2009/16/ЕО

Член 22 – параграф 7 – алинея 2 а (нова)

Комисията — с участието на ЕАМБ — представя документ с насоки, в който се предлагат съвети относно начина на прилагане на международните конвенции, по-специално Морската трудова конвенция от 2006 г., с оглед на държавния пристанищен контрол. ЕАМБ предоставя и подробна информация за най-често срещаните проблеми, установени по време на проверките на държавния пристанищен контрол на корабите, плаващи под всяко знаме.

Изменение 28

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 а (нова)

Директива 2009/16/ЕО

Член 23 – параграф 1

Текст в сила

Изменение

1. *Държавите-членки* предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че техните пилоти, ангажирани с привързването или отвързването на корабите от котва, или ангажирани на кораби, преминаващи транзитно или движещи се към пристанище, намиращо се в *държава-членка*, информират незабавно компетентните органи на държавата на пристанището или крайбрежната държава, според случая, за явни нередности, които са установили в хода на изпълнението на обичайните си задължения, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на кораба или да представляват заплаха за морската среда.

(14а) В член 23 параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. *Държавите членки* предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че техните пилоти, ангажирани с привързването или отвързването на корабите от котва, или ангажирани на кораби, преминаващи транзитно или движещи се към пристанище, намиращо се в *държава членка*, информират незабавно компетентните органи на държавата на пристанището или крайбрежната държава, според случая, за явни нередности, които са установили в хода на изпълнението на обичайните си задължения, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на кораба или *на безопасността на моряците на борда или* да представляват заплаха за

морската среда.“

(02009L0016-20191221)

Изменение 29

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 а (нова)

Директива 2009/16/ЕО

Член 23 – параграф 2

Текст в сила

2. Когато пристанищните власти или органи, при изпълнението на обичайните си задължения, научат, че на даден кораб, намиращ се в тяхното пристанище, има явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасността на кораба или да представляват неразумна заплаха за морската среда, те информират незабавно за това компетентния орган на държавата на засегнатото пристанище.

Изменение

2. Когато пристанищните власти или органи при изпълнението на обичайните си задължения научат, че на даден кораб, намиращ се в тяхното пристанище, има явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасността на кораба **или на моряците на борда** или да представляват неразумна заплаха за морската среда, те информират незабавно за това компетентния орган на държавата на засегнатото пристанище.

(02009L0016-20191221)

Изменение 30

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 16

Директива 2009/16/ЕО

Член 24 а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Държавите членки могат да използват хармонизирания интерфейс за докладване, инструмента за валидиране и централния регистър/база данни за електронните версии на свидетелствата, за да улеснят прехода на своите корабни регистри към електронни свидетелства.

Изменение

2. Държавите членки могат да използват хармонизирания интерфейс за докладване, инструмента за валидиране и централния регистър/база данни за електронните версии на свидетелствата, за да улеснят прехода на своите корабни регистри към електронни свидетелства.
Електронните свидетелства стават задължителни за всички държави

членки възможно най-скоро след влизането в сила на настоящата директива за изменение и във всеки случай не по-късно от три години след това.

Изменение 31

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 16

Директива 2009/16/ЕО

Член 24 а – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Корабите, плаващи под знамето на държава, която издава такива електронни свидетелства, отразяват това в рисковия профил на кораба (РПК), уреден в приложения I и II.

Изменение

3. Корабите, плаващи под знамето на държава, която издава такива електронни свидетелства, отразяват това в рисковия профил на кораба (РПК), уреден в приложения I и II, **докато електронното свидетелство не стане задължително.**

Изменение 32

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 17 а (нова)

Директива 2009/16/ЕО

Член 26

Текст в сила

Член 26

Публикуване на информацията
Комисията предоставя и поддържа на публично достъпен уебсайт информацията, свързана с проверки, задържания и откази за достъп в съответствие с приложение XIII, като се опира на експертните познания и опит съгласно Парижкия МР.

Изменение

(17а) Член 26 се заменя със следното:

„Член 26

Публикуване на информацията
Публикуване на информацията
Комисията предоставя и поддържа на публично достъпен уебсайт информацията, свързана с проверки, задържания и откази за достъп в съответствие с приложение XIII, като се опира на експертните познания и опит съгласно Парижкия МР.
Информацията, идентифицираща отделен кораб, е на разположение на обществеността само ако всички

съдебни производства са приключили и няма обжалване.“

(02009L0016-20191221)

Изменение 33

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 22
Директива 2009/16/ЕО
Член 35 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Комисията [до Службата за публикации: Моля, въведете дата: **десет** години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането и спазването на настоящата директива.

Изменение

Комисията [до Службата за публикации: Моля, въведете дата: **пет** години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането и спазването на настоящата директива. **Въз основа на доклада Комисията определя дали е необходимо да представи законодателно предложение за изменение на настоящата директива или за допълнителни правни актове в тази област.**

Изменение 34

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 22
Директива 2009/16/ЕО
Член 35 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

При всички случаи веднага след като ММО приеме показател за въглероден интензитет (СИ), Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 30б, за да измени приложение I и приложение II към настоящата директива чрез включване на показателя за въглероден интензитет, приет от ММО, сред

екологичните параметри, използвани за определяне на рисковия профил на корабите съгласно настоящата директива.

Изменение 35

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 22
Директива 2009/16/ЕО
Член 35 – параграф 1 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В срок до [дата: пет години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно напредъка на държавите членки във връзка с ратифицирането на международните споразумения, предвиждащи свързаните с рибарството задължения, както и извършва оценка на начина, по който тези задължения следва да бъдат транспонирани в правото на Съюза, и по целесъобразност представя законодателно предложение за тази цел.

Изменение 36

Предложение за директива
Приложение I – точка I – буква ж – подточка i
Директива 2009/16/ЕО
Приложение I

Текст, предложен от Комисията

Изменение

i) Показателят за въглероден интензитет на кораба, счита се, че корабите, които са от категория D—E, представляват повишен риск.

заличава се

Изменение 37

Предложение за директива
Приложение I – точка I – буква ж – подточка ii а (нова)
Директива 2009/16/ЕО
Приложение I

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iiа) Счита се, че корабите, които нямат валиден инвентарен опис на опасните материали съгласно посоченото в Регламент (ЕС) № 1257/2013 или в Хонконгската конвенция, представляват повишен риск.

Изменение 38

Предложение за директива
Приложение II – таблица – точка 8
Директива 2009/16/ЕО
Приложение II

<i>Текст, предложен от Комисията</i>						
8	Показател за въглероден интензитет (СИ)	Категоризация	D—E	1		
<i>Изменение</i>						
8	<i>заличава се</i>					

Изменение 39

Предложение за директива
Приложение II – таблица – точка 9 а (нова)
Директива 2009/16/ЕО
Приложение II

<i>Текст, предложен от Комисията</i>						
<i>Изменение</i>						
9а.	<i>Счита се, че корабите, които нямат валиден инвентарен опис на опасните материали съгласно посоченото в Регламент (ЕС) № 1257/2013 или в Хонконгската конвенция, представляват повишен риск.</i>		<i>Липсват валидни документи</i>	<i>1</i>		

Изменение 40

Предложение за директива

Приложение III – част А – точка 54 а (нова)

Директива 2009/16/ЕО

Приложение III

Текст, предложен от Комисията

Изменение

54а. Валиден инвентарен опис на опасните материали съгласно посоченото в Регламент (ЕС) № 1257/2013 или в Хонконгската конвенция.