

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 001-040

κατάθεση: Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Έκθεση**Vera Tax****A9-0419/2023**

Τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

Πρόταση οδηγίας (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Τροπολογία 1**Πρόταση οδηγίας****Αιτιολογική σκέψη 1***Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή**Τροπολογία*

(1) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵ θεσπίζει κανόνες σχετικά με το σύστημα επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα, βάσει του οποίου τα επιλέξιμα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Ένωσης επιθεωρούνται για να εξακριβωθεί αν η επάρκεια του πληρώματος επί του πλοίου και η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

(1) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵ θεσπίζει κανόνες σχετικά με το σύστημα επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα, βάσει του οποίου τα επιλέξιμα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Ένωσης επιθεωρούνται για να εξακριβωθεί αν η επάρκεια **και οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης** του πληρώματος επί του πλοίου και η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και **επί του πλοίου**, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

²⁵ EE L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

²⁵ EE L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Δεδομένης της δέσμευσης των κρατών μελών να κυρώσουν τη συμφωνία του Κέιπ Τάουν του 2012, τα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη επικυρώσει την εν λόγω συμφωνία θα πρέπει να κινήσουν τη διαδικασία επικύρωσης το συντομότερο δυνατόν. Επιπρόσθετα, τα εν λόγω κράτη μέλη που έχουν ήδη επικυρώσει τη συμφωνία θα πρέπει να την εφαρμόσουν άμεσα.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων θα τεθεί σε ισχύ την 26η Ιουνίου 2025. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να προβλέπει την επιβολή της.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) Προκειμένου να δημιουργηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την Ένωση, είναι προτιμότερο να μεταφερθούν πρώτα οι συμβάσεις αλιείας στο κοινοτικό κεκτημένο με σκοπό τη δημιουργία ενός εναρμονισμένου κοινοτικού συστήματος ελέγχου. Ωστόσο, υπάρχουν ήδη κράτη μέλη που έχουν επικυρώσει διεθνείς συμβάσεις όπως τη

σύμβαση αριθ. 188 της ΔΟΕ και τη σύμβαση STCW-F, τα οποία έχουν την ευθύνη της εφαρμογής των μέτρων ελέγχου από το κράτος λιμένα.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5γ) Είναι ιδιαίτερα σημαντικό τα κράτη μέλη που δεν έχουν επικυρώσει διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την αλιεία, ιδίως τη σύμβαση αριθ. 188 της ΔΟΕ, τη σύμβαση STCW-F του ΔΝΟ και τη συμφωνία CTA του ΔΝΟ, να το πράξουν το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τους κανόνες με διαφορετικό τρόπο. Η Επιτροπή θα πρέπει να ενθαρρύνει ενεργά και να συνδράμει τα κράτη μέλη στην επικύρωση των σχετικών διεθνών συμβάσεων. Προκειμένου να διασφαλιστούν εναρμονισμένες προσεγγίσεις κατά την εφαρμογή των εν λόγω διεθνών υποχρεώσεων, αυτές οι διεθνείς υποχρεώσεις θα πρέπει να μεταφερθούν σε ενωσιακό επίπεδο με σκοπό τη θέσπιση εναρμονισμένης προσέγγισης για τον έλεγχο των εν λόγω υποχρεώσεων, συμπεριλαμβανομένων εναρμονισμένων συστημάτων επιθεώρησης για τον έλεγχο και την επιβολή των διατάξεων της σύμβασης αριθ. 188.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5δ) Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει περαιτέρω την επικύρωση

των διεθνών συμφωνιών που περιέχουν υποχρεώσεις σχετικά με τις αλιευτικές δραστηριότητες και να δώσει συνέχεια σε αυτές και, κατά περίπτωση, να υποβάλει νομοθετική πρόταση για εναρμονισμένη μεταφορά των εν λόγω διεθνών υποχρεώσεων στο ενωσιακό δίκαιο, ιδίως όσον αφορά τη σύμβαση STCW-F του ΔΝΟ για ένα εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης όσον αφορά τον έλεγχο και την εφαρμογή των διατάξεων της σύμβασης αριθ. 188 καθώς και τα εκτελεστικά μέτρα σε σχέση με την οδηγία (ΕΕ) 2017/159.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Λόγω του μικρού μεγέθους τους, τα περισσότερα αλιευτικά σκάφη στην ΕΕ δραστηριοποιούνται σε χωρικά ύδατα και δεν είναι επιδεκτικά επιθεώρησης σε αλλοδαπούς λιμένες. Αυτό σημαίνει ότι, κατά κανόνα, μόνο μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων (τα οποία είναι και τα αλιευτικά σκάφη που υπόκεινται περισσότερο σε διεθνείς συμβάσεις) είναι πιθανό να δραστηριοποιούνται σε διεθνή ύδατα και να καταπλέουν σε λιμένες διαφορετικούς από εκείνους της χώρας στην οποία είναι νηολογημένα και, ως εκ τούτου, να υπόκεινται σε **ΕΚΑ**. Δεδομένου ότι η πλειονότητα των διεθνών συμβάσεων που ισχύουν για τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη είναι διαφορετικές από εκείνες που εφαρμόζονται επί του παρόντος μέσω του ελέγχου από το κράτος λιμένα και προκειμένου να αποφευχθούν ανεπιθύμητες δευτερογενείς επιπτώσεις στο ισχύον σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα, προτείνεται ένα παράλληλο σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη.

Τροπολογία

(6) Λόγω του μικρού μεγέθους τους, τα περισσότερα αλιευτικά σκάφη στην ΕΕ δραστηριοποιούνται σε χωρικά ύδατα και δεν είναι επιδεκτικά επιθεώρησης σε αλλοδαπούς λιμένες. Αυτό σημαίνει ότι, κατά κανόνα, μόνο μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων (τα οποία είναι και τα αλιευτικά σκάφη που υπόκεινται περισσότερο σε διεθνείς συμβάσεις) είναι πιθανό να δραστηριοποιούνται σε διεθνή ύδατα και να καταπλέουν σε λιμένες διαφορετικούς από εκείνους της χώρας στην οποία είναι νηολογημένα και, ως εκ τούτου, να υπόκεινται σε **έλεγχο από το κράτος λιμένα**. Δεδομένου ότι η πλειονότητα των διεθνών συμβάσεων που ισχύουν για τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη είναι διαφορετικές από εκείνες που εφαρμόζονται επί του παρόντος μέσω του ελέγχου από το κράτος λιμένα και προκειμένου να αποφευχθούν ανεπιθύμητες δευτερογενείς επιπτώσεις στο ισχύον σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα, προτείνεται ένα παράλληλο σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα για

τα αλιευτικά σκάφη. **Ωστόσο, τα κριτήρια επιθεώρησης για τα αλιευτικά σκάφη θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν όσο το δυνατόν περισσότερο με τα κριτήρια επιθεώρησης της συμφωνίας του Κέιπ Τάουν, καθώς όλα τα κράτη έχουν δεσμευτεί να την επικυρώσουν, προκειμένου να αποφύγουν τον κατακερματισμό πρακτικών μεταξύ των λιμένων της ΕΕ. Αυτό θα διευκολύνει τη συλλογή πληρέστερων δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ατυχημάτων και των τραυματισμών στα πλοία αυτά και της βελτίωσης της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών και των αλιέων που εργάζονται σε αυτά.**

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Ωστόσο, λόγω των αλιευτικών προτύπων, αυτά τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη δεν επισκέπτονται όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Ως εκ τούτου, προτείνεται ένα εθελοντικό σύστημα για τα κράτη μέλη της ΕΕ που επιθυμούν να διενεργούν αυτές τις επιθεωρήσεις και το οποίο είναι χωριστό από το ισχύον καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα, ώστε να καταστεί δυνατή η ευελιξία και ο τρόπος με τον οποίο αναπτύσσονται πρότυπα στον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Το εν λόγω σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα αλιευτικών σκαφών μήκους άνω των 24 μέτρων μπορεί επομένως να αναπτυχθεί με οργανικό τρόπο από τα κράτη μέλη, το ΜΣ των Παρισίων και την Επιτροπή.

Τροπολογία

(7) Ωστόσο, λόγω των αλιευτικών προτύπων, αυτά τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη δεν επισκέπτονται όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Ως εκ τούτου, προτείνεται ένα εθελοντικό σύστημα για τα κράτη μέλη της ΕΕ που επιθυμούν να διενεργούν αυτές τις επιθεωρήσεις και το οποίο είναι χωριστό από το ισχύον καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα, ώστε να καταστεί δυνατή η ευελιξία και ο τρόπος με τον οποίο αναπτύσσονται πρότυπα στον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Το εν λόγω σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα αλιευτικών σκαφών μήκους άνω των 24 μέτρων μπορεί επομένως να αναπτυχθεί με οργανικό τρόπο από τα κράτη μέλη, το ΜΣ των Παρισίων και την Επιτροπή. **Αυτό το εθελοντικό σύστημα θα πρέπει να προωθηθεί, καθώς θα βοηθήσει τα κράτη μέλη και τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη να προετοιμαστούν για την έναρξη ισχύος της συμφωνίας του Κέιπ Τάουν του 2012 για την εφαρμογή των διατάξεων του πρωτοκόλλου του 1993 σχετικά με τη**

διεθνή σύμβαση Torremolinos του 1977 για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών («συμφωνία του Κέιπ Τάουν») για την ενίσχυση της ασφάλειας των αλιευτικών σκαφών. Το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος της εν λόγω συμφωνίας, η Επιτροπή θα πρέπει να ευθυγραμμίσει αναλόγως τις υφιστάμενες νομικές πράξεις της Ένωσης και ιδίως την οδηγία 97/70/ΕΚ του Συμβουλίου^{1α}. Το υποχρεωτικό καθεστώς επιβολής του ελέγχου από το κράτος λιμένα που θα θεσπιστεί στην Ένωση μετά την έναρξη ισχύος της συμφωνίας του Κέιπ Τάουν θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα υφιστάμενα εθελοντικά συστήματα για τον έλεγχο των αλιευτικών σκαφών από το κράτος λιμένα που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία.

^{1α} Οδηγία 97/70/ΕΚ του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1997, για θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω (ΕΕ L 34 της 9.2.1998, σ. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1997/70/oj?locale=el>).

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Κατά την τελευταία δεκαετία και παρά την αύξηση του αριθμού των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων μικρών αποστάσεων μεταξύ κύριων λιμένων των κρατών μελών της ΕΕ και λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική Ευρώπη ή σε τρίτες χώρες στη Μεσόγειο και στον Εύξεινο Πόντο, η εικόνα ασφάλειας των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά. Οι επιθεωρήσεις

Τροπολογία

(11) Κατά την τελευταία δεκαετία και παρά την αύξηση του αριθμού των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων μικρών αποστάσεων μεταξύ κύριων λιμένων των κρατών μελών της ΕΕ και λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική Ευρώπη ή σε τρίτες χώρες στη Μεσόγειο και στον Εύξεινο Πόντο, η εικόνα ασφάλειας των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά. Οι επιθεωρήσεις

ελέγχου από το κράτος λιμένα χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο για την επιβολή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, όπως σε σχέση με τις εκπομπές θείου ή την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διάλυση πλοίων. Η δέσμη Fit for 55 αποσκοπεί στη μείωση των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ κατά 55 % έως το 2030, ανοίγοντας τον δρόμο για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 και οι θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται να συμβάλουν στην προσπάθεια αυτή. Ωστόσο, η κατηγορία κινδύνου πλοίου που καταρτίστηκε πριν από το 2009 είχε διαφορετικές προτεραιότητες και δεν είναι πλήρως προσαρμοσμένη ώστε να εστιάσει την προσπάθεια επιθεώρησης στα σκάφη με τις χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.

ελέγχου από το κράτος λιμένα χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο για την επιβολή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, όπως σε σχέση με τις εκπομπές θείου ή την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διάλυση πλοίων. ***Σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού^{1α}, που εγκρίθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, η Ένωση θα πρέπει να συνεχίσει να διαδραματίζει ηγετικό ρόλο σε έναν τομέα που ρυθμίζεται τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο και εξακολουθεί να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα ορυκτά καύσιμα.*** Η δέσμη Fit for 55 αποσκοπεί στη μείωση των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ κατά 55 % έως το 2030, ανοίγοντας τον δρόμο για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 και οι θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται να συμβάλουν στην προσπάθεια αυτή. Ωστόσο, η κατηγορία κινδύνου πλοίου που καταρτίστηκε πριν από το 2009 είχε διαφορετικές προτεραιότητες και δεν είναι πλήρως προσαρμοσμένη ώστε να εστιάσει την προσπάθεια επιθεώρησης στα σκάφη με τις χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.

^{1α} *ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.*

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Σ' αυτήν τη βάση, η κατηγορία κινδύνου του πλοίου θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει τα περιβαλλοντικά ζητήματα, προσδίδοντας μεγαλύτερη σημασία στις περιβαλλοντικές επιδόσεις,

Τροπολογία

(12) Σ' αυτήν τη βάση, η κατηγορία κινδύνου του πλοίου θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει τα περιβαλλοντικά ζητήματα, προσδίδοντας μεγαλύτερη σημασία στις περιβαλλοντικές επιδόσεις,

συμπεριλαμβανομένης της λειτουργικής έντασης άνθρακα των επιθεωρούμενων πλοίων, καθώς και στις ελλείψεις και στις κρατήσεις πλοίου που σχετίζονται με το περιβάλλον.

συμπεριλαμβανομένης της λειτουργικής έντασης άνθρακα των επιθεωρούμενων πλοίων, καθώς και στις ελλείψεις και στις κρατήσεις πλοίου που σχετίζονται με το περιβάλλον. **Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο διασφαλίζοντας ότι τα μέτρα της δέσμης Fit for 55 που εφαρμόζονται στον τομέα της ναυτιλίας είναι αποτελεσματικά μέσω της επιβολής περισσότερων επιθεωρήσεων σε ρυπογόνα πλοία. Διασφαλίζοντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα του τομέα, θα συμβάλει στην προώθηση της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή οποιασδήποτε άλλης τεχνολογίας εξοικονόμησης ενέργειας που μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και τους ατμοσφαιρικούς ρύπους στους λιμένες. Αυτό, σε συνδυασμό με τη στήριξη των λιμενικών βιομηχανιών, των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων και των νεοφυών επιχειρήσεων που ειδικεύονται στην κυκλική οικονομία και των επενδύσεων σε εναλλακτικές λύσεις ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα.**

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Μόλις ο ΔΝΟ ολοκληρώσει την αναθεώρηση του οικείου δείκτη έντασης άνθρακα (CII), η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας συμπεριλαμβάνοντας τον δείκτη έντασης άνθρακα που εγκρίθηκε από τον ΔΝΟ στις περιβαλλοντικές παραμέτρους που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της κατηγορίας κινδύνου πλοίου βάσει της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η ψηφιοποίηση αποτελεί ουσιαστική πτυχή της τεχνολογικής προόδου στον τομέα της συλλογής και της διαβίβασης δεδομένων και έχει σκοπό να συμβάλει στη μείωση του κόστους και στην αποδοτική χρήση των ανθρώπινων πόρων. Ο αριθμός των πλοίων που φέρουν σήμερα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά αυξάνεται και αναμένεται να αυξηθεί. Ως εκ τούτου, η αποτελεσματικότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να ενισχυθεί με τη μεγαλύτερη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, ώστε να καταστεί δυνατή η διενέργεια καλύτερα προετοιμασμένων επιθεωρήσεων με μεγαλύτερη εστίαση στα πλοία. Η υιοθέτηση και η χρήση των εν λόγω ηλεκτρονικών πιστοποιητικών θα πρέπει να ενθαρρύνεται με τη συμπερίληψή τους στην κατηγορία κινδύνου του πλοίου.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Η πολυπλοκότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα αυξάνεται, καθώς

Τροπολογία

(13) Η ψηφιοποίηση αποτελεί ουσιαστική πτυχή της τεχνολογικής προόδου στον τομέα της συλλογής και της διαβίβασης δεδομένων και έχει σκοπό να συμβάλει στη μείωση του κόστους και στην αποδοτική χρήση των ανθρώπινων πόρων. Ο αριθμός των πλοίων που φέρουν σήμερα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά αυξάνεται και αναμένεται να αυξηθεί. Ως εκ τούτου, η αποτελεσματικότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να ενισχυθεί με τη μεγαλύτερη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, ώστε να καταστεί δυνατή η διενέργεια καλύτερα προετοιμασμένων επιθεωρήσεων με μεγαλύτερη εστίαση στα πλοία. Η υιοθέτηση και η χρήση των εν λόγω ηλεκτρονικών πιστοποιητικών θα πρέπει να ενθαρρύνεται με τη συμπερίληψή τους στην κατηγορία κινδύνου του πλοίου. ***Είναι σημαντικό για την Ένωση να στηρίξει την έρευνα και την καινοτομία, καθώς και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση των ναυτικών, προκειμένου να βελτιστοποιηθούν τα οφέλη που μπορούν να αποφέρουν στον ναυτιλιακό τομέα η ψηφιοποίηση και η αυτοματοποίηση, ιδίως όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών.***

Τροπολογία

(14) Η πολυπλοκότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα αυξάνεται, καθώς

προστίθενται νέες απαιτήσεις επιθεώρησης, είτε από το δίκαιο της ΕΕ είτε μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η αναβάθμιση των δεξιοτήτων και η επανειδίκευση των αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα και η συνεχής ανάπτυξη της κατάρτισής τους.

προστίθενται νέες απαιτήσεις επιθεώρησης, είτε από το δίκαιο της ΕΕ είτε μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού **και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας**. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η αναβάθμιση των δεξιοτήτων και η επανειδίκευση των αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα και η συνεχής ανάπτυξη της κατάρτισής τους. ***Ειδικότερα, θα πρέπει να δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στην κατάρτιση σχετικά με τον σεβασμό της ευημερίας των ναυτικών, ιδίως σχετικά με την επαλήθευση των αρχείων σχετικά με τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης, δεδομένου ότι η ανεπαρκής ανάπαυση επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου και τις εργασιακές επιδόσεις, καθώς και σχετικά με την επαγγελματική υγεία των ναυτικών. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους λιμένα θα πρέπει επίσης να ασκούν αποτελεσματικά τις αρμοδιότητές τους στο πλαίσιο της σύμβασης της ΔΟΕ του 2007 σχετικά με την εργασία στον τομέα της αλιείας (αριθ. 188). Είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης του πληρώματος επί του πλοίου, καθώς και η κατάρτιση και τα προσόντα των μελών του, δεδομένου ότι παράμετροι υγείας, ασφάλειας, προστασίας και κοινωνικές παράμετροι είναι στενά αλληλένδετες και ότι η πρόληψη οποιασδήποτε ζημιάς προκαλούμενης από ανθρώπινους παράγοντες είναι ύψιστης σημασίας. Ειδικότερα, όταν εξετάζουν το ενδεχόμενο απαγόρευσης απόπλου πλοίου λόγω σοβαρής ή επανειλημμένης παραβίασης των απαιτήσεων της MLC 2006 (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν επίσης υπόψη τις κατώτατες αποδοχές, τις ώρες εργασίας και τις περιόδους ανάπαυσης.***

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 15

(15) Οι διοικητικές αρχές των κρατών σημαίας της Ένωσης, σύμφωνα με την οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶, υποχρεούνται να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας προκειμένου να συνδράμουν τα κράτη μέλη να βελτιώσουν περαιτέρω τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας και να εξασφαλίσουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των διοικήσεων. Μια παρόμοια απαίτηση για τις δραστηριότητες ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να πιστοποιούν ότι η οργάνωσή τους, οι πολιτικές, οι διαδικασίες, οι πόροι και η τεκμηρίωσή τους είναι κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων τους, καθώς και να εντοπίζουν προβλήματα του συστήματος, όπως ζητήματα κατανομής πόρων ή προσωπικού προτού αυτά καταστούν προβληματικά.

(15) Οι διοικητικές αρχές των κρατών σημαίας της Ένωσης, σύμφωνα με την οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶, υποχρεούνται να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας προκειμένου να συνδράμουν τα κράτη μέλη να βελτιώσουν περαιτέρω τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας και να εξασφαλίσουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των διοικήσεων. Μια παρόμοια απαίτηση για τις δραστηριότητες ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να πιστοποιούν ότι η οργάνωσή τους, οι πολιτικές, οι διαδικασίες, οι πόροι και η τεκμηρίωσή τους είναι κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων τους, καθώς και να εντοπίζουν προβλήματα του συστήματος, όπως ζητήματα κατανομής πόρων ή προσωπικού προτού αυτά καταστούν προβληματικά. **Οι αρμόδιες αρχές των κρατών κράτη λιμένα θα πρέπει να εξακριβώνουν τη συμμόρφωση των σκαφών που καταπλέουν στους λιμένες τους με τις εφαρμοστέες διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου. Κατά τη διεξαγωγή των εν λόγω δραστηριοτήτων παρακολούθησης, το κράτος λιμένα δεν θα πρέπει να παρεμβαίνει στις αρμοδιότητες των κρατών σημαίας, όπως ορίζονται σε διεθνείς συμβάσεις, όπως το άρθρο 94 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, και στις νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, όπως η οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{26α}.**

²⁶ Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΕΕ

²⁶ Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΕΕ

L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

26α 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 15

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζουν τα ίδια κριτήρια στους εθνικούς στόλους και σε άλλες ευρωπαϊκές σημαίες που καταπλέουν στους λιμένες τους. Δεν θα πρέπει να υπάρχουν διαφορές στη μεταχείριση των αλιευτικών σκαφών της Ένωσης και μεταξύ των διαφόρων εθνικών συστημάτων ελέγχου που εφαρμόζονται.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19) Ενόψει του πλήρους κύκλου επισκέψεων παρακολούθησης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) στα κράτη μέλη για την παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ το αργότερο [δέκα έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής της που αναφέρεται στο άρθρο XX] και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή για τη

(19) Ενόψει του πλήρους κύκλου επισκέψεων παρακολούθησης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) στα κράτη μέλη για την παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ το αργότερο ... [πέντε έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής της που αναφέρεται στο άρθρο XX] και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με την

συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω αξιολόγηση.

Επιτροπή για τη συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω αξιολόγηση.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο α – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) στο σημείο 1 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία *θ) και ιγ)*:

α) στο σημείο 1 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία *ιβ), ιγ) και ιγα)*:

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο α

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιγ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιγ α) Η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων (σύμβαση του Χονγκ Κονγκ).

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 3 – παράγραφος 4α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Τα κράτη μέλη μπορούν να διενεργούν επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα σε αλιευτικά σκάφη συνολικού μήκους άνω των 24 μέτρων. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των λεπτομερειών ενός τέτοιου ειδικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη συνολικού μήκους άνω των 24 μέτρων. Οι

4α. Έως ότου εφαρμοστεί σε ολόκληρη την Ένωση υποχρεωτικό καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη, ως αποτέλεσμα της έναρξης ισχύος της συμφωνίας του Κέιπ Τάουν και της τροποποίησης των σχετικών νομικών πράξεων της Ένωσης, τα επιμέρους κράτη μέλη μπορούν να διενεργούν επιθεωρήσεις ελέγχου από το

εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 31 παράγραφος 2.

κράτος λιμένα σε αλιευτικά σκάφη συνολικού μήκους άνω των 24 μέτρων. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των λεπτομερειών ενός τέτοιου ειδικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη συνολικού μήκους άνω των 24 μέτρων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 31 παράγραφος 2.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 8α – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η μη διεξαγωγή επιθεώρησης για λόγους ανωτέρας βίας δεν λογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση, με την προϋπόθεση ότι η μη διεξαχθείσα επιθεώρηση και οι λόγοι για τη μη πραγματοποίησή της τεκμηριώνονται **και** καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.

Τροπολογία

Η μη διεξαγωγή επιθεώρησης για λόγους ανωτέρας βίας δεν λογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση, με την προϋπόθεση ότι η μη διεξαχθείσα επιθεώρηση και οι λόγοι για τη μη πραγματοποίησή της τεκμηριώνονται, καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων **και δηλώνονται στον EMSA.**

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) Περιβαλλοντικές παράμετροι

Οι περιβαλλοντικές παράμετροι βασίζονται στον δείκτη έντασης άνθρακα του πλοίου και στον αριθμό των ελλείψεων που σχετίζονται με τις συμβάσεις MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, τη σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων και τις

Τροπολογία

γ) Περιβαλλοντικές παράμετροι

Οι περιβαλλοντικές παράμετροι βασίζονται στον αριθμό των ελλείψεων που σχετίζονται με τις συμβάσεις MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, τη σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων και τις συμβάσεις του Ναϊρόμπι, **καθώς και στην**

συμβάσεις του Ναϊρόμπι σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.3 και το παράρτημα II.

παροχή έγκυρων εγγράφων τεκμηρίωσης σχετικά με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 ή τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.3 και το παράρτημα II.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12 α (νέο)

Οδηγία 2009/16/ΕΚ

Άρθρο 18 – παράγραφος 5

Ισχύον κείμενο

Τα κράτη μέλη πληροφορούν την διοίκηση του κράτους σημαίας, με αντίγραφο στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), **εφόσον απαιτείται**, για τις καταγγελίες που δεν είναι προφανώς αβάσιμες και για τις σχετικές μεταγενέστερες ενέργειες που έγιναν.

Τροπολογία

12α) Στο άρθρο 18 η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη πληροφορούν την διοίκηση του κράτους σημαίας, με αντίγραφο στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) **και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)**, για τις καταγγελίες που δεν είναι προφανώς αβάσιμες και για τις σχετικές μεταγενέστερες ενέργειες που έγιναν. **Ο Οργανισμός καλείται από τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τον κανονισμό EMSA, να παράσχει επιχειρησιακή και τεχνική υποστήριξη όσον αφορά τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας.**».

(32009L0016)

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13

Οδηγία 2009/16/ΕΚ

Άρθρο 21 — παράγραφος 4 — εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται μετά την πάροδο 12 μηνών. Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία έκδοσής

Τροπολογία

Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία έκδοσής της.

της.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 21 – παράγραφος 4 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η εν λόγω απαγόρευση **ισχύει μέχρις ότου** ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση υποβάλει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το πλοίο ευρέθη με ελαττώματα στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων.

Τροπολογία

Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται μετά την πάροδο 12 μηνών υπό την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία που ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το πλοίο διαπιστώθηκε να παρουσιάζει ελλείψεις, τα οποία να αποδεικνύουν ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 22 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρογνώσια και την πείρα που αποκτήθηκε στην Ένωση και στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων, η Επιτροπή αναπτύσσει πρόγραμμα επαγγελματικής ανάπτυξης και κατάρτισης για τους επιθεωρητές που διεξάγουν τον έλεγχο του κράτους λιμένα. Το εν λόγω πρόγραμμα κατάρτισης λαμβάνει υπόψη το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου από το κράτος λιμένα, καθώς και βελτιώσεις στο πεδίο εφαρμογής και τις μορφές κατάρτισης.

Τροπολογία

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρογνώσια και την πείρα που αποκτήθηκε στην Ένωση και στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων, η Επιτροπή **διασφαλίζει κατάλληλη στήριξη για την εναρμόνιση των πρακτικών ελέγχου από το κράτος λιμένα σε ολόκληρη την Ένωση, υποβάλλοντας εκθέσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ανά τετραετία σχετικά με το επίπεδο εναρμόνισης και τα πρότυπα των επιθεωρήσεων. Επίσης,** αναπτύσσει πρόγραμμα επαγγελματικής ανάπτυξης και κατάρτισης για τους επιθεωρητές που

διεξάγουν τον έλεγχο του κράτους λιμένα. Το εν λόγω πρόγραμμα κατάρτισης λαμβάνει υπόψη το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου από το κράτος λιμένα, καθώς και βελτιώσεις στο πεδίο εφαρμογής και τις μορφές κατάρτισης. **Η Επιτροπή αξιολογεί την εμπειρογνωμοσύνη του EMSA και υποστηρίζει τη δραστηριότητά του, καθώς τα προγράμματα κατάρτισης που προτείνει συμβάλλουν στην εναρμόνιση των πρακτικών των ελεγκτών του κράτους λιμένα.**

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 22 – παράγραφος 7 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, η Επιτροπή προσδιορίζει και προβλέπει σε συνεχή βάση νέες ανάγκες κατάρτισης για την τροποποίηση των προγραμμάτων σπουδών, της διδακτέας ύλης και του περιεχομένου του προγράμματος επαγγελματικής ανάπτυξης και κατάρτισης των επιθεωρητών, ιδίως όσον αφορά τις νέες τεχνολογίες και σε σχέση με τις πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις σχετικές πράξεις.

Τροπολογία

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, η Επιτροπή προσδιορίζει και προβλέπει σε συνεχή βάση νέες ανάγκες κατάρτισης για την τροποποίηση των προγραμμάτων σπουδών, της διδακτέας ύλης και του περιεχομένου του προγράμματος επαγγελματικής ανάπτυξης και κατάρτισης των επιθεωρητών, ιδίως όσον αφορά τις νέες τεχνολογίες και σε σχέση με τις πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις σχετικές πράξεις, **προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με τα περιβαλλοντικά, κοινωνικά, υγειονομικά και εργασιακά πρότυπα και την ασφάλεια στα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Ένωσης τόσο για τους ναυτικούς όσο και για τους λιμενεργάτες, με ιδιαίτερη έμφαση στις εργαζόμενες γυναίκες.**

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 22 – παράγραφος 7 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή, με τη συμμετοχή του EMSA, εκπονεί έγγραφο καθοδήγησης, το οποίο παρέχει συμβουλές σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, ειδικότερα της MLC 2006, όσον αφορά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Ο EMSA παρέχει επίσης αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τα συχνότερα προβλήματα που εντοπίζονται κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων από κράτη λιμένα σε σκάφη που φέρουν τη σημαία εκάστου κράτους.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 α (νέο)

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 23 — παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι πλοηγοί τους, οι οποίοι προσορμίζουν και αποπροσορμίζουν πλοία ή οι οποίοι αναλαμβάνουν να οδηγήσουν πλοία που καταπλέουν σε ένα λιμένα ή που διέρχονται από ένα κράτος μέλος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα ή το παράκτιο κράτος, ανάλογα με την περίπτωση, κάθε φορά που πληροφορούνται, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, ότι υπάρχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδεχομένως μειώνουν την ασφάλεια

14α) Στο άρθρο 23, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι πλοηγοί τους, οι οποίοι προσορμίζουν και αποπροσορμίζουν πλοία ή οι οποίοι αναλαμβάνουν να οδηγήσουν πλοία που καταπλέουν σε ένα λιμένα ή που διέρχονται από ένα κράτος μέλος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα ή το παράκτιο κράτος, ανάλογα με την περίπτωση, κάθε φορά που πληροφορούνται, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, ότι υπάρχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδεχομένως μειώνουν την ασφάλεια

ναυσιπλοΐας του πλοίου, ή οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ναυσιπλοΐας του πλοίου ή *την ασφάλεια των ναυτικών επί του πλοίου* ή οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.»

(02009L0016-20191221)

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 α (νέο)

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 23 – παράγραφος 2

Ισχύον κείμενο

2. Εάν οι λιμενικές αρχές, ή οργανισμοί κατά την άσκηση των κανονικών τους καθηκόντων, πληροφορηθούν ότι ένα πλοίο που ευρίσκεται στο λιμένα τους παρουσιάζει καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες θίγουν την ασφάλεια του πλοίου ή συνιστούν αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του οικείου κράτους λιμένα.

Τροπολογία

2. Εάν οι λιμενικές αρχές, ή οργανισμοί κατά την άσκηση των κανονικών τους καθηκόντων, πληροφορηθούν ότι ένα πλοίο που ευρίσκεται στο λιμένα τους παρουσιάζει καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες θίγουν την ασφάλεια του πλοίου ή *των ναυτικών επί του πλοίου* ή συνιστούν αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του οικείου κράτους λιμένα.

(02009L0016-20191221)

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 24α – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν την εναρμονισμένη διεπαφή αναφοράς, το εργαλείο επικύρωσης και το κεντρικό αποθετήριο / τη βάση δεδομένων για τις ηλεκτρονικές εκδόσεις των πιστοποιητικών, ώστε να διευκολύνουν τη μετάβαση των νηολογίων πλοίων τους σε ηλεκτρονικά

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν την εναρμονισμένη διεπαφή αναφοράς, το εργαλείο επικύρωσης και το κεντρικό αποθετήριο / τη βάση δεδομένων για τις ηλεκτρονικές εκδόσεις των πιστοποιητικών, ώστε να διευκολύνουν τη μετάβαση των νηολογίων πλοίων τους σε ηλεκτρονικά

πιστοποιητικά.

πιστοποιητικά. *Τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά είναι υποχρεωτικά για όλα τα κράτη μέλη το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο τρία έτη μετά.*

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 24 α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο εκδίδει τα εν λόγω ηλεκτρονικά πιστοποιητικά αποτυπώνουν το γεγονός αυτό στην κατηγορία κινδύνου του πλοίου (ΚΚΠ), όπως ορίζεται στα παραρτήματα I και II.

Τροπολογία

3. Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο εκδίδει τα εν λόγω ηλεκτρονικά πιστοποιητικά αποτυπώνουν το γεγονός αυτό στην κατηγορία κινδύνου του πλοίου (ΚΚΠ), όπως ορίζεται στα παραρτήματα I και II **έως ότου καταστεί υποχρεωτικό το ηλεκτρονικό πιστοποιητικό.**

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17 α (νέο)

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 26

Ισχύον κείμενο

Άρθρο 26

Δημοσίευση πληροφοριών

Η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμες και διατηρεί σε δημόσιο ιστότοπο τις πληροφορίες που αφορούν τις επιθεωρήσεις, τις κρατήσεις πλοίων και τις απαγορεύσεις πρόσβασης σύμφωνα με το παράρτημα XIII, αξιοποιώντας την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο

Τροπολογία

17α) Το άρθρο 26 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 26

Δημοσίευση πληροφοριών

Δημοσίευση πληροφοριών. Η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμες και διατηρεί σε δημόσιο ιστότοπο τις πληροφορίες που αφορούν τις επιθεωρήσεις, τις κρατήσεις πλοίων και τις απαγορεύσεις πρόσβασης σύμφωνα με το παράρτημα XIII, αξιοποιώντας την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των

του ΜΣ των Παρισίων.

Παρισίων. *Οι πληροφορίες που ταυτοποιούν ένα συγκεκριμένο πλοίο δημοσιοποιούνται μόνο εάν όλες οι νομικές διαδικασίες έχουν ολοκληρωθεί και δεν έχει ασκηθεί έφεση.».*

(02009L0016-20191221)

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 22

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 35 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή, έως ... [Υπηρεσία Εκδόσεων:
Να συμπληρωθεί η ημερομηνία: **δέκα** έτη
από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της
παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]
υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό
Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με
την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και
τη συμμόρφωση με αυτή.

Τροπολογία

Η Επιτροπή, έως ... [Υπηρεσία Εκδόσεων:
Να συμπληρωθεί η ημερομηνία: **πέντε** έτη
από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της
παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]
υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό
Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με
την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και
τη συμμόρφωση με αυτήν. **Η Επιτροπή
αποφασίζει, με βάση την έκθεση, αν είναι
αναγκαίο να υποβάλει νομοθετική
πρόταση για την τροποποίηση της
παρούσας οδηγίας ή πρόσθετες
νομοθετικές πράξεις στον εν λόγω τομέα.**

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 22

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 35 – παράγραφος 1α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Σε κάθε περίπτωση, μόλις ο ΔΝΟ εγκρίνει
έναν δείκτη έντασης άνθρακα (CII), η
Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση
πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 30β, για την
τροποποίηση του παραρτήματος I και II
της παρούσας οδηγίας
συμπεριλαμβάνοντας τον δείκτη έντασης**

άνθρακα που εγκρίθηκε από τον ΔΝΟ στις περιβαλλοντικές παραμέτρους που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της κατηγορίας κινδύνου πλοίου βάσει της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 22
Οδηγία 2009/16/EK
Άρθρο 35 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Έως ... [πέντε έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο των κρατών μελών όσον αφορά την επικύρωση των διεθνών συμφωνιών που περιλαμβάνουν υποχρεώσεις στον τομέα της αλιείας, καθώς και αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο οι υποχρεώσεις αυτές θα πρέπει να μεταφερθούν στο ενωσιακό δίκαιο και, κατά περίπτωση, υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση.

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα I – σημείο I – στοιχείο ζ – σημείο i
Οδηγία 2009/16/EK
Παράρτημα I

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

i) Ο δείκτης έντασης άνθρακα του πλοίου· τα πλοία της κατηγορίας D-E θεωρούνται ότι θέτουν υψηλότερο κίνδυνο.

διαγράφεται

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I — σημείο I — εδάφιο ζ — σημείο iia (νέο)

Οδηγία 2009/16/EK

Παράρτημα I

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ii α) Τα πλοία που δεν διαθέτουν έγκυρο κατάλογο επικίνδυνων ουσιών, όπως προβλέπεται λεπτομερώς στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 ή στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, θεωρούνται υψηλότερου κινδύνου

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – πίνακας – σημείο 8

Οδηγία 2009/16/EK

Παράρτημα II

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>						
8	Δείκτης έντασης άνθρακα (CII)	Κατάταξη	Δ-E	1		
<i>Τροπολογία</i>						
8	<i>διαγράφεται</i>					

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – πίνακας – σημείο 9 α (νέο)

Οδηγία 2009/16/EK

Παράρτημα II

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>						
<i>Τροπολογία</i>						
<i>9α</i>	<i>Τα πλοία που δεν διαθέτουν έγκυρο κατάλογο επικίνδυνων ουσιών, όπως προβλέπεται λεπτομερώς στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 ή στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, θεωρούνται υψηλότερου κινδύνου</i>		<i>Δεν υπάρχουν έγκυρα έγγραφα</i>	<i>1</i>		

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – μέρος Α – σημείο 54 α (νέο)

Οδηγία 2009/16/ΕΚ

Παράρτημα III

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

54α. Έγκυρος κατάλογος απογραφής επικίνδυνων ουσιών, όπως προβλέπεται λεπτομερώς στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 ή στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ