



Έγγραφο συνόδου

A9-0419/2023

8.12.2023

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Συντάκτρια γνωμοδότησης: 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.....	4
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	29
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ Ή ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙ ΤΙΣ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ.....	31
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ.....	32
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	43
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	44

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2023)0271),
 - 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 (C9-0191/2023),
 - 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,
 - κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή 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 (A9-0419/2023),
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 Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

²⁵ ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

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 **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 ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

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 κινηθούν 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.

1^α 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 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

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. **Σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού^{1α}, που εγκρίθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2015 στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου 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**

διαφορετικές προτεραιότητες και δεν είναι πλήρως προσαρμοσμένη ώστε να εστιάσει την προσπάθεια επιθεώρησης στα σκάφη με τις χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.

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.

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

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. **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

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

(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.

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 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

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 ***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 ενημερίας 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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Οι διοικητικές αρχές των κρατών σημαίας της Ένωσης, σύμφωνα με την οδηγία 2009/21/EK 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

Τροπολογία

(15) Οι διοικητικές αρχές των κρατών σημαίας της Ένωσης, σύμφωνα με την οδηγία 2009/21/EK 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.

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 L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

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).

^{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/EK, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/EK 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 συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω αξιολόγηση.

(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/EK, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/EK το αργότερο [5 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 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

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

Τροπολογία

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

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

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 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/EK
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/EK
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 της.

Τροπολογία

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

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13

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 προσκομίσει 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 αξιοποιεί 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

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.

Τροπολογία

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 **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 πιστοποιητικά.

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. **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/ΕΚ
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 Ι και ΙΙ.

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 Ι και ΙΙ **έως ότου καταστεί υποχρεωτικό το ηλεκτρονικό πιστοποιητικό.**

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17 α (νέο)
Οδηγία 2009/16/ΕΚ
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 ΧΙΙΙ, αξιοποιώντας την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων.

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 ΧΙΙΙ, αξιοποιώντας την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των 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

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/ΕΚ

Παράρτημα II

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>						
8	Δείκτης έντασης άνθρακα (CI)	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/ΕΚ

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

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η εισηγήτρια εκφράζει την ικανοποίησή της για την παρουσίαση της δέσμης μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα και την αναθεώρηση της οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Η κ. Tax υποστηρίζει τον γενικό στόχο αυτής της αναθεώρησης, ο οποίος συνίσταται στην προσαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ στους αναθεωρημένους διεθνείς κανονισμούς, διασφαλίζοντας παράλληλα ισότιμους όρους ανταγωνισμού και την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας της ΕΕ.

Η εισηγήτρια εστίασε το σχέδιο έκθεσής της σε ορισμένα στοιχεία, τα οποία, κατά την άποψή της, απαιτούν ορισμένες προσαρμογές.

1) Καλύτερη συνεκτίμηση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας

Η κ. Tax πιστεύει ότι ο έλεγχος από το κράτος λιμένα μπορεί να μειώσει επιτυχώς τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σύμφωνα με τη δέσμευση της ΕΕ για κλιματική ουδετερότητα, διασφαλίζοντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα του τομέα και συμβάλλοντας στην παροχή κινήτρων για ηλεκτροδότηση από την ξηρά ή οποιαδήποτε άλλη τεχνολογία εξοικονόμησης ενέργειας, η οποία μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και τους ατμοσφαιρικούς ρύπους στους λιμένες.

Ως εκ τούτου, η εισηγήτρια εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση της Επιτροπής να ανταποκρίνεται καλύτερα το καθεστώς ελέγχου στις κλιματικές προτεραιότητες της ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τις περιβαλλοντικές ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά τις επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα και τον δείκτη εκπομπών CO₂ του πλοίου κατά τον καθορισμό της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου.

Στην έκθεσή της η εισηγήτρια επέμεινε στη συμβολή που μπορεί να έχει ο έλεγχος από το κράτος λιμένα στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σύμφωνα με τη δέσμευση της ΕΕ για κλιματική ουδετερότητα. Η ΕΕ πρέπει να διατηρήσει ηγετικό ρόλο στις διαπραγματεύσεις για τη μείωση των εκπομπών στο πλαίσιο του IMO.

2) Καθιέρωση εθελοντικών ελέγχων από το κράτος λιμένα σε αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων

Η εισηγήτρια υποστηρίζει την εισαγωγή αυτή, η οποία προωθεί τη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα, καθώς και την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών για τη διενέργεια επιθεωρήσεων στα αλιευτικά σκάφη από το κράτος λιμένα· αυτό θα συμβάλει στη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας στα πλοία αυτά, τα οποία αντιμετωπίζουν σχετικά υψηλό επίπεδο ατυχημάτων.

Η κ. Tax θεωρεί ότι οι εν λόγω έλεγχοι θα πρέπει να καταστούν υποχρεωτικοί μόλις τεθεί σε ισχύ η συμφωνία του Κέιπ Τάουν για την ενίσχυση της αλιείας και επικαιροποιηθεί αναλόγως η σχετική νομοθεσία της ΕΕ.

3) Ψηφιοποίηση και ηλεκτρονικό πιστοποιητικό

Η εισηγήτρια εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση της Επιτροπής ότι η υιοθέτηση και η χρήση των εν λόγω ηλεκτρονικών πιστοποιητικών θα πρέπει να ενθαρρύνεται με τη

συμπερίληψή τους στην κατηγορία κινδύνου του πλοίου. Η ευρεία χρήση ψηφιακών πιστοποιητικών και η σύνδεση της βάσης δεδομένων θα συμβάλουν σε αποτελεσματικότερες και πιο στοχευμένες επιθεωρήσεις. Γενικότερα, η αυτοματοποίηση και η ψηφιοποίηση έχουν σημαντικές δυνατότητες να συμβάλουν στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και στη μείωση των εκπομπών, καθώς και στην προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών

Στην έκθεσή της η εισηγήτρια ζητά επενδύσεις, έρευνα και καινοτομία στον τομέα της ψηφιοποίησης. Η κ. Tax επισημαίνει ότι η εξέλιξη αυτή θα απαιτήσει νέες δεξιότητες από τους ναυτικούς και ότι, ως εκ τούτου, θα πρέπει να λάβουν επαρκή κατάρτιση για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας των πλοίων.

4) Ευημερία ναυτικών

Η εισηγήτρια θεωρεί ότι ο έλεγχος από το κράτος λιμένα θα πρέπει να αναγνωρίζει τις αρνητικές επιπτώσεις της ανεπαρκούς ανάπαυσης στην ασφάλεια των πλοίων, τις εργασιακές επιδόσεις και την υγεία και ασφάλεια στην εργασία. Η κατάρτιση των αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα θα πρέπει να δίνει μεγαλύτερη έμφαση στον σεβασμό της ευημερίας των ναυτικών και των λιμενεργατών και των θεμελιωδών δικαιωμάτων τους σε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, ιδίως μέσω της συστηματικής επαλήθευσης των αρχείων ωρών εργασίας/ανάπαυσης.

Η εισηγήτρια υποστηρίζει εν προκειμένω την πρόταση της Επιτροπής για την ανάπτυξη ενός προγράμματος επαγγελματικής εξέλιξης και κατάρτισης των επιθεωρητών ελέγχου από το κράτος λιμένα, το οποίο θα συμβάλει σε μια αποτελεσματική και εναρμονισμένη προσέγγιση των ελέγχων από το κράτος λιμένα με την υποστήριξη και την εμπειρογνωμοσύνη του EMSA.

Τέλος, η εισηγήτρια θεωρεί ότι η Επιτροπή, το αργότερο έως επτά έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας και στη συνέχεια ανά πενταετία, θα πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τη συμμόρφωση με αυτήν.

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

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

Entity and/or person
KVNR
Ευρωπαϊκή Επιτροπή
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 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Izaskun Bilbao Barandica

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Επί του παρόντος, τα αλιευτικά σκάφη δεν καλύπτονται από την οδηγία για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, όμως οι διεθνείς υποχρεώσεις που ισχύουν για τα αλιευτικά σκάφη είναι ολοένα και περισσότερες, η δε ανάγκη για έλεγχο των αλιευτικών σκαφών από το κράτος λιμένα αυξάνεται.

Η Επιτροπή σημείωσε ότι οι τρέχουσες απαιτήσεις της ΕΕ δεν ισχύουν για τα αλιευτικά σκάφη και ότι ορισμένες διεθνείς υποχρεώσεις σε σχέση με τα αλιευτικά σκάφη δεν επιβάλλονται με ελέγχους του κράτους λιμένα ούτε επιθεωρούνται με συντονισμένο τρόπο. Οι εν λόγω διεθνείς υποχρεώσεις αφορούν κυρίως αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας τα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων και τα κράτη μέλη να μπορούν, σε εθελοντική βάση, να διενεργούν επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα στα εν λόγω σκάφη. Για τις επιθεωρήσεις αυτές, η Επιτροπή προτείνει να τους ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες για να καθορίσουν τις λεπτομέρειες των εν λόγω ειδικών καθεστώτων ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης θεωρεί ότι τα εθελοντικά συστήματα θα πρέπει να αναπτυχθούν σε στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, προκειμένου να διασφαλιστεί μια πιο εναρμονισμένη προσέγγιση των ελέγχων. Η εναρμονισμένη προσέγγιση είναι σημαντική για τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού και προς τούτο η συντάκτρια της γνωμοδότησης βλέπει θετικά την πρόταση να αναπτύξει η Επιτροπή τις λεπτομέρειες για τα ειδικά καθεστάτα ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη. Ωστόσο, θεωρεί ότι οι λεπτομέρειες αυτές αποτελούν δυνητικά σημαντικό μέρος των κανόνων σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, και για τον λόγο αυτό προτείνει οι εν λόγω λεπτομέρειες να καθορίζονται με τη μορφή κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, λαμβανομένου ιδίως υπόψη ότι οι κανόνες σχετικά με τις λεπτομέρειες για το κανονικό καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα καθορίζονται στη βασική πράξη.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης πιστεύει ότι είναι σημαντικό περισσότερα κράτη μέλη να

επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τις διεθνείς υποχρεώσεις σχετικά με τα αλιευτικά σκάφη και τις αλιευτικές δραστηριότητες, ώστε να διασφαλιστούν υψηλά πρότυπα ποιότητας σε παγκόσμιο επίπεδο και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τους αλιείς. Θεωρεί ότι είναι σημαντικό οι εν λόγω διεθνείς υποχρεώσεις να εφαρμόζονται και να ελέγχονται με εναρμονισμένο τρόπο στην ΕΕ, προκειμένου να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για όλους τους αλιείς της ΕΕ. Ως εκ τούτου, είναι της γνώμης ότι η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί την πρόοδο των κρατών μελών όσον αφορά την επικύρωση και την εφαρμογή αυτών των διεθνών υποχρεώσεων και, κατά περίπτωση, να υποβάλλει νομοθετικές προτάσεις για εναρμονισμένη εφαρμογή και εναρμονισμένο έλεγχο των μέτρων.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

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

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) 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 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) 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 και η Επιτροπή 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 επίπεδο ΕΕ 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 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5γ) Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει περαιτέρω την επικύρωση των διεθνών υποχρεώσεων 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, 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 4

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 5

Πρόταση οδηγίας

Τροπολογία

(7) Ωστόσο, λόγω των αλιευτικών προτύπων, αυτά τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη δεν επισκέπτονται όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. **Επιπλέον, στον τομέα της αλιείας δεν υπάρχει εναρμονισμένο νομικό πλαίσιο σε επίπεδο ΕΕ σε τομείς όπως η ασφάλεια στη θάλασσα, η ναυπήγηση του σκάφους και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του σκάφους.** 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. **Οι κανόνες ελέγχου από το κράτος λιμένα πρέπει να είναι αναλογικοί και να μην εισάγουν διακρίσεις. Τα κράτη μέλη που διενεργούν τις εν λόγω εθελοντικές επιθεωρήσεις μπορούν να κάνουν χρήση χρηματοδοτικής συνδρομής (ΕΤΘΑΥ), προκειμένου να διασφαλιστούν επαρκή μέσα και ανθρώπινοι πόροι για τον σκοπό αυτό.**

Αιτιολογική σκέψη 15α (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 ΕΕ και μεταξύ των διαφόρων εθνικών συστημάτων ελέγχου που εφαρμόζονται.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 16α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16α) Προκειμένου να καθοριστούν οι λεπτομέρειες του ειδικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη, θα πρέπει να ανατεθούν κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Κατά την άσκηση των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων της, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την ανάγκη διασφάλισης ισότιμων όρων ανταγωνισμού όσον αφορά τους κανόνες ελέγχου από το κράτος λιμένα μεταξύ των κρατών μελών και των στόλων και την εναρμόνιση των κανόνων σε επίπεδο ΕΕ.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/16/ΕΚ

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

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

συνολικού μήκους άνω των 24 μέτρων. Η Επιτροπή εκδίδει **κατ' εξουσιοδότηση** 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 **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με **το άρθρο 30β**.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 30α – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 30β **για την τροποποίηση του άρθρου 2 παράγραφος 1** με σκοπό την τροποποίηση του καταλόγου των συμβάσεων που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, μόλις οι εν λόγω συμβάσεις υιοθετηθούν ως σχετική πράξη από το ΜΣ των Παρισίων, και να **τροποποιήσει το παράρτημα VI, ώστε να προστεθεί** και/ή να **επικαιροποιηθεί ο κατάλογος** των διαδικασιών και των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα που **υιοθετήθηκαν από το ΜΣ των Παρισίων και παρατίθενται στο εν λόγω παράρτημα**.

Τροπολογία

Σύμφωνα με το άρθρο 30β, **η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις** με σκοπό την τροποποίηση του καταλόγου των συμβάσεων που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, μόλις οι εν λόγω συμβάσεις υιοθετηθούν ως σχετική πράξη από το ΜΣ των Παρισίων, και να **προσθέσει** και/ή να **επικαιροποιήσει τον κατάλογο** των διαδικασιών και των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα που **παρατίθενται στο παράρτημα VI, σε συνέχεια της υιοθέτησής τους από το ΜΣ των Παρισίων**.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 α (νέο)

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 30β – παράγραφος 5

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 30α τίθεται σε ισχύ μόνον εάν δεν έχουν εκφρασθεί αντιρρήσεις από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίησή της στα εν λόγω όργανα ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα εκφράσουν αντίρρηση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

19α) στο άρθρο 30β, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με **το άρθρο 3 παράγραφος 4α** και το άρθρο 30α τίθεται σε ισχύ μόνον εάν δεν έχουν εκφρασθεί αντιρρήσεις από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίησή της στα εν λόγω όργανα ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα εκφράσουν αντίρρηση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 22

Οδηγία 2009/16/EK

Άρθρο 35 – παράγραφος 1α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή, έως τις [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 πρόοδο των κρατών μελών όσον αφορά την επικύρωση των διεθνών υποχρεώσεων στον τομέα της αλιείας, καθώς και αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο οι υποχρεώσεις αυτές θα πρέπει να μεταφερθούν σε επίπεδο ΕΕ και, κατά περίπτωση, υποβάλλει σχετική νομοθετική πρόταση.

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

Στη συντάκτρια της γνωμοδότησης κατατέθηκαν εισηγήσεις από τις ακόλουθες οντότητες ή τα ακόλουθα πρόσωπα κατά την προετοιμασία της γνωμοδότησης, μέχρι την έγκρισή της στην επιτροπή:

Οντότητα και/ή πρόσωπο
Ευρωπαϊκή Επιτροπή
EUROPECHE
Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές

Ο ανωτέρω κατάλογος καταρτίστηκε υπό την αποκλειστική ευθύνη της συντάκτριας της γνωμοδότησης.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(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	Izaskun Bilbao Barandica 18.7.2023
Εξέταση στην επιτροπή	9.10.2023
Ημερομηνία έγκρισης	29.11.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 23 –: 0 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**

23	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
NI	Marc Tarabella
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

0	-

1	0
ID	France Jamet

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα			
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD)			
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	1.6.2023			
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 10.7.2023			
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	BUDG 10.7.2023	EMPL 10.7.2023	ENVI 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Αποφάσεις να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	BUDG 28.6.2023	EMPL 29.6.2023	ENVI 17.7.2023	
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Vera Tax 13.7.2023			
Εξέταση στην επιτροπή	9.10.2023			
Ημερομηνία έγκρισης	7.12.2023			
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: –: 0:	34 1 4		
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, 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, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski			
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt			
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παρ. 7) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Mozdżanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac			
Ημερομηνία κατάθεσης	8.12.2023			

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

34	+
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Lukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, 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

1	-
ECR	Dorien Rookmaker

4	0
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdzanowska, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή