



Βρυξέλλες, 2 Ιουνίου 2023
(OR. en)

10126/23

**Διοργανικός φάκελος:
2023/0165 (COD)**

TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Ιουνίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 271 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 271 final.

σνημμ.: COM(2023) 271 final



Βρυξέλλες, 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρόταση αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα¹.

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ (στο εξής: οδηγία) ρυθμίζει τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα σε επίπεδο ΕΕ. Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα (ΕΚΛ) αφορά ένα σύστημα επιθεώρησης αλλοδαπών πλοίων σε λιμένες κρατών άλλων εκτός του κράτους σημαίας από αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα, ώστε να εξακριβωθεί ότι η επάρκεια του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος επί του πλοίου, η κατάσταση του πλοίου και ο εξοπλισμός του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων —και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με το εφαρμοστέο δίκαιο της ΕΕ. Ως εκ τούτου, ο έλεγχος από το κράτος λιμένα είναι σημαντικός για τη διαφύλαξη της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Λόγω της ιστορίας τους και του διεθνούς χαρακτήρα τους, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν αναπτύξει μια ειδική ρυθμιστική δομή. Σε παγκόσμιο επίπεδο, το διεθνές νομικό πλαίσιο εγκρίθηκε υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού² (ΙΜΟ) και οι κανόνες που διέπουν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων εκδίδονται από άλλο οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών, τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ).

Η πρωταρχική ευθύνη για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων με τα πρότυπα του ΙΜΟ και της ΔΟΕ ανήκει στο κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο και του οποίου την εθνικότητα κατέχει το πλοίο —το κράτος σημαίας. Ωστόσο, οι κανόνες του κράτους σημαίας ισχύουν μόνο για τα σκάφη που φέρουν τη συγκεκριμένη σημαία. Εξακολουθούν να υπάρχουν κράτη σημαίας που είναι πρόθυμα να επιτρέψουν σε σκάφη που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα ή που δεν είναι σε θέση να επιβάλουν επαρκώς τους διεθνείς κανόνες να λειτουργούν υπό τη σημαία τους. Ως εκ τούτου, πολλές από τις σημαντικότερες τεχνικές συμβάσεις του ΙΜΟ περιέχουν διατάξεις για την επιθεώρηση πλοίων όταν τα πλοία επισκέπτονται αλλοδαπούς λιμένες ώστε να διασφαλίζεται ότι πληρούν τις διεθνείς απαιτήσεις.

Για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα, τα κράτη λιμένα που διενεργούν επιθεωρήσεις ΕΚΛ συντονίζουν συστηματικά τις εργασίες τους σε περιφερειακό επίπεδο. Το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα³ (στο εξής: ΜΣ των Παρισίων) που θεσπίστηκε το 1982 είναι η πρώτη από τις εννέα διακυβερνητικές δομές σε όλο τον κόσμο. Και τα 24 κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) με θαλάσσιους λιμένες, καθώς και ο

¹ ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

² Οι διεθνείς κανόνες περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, τη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74), τη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78), τη Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW), τη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως, 1966, τη Σύμβαση περί διεθνών κανονισμών για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, 1972 (COLREG 72).

³ www.parismou.org

Καναδάς, η Ρωσική Ομοσπονδία⁴ και το Ηνωμένο Βασίλειο, έχουν υπογράψει το ΜΣ των Παρισίων. Η ΕΕ δεν είναι μέλος.

Η οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα ενσωματώνει τις διαδικασίες και τα εργαλεία του ΜΣ των Παρισίων, όπως συμφωνήθηκε το 2009. Το ΜΣ των Παρισίων και η οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα βασίζονται στις έννοιες του επιμερισμού της επιβάρυνσης και των στοχευμένων, εναρμονισμένων επιθεωρήσεων. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), παρέχει σε όλα τα κράτη μέλη του ΕΟΧ και του ΜΣ των Παρισίων την τεχνική υποστήριξη που απαιτείται για να αποφασίσουν ποια σκάφη θα επιθεωρήσουν, καθώς και για να αναφέρουν και να κοινοποιήσουν τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ΕΚΛ μέσω της βάσης δεδομένων THETIS (που φιλοξενείται από τον EMSA) και της κατάρτισης σχετικά με τον τρόπο διεξαγωγής των επιθεωρήσεων. Τα κράτη μέλη του ΕΟΧ λαμβάνουν επίσης πληροφορίες σχετικά με τα σκάφη που έχουν προγραμματιστεί να καταπλεύσουν στους λιμένες τους μέσω του ενωσιακού συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών «SafeSeaNet»⁵, ώστε να είναι σε θέση να προγραμματίσουν τις επιθεωρήσεις τους.

Οι κύριοι στόχοι της οδηγίας για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα είναι:

- i) η συνεχής βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και της ναυτιλιακής ασφάλειας·
- ii) η συνεχής βελτίωση της πρόληψης της ρύπανσης και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων·
- iii) η συνεχής βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου·
- iv) η αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

Για τον σκοπό αυτό, τα βασικά στοιχεία του καθεστώτος ΕΚΛ της ΕΕ είναι:

- i) η υιοθέτηση εναρμονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τις επιθεωρήσεις και τις κρατήσεις πλοίου·
- ii) η δέσμευση κάθε κράτους μέλους να αναλαμβάνει υποχρέωση ετήσιων επιθεωρήσεων·
- iii) η στόχευση πλοίων για επιθεώρηση βάσει κατηγορίας κινδύνου του πλοίου (SRP) για κάθε μεμονωμένο πλοίο και
- iv) η τήρηση αρχείων και η ανταλλαγή πληροφοριών (βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων).

Από τότε που άρχισε να ισχύει, η οδηγία τροποποιήθηκε για να εφαρμοστεί η σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC, 2006)⁶. Επιπλέον, στην ΕΕ, ισχύουν ειδικοί κανόνες για τα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια⁷, τις απαιτήσεις ασφάλισης⁸, τον έλεγχο των αποβλήτων

⁴ Μετά την εισβολή στην Ουκρανία, η συμμετοχή της Ρωσικής Ομοσπονδίας στο ΜΣ των Παρισίων αναστάλη τον Μάιο του 2022.

⁵ Πρόκειται για ένα σύστημα που φιλοξενείται και αναπτύσσεται από τον EMSA και το οποίο παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να παρέχουν και να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα πλοία και τα επικίνδυνα φορτία τους. Το σύστημα προβλέπει, μεταξύ άλλων, την ταυτοποίηση, το στίγμα και την κατάσταση του πλοίου· την ώρα αναχώρησης και άφιξης· αναφορές περιστατικών, πληροφορίες για επικίνδυνα φορτία.

⁶ Οδηγία 2013/38/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Αυγούστου 2013, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 218 της 14.8.2013, σ. 1).

⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110, της 15ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία go-to και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).

πλοίου και των καταλοίπων φορτίου⁹, την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων¹⁰ και την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG)¹¹, όπου οι επιθεωρήσεις ΕΚΛ ελέγχουν την επιβολή των εν λόγω κανόνων. Για άλλες νομικές πράξεις της ΕΕ, όπως ο έλεγχος της περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο, ο ΕΚΛ χρησιμοποιείται επίσης για τον έλεγχο της συντριπτικής πλειονότητας των κρατών μελών της ΕΕ¹². Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα στην ΕΕ βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στους κανόνες και στις διαδικασίες του ΜΣ των Παρισίων, αλλά οι εν λόγω διατάξεις της ΕΕ δεν ισχύουν για τα κράτη εκτός ΕΟΧ που έχουν υπογράψει το ΜΣ των Παρισίων.

Η οδηγία αποτέλεσε αντικείμενο εκ των υστέρων αξιολόγησης και ελέγχου καταλληλότητας όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές (παράλληλα με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα) το 2018. Από την έναρξη εφαρμογής της οδηγίας παρακολουθείται επίσης συνεχώς από την Επιτροπή, η οποία εντόπισε τα ακόλουθα προβληματικά ζητήματα:

- 1) οι ισχύουσες απαιτήσεις της ΕΕ δεν ευθυγραμμίζονται με τους νέους διεθνείς υποχρεωτικούς κανόνες και τις νέες διαδικασίες που συμφωνήθηκαν σε περιφερειακό επίπεδο (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός — ΙΜΟ και ΜΣ των Παρισίων)·
- 2) οι ισχύουσες απαιτήσεις της ΕΕ δεν εφαρμόζονται στα αλιευτικά σκάφη —ορισμένες διεθνείς συμβάσεις που εφαρμόζονται σε αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων, οι οποίες θα μπορούσαν να επιβληθούν από τον ΕΚΛ, δεν επιθεωρούνται ή δεν επιθεωρούνται με συντονισμένο τρόπο·
- 3) υπάρχει άνιση κατανομή των επιθεωρήσεων ΕΚΛ μεταξύ των λιμένων της ΕΕ·
- 4) ο τρέχων σχεδιασμός της κατηγορίας κινδύνου πλοίου και ο μηχανισμός στόχευσης που χρησιμοποιείται για την επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση δεν είναι επικαιροποιημένοι·
- 5) το σύστημα βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε ένα περίπλοκο σύστημα έντυπων πιστοποιητικών· και
- 6) υπάρχουν ανεπαρκείς και ανελαστικές διαδικασίες και ανεπαρκείς πόροι για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα (δεξιότητες, κατάρτιση).

Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν ισχύουν σε ολόκληρη την ΕΕ και έχουν τις ίδιες βασικές αιτίες. Ελλείψει ανάληψης δράσης από πλευράς ΕΕ, τα κράτη μέλη κινδυνεύουν να λειτουργήσουν με μη συντονισμένο και μη εναρμονισμένο τρόπο. Η βελτίωση της οδηγίας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν έχει σαφή αξία για την ΕΕ.

⁸ Οδηγία 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 128).

⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 11).

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 330 της 10.12.2013, σ. 1).

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

¹² Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (κωδικοποιημένο κείμενο) (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58).

Υπό το πρίσμα αυτό, η Επιτροπή εκπόνησε πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ. Οι ειδικοί στόχοι της πρότασης είναι:

- η επικαιροποίηση και η ευθυγράμμιση της νομοθεσίας της ΕΕ με τους διεθνείς κανόνες και διαδικασίες, που καθορίζονται από τον ΙΜΟ / τη ΔΟΕ ή το ΜΣ των Παρισίων·
- η προστασία των αλιευτικών σκαφών, των πληρωμάτων τους και του περιβάλλοντος. Τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου από το κράτος λιμένα. Πρόκειται για εθελοντικό σύστημα ελέγχου αυτού του τύπου σκαφών —θα πρέπει να αυξήσει το επίπεδο συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος που ισχύουν για τα εν λόγω σκάφη·
- η διασφάλιση μεγαλύτερης υιοθέτησης ψηφιακών λύσεων. Ειδικότερα, ενθαρρύνεται η υιοθέτηση και η χρήση προβλεπόμενων από τον νόμο ηλεκτρονικών πιστοποιητικών με τη σύνδεση της χρήσης τους με την κατηγορία κινδύνου πλοίου που χρησιμοποιείται για τη στόχευση και την επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση·
- η εξασφάλιση αποδοτικής και εναρμονισμένης προσέγγισης για τη διενέργεια επιθεωρήσεων ΕΚΛ. Αυτό περιλαμβάνει την καλύτερη στόχευση των σκαφών προς επιθεώρηση με την αναδιάρθρωση παρωχημένων πτυχών της κατηγορίας κινδύνου πλοίου και την προσθήκη νέων συνιστωσών σ' αυτήν.

Για λόγους σαφήνειας και συνέπειας, η παρούσα πρόταση επικαιροποιεί επίσης πολλούς ορισμούς και παραπομπές στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ και στους κανονισμούς του ΙΜΟ.

• **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η πρόταση είναι πλήρως συνεπής με την οδηγία 2009/18/ΕΚ¹³ για τη διερεύνηση ατυχημάτων και την οδηγία 2009/21/ΕΚ¹⁴ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας. Και οι τρεις αυτές οδηγίες της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα βασίζονται στους κανόνες και στα πρότυπα που έχει θεσπίσει ο ΙΜΟ σε διεθνές επίπεδο και, από κοινού, αποτελούν τη βάση του συστήματος της ΕΕ για τη διαφύλαξη της ασφάλειας των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στα ύδατα της ΕΕ.

• **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση εντάσσεται στο πρόγραμμα REFIT της Επιτροπής και ανταποκρίνεται στο θεματολόγιο για τη βελτίωση της νομοθεσίας, διασφαλίζοντας ότι η ισχύουσα νομοθεσία είναι απλή και σαφής, ότι δεν δημιουργεί περιττή διοικητική επιβάρυνση και ότι συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες πολιτικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Η παρούσα πρόταση καθώς και οι συναφείς προτάσεις αναθεώρησης άλλων οδηγιών για την ασφάλεια στη θάλασσα αποτελούν επίσης μέρος της νομοθεσίας της ΕΕ που διέπει την ασφάλεια στη θάλασσα και αλληλεπιδρούν σε σημαντικό βαθμό μ' αυτήν, η οποία περιλαμβάνει στοιχεία όπως το σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (SafeSeaNet)¹⁵ της ΕΕ, ο ιδρυτικός κανονισμός του EMSA¹⁶, η οδηγία για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών¹⁷, η νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τους αναγνωρισμένους οργανισμούς¹⁸, η

¹³ ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 114.

¹⁴ ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 132.

¹⁵ Οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

¹⁶ ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

¹⁷ ΕΕ L 34 της 9.2.1998, σ. 1.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 11) και οδηγία 2009/15/ΕΚ σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 47).

οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική¹⁹, καθώς και άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ για το περιβάλλον²⁰.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η νομική βάση της τροποποιητικής οδηγίας είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, το οποίο προβλέπει μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και ειδικές διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Δεδομένου ότι οι διεθνείς πράξεις στο πεδίο ΕΚΛ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η αρχή της επικουρικότητας δεν εφαρμόζεται ούτε στις εν λόγω πράξεις ούτε στους κανόνες της ΕΕ για την εφαρμογή των εν λόγω συμφωνιών.

• Αναλογικότητα

Η Επιτροπή εκτόνησε την πρόταση ώστε να αντικατοπτρίζει τις τελευταίες εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και τα αποτελέσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης του 2018 και των διαδικασιών στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT. Η Επιτροπή διενήργησε επίσης εκτίμηση των επιπτώσεων για τον προσδιορισμό, την εκτίμηση και την αξιολόγηση εναλλακτικών μέτρων για την επίτευξη των ίδιων στόχων.

Στόχος της προτεινόμενης τροποποίησης είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα με την ύπαρξη ενός επικαιροποιημένου, συνεκτικού και εναρμονισμένου συστήματος επιθεωρήσεων ΕΚΛ σε ολόκληρη την ΕΕ που θα στοχεύει στη ναυτιλία με χαμηλές επιδόσεις και, ως εκ τούτου, θα βελτιώνει την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των σκαφών που δραστηριοποιούνται στα ύδατα της ΕΕ. Η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμη την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ΕΚΛ σε μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη, η οποία θεωρείται αναλογική, δεδομένου ότι θα είναι προαιρετική για τα κράτη μέλη που επιθυμούν να διενεργήσουν τέτοιου είδους επιθεωρήσεις. Το μέτρο αυτό αναμένεται να βελτιώσει την ασφάλεια, τις περιβαλλοντικές συνθήκες και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στον τομέα της αλιείας. Η μετάβαση προς την ψηφιοποίηση και τη χρήση των ηλεκτρονικών πιστοποιητικών θα δημιουργήσει κόστος, το οποίο όμως θα είναι περιορισμένο και θα αντισταθμιστεί με τα αναμενόμενα οφέλη όσον αφορά τον αντίκτυπο που αναμένεται να έχουν στη βελτίωση της ασφάλειας και αποτελεσματικότητας. Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα του τομέα, δεν υπάρχει εναλλακτικό μέτρο για την επίτευξη αυτών των αποτελεσμάτων με αποτελεσματικότερο και αποδοτικότερο τρόπο.

• Επιλογή της νομικής πράξης

Δεδομένου ότι η πρόταση απαιτεί μόνο ορισμένες τροποποιήσεις όσον αφορά την οδηγία 2009/16/ΕΚ, η τροποποιητική οδηγία αποτελεί την καταλληλότερη νομική πράξη.

¹⁹ ΕΕ L 164 της 25.6.2008, σ. 19.

²⁰ Όπως η οδηγία 92/43/ΕΟΚ (οδηγία για τους οικοτόπους), η οδηγία 2009/147/ΕΚ (οδηγία της ΕΕ για τα πτηνά) και η οδηγία (ΕΕ) 2019/904 (οδηγία για τα πλαστικά μίας χρήσης).

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT του 2018 και ο έλεγχος καταλληλότητας των θαλάσσιων μεταφορών κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι, μολονότι η οδηγία περιορίζει σε κάποιο βαθμό την ευελιξία του ΜΣ των Παρισίων, προσθέτει αξία, συνδυάζοντας ένα πλαίσιο ελέγχου από το κράτος λιμένα με έναν μηχανισμό επιβολής του νόμου, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή και συνεπής εφαρμογή στα κράτη μέλη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να ασκηθεί πίεση για επιδόσεις και συνεχή βελτίωση και, ως εκ τούτου, για καλύτερη κατανομή των πόρων σε επίπεδο κράτους μέλους όσον αφορά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία συνέβαλε στην επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, της ναυτιλιακής ασφάλειας, της πρόληψης της ρύπανσης και τη διασφάλιση καλύτερων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων.

Ο EMSA έχει υποστηρίξει σημαντικά το καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα. Πάνω από τα δύο τρίτα των κρατών μελών της ΕΕ / του ΕΟΧ που διενεργούν επιθεωρήσεις χρησιμοποιούν αποκλειστικά το THETIS για να επιλέξουν ποια σκάφη θα επιθεωρήσουν. Ο ρόλος του EMSA στη διαχείριση και στην επικαιροποίηση του THETIS, καθώς και η κατάρτιση που παρέχει ο EMSA στους επιθεωρητές για την εναρμόνιση των επιθεωρήσεων σε ολόκληρη την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων, κρίθηκαν επίσης πολύ σημαντικοί.

Επιπλέον, η Επιτροπή και ο EMSA παρακολουθούν συνεχώς την εφαρμογή της οδηγίας. Δεδομένου ότι οι εκθέσεις επιθεώρησης ΕΚΛ πρέπει να αναφορτώνονται στο THETIS μόλις ολοκληρωθεί η επιθεώρηση, ο EMSA έχει σχεδόν σε πραγματικό χρόνο λεπτομερή επισκόπηση όλων των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν. Ο EMSA παρέχει επίσης υπηρεσία υποστήριξης και τεχνική συνδρομή στα κράτη μέλη που χρειάζονται τη συνδρομή και πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη του ΕΟΧ για την επαλήθευση της συμμόρφωσης.

Ωστόσο, ο έλεγχος καταλληλότητας των θαλάσσιων μεταφορών και η οριζόντια ανάλυση του EMSA προσδιόρισαν διάφορους τομείς που θα μπορούσαν να βελτιωθούν στο καθεστώς ΕΚΛ.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι κύριες δραστηριότητες διαβούλευσης περιλάμβαναν:

- Τέσσερις διερευνητικές συνεντεύξεις με εκπροσώπους βασικών ενδιαφερόμενων μερών σε επίπεδο ΕΕ, κυρίως για την τροφοδότηση και την εξειδίκευση του γενικού ορισμού του προβλήματος και των πιθανών επιλογών πολιτικής.
- Στοχευμένη έρευνα μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, η οποία διοργανώθηκε από τον σύμβουλο που ήταν υπεύθυνος για την εξωτερική υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης των επιπτώσεων και διήρκεσε από τις 7 Σεπτεμβρίου 2021 έως τις 6 Οκτωβρίου 2021. Η έρευνα απεστάλη σε βασικά ενδιαφερόμενα μέρη με συγκεκριμένα αιτήματα παροχής πληροφοριών, ιδίως για να υποστηριχθεί η εκτίμηση των επιπτώσεων των πιθανών μέτρων πολιτικής.
- Ο σύμβουλος που ήταν επιφορτισμένος με την εξωτερική υποστηρικτική μελέτη για την εκτίμηση των επιπτώσεων πραγματοποίησε 22 στοχευμένες συνεντεύξεις από τις 13 Ιουλίου 2021 έως τις 16 Σεπτεμβρίου 2021, με βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς για τη συμπλήρωση συγκεκριμένων αιτημάτων παροχής πληροφοριών, ιδίως για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων πιθανών μέτρων πολιτικής.

- Πρόσθετες δραστηριότητες διαβούλευσης που διοργανώθηκαν από τη ΓΔ MOVE και τον σύμβουλο που ήταν υπεύθυνος για την εξωτερική υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης των επιπτώσεων, με σκοπό τη διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη για να εκμαιεύσουν τις απόψεις τους σχετικά με τα διάφορα μέτρα πολιτικής και να επικυρώσουν τα αναδυόμενα και τελικά αποτελέσματα της υποστηρικτικής μελέτης της εκτίμησης των επιπτώσεων όσον αφορά τον ποσοτικό προσδιορισμό των επιπτώσεων. Οι δραστηριότητες αυτές πραγματοποιήθηκαν κατά τις συνεδριάσεις της επιτροπής κλαδικού κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές (16 Απριλίου 2021, 23 Σεπτεμβρίου 2021 και 16 Δεκεμβρίου 2021), της επιτροπής κλαδικού κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ για τη θαλάσσια αλιεία (29 Ιανουαρίου 2021, 8 Μαρτίου 2021 και 16 Νοεμβρίου 2021), της επιτροπής κλαδικού κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ για τους λιμένες (19 Νοεμβρίου 2021), κατά την άτυπη συνεδρίαση των ιθυνόντων της ναυτιλίας της ΕΕ / του ΕΟΧ (30 Νοεμβρίου 2021), τις εικονικές και δια ζώσης συνεδριάσεις της επιτροπής ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα (Μάιος 2021 και Μάιος 2022) και τις συνεδριάσεις της επιτροπής ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία της ΕΕ (17 Μαΐου 2021, 11 Νοεμβρίου 2021 και 31 Μαΐου 2022).

Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν καίριας σημασίας για να μπορέσει η Επιτροπή να βελτιώσει τον σχεδιασμό των επιλογών πολιτικής, καθώς και να αξιολογήσει τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους. Οι εν λόγω πληροφορίες έδωσαν τη δυνατότητα στην Επιτροπή να συγκρίνει τις επιλογές και να εξακριβώσει ποια θα επιτύχει τη βέλτιστη σχέση κόστους/οφέλους για την κοινωνία και να συμβάλει στην επίτευξη ενός αποτελεσματικότερου και αποδοτικότερου μηχανισμού ελέγχου από το κράτος λιμένα, ο οποίος θα στοχεύει καλύτερα στη ναυτιλία που δεν ανταποκρίνεται στα πρότυπα. Τα πορίσματα των εν λόγω διαδικασιών συμπλήρωσαν την έρευνα τεκμηρίωσης που διενεργήθηκε στο πλαίσιο των εργασιών για την εξωτερική υποστηρικτική μελέτη.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η παρούσα επανεξέταση βασίζεται κυρίως στα δεδομένα που συγκεντρώθηκαν κατά τη διαδικασία εκ των υστέρων αξιολόγησης του 2018 και ελέγχου καταλληλότητας των θαλάσσιων μεταφορών που αναφέρθηκαν προηγουμένως.

Η κατάρτιση της παρούσας πρότασης απαιτούσε επίσης τη συμβολή εμπειρογνομόνων από την Επιτροπή και τον EMSA σχετικά με τη συγκεκριμένη διατύπωση των τεχνικών ορισμών και τη σύνταξη νομικών κειμένων με σαφήνεια.

- **Εκτίμηση των επιπτώσεων**

Η εκτίμηση των επιπτώσεων εξέτασε τρεις επιλογές πολιτικής για την αναθεώρηση της οδηγίας, με βάση τις ακόλουθες κατευθυντήριες αρχές:

- 1) την ανάγκη επικαιροποίησης και ευθυγράμμισης της οδηγίας με τις διεθνείς πράξεις·
- 2) τη δυνατότητα αντιμετώπισης του ειδικού προβλήματος του στόλου των αλιευτικών σκαφών με την πρόβλεψη ειδικού καθεστώτος ΕΚΛ για τα εν λόγω σκάφη·
- 3) τη μεγαλύτερη ψηφιοποίηση των μεθόδων ΕΚΛ ώστε να καταστεί δυνατή η καλύτερη προετοιμασία και η μεγαλύτερη εστίαση των επιθεωρήσεων ΕΚΛ —η οδηγία πρέπει να διευκολύνει και να παρέχει κίνητρα για τη χρήση προβλεπόμενων από τον νόμο ηλεκτρονικών πιστοποιητικών·

4) την αποδοτική και εναρμονισμένη προσέγγιση των επιθεωρήσεων ΕΚΛ, με βάση την πείρα του παρελθόντος από την εφαρμογή της οδηγίας και καλύτερη στόχευση των σκαφών προς επιθεώρηση.

Με την επιλογή Α προτείνονται ορισμένες αλλαγές στην οδηγία ώστε να επιτευχθεί καλύτερα ο στόχος της βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης. Η επιλογή αυτή επικεντρώνεται κυρίως στη διατήρηση της ευθυγράμμισης της οδηγίας με τις διεθνείς νομικές πράξεις. Οι περισσότερες από τις άλλες προτεινόμενες αλλαγές είναι μη ρυθμιστικά μέτρα με τη μορφή συστάσεων, κατευθυντήριων γραμμών και εργαστηρίων που διοργανώνονται από την Επιτροπή και/ή τον EMSA.

Με την επιλογή Β επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ της παροχής ευελιξίας στις διοικήσεις ΕΚΛ και της εναρμόνισης. Προτείνεται εθελοντικό σύστημα ΕΚΛ για τα κράτη μέλη που επιθυμούν να διενεργήσουν επιθεωρήσεις αλιευτικών σκαφών μήκους άνω των 24 μέτρων, παράλληλα με την ισχύουσα οδηγία (αλλά εκτός αυτής). Περιλαμβάνει επίσης την παροχή κατευθυντήριων γραμμών, την κατάρτιση του EMSA και μια βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων του EMSA για τη στόχευση των πλοίων και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις επιθεωρήσεις. Ενθαρρύνεται η χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών συνδέοντάς τα με την κατηγορία κινδύνου πλοίου.

Η επιλογή Γ συνεπάγεται τη μεγαλύτερη αύξηση της διοικητικής επιβάρυνσης για τις διοικήσεις ΕΚΛ, αλλά θα εξασφαλίσει επίσης το υψηλότερο δυνατό επίπεδο εναρμόνισης των επιθεωρήσεων. Θα ενσωματωθεί πλήρως ο ΕΚΛ για τα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων στην οδηγία, με αντίκτυπο στους πλοιοκτήτες / έχοντες την εκμετάλλευση των εν λόγω σκαφών, καθώς και στις διοικήσεις ΕΚΛ των κρατών μελών. Θα καταστεί υποχρεωτική η χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών στην οδηγία και θα προβλέπεται η σταδιακή κατάργηση των έντυπων πιστοποιητικών έως το 2035.

Η εκτίμηση των επιπτώσεων υποβλήθηκε στην επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου προς έγκριση τον Ιούλιο του 2022. Η επιτροπή εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις. Στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα νομοθετική πρόταση εξετάζονται οι παρατηρήσεις της επιτροπής.

- Εφαρμογή της προσέγγισης «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση»

Δεν εντοπίστηκε πρόσθετο κόστος (διοικητικό κόστος ή κόστος προσαρμογής) για τις επιχειρήσεις ή τους πολίτες.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου (REFIT)**

Η πρωτοβουλία σχετίζεται με το πρόγραμμα REFIT της Επιτροπής, καθώς επιδιώκει την ευθυγράμμιση και την απλούστευση της νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα, τη βελτίωση της εικόνας ασφάλειας (ιδίως του μεγαλύτερου τμήματος του στόλου αλιευτικών σκαφών) και την παροχή συνδρομής στις αρχές των κρατών μελών για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους όσον αφορά τις επιθεωρήσεις και την υποβολή εκθέσεων.

Επιπλέον, η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής περιλαμβάνει πτυχές απλούστευσης, δεδομένου ότι θα αποσαφηνιστούν οι καταστάσεις και οι περιστάσεις υπό τις οποίες μπορεί να μη διεξαχθούν επιθεωρήσεις ΕΚΛ είτε για συνήθεις επιχειρησιακούς λόγους είτε σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Αναμένεται να αυξηθεί η εναρμόνιση και η τυποποίηση σε ολόκληρη την ΕΕ μέσω της παροχής συνδρομής από τον EMSA στις εθνικές αρχές ΕΚΛ για την κατάρτιση σχετικά με τον τρόπο διενέργειας επιθεωρήσεων σε αλλοδαπά αλιευτικά σκάφη, καθώς και μέσω της παροχής ειδικής βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων για τη στόχευση και την επιλογή σκαφών προς επιθεώρηση, καθώς και για την καταγραφή και την ανταλλαγή των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση συνεπάγεται καθαρό σημερινό κόστος για τον προϋπολογισμό της Ένωσης ύψους 6,479 εκατ. EUR για την περίοδο 2025-2050. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης περιγράφονται λεπτομερέστερα στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που επισυνάπτεται στην παρούσα πρόταση προς ενημέρωση. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης περιλαμβάνονται ήδη στην πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002.

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Προσδιορίστηκαν κατάλληλες ρυθμίσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων. Ο EMSA θα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτή, καθώς είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και τη λειτουργία των ηλεκτρονικών συστημάτων δεδομένων για τις θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως της βάσης δεδομένων THETIS για τη στόχευση και την υποβολή εκθέσεων των επιθεωρήσεων.

Η εφαρμογή μπορεί να παρακολουθείται μέσω της παρακολούθησης της βάσης δεδομένων THETIS από την Επιτροπή και/ή τον EMSA, ώστε να επαληθευτεί ότι τα πλοία είναι σωστά στοχευμένα για επιθεώρηση και ότι οι επιθεωρήσεις διενεργούνται ορθά και ότι οι εκθέσεις επιθεώρησης αναφορτώνονται στη βάση δεδομένων. Ο EMSA πραγματοποιεί επίσης κύκλους επισκέψεων στα κράτη μέλη για την επαλήθευση των επιτόπιων επιχειρήσεων στο πλαίσιο του υποστηρικτικού ρόλου του EMSA προς την Επιτροπή²¹. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας (QMS) για την πιστοποίηση της οργάνωσής τους, των πολιτικών, των διαδικασιών, των πόρων και της τεκμηρίωσης που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων τους. Αυτό θα πρέπει να πιστοποιείται και στη συνέχεια να υπόκειται σε περιοδικό έλεγχο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή / στον EMSA τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργούνται από τον διαπιστευμένο φορέα, ώστε οι εθνικές αρχές του ελέγχου από το κράτος λιμένα να μπορούν να διατηρήσουν την πιστοποίησή τους όσον αφορά το σύστημα διαχείρισης ποιότητας.

Καθώς ο πλήρης κύκλος των προβλεπόμενων επισκέψεων του EMSA για την παρακολούθηση της εφαρμογής προγραμματίζεται να διαρκέσει 5 έτη²², προτείνεται ο κύκλος διενέργειας της αξιολόγησης της οδηγίας να οριστεί σε επταετή διαστήματα.

²¹ Ο EMSA πραγματοποιεί τις εν λόγω επισκέψεις σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα, στο πλαίσιο των βασικών καθηκόντων του· ως εκ τούτου, δεν αναμένεται να προκύψει πρόσθετο κόστος.

²² Όπως προβλέπεται στη μεθοδολογία του EMSA για τις επισκέψεις στα κράτη μέλη, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα, καθώς στόχος της πρότασης είναι η απλούστευση και η αποσαφήνιση του ισχύοντος καθεστώτος.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Στην αιτιολογική σκέψη 11 ενθαρρύνονται όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ που είναι επιλέξιμα (Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Κροατία, Ιταλία και Σλοβενία) να γίνουν μέλη του μεσογειακού μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα και η ποσότητα των επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα, οι οποίες διενεργούνται στη λεκάνη της Μεσογείου.

Το άρθρο 1 του σχεδίου τροποποιητικής οδηγίας αποτελεί το κύριο μέρος του και περιέχει τροποποιήσεις πολλών διατάξεων της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

Σκοπός, ορισμός και πεδίο εφαρμογής

Στο σημείο 1, το άρθρο 2 τροποποιείται και το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας επεκτείνεται εν μέρει, ώστε ορισμένες διεθνείς συμβάσεις να υπαχθούν στο πεδίο εφαρμογής των επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα. Πρόκειται για τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του ερματικού ύδατος πλοίων και των ιζημάτων (σύμβαση BWM) και τη διεθνή σύμβαση για την ανέλκυση των ναυαγίων (Ναϊρόμπι), οι οποίες είναι σε ισχύ και έχουν υιοθετηθεί ως σχετικές πράξεις από το ΜΣ των Παρισίων.

Στο σημείο 2, το πεδίο εφαρμογής τροποποιείται έτσι ώστε τα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων να μπορούν να επιθεωρούνται στο πλαίσιο του ΕΚΛ από τα κράτη μέλη που επιθυμούν να διενεργήσουν τις εν λόγω επιθεωρήσεις.

Υποχρέωση επιθεωρήσεων

Το σημείο 3 επιφέρει αλλαγές στην υποχρέωση επιθεωρήσεων (η λεγόμενη «δίκαιη κατανομή») και στον τρόπο με τον οποίο υπολογίζεται και τηρείται από τα κράτη μέλη. Επί του παρόντος, η υποχρέωση επιθεωρήσεων βασίζεται σε τριετή κυλιόμενο μέσο όρο όλων των επιθεωρήσεων που διενεργούνται στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων. Αυτό σημαίνει ότι, όταν τα κράτη μέλη επιθεωρούν πολύ περισσότερα σκάφη απ' ό,τι προβλέπει η υποχρέωση επιθεωρήσεων, αυτό θα αυξήσει, με την πάροδο του χρόνου, σωρευτικά την υποχρέωση επιθεωρήσεων για όλα τα κράτη μέλη. Η αύξηση αυτή υπολογίστηκε από τον EMSA σε 1-2 % ετησίως. Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην αντιμετώπιση αυτής της πρόσθετης και περιττής επιβάρυνσης για τα κράτη μέλη.

Τα σημεία 4 και 5 ευθυγραμμίζουν την οδηγία με τις αλλαγές στο ΜΣ των Παρισίων όσον αφορά την υποχρέωση επιθεωρήσεων και την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας για τις μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις (είτε για επιχειρησιακούς λόγους είτε για λόγους ανωτέρας βίας).

Το σημείο 6 τροποποιεί επίσης την οδηγία ώστε να παρέχεται μεγαλύτερη ευελιξία για τις μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις και να τηρείται η υποχρέωση επιθεωρήσεων.

Περιπτώσεις ανωτέρας βίας

Στο σημείο 7 αντιμετωπίζεται επίσης η έλλειψη ευελιξίας του καθεστώτος ΕΚΛ σε περιπτώσεις κρίσης ή απρόβλεπτων συμβάντων, όπως η πανδημία COVID-19. Για να καταστεί το καθεστώς πιο ανθεκτικό, εισάγεται νέο άρθρο 8α. Το μέτρο παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία στα κράτη μέλη, καθώς τους παρέχει τη δυνατότητα να μη διενεργούν επιθεωρήσεις σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας, υπό την προϋπόθεση ότι

καταγράφεται η μη διεξαχθείσα επιθεώρηση και τεκμηριώνεται ο λόγος της μη διενέργειας της επιθεώρησης.

Κοινοποίηση πριν από την άφιξη

Τα σημεία 8 και 10 ευθυγραμμίζουν την οδηγία με το ΜΣ των Παρισίων με τις αλλαγές που καταργούν την υποχρέωση υποβολής εκθέσεων διάρκειας 72 ωρών για τα σκάφη που είναι επιλέξιμα για την εκτεταμένη επιθεώρηση, η οποία ορίζεται στο άρθρο 9 και στο παράρτημα ΙΙΙ —το άρθρο 9 και το παράρτημα ΙΙΙ απαλείφονται. Τα σημεία 16 και 23 αντικατοπτρίζουν την απαλοιφή του άρθρου 9 και του παραρτήματος ΙΙΙ.

Περιβαλλοντικές παράμετροι

Στο σημείο 9 καθορίζονται οι περιβαλλοντικές παράμετροι που θα ληφθούν υπόψη για τον καθορισμό της κατηγορίας κινδύνου πλοίου που χρησιμοποιείται για τη στόχευση πλοίων προς επιθεώρηση.

Εκτεταμένες επιθεωρήσεις

Στο σημείο 10 προβλέπεται ότι, λόγω της πολυπλοκότητάς τους, οι εκτεταμένες επιθεωρήσεις πρέπει να διενεργούνται από περισσότερους του ενός αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα.

Απαγόρευση πρόσβασης

Τα σημεία 12 και 13 τροποποιούν την οδηγία ώστε να ευθυγραμμιστεί με τις αλλαγές που υιοθετήθηκαν από το ΜΣ των Παρισίων σχετικά με τη διαδικασία απαγόρευσης πρόσβασης (άρνηση πρόσβασης) και τη δυνατότητα απαγόρευσης των σκαφών που περιλαμβάνονται στον γκρίζο ή στον λευκό κατάλογο του ΜΣ των Παρισίων (απαγόρευση με βάση τη σημαία των κρατών μελών), καθώς και τη διάταξη σχετικά με την κράτηση πλοίου ή όταν το υπό κράτηση σκάφος δεν μεταβεί σε συμφωνημένη επισκευαστική μονάδα.

Κατάρτιση του EMSA

Στο σημείο 14 καθορίζονται οι δυνατότητες του EMSA να παρέχει κατάρτιση στα κράτη μέλη της ΕΕ για την καλύτερη εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει της οδηγίας, δεδομένου του διευρυμένου πεδίου εφαρμογής του ΕΚΑ και των βελτιώσεων όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής και το είδος της κατάρτισης.

Σ' αυτήν τη βάση, ο EMSA (από κοινού με τα κράτη μέλη και το ΜΣ των Παρισίων) θα αναπτύξει ένα νέο πρόγραμμα επαγγελματικής ανάπτυξης και κατάρτισης για τους επιθεωρητές, το οποίο θα αποτελείται από i) διδακτέα ύλη των ικανοτήτων και ii) πρόγραμμα επαγγελματικής ανάπτυξης. Μόλις τεθούν σε εφαρμογή αυτές οι πτυχές, ο Οργανισμός θα πρέπει να προσδιορίσει και να προβλέψει 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 νέες συμβάσεις του ΙΜΟ.

Βάση δεδομένων, ανταλλαγή πληροφοριών και ηλεκτρονικά πιστοποιητικά

Το σημείο 15 τροποποιεί την οδηγία προκειμένου να αποσαφηνιστεί και να καθοριστεί το χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου οι αναγγελίες της άφιξης και αναχώρησης πλοίων πρέπει να κοινοποιούνται

στο SafeSeaNet. Το άρθρο 24 παράγραφος 2 της οδηγίας απαιτεί από τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα αυτά «διαβιβάζ[ονται] σε εύλογο χρονικό διάστημα στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων». Η οδηγία θα τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει τι σημαίνει εύλογο χρονικό διάστημα, ώστε η αναφορά των πραγματικών ωρών άφιξης και αναχώρησης να υποβάλλεται εντός τριών ωρών. Προβλέπει επίσης ότι όλες οι εκθέσεις επιθεώρησης ΕΚΛ επικυρώνονται από πρόσωπο (είτε από άλλον επιθεωρητή ελέγχου του κράτους λιμένα είτε από επόπτη) άλλο από τον επιθεωρητή που διενήργησε την επιθεώρηση πριν από τη διαβίβαση της έκθεσης επιθεώρησης στη βάση δεδομένων.

Το σημείο 16 τροποποιεί την οδηγία για να προστεθεί ένα νέο άρθρο, στο οποίο προβλέπεται και ενθαρρύνεται η χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών. Αυτά θα βασίζονται σε ένα κοινό υπόδειγμα, θα χρησιμοποιούν κοινό εργαλείο επικύρωσης και αποθετήριο σε επίπεδο ΕΕ, το οποίο θα συνδέει τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών με την κατηγορία κινδύνου πλοίων. Το μέτρο αυτό θα ενθαρρύνει την έκδοση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών από τα κράτη σημαίας ή από αναγνωρισμένους οργανισμούς (ΑΟ) που ενεργούν για λογαριασμό τους (επιτρέποντας παράλληλα τη συνέχιση της χρήσης τους σε ΕΚΛ) με την επιβράβευση αυτών των ηλεκτρονικών πιστοποιητικών με μόρια (με την προσθήκη παραμέτρου στην κατηγορία κινδύνου πλοίου) ώστε να θεωρούνται πλοία χαμηλού κινδύνου και, ως εκ τούτου, να είναι λιγότερο στο στόχαστρο των επιθεωρήσεων ΕΚΛ.

Σύστημα διαχείρισης ποιότητας

Το σημείο 18 τροποποιεί την οδηγία ώστε να απαιτείται από τα κράτη μέλη να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας (QMS) για τις δραστηριότητες ΕΚΛ της οικείας ναυτικής διοίκησης. Αυτό αναμένεται να δώσει τη δυνατότητα στις διοικήσεις να συμβαδίζουν με την αυξανόμενη πολυπλοκότητα και τις απαιτήσεις των επιθεωρήσεων ΕΚΛ, ώστε να καταστεί δυνατός ο καλύτερος έλεγχος ποιότητας και να επισημανθούν προβλήματα όπως ζητήματα κατανομής των πόρων. Θα εφαρμοστεί σε όλα τα κράτη λιμένα που δεν διαθέτουν ήδη εξωτερικά πιστοποιημένο QMS για τις δραστηριότητες ΕΚΛ τους.

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

Το σημείο 19 προβλέπει ότι η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την επικαιροποίηση του καταλόγου των συμβάσεων που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, εάν οι εν λόγω συμβάσεις έχουν υιοθετηθεί ως σχετική πράξη από το ΜΣ των Παρισίων, και την τροποποίηση του παραρτήματος 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, ο οποίος υιοθετήθηκε από το ΜΣ των Παρισίων.

Εξουσία τροποποίησης

Στο σημείο 20 προβλέπεται ότι τυχόν επικαιροποιήσεις των σχετικών πράξεων του IMO που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 υπόκεινται στη ρήτρα μη υποβάθμισης των προτύπων. Αυτό σημαίνει ότι, εάν υπάρξουν αλλαγές σε διεθνές επίπεδο, τα πρότυπα πράξης της ΕΕ διατηρούνται τουλάχιστον στο σημερινό επίπεδο.

Εκτελεστικοί κανόνες

Στο σημείο 21 ορίζεται ότι, κατά την έκδοση εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τον ρόλο και την εμπειρογνώσια του ΜΣ των Παρισίων και ότι οι πράξεις αυτές λαμβάνουν υπόψη την εμπειρογνώσια και την πείρα που αποκτήθηκαν με το σύστημα επιθεωρήσεων στην Ένωση.

Επανεξέταση της εφαρμογής

Στο σημείο 22 προβλέπεται ότι η Επιτροπή θα προβεί σε επανεξέταση της εφαρμογής της τροποποιημένης οδηγίας 10 έτη μετά την έκδοσή της. Αυτό λαμβάνει υπόψη τον χρόνο που απαιτείται για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και το γεγονός ότι ο κύκλος επανεξέτασης του EMSA για τις επισκέψεις στα κράτη μέλη διαρκεί συνήθως τουλάχιστον 5 έτη.

Κατηγορία κινδύνου πλοίου (ΚΚΠ) — Πιστοποιητικά και έγγραφα

Τα σημεία 23 και 24 τροποποιούν τα παραρτήματα I και II σχετικά με την κατηγορία κινδύνου πλοίου (ΚΚΠ). Η ΚΚΠ τροποποιείται ώστε να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές που έχουν ήδη συμφωνηθεί καταρχήν από το ΜΣ των Παρισίων. Σ' αυτά περιλαμβάνονται i) οι βαθμοί που εφαρμόζονται σε ορισμένους τύπους σκαφών και ii) το πρόγραμμα ελέγχου του IMO, το οποίο δεν αποτελεί πλέον εθελοντικό σύστημα, αλλά αντικαθίσταται από συντελεστή στάθμισης που λαμβάνει υπόψη αν το κράτος σημαίας έχει επικυρώσει τις διεθνείς συμβάσεις.

Η ΚΚΠ τροποποιείται επίσης για τα φορτηγά και επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 (τα οποία θεωρούνται τα πλέον ρυπογόνα), για τα οποία η ΚΚΠ θα λαμβάνει υπόψη τον δείκτη έντασης άνθρακα του IMO. Για όλα τα πλοία που είναι επιλέξιμα για έλεγχο από το κράτος λιμένα, η ΚΚΠ προσαρμόζει τον συντελεστή στάθμισης ώστε να αποδίδεται μεγαλύτερη σημασία στις ελλείψεις που σχετίζονται με το περιβάλλον (MARPOL, σύμβαση για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος και διεθνής σύμβαση για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων) που καταγράφηκαν σε σχέση με το εν λόγω πλοίο σε προηγούμενες επιθεωρήσεις ΕΚΛ που διενεργήθηκαν στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων. Οι καταγραφείσες ελλείψεις και κρατήσεις πλοίου συνδέονται μόνο με τις διεθνείς συμβάσεις (τις λεγόμενες σχετικές πράξεις), έτσι ώστε η αναθεωρημένη ΚΚΠ να εφαρμόζεται σε ολόκληρη την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων και όχι μόνο στα κράτη μέλη της ΕΕ. Θα προστεθεί επίσης μια παράμετρος για να ενθαρρυνθούν τα κράτη σημαίας των σκαφών που είναι επιλέξιμα για ΕΚΛ να χρησιμοποιούν ηλεκτρονικά πιστοποιητικά.

Πιστοποιητικά

Το σημείο 26 επικαιροποιεί τους καταλόγους των προβλεπόμενων από τον νόμο πιστοποιητικών και άλλων εγγράφων του παραρτήματος IV που πρέπει να ελέγχονται κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του IMO, όπως συμφωνήθηκε προηγουμένως στο ΜΣ των Παρισίων.

Διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις

Για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή ενός επικαιροποιημένου και εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα σε ολόκληρη την Ένωση, το σημείο 26 επικαιροποιεί το παράρτημα VI σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις του ΜΣ των Παρισίων και τις οδηγίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά τις επιθεωρήσεις, στην επικαιροποιημένη έκδοσή τους.

Απαγόρευση πρόσβασης

Το σημείο 28 επικαιροποιεί το παράρτημα VIII σχετικά με τις διαδικασίες απαγόρευσης πρόσβασης (άρνηση πρόσβασης) που αναφέρονται στο άρθρο 16, ώστε να ευθυγραμμιστούν με τις αλλαγές που έχουν ήδη συμφωνηθεί στο ΜΣ των Παρισίων.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²³,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²⁴,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (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.
- (2) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ βασίζεται στην προϋπάρχουσα εθελοντική διακυβερνητική δομή του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΜΣ των Παρισίων) και στις έννοιες της επιμερισμένης επιβάρυνσης των επιθεωρήσεων, της στόχευσης των πλοίων για επιθεωρήσεις βάσει κινδύνου, των εναρμονισμένων επιθεωρήσεων και της ανταλλαγής των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων.
- (3) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, έχουν επέλθει αλλαγές στο διεθνές κανονιστικό περιβάλλον (ιδίως στο ΜΣ των Παρισίων και στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό) καθώς και τεχνολογικές εξελίξεις. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω αλλαγές καθώς και η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.
- (4) Από το 2011 ορισμένες διεθνείς συμβάσεις έχουν αρχίσει να ισχύουν και έχουν επικυρωθεί από τα κράτη μέλη. Πρόκειται για τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του ερματικού ύδατος πλοίων και των ιζημάτων (σύμβαση ΒΜΜ) καθώς και τη διεθνή σύμβαση

²³ ΕΕ C της , σ. .

²⁴ ΕΕ C της , σ. .

²⁵ ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων (σύμβαση του Ναϊρόμπι). Ως εκ τούτου, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον κατάλογο των συμβάσεων που καλύπτονται από την οδηγία 2009/16/EK, ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή τους στο πλαίσιο του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα.

- (5) Για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή επικαιροποιημένου και εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα, είναι απαραίτητο να υπάρχει ταχύτερος τρόπος για την επικαιροποίηση του καταλόγου των διεθνών συμβάσεων που επιβάλλονται από τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, χωρίς να απαιτείται τροποποίηση ολόκληρης της οδηγίας. Ως εκ τούτου, μόλις αρχίσει να ισχύει διεθνής σύμβαση —πράγμα που σημαίνει ότι έχει επιτευχθεί συμφωνημένο επίπεδο επικύρωσης— και μετά την έγκρισή της από τα μέλη του ΜΣ των Παρισίων ως σχετική πράξη, ο κατάλογος των συμβάσεων της οδηγίας θα πρέπει να επικαιροποιηθεί από την 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 ΕΚΛ. 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.
- (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.
- (8) Ο μηχανισμός δίκαιης κατανομής παρέχει κατανομή της επιβάρυνσης των επιθεωρήσεων μεταξύ των κρατών μελών του ΜΣ των Παρισίων. Σε κάθε κράτος μέλος κατανέμεται ορισμένος αριθμός επιθεωρήσεων —υποχρέωση επιθεωρήσεων ή «δίκαιη κατανομή» — που πρέπει να διενεργούνται κάθε έτος. Η επιλεξιμότητα για επιθεώρηση καθορίζεται κατά κύριο λόγο από το χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει από την τελευταία επιθεώρηση. Τα πλοία προτεραιότητας II είναι δυνατό να επιθεωρούνται, ενώ τα πλοία προτεραιότητας I υπόκεινται σε επιθεώρηση.
- (9) Επιτρέπεται στα κράτη μέλη να μη διενεργούν ορισμένο αριθμό επιθεωρήσεων «προτεραιότητας» και να συνεχίσουν να συμμορφώνονται με την υποχρέωσή τους για επιθεωρήσεις. Ωστόσο, για ορισμένα κράτη μέλη, ο αριθμός των ελλιμενισμών πλοίων που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια ενός δεδομένου έτους μπορεί είτε να υπερβαίνει είτε να είναι μικρότερος από την ανατεθείσα υποχρέωση επιθεωρήσεων. Διαπιστώθηκε ότι μια εναλλακτική μέθοδος συμμόρφωσης προς την υποχρέωση δίκαιης κατανομής για τα εν λόγω κράτη μέλη (υπερβολικά επιβαρυμένα ή ελλιπώς επιβαρυμένα) ήταν ανελαστική και, ως εκ

τούτου, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμιστούν οι σχετικές διατάξεις με τις διατάξεις του αναθεωρημένου ΜΣ των Παρισίων.

- (10) Τα κράτη μέλη έχουν επίσης τη δυνατότητα να αναβάλλουν τις επιθεωρήσεις πλοίων υπό ορισμένες περιστάσεις, υπό την προϋπόθεση ότι το σκάφος επιθεωρείται στον επόμενο λιμένα κατάπλου ή εντός 15 ημερών και η δυνατότητα αυτή τροποποιείται ώστε να μπορούν να την αξιοποιήσουν όλα τα κράτη μέλη. Ορισμένες κατηγορίες σκαφών που θεωρείται ότι παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο και, ως εκ τούτου, είναι επιλέξιμα για εκτεταμένη επιθεώρηση υποχρεούνται να κοινοποιούν την εκτιμώμενη ώρα κατάπλου σε λιμένα 72 ώρες πριν από την άφιξή τους. Ωστόσο, ύστερα από αρκετά έτη, διαπιστώθηκε ότι η υποχρέωση αυτή ήταν υπερβολικά επαχθής για τους έχοντες την εκμετάλλευση και δεν προσέθετε καμία αξία, καθώς οι εθνικές αρχές έχουν ήδη τις απαιτούμενες πληροφορίες πιο εύκολα διαθέσιμες στη βάση δεδομένων THETIS. Σ' αυτήν τη βάση, το ΜΣ των Παρισίων κατάργησε αυτή την υποχρέωση αναγγελίας πριν από την άφιξη και, ως εκ τούτου, η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί αναλόγως.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.

- (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.
- (16) Για να καταστεί δυνατή η επικαιροποιημένη εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με την οδηγία, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την επικαιροποίηση των συμβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/EK και την τροποποίηση του καταλόγου των διαδικασιών και των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα που υιοθετήθηκε από το ΜΣ των Παρισίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία, της 13ης Απριλίου 2016, για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου²⁷. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (17) Για να εξασφαλιστούν ομοιόμορφες συνθήκες για την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2009/16/EK σχετικά με τον κατάλογο των συμβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, το εθελοντικό καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη συνολικού μήκους άνω των 24 μέτρων, τους όρους εφαρμογής του παραρτήματος VII για τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις, το ενιαίο σύνολο κατευθυντήριων γραμμών και διαδικασιών για την ασφάλεια και την προστασία, καθώς και τις απαιτήσεις για τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸.
- (18) Για να βελτιωθεί η ποιότητα των επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα σε θαλάσσιες περιοχές κοντά στην ΕΕ, όλα τα επιλέξιμα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να προσχωρήσουν στο ΜΣ της Μεσογείου για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΜΣ της Μεσογείου).

²⁶ Οδηγία 2009/21/EK 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).

²⁷ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

²⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (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 συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω αξιολόγηση.
- (20) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, μπορούν όμως, λόγω των επιπτώσεων του δικτύου των κρατών μελών που ενεργούν από κοινού, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (21) Επομένως, η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
 - α) στο σημείο 1 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ιβ) και ιγ):
 - «ιβ) διεθνής σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του ερματικού ύδατος πλοίων και των ιζημάτων (σύμβαση ΒWΜ):
 - ιγ) διεθνής σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέκλυση ναυαγίων (σύμβαση του Ναϊρόμπι).»
 - β) το σημείο 3 απαλείφεται·
- 2) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:
 - α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τα αλιευτικά σκάφη συνολικού μήκους κάτω των 24 μέτρων, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.»
 - β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4α:

«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.»

- 3) στο άρθρο 5 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:
- «2α. Οι επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας II που διενεργούνται από κράτη μέλη όταν έχει σημειωθεί υπέρβαση της υποχρέωσης ετήσιων επιθεωρήσεων κατά περισσότερο από 150 % δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της υποχρέωσης ετήσιων επιθεωρήσεων των κρατών μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη του ΜΣ των Παρισίων.»
- 4) το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Λεπτομέρειες συμμόρφωσης με την υποχρέωση επιθεωρήσεων

Το κράτος μέλος που δεν διεξάγει τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α), εκπληρώνει την υποχρέωση που έχει αναλάβει σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, εφόσον οι εν λόγω μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις δεν υπερβαίνουν το 10 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλια του, ανεξάρτητα από την κατηγορία κινδύνου τους.

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των αναφερόμενων στο πρώτο εδάφιο επιθεωρήσεων που δεν διεξήχθησαν, τα κράτη μέλη δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε λιμένες της Ένωσης.

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των αναφερόμενων στο πρώτο εδάφιο επιθεωρήσεων που δεν διεξήχθησαν, όσον αφορά πλοία προτεραιότητας I τα οποία καταπλέουν σε αγκυροβόλια, τα κράτη μέλη δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε λιμένες της Ένωσης.»

- 5) στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. Το κράτος μέλος, στο οποίο ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II είναι κατώτερος από το 150 % του μεριδίου των επιθεωρήσεων στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), θεωρείται ότι εκπληρώνει την υποχρέωσή του για ετήσιες επιθεωρήσεις, εφόσον το εν λόγω κράτος μέλος διεξάγει επιθεωρήσεις των δύο τρίτων των πλοίων προτεραιότητας I και II επί του συνολικού αριθμού των πλοίων προτεραιότητας I και II που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλιά του.»
- 6) στο άρθρο 8, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
1. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να αναβάλει την επιθεώρηση πλοίου προτεραιότητας I ή προτεραιότητας II στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) εάν η επιθεώρηση είναι δυνατόν να διεξαχθεί κατά τον επόμενο κατάπλου του πλοίου στο ίδιο κράτος μέλος, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν θα καταπλεύσει ενδιάμεσα σε οποιονδήποτε άλλον λιμένα της Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων και ότι η αναβολή δεν υπερβαίνει τις 15 ημέρες· ή
- β) εάν η επιθεώρηση είναι δυνατόν να διεξαχθεί σε άλλον λιμένα κατάπλου ευρισκόμενο εντός της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εντός 15 ημερών, με την

προϋπόθεση ότι το κράτος στο οποίο βρίσκεται ο εν λόγω λιμένας κατάπλου έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων να διεξάγει την επιθεώρηση.

2. Όταν μια επιθεώρηση δεν διεξαχθεί επί πλοίου προτεραιότητας I ή προτεραιότητας II για λειτουργικούς λόγους, δεν υπολογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση, με την προϋπόθεση ότι ο λόγος μη διεξαγωγής της καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και συντρέχουν οι ακόλουθες εξαιρετικές περιστάσεις:

- α) κατά την κρίση της αρμόδιας αρχής, η διεξαγωγή της επιθεώρησης θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου, του πληρώματός του ή τον λιμένα, ή το θαλάσσιο περιβάλλον· ή
- β) ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας (όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 10). Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία τα οποία καταπλέουν τακτικά κατά τη διάρκεια της νύκτας επιθεωρούνται καταλλήλως.»

7) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 8α:

«Άρθρο 8α

Ανωτέρα βία

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.»

8) το άρθρο 9 απαλείφεται·

9) στο άρθρο 10 παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«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.»

10) στο άρθρο 14, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Η εκτεταμένη επιθεώρηση διεξάγεται από τουλάχιστον δύο αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα. Το πεδίο εφαρμογής της εκτεταμένης επιθεώρησης, συμπεριλαμβανομένων των καλυπτόμενων πεδίων κινδύνου, καθορίζεται στο παράρτημα VII. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερή μέτρα για να εξασφαλίσει ομοιόμορφες συνθήκες εφαρμογής του παραρτήματος VII. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 31 παράγραφος 2.»

11) στο άρθρο 14α, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Το άρθρο 11 στοιχείο α) και το άρθρο 14 δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία go-go και στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια και επιθεωρούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.»

12) το άρθρο 16 τροποποιείται ως εξής:

- α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη αρνούνται την πρόσβαση στους λιμένες και στα αγκυροβόλια τους σε οποιοδήποτε πλοίο το οποίο:

- φέρει σημαία κράτους που εμπίπτει στον κατάλογο χαμηλών επιδόσεων, όπως αυτός ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων, βάσει των πληροφοριών που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή, και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των 36 προηγούμενων μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που έχει υπογράψει το ΜΣ των Παρισίων, ή
- φέρει σημαία κράτους που εμπίπτει στον κατάλογο υψηλών ή μεσαίων επιδόσεων, όπως αυτός ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων, βάσει των πληροφοριών που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή, και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που έχει υπογράψει το ΜΣ των Παρισίων.

Το πρώτο εδάφιο του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 6.

Η απαγόρευση πρόσβασης εφαρμόζεται ευθύς ως το πλοίο αναχωρήσει από τον λιμένα ή το αγκυροβόλιο όπου του επιβλήθηκε τρίτη κράτηση και όπου εκδόθηκε διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση πλοίου από λιμένα ή αγκυροβόλιο που βρίσκεται εντός της Ένωσης έχει ως αποτέλεσμα την απαγόρευση πρόσβασης σε οποιονδήποτε λιμένα και αγκυροβόλιο που βρίσκεται εντός της Ένωσης. Η τρίτη αυτή διαταγή για απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να αρθεί μετά την πάροδο 24 μηνών από την έκδοσή της και μόνο εάν:

- α) τα προβλεπόμενα από τον νόμο πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου έχουν εκδοθεί από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹,
- β) η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου έχει υψηλές επιδόσεις σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Ι.1 και
- πληρούνται οι προϋποθέσεις που απαριθμούνται στις παραγράφους 3 έως 9 του παραρτήματος VIII.

Σε κάθε πλοίο που δεν πληροί τα κριτήρια της παρούσας παραγράφου, μετά την πάροδο 24 μηνών από την έκδοση της διαταγής απαγόρευσης, απαγορεύεται μονίμως η πρόσβαση σε λιμένες και αγκυροβόλια εντός της Ένωσης.»

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση πλοίου που φέρει σημαία κράτους που περιλαμβάνεται στον κατάλογο μεσαίων ή χαμηλών επιδόσεων, όπως δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ των Παρισίων, σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης

²⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 11).

μετά την τρίτη απαγόρευση πρόσβασης έχει ως αποτέλεσμα τη μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης του πλοίου σε οποιονδήποτε λιμένα και αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης.»

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4α:

«4α. Εάν επιβληθεί κράτηση στο πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους, που περιλαμβάνεται στον κατάλογο υψηλών επιδόσεων, σε λιμένα ή αγκυροβόλιο μετά την τρίτη ή οποιαδήποτε μεταγενέστερη απαγόρευση πρόσβασης και, κατά τη στιγμή της πρώτης επόμενης διασύνδεσης πλοίου/λιμένα σε λιμένα της ΕΕ, τα προβλεπόμενα από τον νόμο πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου εκδίδονται από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009 και παρέχονται στοιχεία που αποδεικνύουν ότι πριν από την έκδοση των εν λόγω πιστοποιητικών πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου από τον νηογνώμονα, απαγορεύεται στο πλοίο η πρόσβαση σε οποιονδήποτε λιμένα ή αγκυροβόλιο για περίοδο 24 μηνών.

Εάν κατά τη στιγμή της πρώτης διασύνδεσης πλοίου/λιμένα τα προβλεπόμενα από τον νόμο πιστοποιητικά ή τα πιστοποιητικά κλάσης δεν εκδίδονται από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009, απαγορεύεται μόνιμα στο πλοίο η πρόσβαση σε οποιονδήποτε λιμένα και αγκυροβόλιο.»

13) στο άρθρο 21, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι η πρόσβαση σε όλους τους λιμένες ή τα αγκυροβόλια εντός της Ένωσης απαγορεύεται στα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα οποία αποπλέουν:

- α) χωρίς την πλήρωση των προϋποθέσεων που καθορίζει η αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους στον λιμένα επιθεώρησης· ή
- β) έχοντας αρνηθεί να συμμορφωθούν προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων, μη μεταβαίνοντας στην οριζόμενη επισκευαστική μονάδα.

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

Η εν λόγω απαγόρευση εξακολουθεί να ισχύει έως ότου 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.»

14) στο άρθρο 22, η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρογνωσία 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.

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.»

15) το άρθρο 24 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου κάθε πλοίου που καταπλέει στους λιμένες και στα αγκυροβόλιά του, μαζί με τον κωδικό αναγνώρισης του οικείου λιμένα, διαβιβάζεται εντός τριών ωρών από τον απόπλου στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μέσω του ενωσιακού συστήματος ανταλλαγής ναυτικών πληροφοριών «SafeSeaNet», που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιθ) της οδηγίας 2002/59/ΕΚ. Εφόσον τα κράτη μέλη διαβιβάσουν τις εν λόγω πληροφορίες στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων δια του SafeSeaNet, απαλλάσσονται από την παροχή δεδομένων κατά το σημείο 1.2 και σημείο 2 στοιχεία α) και β) του παραρτήματος XIV της παρούσας οδηγίας.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διεξάγονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία διαβιβάζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μόλις ολοκληρωθεί η έκθεση επιθεώρησης ή αρθεί η κράτηση πλοίου.

Εντός 72 ωρών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που διαβιβάζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων επικυρώνονται για λόγους δημοσίευσης. Η έκθεση επιθεώρησης επικυρώνεται πριν από τη διαβίβασή της στη βάση δεδομένων από επιθεωρητή ελέγχου του κράτους λιμένα ο οποίος δεν συμμετείχε στην ομάδα που διενήργησε την επιθεώρηση.»

16) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 24α:

«Άρθρο 24α

Ηλεκτρονικά πιστοποιητικά

1. Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των λειτουργικών και τεχνικών προδιαγραφών για εναρμονισμένη διεπαφή αναφοράς, εργαλείο επικύρωσης και κεντρικό αποθετήριο / βάση δεδομένων για τις ηλεκτρονικές εκδόσεις των πιστοποιητικών που απαριθμούνται στο παράρτημα IV και αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 31 παράγραφος 2.

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.

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.

4. Το κράτος μέλος είναι υπεύθυνο για τη διασφάλιση της υποβολής στοιχείων δεδομένων σύμφωνα με τις εφαρμοστέες νομικές και τεχνικές απαιτήσεις. Το κράτος μέλος παραμένει

υπεύθυνο για τα δεδομένα και την εγκυρότητα των πληροφοριών και των πιστοποιητικών, καθώς και για την επικαιροποίηση κάθε πληροφορίας που έχει μεταβληθεί μετά την υποβολή στην κεντρική βάση δεδομένων.»

- 17) το άρθρο 25 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 25

Ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία

Κάθε κράτος μέλος φροντίζει ότι οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί και οι άλλες σχετικές αρχές ή φορείς παρέχουν στην αρμόδια αρχή ελέγχου στο κράτος λιμένα τις ακόλουθες πληροφορίες που βρίσκονται στην κατοχή τους:

- α) πληροφορίες σχετικά με πλοία τα οποία δεν κοινοποίησαν πληροφορίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, της οδηγίας 2002/59/EK και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁰, καθώς και, κατά περίπτωση, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις,
 - β) πληροφορίες σχετικά με πλοία που απέπλευσαν χωρίς να συμμορφώνονται με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής,
 - γ) πληροφορίες σχετικά με πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος ή εκδιώχθηκαν από λιμένες για λόγους ασφάλειας,
- πληροφορίες σχετικά με καταφανείς ανωμαλίες σύμφωνα με το άρθρο 23.»

- 18) το άρθρο 30 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 30

Παρακολούθηση συμμόρφωσης και επιδόσεων των κρατών μελών

Για να εξασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και για να παρακολουθεί τη συνολική λειτουργία του ενωσιακού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002, η Επιτροπή συλλέγει τις αναγκαίες πληροφορίες και πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη.

Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τα επιχειρησιακά μέρη των σχετικών με το κράτος λιμένα δραστηριοτήτων των διοικήσεών τους. Το εν λόγω σύστημα διαχείρισης ποιότητας πιστοποιείται σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ποιότητας.»

- 19) το άρθρο 30α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 30α

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

³⁰ Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 116).

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.»

20) στο άρθρο 31 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«4. Οι τροποποιήσεις των σχετικών πράξεων που παρατίθενται στο άρθρο 2 σημείο 1 μπορούν να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.»

21) το άρθρο 33 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 33

Εκτελεστικοί κανόνες

Κατά τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής στους οποίους αναφέρονται το άρθρο 2 παράγραφος 2, το άρθρο 3 παράγραφος 4α, το άρθρο 10 παράγραφοι 3 και 4, το άρθρο 14 παράγραφος 4, το άρθρο 15 παράγραφος 3, το άρθρο 18α παράγραφος 7, το άρθρο 23 παράγραφος 5, το άρθρο 24α παράγραφος 6 και το άρθρο 27, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 31 παράγραφος 2, η Επιτροπή μεριμνά ιδιαιτέρως ώστε οι κανόνες αυτοί να λάβουν υπόψη τους την εμπειρογνώσια και την πείρα που έχουν αποκτηθεί στο πλαίσιο του συστήματος επιθεωρήσεων στην Ένωση και να αξιοποιήσουν την εμπειρογνώσια του ΜΣ των Παρισίων.»

22) το άρθρο 35 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 35

Επανεξέταση της εφαρμογής

Η Επιτροπή, έως [προς 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 αυτήν.»

23) Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

24) Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

25) Το παράρτημα III απαλείφεται.

26) Το παράρτημα IV αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας.

27) Το παράρτημα V αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος IV της παρούσας οδηγίας.

28) Το παράρτημα VIII αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος V της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν και δημοσιεύουν, έως [*προς Υπηρεσία Εκδόσεων: Να συμπληρωθεί η ημερομηνία: ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας*], τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι εν λόγω διατάξεις, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την εν λόγω παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ»

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

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.

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Κινητικότητα και Μεταφορές — Ασφάλεια στη θάλασσα

1.3. Η πρόταση αφορά

- νέα δράση
- νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια³¹
- την παράταση υφιστάμενης δράσης
- συγχώνευση μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

Ο γενικός στόχος της τροποποίησης της οδηγίας 2009/16/ΕΚ είναι η διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και η αποφυγή στρεβλώσεων της αγοράς, η διασφάλιση υψηλών επιπέδων ασφάλειας στη θάλασσα και η διασφάλιση της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης. Η αναθεώρηση συμβάλλει επίσης στην επίτευξη του Στόχου Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) 3 («Εξασφάλιση της υγείας και προαγωγή της ευημερίας για όλους τους ανθρώπους όλων των ηλικιών») και του ΣΒΑ 14 («Διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη»).

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι της αναθεώρησης είναι:

Η ευθυγράμμιση της νομοθεσίας της ΕΕ με τους νέους διεθνείς κανόνες και διαδικασίες, είτε σε επίπεδο ΙΜΟ/ΔΟΕ είτε σε επίπεδο ΜΣ των Παρισίων.

Η προστασία των αλιευτικών σκαφών, των πληρωμάτων τους και του περιβάλλοντος.

Η διασφάλιση μεγαλύτερης υιοθέτησης ψηφιακών λύσεων.

Η διασφάλιση αποδοτικής και εναρμονισμένης προσέγγισης κατά τη διενέργεια επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα.

³¹ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους στοχοθετημένους δικαιούχους / τις στοχοθετημένες ομάδες.

Η πρόταση αναμένεται να εγγυηθεί ένα εναρμονισμένο και υψηλό επίπεδο ασφάλειας του ελέγχου από το κράτος λιμένα σε ολόκληρη την Ένωση και να εισαγάγει ένα ψηφιοποιημένο σύστημα για την αύξηση της αποτελεσματικότητας των επιθεωρήσεων με καλύτερη στόχευση του κινδύνου των πλοίων, καλύτερα προετοιμασμένες επιθεωρήσεις και ευκολότερη και ταχύτερη ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών. Αναμένεται επίσης να αυξήσει τη σημασία που αποδίδεται στις περιβαλλοντικές πτυχές του ελέγχου από το κράτος λιμένα.

Η πρόταση αναμένεται επίσης να αυξήσει την προστασία των αλιευτικών σκαφών, των πληρωμάτων τους και του περιβάλλοντος, οδηγώντας σε μείωση της απώλειας ανθρώπινων ζώων και των τραυματισμών που υφίστανται, καθώς και σε μείωση της απώλειας καυσίμων πλοίων στη θάλασσα.

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, σε σχέση με τον ειδικό στόχο αριθ. 1, θα καθορίζεται με βάση την οριζόντια ανάλυση που διενεργεί ο EMSA και τις συζητήσεις στα εργαστήρια.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, σε σχέση με τον ειδικό στόχο αριθ. 2, θα καθοριστεί με βάση τον αριθμό των επιθεωρήσεων των μεγαλύτερων αλιευτικών σκαφών (άνω των 24 μέτρων) και τις εκθέσεις που υποβάλλονται στη βάση δεδομένων στόχευσης και υποβολής εκθέσεων των επιθεωρήσεων του THETIS, καθώς και τον αριθμό των ελλείψεων και/ή των κρατήσεων πλοίων που καταγράφηκαν σε σκάφη αυτού του τύπου που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας όσον αφορά τον ειδικό στόχο αριθ. 3 θα καθοριστεί από τις πληροφορίες που αναφορτώνονται στο THETIS: τον αριθμό των ηλεκτρονικών πιστοποιητικών που αναφορτώνονται από τα κράτη σημαίας στο εργαλείο επικύρωσης και το κεντρικό αποθετήριο του EMSA, καθώς και τον αριθμό των επιθεωρήσεων στις οποίες χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικά πιστοποιητικά.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, σε σχέση με τον ειδικό στόχο αριθ. 4, θα καθοριστεί με βάση τα αποτελέσματα των ετήσιων ελέγχων του συστήματος διαχείρισης ποιότητας που θα κοινοποιηθούν στην Επιτροπή, τον αριθμό των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν από περισσότερους του ενός επιθεωρητές και τον αριθμό των εκθέσεων επιθεώρησης που επικυρώθηκαν από άλλον εκτός του επιθεωρητή που διενεργεί την επιθεώρηση, καθώς και τον αριθμό των διαδικασιών επί παραβάσει κατά τα επόμενα έτη.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Ο EMSA θα κληθεί να οργανώσει προγράμματα κατάρτισης των αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα (PSCO) σε σχέση με τα μεγάλα αλιευτικά σκάφη, εστιάζοντας κυρίως στις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ, και να αναπτύξει τα σχετικά μαθήματα. Ο EMSA θα κληθεί επίσης να αναπτύξει μια ενότητα THETIS για τα αλιευτικά σκάφη και ένα κοινό

πρόγραμμα σπουδών για τον έλεγχο των αλιευτικών σκαφών από το κράτος λιμένα, το οποίο θα καλύπτει όλες τις σχετικές οδηγίες και καθοδήγηση.

Ο EMSA θα κληθεί να οργανώσει προγράμματα κατάρτισης των αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα σε σχέση με τη χρήση προβλεπόμενων από τον νόμο ηλεκτρονικών πιστοποιητικών και θα πρέπει να αναπτύξει ένα εργαλείο επικύρωσης και ένα αποθετήριο.

Ο EMSA θα κληθεί να αναπτύξει ενισχυμένα εργαλεία κατάρτισης / να προβεί στην ανάπτυξη ικανοτήτων για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τις νέες τεχνολογίες, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, οι οποίες είναι ιδιαίτερα σημαντικές ενόψει της δέσμης Fit for 55, και της αυτοματοποίησης μέσω της ενίσχυσης των διαδικτυακών εργαλείων κατάρτισης του EMSA και της πρόσληψης εμπειρογνομώνων.

Έως το 2025 θα χρειαστούν 2 ΙΠΑ για την υποστήριξη των καθηκόντων του EMSA όσον αφορά την ανάπτυξη των εργαλείων.

- 1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Λόγοι για ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο (εκ των προτέρων)

Η δράση της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα διασφαλίζει την εναρμονισμένη εφαρμογή των προτύπων ασφάλειας και των περιβαλλοντικών προτύπων και μειώνει κάθε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσω της αποθάρρυνσης των πλοιοκτητών και/ή των κρατών σημαίας που μπορεί να προσπαθήσουν να αποκομίσουν τέτοιο πλεονέκτημα μη τηρώντας αυστηρά τους κανόνες και τα πρότυπα που ορίζονται στις διεθνείς συμβάσεις. Με την ενσωμάτωση των διαδικασιών και των εργαλείων του ΜΣ των Παρισίων στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, αυτά καθίστανται δεκτικά προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αποτέλεσμα να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη επιβολή τους στην Ένωση.

Αναμενόμενη προστιθέμενη αξία της Ένωσης (εκ των υστέρων)

Η παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ θα αποφέρει οφέλη τα οποία δεν θα ήταν δυνατόν να επιτευχθούν μόνο σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο ΙΜΟ ή ΜΣ των Παρισίων. Η ΕΕ προσθέτει αξία στην παρέμβαση στον τομέα, όσον αφορά την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα και τις συνέργειες που προσφέρει. Η οδηγία ευθυγραμμίζει τη νομοθεσία της ΕΕ με τον κανονισμό του ΙΜΟ και οδηγεί σε εναρμονισμένη υποβολή εκθέσεων σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Όσον αφορά τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη, το παράδειγμα του ΜΣ των Παρισίων και της οδηγίας, όπως εφαρμόζεται στα σκάφη εμπορικών μεταφορών, καταδεικνύει ότι μόνο εναρμονισμένες διαδικασίες και κοινά κριτήρια για τον έλεγχο των εν λόγω σκαφών από το κράτος λιμένα μπορούν να αντιμετωπίσουν το ζήτημα αυτό. Η μη προσαρμογή της οδηγίας θα εξαλείψει τα συνεργιστικά οφέλη που θα προκύψουν από την εφαρμογή της.

- 1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT του 2018 και ο έλεγχος καταλληλότητας των θαλάσσιων μεταφορών κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα προσθέτει αξία, συνδυάζοντας ένα πλαίσιο ελέγχου ΕΚΛ με έναν μηχανισμό επιβολής του νόμου, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή και συνεπής εφαρμογή

στα κράτη μέλη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να ασκηθεί πίεση για επιδόσεις και συνεχή βελτίωση και, ως εκ τούτου, για καλύτερη κατανομή των πόρων σε επίπεδο κράτους μέλους όσον αφορά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Με την αξιολόγηση εξήχθη το συμπέρασμα ότι η οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα συνέβαλε στην επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, της ναυτιλιακής ασφάλειας, της πρόληψης της ρύπανσης και τη διασφάλιση καλύτερων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων.

Η συνδρομή του EMSA υποστήριξε το καθεστώς ΕΚΛ της ΕΕ με σημαντικούς τρόπους. Η αξιολόγηση ανέδειξε τη σημασία της βάσης δεδομένων THETIS. Πάνω από τα δύο τρίτα των κρατών μελών της ΕΕ / του ΕΟΧ που διενεργούν επιθεωρήσεις ΕΚΛ χρησιμοποιούν αποκλειστικά το THETIS για να αποφασίσουν ποια σκάφη θα επιθεωρήσουν. Ο ρόλος του EMSA στη διαχείριση και στην επικαιροποίηση του THETIS, καθώς και η κατάρτιση που παρέχει ο EMSA στους επιθεωρητές για την εναρμόνιση των επιθεωρήσεων εφαρμογής σε ολόκληρη την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων, κρίθηκαν επίσης πολύ σημαντικοί. Στο ίδιο πνεύμα, με τον έλεγχο καταλληλότητας των θαλάσσιων μεταφορών επισημάνθηκαν ορισμένες πιθανές βελτιώσεις όσον αφορά τον ΕΚΛ.

Τα αποτελέσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης αντικατοπτρίζονται στην εκτίμηση των επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρωτοβουλία, όπως συνοψίζεται στο παράρτημα 5.

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

Η προτεινόμενη αναθεώρηση αποτελεί βασικό παραδοτέο της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με μια στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, στην οποία καθορίζεται το όραμα της ΕΕ για το σύστημα μεταφορών του μέλλοντος. Στη στρατηγική ανακοινώθηκε ότι η Επιτροπή σχεδιάζει να προβεί σε σημαντική επανεξέταση της ισχύουσας νομοθεσίας σχετικά με τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και τη διερεύνηση των ατυχημάτων το 2021 (στο πλαίσιο του εμβληματικού τομέα 10 — Ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών).

Η προτεινόμενη αναθεώρηση θα δημιουργήσει συνέργειες με άλλες πράξεις του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ, ιδίως με την οδηγία 2009/18/ΕΚ για τη διερεύνηση των ατυχημάτων και την οδηγία 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας.

Η πρόταση είναι συμβατή με το τρέχον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο, μολονότι θα χρειαστεί αναπρογραμματισμός στο πλαίσιο του τομέα 1 όσον αφορά την ετήσια συνεισφορά στον EMSA [δημοσιονομική αντιστάθμιση μέσω αντισταθμιστικής μείωσης των προγραμματισμένων δαπανών στο πλαίσιο του ΜΣΕ «Μεταφορές» (02 03 01)]. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρότασης περιλαμβάνονται ήδη στον προϋπολογισμό της πρότασης της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002.

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

1.5.5. Αξιολόγηση των διαφόρων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρωτοβουλίας αφορούν τους πρόσθετους πόρους που απαιτούνται για τον αυξανόμενο ρόλο του EMSA στη διευκόλυνση των

αξιοματικών ελέγχου του κράτους λιμένα (δηλαδή, σε σχέση με τα μεγάλα αλιευτικά σκάφη, την οργάνωση προγραμμάτων κατάρτισης και την ανάπτυξη ενότητας THETIS και κοινού προγράμματος σπουδών, σε σχέση με τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά, την ανάπτυξη εργαλείου επικύρωσης και αποθετηρίου, και την ανάπτυξη ενισχυμένων εργαλείων κατάρτισης / την ανάπτυξη ικανοτήτων σχετικά με νέες τεχνολογίες, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, και της αυτοματοποίησης) στο πλαίσιο της προτεινόμενης οδηγίας. Πρόκειται για νέα καθήκοντα του EMSA που θα καταστούν μόνιμα, ενώ τα υφιστάμενα καθήκοντα δεν θα μειωθούν ούτε θα καταργηθούν εν μέρει. Οι πρόσθετες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους δεν μπορούν να καλυφθούν με ανακατανομή, ενώ οι πρόσθετες δημοσιονομικές ανάγκες θα καλυφθούν μέσω αντιστάθμισης από υφιστάμενα προγράμματα που τελούν υπό τη διαχείριση της ΓΔ MOVE στο πλαίσιο του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Η αύξηση των πιστώσεων για τον EMSA θα αντισταθμιστεί μέσω αντισταθμιστικής μείωσης των προγραμματισμένων δαπανών βάσει του ΜΣΕ «Μεταφορές» (02 03 01). Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρότασης περιλαμβάνονται ήδη στον προϋπολογισμό της πρότασης της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002.

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

περιορισμένη διάρκεια

– Πρόταση/πρωτοβουλία με ισχύ από [HH/MM]ΕΕΕΕ έως [HH/MM]ΕΕΕΕ

– Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ

απεριόριστη διάρκεια

– Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ, [ά.α.],

– και στη συνέχεια πλήρους εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού³²

Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

– από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)

στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων

στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71

σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου

σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

σε οργανισμούς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.

Παρατηρήσεις

Η διαχείριση της προτεινόμενης οδηγίας θα διασφαλιστεί συνολικά από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, επικουρούμενες, κατά περίπτωση, από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο τις διατάξεις της οδηγίας εντός της αντίστοιχης προθεσμίας.

³² Οι λεπτομέρειες σχετικά με τις μεθόδους εκτέλεσης του προϋπολογισμού, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό, είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Η Επιτροπή θα είναι συνολικά υπεύθυνη για την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας, καθώς και για την υποβολή εκθέσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τη συμμόρφωση των κρατών μελών.

Η Επιτροπή διαθέτει ένα μέσο παρακολούθησης της εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας σε σχεδόν πραγματικό χρόνο στα κράτη μέλη και από τα κράτη μέλη, δεδομένου ότι τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα πρέπει να αναφορτώνονται στη βάση δεδομένων THETIS εντός 72 ωρών από την επιθεώρηση. Με τον τρόπο αυτό, η Επιτροπή και/ή ο EMSA μπορούν να παρακολουθούν τη βάση δεδομένων THETIS για να επαληθεύουν ότι οι επιθεωρήσεις διενεργούνται όπως απαιτείται και ότι οι εκθέσεις αναφορτώνονται στη βάση δεδομένων. Οι δείκτες αυτοί θα παρακολουθούνται επίσης για τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται επί αλιευτικών σκαφών μήκους άνω των 24 μέτρων από τα κράτη μέλη που διενεργούν τις εν λόγω επιθεωρήσεις.

Η Επιτροπή και/ή ο EMSA μπορούν να παρακολουθούν αποτελεσματικά την πρόοδο των κρατών μελών σε εβδομαδιαία βάση και τα κράτη μέλη γνωρίζουν ότι παρακολουθούνται, εάν ένα μέτρο καταστεί υποχρεωτικό. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή μπορεί να λάβει άμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση τυχόν ελλείψεων, συμπεριλαμβανομένης της πρόσθετης τεχνικής υποστήριξης ή κατάρτισης από τον EMSA ή την κίνηση διαδικασίας επί παραβάσει από την Επιτροπή.

Ο EMSA, εξ ονόματος της Επιτροπής, πραγματοποιεί επίσης επισκέψεις στα κράτη μέλη για την επαλήθευση των επιτόπιων επιχειρήσεων.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας (QMS) για την πιστοποίηση της οργάνωσής τους, των πολιτικών, των διαδικασιών, των πόρων και της τεκμηρίωσης που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων τους. Αυτό θα πρέπει να πιστοποιείται και στη συνέχεια να υπόκειται σε έλεγχο ανά πενταετία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή και/ή στον EMSA τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργούνται από τον διαπιστευμένο φορέα, ώστε η διοίκηση ΕΚΛ να διατηρεί την πιστοποίηση QMS.

Ο EMSA θα διενεργεί οριζόντια ανάλυση, παρέχοντας μια ένδειξη του τρόπου λειτουργίας της νομοθεσίας και εντοπίζοντας τα κενά και τι μπορεί να γίνει για την αντιμετώπισή τους, και θα υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων μέσω συζητήσεων σε εργαστήρια.

Τέλος, δέκα έτη μετά την παρέλευση της ημερομηνίας εφαρμογής της νομοθεσίας, οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα πρέπει να διενεργήσουν αξιολόγηση για να επαληθεύσουν σε ποιον βαθμό έχουν επιτευχθεί οι στόχοι της πρωτοβουλίας.

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η Επιτροπή θα είναι συνολικά υπεύθυνη για την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας, καθώς και για την υποβολή εκθέσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την

αποτελεσματικότητα και την εφαρμογή της. Η Επιτροπή θα επικουρείται από τον EMSA, κατά περίπτωση, στην παροχή υπηρεσιών ΤΠ και στην ανάπτυξη των εργαλείων ΤΠ που απαιτούνται για τις διατάξεις της προτεινόμενης οδηγίας σχετικά με την υποβολή εκθέσεων, την παρακολούθηση και την επαλήθευση, καθώς και στη διοργάνωση προγραμμάτων κατάρτισης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεταφέρουν την οδηγία στην εθνική τους νομοθεσία εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην οδηγία. Οι δραστηριότητες επιβολής της νομοθεσίας θα διεξάγονται στο πλαίσιο των ελέγχων από το κράτος λιμένα.

2.2.2. *Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους*

Παρότι η Επιτροπή θα είναι συνολικά υπεύθυνη για την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας, καθώς και για την υποβολή εκθέσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τη συμμόρφωση των κρατών μελών, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων του και για την εφαρμογή του οικείου πλαισίου εσωτερικού ελέγχου. Θα πρέπει να αναπτύξει εργαλεία και ενότητες ΤΠ, καθώς και να παράσχει προγράμματα κατάρτισης στους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα, και τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν την εφαρμογή της οδηγίας.

Ο EMSA είναι ο πλέον κατάλληλος για την υποβολή εκθέσεων και την αξιολόγηση των καθηκόντων συμμόρφωσης, δεδομένου ότι πρόκειται για τεχνικό έργο, το οποίο απαιτεί μεγάλη εμπειρογνώσια στη διαχείριση δεδομένων, καθώς και σε βάθος κατανόηση περίπλοκων τεχνικών θεμάτων που σχετίζονται με τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά και την κατάρτιση.

Τα κράτη μέλη είναι τα πλέον κατάλληλα να εφαρμόσουν την προτεινόμενη οδηγία, ιδίως με τη συνέχιση της επιβολής του ελέγχου από το κράτος λιμένα με εναρμονισμένο τρόπο.

Η ΓΔ MOVE θα εφαρμόσει τους αναγκαίους ελέγχους σύμφωνα με τη στρατηγική εποπτείας που εγκρίθηκε το 2017 όσον αφορά τις σχέσεις της ΓΔ με τους αποκεντρωμένους οργανισμούς και τις κοινές επιχειρήσεις. Στο πλαίσιο της στρατηγικής, η ΓΔ MOVE παρακολουθεί τους δείκτες επιδόσεων για την εκτέλεση του προϋπολογισμού, τις συστάσεις ελέγχου και τα διοικητικά θέματα. Ο Οργανισμός υποβάλλει έκθεση σε εξαμηνιαία βάση. Οι έλεγχοι που διενεργούνται για την εποπτεία του Οργανισμού, καθώς και για τη σχετική χρηματοοικονομική και δημοσιονομική διαχείριση, είναι σύμφωνοι με τη στρατηγική ελέγχου της ΓΔ MOVE, η οποία επικαιροποιήθηκε το 2022.

Οι πρόσθετοι πόροι που τίθενται στη διάθεση του EMSA θα καλύπτονται από το σύστημα εσωτερικού ελέγχου και διαχείρισης κινδύνου του EMSA, το οποίο ευθυγραμμίζεται με τα σχετικά διεθνή πρότυπα και περιλαμβάνει ειδικούς ελέγχους για την πρόληψη σύγκρουσης συμφερόντων και τη διασφάλιση της προστασίας των πληροφοριοδοτών.

2.2.3. *Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

Σύμφωνα με την προτεινόμενη οδηγία, πρόσθετη χρηματοδότηση θα παρασχεθεί μόνο στον EMSA, ο οποίος θα πρέπει να αναπτύξει εργαλεία και ενότητες ΤΠ, καθώς και να παρέχει προγράμματα κατάρτισης σε κρατικούς αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα.

Ο EMSA έχει την πλήρη ευθύνη για την εκτέλεση του προϋπολογισμού του, ενώ η ΓΔ MOVE είναι υπεύθυνη για την τακτική καταβολή των συνεισφορών που καθορίζονται από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή. Το εκτιμώμενο επίπεδο κινδύνου σφάλματος κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο είναι παρόμοιο με εκείνο που συνδέεται με τις επιδοτήσεις του προϋπολογισμού που παρέχονται στον Οργανισμό.

Τα πρόσθετα καθήκοντα που προκύπτουν από την προτεινόμενη αναθεώρηση δεν αναμένεται να οδηγήσουν σε ειδικούς πρόσθετους ελέγχους. Ως εκ τούτου, το κόστος ελέγχου για τη ΓΔ MOVE (υπολογιζόμενο με βάση την αξία των κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) αναμένεται να παραμείνει σταθερό.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Η προτεινόμενη οδηγία περιέχει διάφορες διατάξεις που αποσκοπούν ειδικά στην πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας (QMS) για την πιστοποίηση της οργάνωσής τους, των πολιτικών, των διαδικασιών, των πόρων και της τεκμηρίωσης που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων τους. Αυτό θα πρέπει να πιστοποιείται και στη συνέχεια να υπόκειται σε έλεγχο ανά πενταετία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή και/ή στον EMSA τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργούνται από τον διαπιστευμένο φορέα, ώστε η διοίκηση ΕΚΛ να διατηρεί την πιστοποίηση QMS. Η οδηγία προβλέπει επίσης ότι όλες οι εκθέσεις επιθεώρησης ΕΚΛ επικυρώνονται από πρόσωπο (είτε από άλλον επιθεωρητή ελέγχου του κράτους λιμένα είτε από επόπτη) άλλο από τον επιθεωρητή που διενήργησε την επιθεώρηση πριν από τη διαβίβαση της έκθεσης επιθεώρησης στη βάση δεδομένων.

Ο EMSA εφαρμόζει τις αρχές καταπολέμησης της απάτης των αποκεντρωμένων οργανισμών της ΕΕ, σύμφωνα με την προσέγγιση της Επιτροπής. Τον Μάρτιο του 2021 ο Οργανισμός ενέκρινε επικαιροποιημένη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης, με βάση τη μεθοδολογία και τις κατευθυντήριες γραμμές για τη στρατηγική καταπολέμησης της απάτης που παρουσίασε η OLAF, καθώς και τη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης της ΓΔ MOVE. Η εν λόγω στρατηγική παρέχει ένα πλαίσιο για την αντιμετώπιση των ζητημάτων της πρόληψης, του εντοπισμού και των προϋποθέσεων για τη διεξαγωγή των ερευνών για υποθέσεις απάτης σε επίπεδο Οργανισμού. Ο EMSA προσαρμόζει και βελτιώνει συνεχώς τις πολιτικές και τις δράσεις του για την προώθηση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ακεραιότητας του προσωπικού του EMSA, την υποστήριξη της αποτελεσματικής πρόληψης και του εντοπισμού του κινδύνου απάτης και τη θέσπιση των κατάλληλων διαδικασιών για την αναφορά και τον χειρισμό δυνητικών περιπτώσεων απάτης και των αποτελεσμάτων τους. Επιπλέον, ο EMSA ενέκρινε το 2015 την πολιτική του σχετικά με τη σύγκρουση συμφερόντων για το διοικητικό συμβούλιο.

Ο EMSA συνεργάζεται με τις υπηρεσίες της Επιτροπής για θέματα που αφορούν την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας. Η Επιτροπή θα διασφαλίζει ότι αυτή η συνεργασία θα συνεχίζεται και θα ενισχύεται.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ ³³	χωρών ΕΖΕΣ ³⁴	υποψηφίων για ένταξη	άλλων τρίτων	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό

³³

ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

				χωρών και δυνάμει υποψηφίων χωρών ³⁵	χωρών	
1	02 10 02	ΜΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού, των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονο- μικού πλαίσιου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψηφίων για ένταξη χωρών και δυνάμει υποψηφίων χωρών	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ

³⁴ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

³⁵ Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	1	Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία
---	---	--

Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)			Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028-2034	ΣΥΝΟΛΟ
Τίτλος 1:	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Πληρωμές	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Τίτλος 2:	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					
	Πληρωμές	(2α)					
Τίτλος 3:	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(3α)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Πληρωμές	(3β)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τον EMSA	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1+1α +3α	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Πληρωμές	=2+2α +3β	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: <.....>							
• Ανθρώπινοι πόροι							
• Άλλες διοικητικές δαπάνες							
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <.....>	Πιστώσεις						

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028-2034	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Πληρωμές	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις του EMSA

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Ποσά σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)										ΣΥΝΟΛΟ		
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																		
	Είδος ³⁶	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ³⁷ ...																			
— Αποτέλεσμα																			
— Αποτέλεσμα																			
— Αποτέλεσμα																			
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																			
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																			
— Αποτέλεσμα																			
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																			
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ																			

³⁶ Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

³⁷ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικόι στόχοι...».

Κατά περίπτωση, τα ποσά αντικατοπτρίζουν το άθροισμα της συνεισφοράς της Ένωσης στον οργανισμό και των λοιπών εσόδων του οργανισμού (τέλη και επιβαρύνσεις).

3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στο ανθρώπινο δυναμικό του EMSA

3.2.3.1. Συνοπτική παρουσίαση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία) Κατά περίπτωση, τα ποσά αντικατοπτρίζουν το άθροισμα της συνεισφοράς της Ένωσης στον οργανισμό και των λοιπών εσόδων του οργανισμού (τέλη και επιβαρύνσεις).

	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028-2034	ΣΥΝΟΛΟ
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AST)					
Συμβασιούχοι υπάλληλοι					
Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες					

ΣΥΝΟΛΟ	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

Απαιτήσεις σε προσωπικό (ΠΠΑ):

	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028-2034	ΣΥΝΟΛΟ
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AD)	2	2	2	2	2
Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AST)					
Συμβασιούχοι υπάλληλοι					
Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες					

ΣΥΝΟΛΟ	2	2	2	2	2
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

Ο EMSA θα αρχίσει να προετοιμάζει την πρόσληψη μόλις εγκριθεί η πρόταση. Το κόστος υπολογίζεται με βάση την υπόθεση ότι τα 2 ΠΙΑ θα προσληφθούν από την 1η Ιουλίου 2025. Ως εκ τούτου, μόνο το 50 % του κόστους ανθρώπινων πόρων είναι αναγκαίο για το πρώτο έτος.

3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους για την αρμόδια ΓΔ

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε ακέραιο αριθμό (ή το πολύ με ένα δεκαδικό ψηφίο)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)							
20 01 02 01 και 20 01 02 02 (έδρα και αντιπροσωπείες της Επιτροπής)							
20 01 02 03 (αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)							
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)							
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΠΙΑ)³⁸							
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
Γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) ³⁹	— στην έδρα ⁴⁰						
	— στις αντιπροσωπείες της ΕΕ						
01 01 01 02 (AC, END, INT —							

³⁸ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

³⁹ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).

⁴⁰ Κυρίως για τα ταμεία πολιτικής συνοχής της ΕΕ, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας (ΕΤΘΑΥ).

έμμεση έρευνα)							
10 01 05 02 (AC, END, INT — άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
ΣΥΝΟΛΟ							

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, από πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

Η περιγραφή του υπολογισμού του κόστους των θέσεων που εκφράζονται σε μονάδες ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης (ΙΠΑ) θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο παράρτημα V τμήμα 3.

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί αναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Στο πλαίσιο των καθηκόντων που ανατίθενται στον EMSA θα απαιτηθεί αναπρογραμματισμός της γραμμής του προϋπολογισμού για την ετήσια συνεισφορά στον Οργανισμό (02 10 02) βάσει του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Η αύξηση των πιστώσεων για τον EMSA θα αντισταθμιστεί μέσω αντισταθμιστικής μείωσης των προγραμματισμένων δαπανών βάσει του ΜΣΕ «Μεταφορές» (02 03 01) στο πλαίσιο του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

- Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρησιμοποίηση του μηχανισμού ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου⁴¹.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει τη συγχρηματοδότηση που εκτιμάται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

⁴¹ Βλ. άρθρα 12 και 13 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 2093/2020 του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για τα έτη 2021 έως 2027.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
 - στους ίδιους πόρους
 - στα λοιπά έσοδα

Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁴²					Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3				
Άρθρο									

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

--

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού των επιπτώσεων στα έσοδα.

--

⁴² Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ίδιους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.