2024/3100

16.12.2024

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2024/3100 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Νοεμβρίου 2024

για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας

(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,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([2]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

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

(2) Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών επί του πλοίου, καθώς και η εκπαίδευση και τα προσόντα των ναυτικών, σύμφωνα με την οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) και την οδηγία (ΕΕ) 2022/993 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]), δεδομένου ότι η υγεία, η ασφάλεια, η προστασία από έκνομες ενέργειες και ο ανθρώπινος παράγοντας αλληλοσυνδέονται στενά και ότι η πρόληψη τυχόν ζημιών που προκαλούνται από ανθρώπινο σφάλμα είναι υψίστης σημασίας.

(3) Βάσει των διατάξεων της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 (UNCLOS) και των συμβάσεων για τις οποίες θεματοφύλακας είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός («συμβάσεις του ΔΝΟ»), τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη των πράξεων αυτών είναι υπεύθυνα για τη θέσπιση νόμων και κανονισμών και για τη λήψη κάθε άλλου μέτρου το οποίο ενδέχεται να είναι αναγκαίο προκειμένου να τεθούν πλήρως σε εφαρμογή οι εν λόγω πράξεις, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, όσον αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα πλοία είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζονται.

(4) Για να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των συμβάσεων του ΔΝΟ στην Ένωση, όλα τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εκπληρώνουν τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που ορίζονται στις εν λόγω συμβάσεις όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εκπληρώνουν τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που υπέχουν ως κράτη σημαίας αποτελεσματικά και με συνέπεια σύμφωνα με την απόφαση Α.1070(28) του ΔΝΟ σχετικά με τον κώδικα για την εφαρμογή των οργάνων του ΔΝΟ («κώδικας III»), που εκδόθηκε στις 4 Δεκεμβρίου 2013 και περιέχει τις υποχρεωτικές διατάξεις που πρέπει να εφαρμόζονται από τα κράτη σημαίας. Σύμφωνα με το άρθρο 91 παράγραφος 1 της UNCLOS, πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός ανάμεσα σε ένα πλοίο και στο κράτος σημαίας του, όπως ερμηνεύεται βάσει της διεθνούς νομολογίας που αποτυπώνεται στα καθήκοντα ενός κράτους σημαίας.

(5) Με την επιφύλαξη των διατάξεων περί ανωτέρας βίας που προβλέπονται στις συμβάσεις του ΔΝΟ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν, σε καταστάσεις κρίσης που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο τη σωματική ακεραιότητα του προσωπικού που είναι υπεύθυνο ή διενεργεί ελέγχους πιστοποίησης, επιθεωρήσεις, ελέγχους και επαληθεύσεις, να εισάγουν περιορισμούς στις δραστηριότητες αυτές, επιτρέποντας παράλληλα στα πλοία να συνεχίσουν να λειτουργούν.

([1]) ΕΕ C, C/2023/877, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/oj.

([2]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Απριλίου 2024 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 18ης Νοεμβρίου 2024.

([3]) Οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 (ΕΕ L 329 της 10.12.2013, σ. 1).

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

(6) Οι ακόλουθες διεθνείς συμβάσεις υπό την τελευταία έκδοσή τους αφορούν την εφαρμογή του κώδικα ΙΙΙ: η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974· η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978· το πρωτόκολλο του 1997 για την τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 η διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών του 1978, η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 και το σχετικό πρωτόκολλο του 1988· η διεθνής σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969, και η σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση του 1972.

(7) Οι ελεγκτές του κράτους σημαίας εξουσιοδοτούνται από τις διοικητικές αρχές των κρατών μελών να ελέγχουν και να πιστοποιούν πλοία. Οι εν λόγω ελεγκτές μπορεί να επικουρούνται από άλλο προσωπικό, για παράδειγμα από το προσωπικό που επιθεωρεί ραδιοεξοπλισμό. Ωστόσο, το εν λόγω προσωπικό δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει τεχνικούς που ασχολούνται με τη συντήρηση σωστικών μέσων ή ελεγκτές που δεν συμμετέχουν άμεσα στην έρευνα του εμπορικού στόλου.

(8) Το τμήμα 22 του κώδικα ΙΙΙ ορίζει ότι το κράτος σημαίας θα πρέπει να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλίζει την τήρηση των διεθνών κανόνων και προτύπων από τα πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία του, καθώς και από οντότητες και πρόσωπα που υπάγονται στη δικαιοδοσία του, ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τις διεθνείς του υποχρεώσεις. Ειδικότερα, το τμήμα 22.2 αφορά τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται προκειμένου να επαληθεύεται ότι η πραγματική κατάσταση του πλοίου και του πληρώματός του είναι σύμφωνη με τα πιστοποιητικά που φέρει. Η περιοδικότητα των εν λόγω επιθεωρήσεων θα πρέπει να καθορίζεται από τα κράτη μέλη είτε με τη χρήση προσέγγισης βάσει κινδύνου είτε με τη χρήση δικών τους διαδικασιών και οδηγιών, συμπεριλαμβανομένων ποσοτικών ή ποιοτικών κριτηρίων.

(9) Σε διεθνές επίπεδο, η ευθύνη για τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων βαρύνει το κράτος σημαίας, ενώ σε επίπεδο Ένωσης οι θεμελιώδεις αρχές που διέπουν τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων, όπως η ανεξαρτησία των φορέων διερεύνησης στα κράτη μέλη, ρυθμίζονται από την οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]). Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/18/ΕΚ.

(10) Οι διοικητικές αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε επαρκείς πόρους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας τους, ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του στόλου τους και με βάση τις σχετικές απαιτήσεις του ΔΝΟ. Θα πρέπει να καθοριστούν ελάχιστα κριτήρια και ελάχιστοι στόχοι επιθεωρήσεων σχετικά με τους εν λόγω πόρους, βάσει της πρακτικής πείρας των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της απασχόλησης μη αποκλειστικά εργαζόμενων επιθεωρητών, σύμφωνα με τον κώδικα ΙΙΙ.

(11) Με την επιφύλαξη της σχετικής εθνικής νομοθεσίας, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στους ελεγκτές του κράτους σημαίας και τους επιθεωρητές του κράτους σημαίας που εργάζονται αποκλειστικά για την αρμόδια αρχή κράτους μέλους να εκτελούν άλλες εργασίες, όπως επιστημονικές ή ακαδημαϊκές δραστηριότητες, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν προκαλεί συγκρούσεις συμφερόντων ούτε εμποδίζει την ανεξαρτησία τους.

(12) Οι ελεγκτές του κράτους σημαίας, οι επιθεωρητές του κράτους σημαίας και το λοιπό προσωπικό του κράτους σημαίας που επικουρεί στη διενέργεια ελέγχων πιστοποίησης θα πρέπει να διαθέτουν την αναγκαία εκπαίδευση, κατάρτιση και επίβλεψη για την άσκηση των καθηκόντων που είναι εξουσιοδοτημένοι να εκτελούν. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, θα πρέπει να αναπτύξει εθελοντικό πρόγραμμα εκπαίδευσης προς στήριξη των διοικητικών αρχών των κρατών σημαίας ως προς τούτο και θα πρέπει να διευκολύνει τον συντονισμό και την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών. Το εν λόγω πρόγραμμα εκπαίδευσης θα πρέπει να επικαιροποιείται και να λαμβάνει υπόψη νέες ή πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις πράξεις και από τις συμβάσεις, όπως εκείνες που σχετίζονται με τις νέες τεχνολογίες, τα κοινωνικά θέματα και άλλες σχετικές εξελίξεις.

(13) Η δημιουργία και η ανάπτυξη βάσης δεδομένων που θα παρέχει βασικές πληροφορίες σε ηλεκτρονική μορφή σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους και θα διασφαλίζει τη δυνατότητα έκδοσης ηλεκτρονικών πιστοποιητικών αναμένεται να συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών. Η ανάπτυξη κοινής και ενιαίας βάσης δεδομένων για την έκδοση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων για τον έλεγχο της εγκυρότητας των εν λόγω πιστοποιητικών, θα διευκολύνει και θα συμβάλει στην πράξη στη ναυτιλιακή ψηφιοποίηση εντός της Ένωσης. Η εν λόγω βάση δεδομένων θα στηρίξει τις επιχειρησιακές ανάγκες των χρηστών της, ιδίως των κρατών μελών που δεν ήταν σε θέση να αναπτύξουν δικά τους συστήματα για ηλεκτρονικά πιστοποιητικά, και θα συμβάλει επίσης στην αποτελεσματικότερη χρήση των διαθέσιμων περιορισμένων πόρων.

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

(14) Για σκοπούς παρακολούθησης και επιθεώρησης, βασικές πληροφορίες, όπως τα στοιχεία του πλοίου, του καταχωρισμένου πλοιοκτήτη του και των πιστοποιητικών του, θα πρέπει να είναι διαθέσιμες σε όλες τις ενδιαφερόμενες αρχές και στην Επιτροπή.

(15) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή τους με τις υποχρεωτικές πράξεις του ΔΝΟ, όπως απαιτείται από την επικαιροποιημένη έκδοση της απόφασης Α 1067(28) σχετικά με το πλαίσιο και τις διαδικασίες για το σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του ΔΝΟ, το οποίο θεσπίστηκε από τον ΔΝΟ στις 4 Δεκεμβρίου 2013.

(16) Για να βελτιωθεί περαιτέρω η ποιότητα των πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους και να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των διοικητικών αρχών των κρατών μελών, χρειάζεται πιστοποίηση ποιότητας των διοικητικών διαδικασιών, που περιλαμβάνεται στο σύστημα διαχείρισης ποιότητας σύμφωνα με το ISO ή ισοδύναμα πρότυπα. Θα πρέπει να καλύπτει τα επιχειρησιακά μέρη των δραστηριοτήτων των διοικητικών αρχών που σχετίζονται με την έρευνα, την επιθεώρηση του κράτους σημαίας, τον έλεγχο, την επαλήθευση και την πιστοποίηση υπό την ευθύνη του κράτους μέλους ως κράτους σημαίας, είτε πρόκειται για εθνικά (πρώτα νηολόγια) είτε για διεθνή (δεύτερα ή υπερπόντια νηολόγια). Επιπροσθέτως, θα πρέπει να αποσαφηνιστούν όλες οι σχετικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών των αρμοδιοτήτων, της εξουσίας και της διασύνδεσης του προσωπικού, και τα μέσα υποβολής στοιχείων και κοινοποίησης όλων των μελών του προσωπικού του κράτους σημαίας που διενεργούν ή συμμετέχουν σε ελέγχους πιστοποίησης ή επιθεωρήσεις, καθώς και του λοιπού προσωπικού που επικουρεί στη διενέργεια επιθεωρήσεων, το οποίο δεν εργάζεται αποκλειστικά για την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους και μπορεί να επικουρεί στη διενέργεια επιθεωρήσεων εκτός των θεσμοθετημένων ελέγχων πιστοποίησης ή επιθεωρήσεων του κράτους σημαίας. Το σύστημα διαχείρισης ποιότητας θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα καθήκοντα που ανατίθενται σε αναγνωρισμένους οργανισμούς στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) εκτελούνται σύμφωνα με τις οδηγίες του κράτους σημαίας, και θα πρέπει να περιλαμβάνει εν προκειμένω τα αναγκαία μέτρα ελέγχου. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ανεξαρτησία του σχετικού προσωπικού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη των συγκρούσεων συμφερόντων του εν λόγω προσωπικού σε σχέση με τις εργασίες που πρόκειται να εκτελέσει.

(17) Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συνεχίσουν, σε συντονισμό με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), να υποστηρίζουν τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

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

(19) Θα πρέπει να θεσπιστούν τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τη βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/21/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]).

(20) Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει ένα φόρουμ για εμπειρογνώμονες των κρατών μελών που ασχολούνται με θέματα κράτους σημαίας, καθώς και άλλους συμφεροντούχους, όταν είναι αναγκαίο, για την τακτική ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών και για την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με θέματα όπως οι διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις πλοίων, οι πόροι για την κατάρτιση επιθεωρητών, τα κριτήρια βάσει κινδύνου που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των επιθεωρήσεων, η πιθανή ανάπτυξη κοινού εναρμονισμένου συστήματος επιδόσεων, τα κριτήρια για την ανάλυση των επιδόσεων του κράτους σημαίας με σκοπό τον εντοπισμό βέλτιστων πρακτικών και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/21/ΕΚ.

(21) Προς αποφυγή δυσανάλογου διοικητικού φόρτου κατά τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, τα κράτη μέλη μπορούν, εφόσον πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις, να εφαρμόζουν ορισμένες εξαιρέσεις. Τα κράτη μέλη τα οποία δεν διαθέτουν πλοία που φέρουν τη σημαία τους και που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/21/ΕΚ δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο και να εφαρμόζουν το άρθρο 6 της οδηγίας 2009/21/ΕΚ όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με πλοία. Τα κράτη μέλη τα οποία δεν διαθέτουν πλοία που φέρουν τη σημαία τους και που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/21/ΕΚ και τα οποία έχουν κλείσει το νηολόγιό τους για τα εν λόγω πλοία δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο και να εφαρμόζουν την οδηγία 2009/21/ΕΚ.

(22) Ο EMSA θα πρέπει να παρέχει στήριξη για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/21/ΕΚ, ιδίως με την παροχή σχετικής κατάρτισης στους ελεγκτές και τους επιθεωρητές του κράτους σημαίας, εφόσον ζητηθεί από τα κράτη μέλη.

([6]) Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

([7]) 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).

(23) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι η ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της, να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται 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.

(24) Επομένως, η οδηγία 2009/21/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/21/ΕΚ

Η οδηγία 2009/21/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

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

«1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι:

α) να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις αρμοδιότητες και τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας· και

β) να ενισχυθεί η ασφάλεια, καθώς και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας, και να αποτραπεί η ρύπανση από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους.».

2) Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 2*

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις διοικητικές αρχές του κράτους μέλους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, όσον αφορά πλοία που υπόκεινται σε πιστοποίηση και εκτελούν οποιοδήποτε είδος διεθνών πλόων.».

3) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) "πλοίο": πλοίο ή θαλάσσιο σκάφος στο οποίο εφαρμόζονται μία ή περισσότερες συμβάσεις, το οποίο φέρει σημαία κράτους μέλους και για το οποίο απαιτείται πιστοποιητικό·»·

β) το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) "έλεγχος ΔΝΟ": έλεγχος διεξαγόμενος σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης Α 1067(28) σχετικά με το πλαίσιο και τις διαδικασίες για το σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του ΔΝΟ, στην επικαιροποιημένη έκδοσή της, που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ)·»·

γ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«στ) "συμβάσεις": οι συμβάσεις, με τα πρωτόκολλα και τις τροποποιήσεις τους, που καθιστούν υποχρεωτική τη χρήση του κώδικα ΙΙΙ, και οι σχετικοί κώδικες υποχρεωτικού χαρακτήρα, στις επικαιροποιημένες τους εκδόσεις·

ζ) "κώδικας ΙΙΙ": το μέρος 2 της απόφασης Α.1070(28) ("κώδικας για την εφαρμογή των οργάνων του ΔΝΟ"), που εκδόθηκε από τον ΔΝΟ, με εξαίρεση τις παραγράφους 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 και 41 του εν λόγω μέρους, στην επικαιροποιημένη του έκδοση·

η) "ελεγκτής του κράτους σημαίας": δημόσιος υπάλληλος ο οποίος εργάζεται κατ' αποκλειστικότητα για, και έχει δεόντως εξουσιοδοτηθεί από την αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους, είναι υπεύθυνος για ή διενεργεί ελέγχους πιστοποίησης, επαληθεύσεις και ελέγχους πλοίων και εταιρειών που καλύπτονται από τις συναφείς διεθνείς πράξεις υποχρεωτικού χαρακτήρα, και πληροί την απαίτηση περί ανεξαρτησίας που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1·

θ) "επιθεωρητής του κράτους σημαίας":

i) δημόσιος υπάλληλος ο οποίος εργάζεται κατ' αποκλειστικότητα για την αρμόδια αρχή κράτους μέλους και έχει δεόντως εξουσιοδοτηθεί από αυτήν· ή

ii) πρόσωπο το οποίο δεν εργάζεται αποκλειστικά για την αρμόδια αρχή κράτους μέλους και έχει δεόντως εξουσιοδοτηθεί από αυτήν, επί ad hoc βάσης, ή σε συμβατική σχέση με την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους,

το οποίο μπορεί να διενεργεί επιθεωρήσεις του κράτους σημαίας και το οποίο πληροί τις απαιτήσεις προσόντων και ανεξαρτησίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1·

ι) "λοιπό προσωπικό που επικουρεί στη διενέργεια ελέγχων πιστοποίησης": πρόσωπα δεόντως εξουσιοδοτημένα από τις διοικητικές αρχές του κράτους μέλους ή από αναγνωρισμένο οργανισμό που ενεργεί για λογαριασμό του, τα οποία μπορούν να επικουρούν τους ελεγκτές του κράτους σημαίας κατά τη διενέργεια ελέγχων πιστοποίησης, όπως καθορίζεται από τις διοικητικές αρχές, και τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις επικοινωνίας, προσόντων και ανεξαρτησίας που ορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1·

ια) "επιθεώρηση από το κράτος σημαίας": επιθεώρηση, που δεν οδηγεί σε πιστοποίηση, η οποία διενεργείται ώστε να επαληθεύεται ότι η πραγματική κατάσταση του πλοίου και του πληρώματός του είναι σύμφωνη με τα πιστοποιητικά που αυτό φέρει.».

4) Στο άρθρο 4, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, προτού επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρει τη σημαία του να λειτουργήσει, διασφαλίζει ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων ασφαλείας και των κοινωνικών και περιβαλλοντικών προτύπων. Μπορούν να λαμβάνονται μέτρα από αναγνωρισμένο οργανισμό που ενεργεί εξ ονόματος του κράτους μέλους, εφόσον έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως από την αρμόδια αρχή. Συγκεκριμένα, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός που ενεργεί για λογαριασμό του, κατά περίπτωση, επαληθεύει τα καταγεγραμμένα στοιχεία για την ασφάλεια του πλοίου χρησιμοποιώντας, εφόσον υπάρχουν, τις εκθέσεις επιθεώρησης και τα πιστοποιητικά του κράτους σημαίας που περιέχονται στη δική του βάση δεδομένων ή, για τα κράτη μέλη που έχουν επιλέξει να χρησιμοποιούν τη βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία που αναφέρεται στο άρθρο 6α, την εν λόγω βάση δεδομένων. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, εάν χρειαστεί, έρχεται σε επαφή με το προηγούμενο κράτος σημαίας, ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσον εξακολουθούν να εκκρεμούν τυχόν ελλείψεις ή ζητήματα ασφάλειας που εκείνο είχε επισημάνει.».

5) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 4α

Ασφάλεια πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους

1. Όσον αφορά τη διεθνή ναυτιλία, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν πλήρως τις υποχρεωτικές διατάξεις σχετικά με το κράτος σημαίας που προβλέπονται στις συμβάσεις σύμφωνα με τους προβλεπόμενους όρους και όσον αφορά τα αναφερόμενα σε αυτές πλοία.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες, τους διεθνείς κανονισμούς και τα διεθνή πρότυπα που προβλέπονται στις συμβάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

α) της διασφάλισης ότι ένας ελεγκτής που εργάζεται σε αναγνωρισμένο οργανισμό μπορεί να εκτελεί τα ίδια καθήκοντα με τους ελεγκτές του κράτους σημαίας, εφόσον έχει λάβει σχετική εξουσιοδότηση από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους· και

β) της διενέργειας επιθεωρήσεων του κράτους σημαίας ώστε να επαληθεύεται ότι η πραγματική κατάσταση του πλοίου είναι σύμφωνη με τα πιστοποιητικά που αυτό φέρει.

Οι επιθεωρήσεις του κράτους σημαίας που αναφέρονται στο στοιχείο β) του πρώτου εδαφίου μπορούν να διενεργούνται με τη χρήση προσέγγισης βάσει κινδύνου, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα κριτήρια:

i) καταγεγραμμένα στοιχεία όσον αφορά ελλείψεις και περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που προκύπτουν από θεσμοθετημένους ελέγχους πιστοποίησης, ελέγχους και επαληθεύσεις που διενεργεί το κράτος σημαίας·

ii) σχετικές εκθέσεις διερεύνησης ατυχημάτων·

iii) ειδοποιήσεις για την επιβολή κράτησης ή απαγόρευσης λειτουργίας που εκδίδει αρχή ελέγχου του κράτους λιμένα·

iv) υπέρβαση του ποσοστού ελλείψεων στο πλαίσιο ελέγχων του κράτους λιμένα το οποίο καθορίζεται από κάθε κράτος μέλος·

v) καταγεγραμμένα στοιχεία όσον αφορά ελλείψεις που διαπιστώνονται στο πλαίσιο επιθεωρήσεων του κράτους σημαίας που διενεργούνται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, όπως κρίνεται σκόπιμο από κάθε κράτος μέλος·

vi) άλλες σχετικές πληροφορίες που κρίνει απαραίτητες το κράτος μέλος.

Τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν προσέγγιση βάσει κινδύνου διασφαλίζουν ότι τα πλοία για τα οποία δεν υπάρχουν επαρκή διαθέσιμα δεδομένα για τον υπολογισμό της διαβάθμισης επικινδυνότητας επιθεωρούνται τουλάχιστον μία φορά ανά πενταετία.

Τα κράτη μέλη που δεν χρησιμοποιούν προσέγγιση βάσει κινδύνου διενεργούν επιθεωρήσεις του κράτους σημαίας χρησιμοποιώντας τις δικές τους διαδικασίες, οδηγίες και σχετικές πληροφορίες σε συμμόρφωση με τον κώδικα ΙΙΙ. Εξασφαλίζουν ότι κάθε πλοίο επιθεωρείται τουλάχιστον μία φορά ανά πενταετία.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τυχόν ελλείψεις οι οποίες απαιτούν διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων ζητημάτων ασφάλειας, καθώς και κοινωνικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων, που επιβεβαιώνονται ή διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια επιθεώρησης του κράτους σημαίας που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β) αποκαθίστανται εντός κατάλληλου χρονικού διαστήματος, που καθορίζεται από το κράτος σημαίας.

4. Μετά την ολοκλήρωση επιθεώρησης του κράτους σημαίας, ο επιθεωρητής του κράτους σημαίας συντάσσει έκθεση όπου αναφέρονται τα αποτελέσματά της.

Άρθρο 4β

Απαιτήσεις ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης

1. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι στις διοικητικές του αρχές διατίθενται πόροι, κατάλληλοι για το μέγεθος και το είδος του στόλου του και για την υλοποίηση των διοικητικών διεργασιών, διαδικασιών και πόρων που απαιτούνται, ιδίως, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 4α και στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

2. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει την εποπτεία των δραστηριοτήτων των ελεγκτών του κράτους σημαίας, των επιθεωρητών του κράτους σημαίας και του λοιπού προσωπικού που επικουρεί στη διενέργεια των ελέγχων πιστοποίησης, καθώς και των αναγνωρισμένων οργανισμών.

3. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι αναπτύσσεται ή διατηρείται ικανότητα αναθεώρησης του σχεδιασμού και λήψης τεχνικών αποφάσεων, ανάλογη προς το μέγεθος και τον τύπο του στόλου του.

Άρθρο 4γ

Εκπαίδευση και ανάπτυξη ικανοτήτων

1. Το προσωπικό που είναι υπεύθυνο ή διενεργεί ελέγχους πιστοποίησης, επιθεωρήσεις του κράτους σημαίας, ελέγχους και επαληθεύσεις πλοίων και εταιρειών λαμβάνει εκπαίδευση σχετικά με τις συγκεκριμένες δραστηριότητες που εκτελούνται.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναπτύσσουν σύστημα ανάπτυξης ικανοτήτων για τους οικείους επιθεωρητές του κράτους σημαίας και ελεγκτές του κράτους σημαίας και να το επικαιροποιούν, λαμβάνοντας υπόψη νέες ή πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις συμβάσεις.

3. Η Επιτροπή, με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, οργανώνει, κατά περίπτωση και βάσει των αιτημάτων στήριξης που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, σχετικές δραστηριότητες εκπαίδευσης για επιθεωρητές του κράτους σημαίας και ελεγκτές κράτους σημαίας.

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

6) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:·

«*Άρθρο 5*

Κράτηση πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους μέλους

1. Όταν οι διοικητικές αρχές πληροφορούνται ότι έχει επιβληθεί κράτηση από το κράτος λιμένα σε πλοίο που φέρει τη σημαία του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, μεριμνούν, σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν θεσπίσει προς τούτο, ώστε να επιτευχθεί συμμόρφωση του πλοίου με τις σχετικές συμβάσεις του ΔΝΟ.

2. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν και εφαρμόζουν κατάλληλο πρόγραμμα ελέγχου και παρακολούθησης για την έγκαιρη αντιμετώπιση των καταστάσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.».

7) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Ηλεκτρονική πληροφόρηση και ανταλλαγή πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους διατίθενται σε ηλεκτρονική μορφή στην επικαιροποιημένη έκδοσή τους το αργότερο έως τις 6 Ιανουαρίου 2031:

α) θεσμοθετημένα πιστοποιητικά (οριστικά ή προσωρινά) στα οποία περιλαμβάνονται οι ημερομηνίες των ελέγχων πιστοποίησης, των πρόσθετων και συμπληρωματικών ελέγχων πιστοποίησης, εάν υπάρχουν, και των ελέγχων·

β) στοιχεία των πλοίων που έπαυσαν να φέρουν τη σημαία του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο.

2. Η Επιτροπή αναπτύσσει, τηρεί και ενημερώνει ψηφιακή διαλειτουργική πύλη η οποία παρέχει ενιαίο σημείο πρόσβασης για τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και η οποία δίνει στους επιθεωρητές των κρατών μελών και στους επιθεωρητές του κράτους λιμένα τη δυνατότητα να έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Η Επιτροπή δίνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα δωρεάν ηλεκτρονικής πρόσβασης στην εν λόγω πύλη.

Η εν λόγω πύλη δεν περιέχει δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ή εμπιστευτικές πληροφορίες.

Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα της εν λόγω πύλης με τη βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία που αναφέρεται στο άρθρο 6α.

Η εν λόγω πύλη δημιουργείται το αργότερο έως τις 6 Ιανουαρίου 2028.

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της τεχνικής λειτουργίας της πύλης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 2.».

8) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 6α

Βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, τηρεί και ενημερώνει βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία, η οποία περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 6 και παρέχει υπηρεσίες στα κράτη μέλη σχετικά με την έκδοση και τον έλεγχο ηλεκτρονικών πιστοποιητικών. Η εν λόγω βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία δημιουργείται έως τις 6 Ιανουαρίου 2030. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνδέονται με την εν λόγω βάση δεδομένων. Η συγκεκριμένη βάση δεδομένων μπορεί να βασίζεται στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 24 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και να έχει παρόμοιες λειτουργίες με αυτήν.

2. Με την επιφύλαξη των εθνικών απαιτήσεων για την προστασία δεδομένων, τα κράτη μέλη που επιλέγουν να χρησιμοποιούν τη βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία:

α) μπορούν να διαβιβάζουν στη βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις του κράτους σημαίας που διενεργούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με ελλείψεις και πιστοποιητικά· και

β) μπορούν να χρησιμοποιούν την εν λόγω βάση δεδομένων για την έκδοση, υπογραφή, θεώρηση, παράταση ισχύος και ανάκληση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών για τα πλοία τους.

Τα εν λόγω κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο είναι συμβατές με τις απαιτήσεις της εν λόγω βάσης δεδομένων και διαλειτουργικές.

3. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι η βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία καθιστά δυνατή την ανάκτηση χρήσιμων δεδομένων σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, βάσει των δεδομένων των επιθεωρήσεων που παρέχουν τα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη που έχουν επιλέξει να χρησιμοποιούν τη βάση δεδομένων έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που καταγράφονται στη βάση δεδομένων πληροφοριών για τα πλοία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου και στο σύστημα επιθεωρήσεων που προβλέπεται στην οδηγία 2009/16/ΕΚ. Καμία διάταξη της παρούσας οδηγίας δεν εμποδίζει την ανταλλαγή των εν λόγω πληροφοριών μεταξύ των σχετικών αρμόδιων αρχών, εντός και μεταξύ των κρατών μελών, με την Επιτροπή ή με τον EMSA.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της τεχνικής λειτουργίας της βάσης δεδομένων που αναφέρεται στο παρόν άρθρο, συμπεριλαμβανομένων των όρων πρόσβασης στις πληροφορίες που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 2.

(*) Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).».

9) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Παρακολούθηση της συμμόρφωσης και των επιδόσεων των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για έλεγχο ΔΝΟ των διοικητικών αρχών τους σύμφωνα με τον κύκλο που θεσπίστηκε από τον ΔΝΟ. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν το αποτέλεσμα του ελέγχου, σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία περί εμπιστευτικότητας.

2. Προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και να παρακολουθείται η συνολική λειτουργία της συμμόρφωσης του κράτους σημαίας με τα εκ του νόμου καθήκοντα των διοικητικών αρχών δυνάμει της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή συλλέγει τις απαραίτητες πληροφορίες κατά τη διενέργεια επισκέψεων στα κράτη μέλη.».

10) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Σύστημα διαχείρισης ποιότητας και εσωτερική αξιολόγηση

«1. Κάθε κράτος μέλος υλοποιεί και διατηρεί σύστημα διαχείρισης ποιότητας που καλύπτει τα επιχειρησιακά μέρη των σχετικών με το κράτος σημαίας δραστηριοτήτων των διοικητικών του αρχών. Το εν λόγω σύστημα διαχείρισης ποιότητας πιστοποιείται σύμφωνα με ισχύοντα διεθνή πρότυπα ποιότητας, όπως το ISO 9001.

Το σύστημα διαχείρισης ποιότητας περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες των αρμοδιοτήτων, της εξουσίας και της διασύνδεσης του προσωπικού που διενεργεί ελέγχους πιστοποίησης, επιθεωρήσεις, ελέγχους και επαληθεύσεις και του προσωπικού του κράτους σημαίας που διαχειρίζεται, εκτελεί και επαληθεύει εργασίες που αφορούν και επηρεάζουν τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες τεκμηριώνονται, ώστε να διευκρινίζεται το είδος και το πεδίο των εργασιών επιθεώρησης που μπορούν να εκτελούνται και από επιθεωρητές του κράτους σημαίας που δεν εργάζονται αποκλειστικά για αυτό, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο το εν λόγω προσωπικό πρέπει να επικοινωνεί και να υποβάλλει εκθέσεις. Το σύστημα διαχείρισης ποιότητας αναφέρει τα καθήκοντα που μπορούν να εκτελούνται από άλλο προσωπικό που επικουρεί στη διενέργεια ελέγχων πιστοποίησης.

Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι μη αποκλειστικά εργαζόμενοι επιθεωρητές του κράτους σημαίας και το λοιπό προσωπικό που επικουρεί στη διενέργεια ελέγχων πιστοποίησης διαθέτουν εκπαίδευση, κατάρτιση και εποπτεία ανάλογη με τα καθήκοντα που είναι εξουσιοδοτημένοι να εκτελούν, και ότι είναι σε θέση να εφαρμόζουν τις οδηγίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια του κράτους σημαίας.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη των συγκρούσεων συμφερόντων όλου του προσωπικού που διενεργεί ελέγχους πιστοποίησης, επιθεωρήσεις, ελέγχους και επαληθεύσεις και όσον αφορά την ανεξαρτησία σε σχέση με τις προς εκτέλεση εργασίες.

Έως τις 6 Ιανουαρίου 2028, το σύστημα διαχείρισης ποιότητας καλύπτει τις πτυχές που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

2. Κράτη μέλη τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο χαμηλών επιδόσεων ή, επί δύο συνεχόμενα έτη, στον κατάλογο μέτριων επιδόσεων, όπως δημοσιεύονται στην πλέον πρόσφατη ετήσια έκθεση του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (το "ΜΣ του Παρισιού"), διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση για τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας το αργότερο τέσσερις μήνες από τη δημοσίευση της εν λόγω ετήσιας έκθεσης.

Στην έκθεση αυτή προσδιορίζονται και αναλύονται οι κυριότερες αιτίες που οδήγησαν στις κρατήσεις και οι ελλείψεις που είχαν ως αποτέλεσμα το ενδιαφερόμενο κράτος να περιληφθεί στον κατάλογο χαμηλών ή μέτριων επιδόσεων.».

11) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 9*

Εκθέσεις και επανεξέταση

Κάθε πέντε έτη και την πρώτη φορά έως τις 6 Ιανουαρίου 2028, η Επιτροπή παρουσιάζει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.».

12) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«*Άρθρο 9α*

Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και εμπειριών

Η Επιτροπή οργανώνει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και εμπειριών μεταξύ των διοικητικών αρχών των κρατών μελών και των εμπειρογνωμόνων και επιθεωρητών του κράτους σημαίας, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, άλλων σχετικών συμφεροντούχων, για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Οι διοικητικές αρχές των κρατών μελών, οι εμπειρογνώμονες του κράτους σημαίας και οι επιθεωρητές του κράτους σημαίας διερευνούν, από κοινού με την Επιτροπή, τη δυνατότητα κατάρτισης κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με στοιχεία όπως η μεθοδολογία διενέργειας επιθεωρήσεων από το κράτος σημαίας, το περιεχόμενο και ο μορφότυπος των υποβαλλόμενων εκθέσεων ή η ανάπτυξη ικανοτήτων.

Άρθρο 9β

Πληροφορίες και δεδομένα

Η Επιτροπή θεσπίζει ηλεκτρονικό εργαλείο υποβολής στοιχείων για τους σκοπούς της συλλογής πληροφοριών και δεδομένων από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή μία φορά ανά έτος για τον αριθμό των επιθεωρήσεων που διενήργησε το κράτος σημαίας σύμφωνα με το άρθρο 4α, αναφέροντας, για κάθε επιθεώρηση του κράτους σημαίας, τον αριθμό ΔΝΟ του πλοίου, την ημερομηνία και τον τόπο.».

13) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 10*

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

(*) 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).».

14) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«*Άρθρο 10α*

Τροποποιήσεις των συμβάσεων και του κώδικα ΙΙΙ

Η Επιτροπή μπορεί να εξαιρέσει τις τροποποιήσεις των συμβάσεων και του κώδικα ΙΙΙ από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με τη διαδικασία ελέγχου συμβατότητας που προβλέπεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.».

15) Στο άρθρο 11 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1,

α) τα κράτη μέλη τα οποία δεν διαθέτουν πλοία που φέρουν τη σημαία τους και που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας μπορούν να παρεκκλίνουν από την υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής του άρθρου 6 της παρούσας οδηγίας, εφόσον πληρούται η εν λόγω προϋπόθεση·

β) τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και έχουν κλείσει το νηολόγιό τους για τα εν λόγω πλοία μπορούν να παρεκκλίνουν από την υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, για όσο χρόνο πληρούται η εν λόγω προϋπόθεση.

Κάθε κράτος μέλος που προτίθεται να κάνει χρήση μίας από τις παρεκκλίσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο ενημερώνει την Επιτροπή έως τις 6 Ιουλίου 2027. Οποιαδήποτε μεταγενέστερη μεταβολή κοινοποιείται επίσης στην Επιτροπή.

Τα εν λόγω κράτη μέλη δεν μπορούν να επιτρέπουν στα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας να φέρουν τη σημαία τους ή να καταχωρίζουν τα εν λόγω πλοία στο εθνικό τους νηολόγιο έως ότου μεταφέρουν πλήρως στο εθνικό τους δίκαιο και εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία.».

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, το αργότερο έως τις 6 Ιουλίου 2027, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

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

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.

Στρασβούργο, 27 Νοεμβρίου 2024.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
R. METSOLA	BÓKA J.