

Βρυξέλλες, 1.6.2023
SWD(2023) 166 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

[...]

που συνοδεύει το έγγραφο

**Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του
κράτους σημαίας**

{COM(2023) 272 final} - {SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final}

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Η δράση της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα συμπληρώνει και εφαρμόζει το διεθνές πλαίσιο, όπως καθορίζεται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Η ευθύνη για την ασφάλεια στη θάλασσα σε επίπεδο κράτους περιλαμβάνει τρεις αλληλεπικαλυπτόμενους άξονες δράσης.

Η πρώτη γραμμή άμυνας παρέχεται από την οδηγία 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΟΚΣ). Στόχος είναι να διασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ ως κράτη σημαίας εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, ότι ενισχύουν την ασφάλεια και αποτρέπουν τη ρύπανση από τα εν λόγω πλοία. Από την έκδοση της εν λόγω οδηγίας, ο ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών —ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός— έχει καταστήσει υποχρεωτικό τον κώδικα για την εφαρμογή των πράξεων (κώδικας ΙΙΙ) και τον έλεγχο του ΔΝΟ από το 2016 για όλα τα κράτη σημαίας στον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών της ΕΕ ως κρατών σημαίας. Ωστόσο, ο ΔΝΟ δεν διαθέτει εξουσίες επιβολής.

Η οδηγία ενσωματώνει μέρη του κώδικα ΙΙΙ στη νομοθεσία της ΕΕ, αλλά το πράττει με αποσπασματικό τρόπο. Η οδηγία αποτέλεσε αντικείμενο εκ των υστέρων αξιολόγησης και ελέγχου καταλληλότητας όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές όπου εντοπίστηκαν διάφορα προβληματικά ζητήματα. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται 1) η ανασφάλεια δικαίου κατά την εφαρμογή νέων διεθνών κανόνων σε επίπεδο ΕΕ και 2) η έλλειψη εναρμονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τις επιθεωρήσεις, τον έλεγχο, την παρακολούθηση και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον στόλο που φέρει σημαία. Είναι επίσης σημαντικό οι εθνικές αρχές να διαθέτουν τους πόρους που απαιτούνται ως κράτος σημαίας για την εκπλήρωση των διεθνών υποχρεώσεών τους.

Εάν δεν αναληφθεί δράση από πλευράς ΕΕ, οι διοικητικές αρχές του κράτους σημαίας της ΕΕ θα λειτουργούν με μη συντονισμένο και μη εναρμονισμένο τρόπο.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Σκοπός της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η διασφάλιση και η βελτίωση του υψηλού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και προστασίας από τη ρύπανση σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Η ναυτιλία ως διεθνής επιχειρηματική δραστηριότητα πραγματοποιείται σε διάφορα ενωσιακά και διεθνή ύδατα και ρυθμίζεται τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Έχει από τη φύση της ισχυρή διασυνοριακή διάσταση. Η εναρμόνιση των επιθεωρήσεων από το κράτος σημαίας και του ελέγχου του στόλου υπό σημαία, σε επίπεδο ΕΕ, είναι ουσιώδους σημασίας για τον σκοπό αυτόν.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή; Εάν όχι, γιατί;

Έχουν αναπτυχθεί τέσσερις επιλογές πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων. Σε όλες τις επιλογές πολιτικής προβλέπεται η ενσωμάτωση των πλέον υποχρεωτικών μερών του κώδικα ΙΙΙ για το κράτος σημαίας και τη διατήρηση του υποχρεωτικού ελέγχου του ΔΝΟ.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι η επιλογή πολιτικής 2. Στόχος της είναι η διατήρηση της βασικής ικανότητας του τεχνικού προσωπικού των διοικητικών αρχών του κράτους σημαίας για την τήρηση των διεθνών υποχρεώσεων και η διασφάλιση του αποτελεσματικού ελέγχου του στόλου υπό σημαία και της λυσιτελούς παρακολούθησης των αναγνωρισμένων οργανισμών. Κατ' ουσίαν, η επιλογή αυτή ενσωματώνει τα υπόλοιπα βασικά μέρη του υποχρεωτικού κώδικα ΙΙΙ που αφορούν τα κράτη σημαίας και παρέχει μια κοινή λύση με τη χρήση της ψηφιοποίησης για την επίτευξη συνεπούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κράτους σημαίας σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Όλες οι διοικητικές αρχές των κρατών σημαίας και τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου τάσσονται υπέρ ενός σαφούς, συνεκτικού και ευθυγραμμισμένου νομικού πλαισίου που θα ενσωματώνει τους διεθνείς

κανόνες: τον κώδικα III και τον έλεγχο του ΔΝΟ. Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής υποστηρίζεται, καθώς εξασφαλίζει υψηλό βαθμό εσωτερικής και εξωτερικής συνοχής. Η επιλογή αυτή θεωρείται μετρούμενη και αναλογική, δεδομένου του μεγάλου εύρους μεγέθους και τύπου του στόλου στα κράτη μέλη της ΕΕ. Οι διοικητικές αρχές του κράτους σημαίας και τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου υποστηρίζουν πλήρως την ψηφιοποίηση.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής;

Οι κοινωνικές επιπτώσεις αξιολογούνται κυρίως όσον αφορά τις επιπτώσεις των επιλογών πολιτικής στην ασφάλεια στη θάλασσα (διάσωση ζωών) και στην προστασία του περιβάλλοντος. Με την ψηφιοποίηση, η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής διασφαλίζει επίσης πιο αποτελεσματικές, αποδοτικές και διαφανείς επιθεωρήσεις πλοίων, παρακολούθηση και εποπτεία από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ.

Η προτιμώμενη επιλογή προβλέπεται ότι θα έχει ως αποτέλεσμα τη διάσωση 69 ζωών και την αποφυγή 810 τραυματισμών κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό μέγεθος. Τα οφέλη αυτά αναμένεται να μειώσουν το εξωτερικό κόστος που σχετίζεται με τα ατυχήματα κατά περίπου 2,3973 δισ. EUR σε σχέση με το βασικό κόστος κατά την περίοδο 2025-2050 (σε τιμές 2021). Η πρόληψη ατυχημάτων στο μέλλον¹ προβλέπεται να αποτρέψει την απώλεια 1 418 τόνων καυσίμων πλοίων στη θάλασσα σε σχέση με τη γραμμή βάσης για την περίοδο 2025-2050. Αυτό αναμένεται να έχει έμμεσο θετικό αντίκτυπο στην ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων και στη βιοποικιλότητα.

Για τις **αρχές του κράτους σημαίας**, η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται να οδηγήσει σε εξοικονόμηση κόστους επιβολής 48,8-52,9 εκατ. EUR σε σχέση με τη γραμμή βάσης (σε τρέχουσες τιμές κατά την περίοδο 2025-2050). Για τους **φορείς εκμετάλλευσης πλοίων**, η εξοικονόμηση κόστους προσαρμογής εκτιμήθηκε σε 0,6-1,2 εκατ. EUR σε σχέση με τη γραμμή βάσης (τρέχουσες τιμές κατά την περίοδο 2025-2050). Είναι κυρίως αποτέλεσμα της εφαρμογής τεχνικών λύσεων για τις ηλεκτρονικές εκθέσεις επιθεώρησης από το κράτος σημαίας.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Οι πρόσθετες δαπάνες θα επιβαρύνουν κυρίως τις αρχές του κράτους σημαίας, καθώς η επιλογή 2 αυξάνει τον έλεγχο του στόλου υπό σημαία που διενεργείται μέσω επιθεωρήσεων από το κράτος σημαίας και μέσω εποπτείας των αναγνωρισμένων οργανισμών. Το συνολικό κόστος για τις διοικητικές αρχές των κρατών σημαίας εκτιμάται σε 49,1-49,2 εκατ. EUR.

Για τον EMSA, τα μέτρα πολιτικής που σχετίζονται με την ανάπτυξη ή τη βελτίωση μιας ενότητας υποβολής στοιχείων από το κράτος σημαίας και με την ανάπτυξη ενισχυμένων εργαλείων κατάρτισης για τους επιθεωρητές αναμένεται να οδηγήσουν σε κόστος προσαρμογής που εκτιμάται σε 6,4-7 εκατ. EUR.

Για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, η περιορισμένη αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων αναμένεται να οδηγήσει σε κόστος προσαρμογής που εκτιμάται σε 3,2 εκατ. EUR.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις της οδηγίας δεν θα έχουν επιπτώσεις στις ΜΜΕ, δεδομένου ότι τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας τείνουν να είναι διεθνή εμπορικά πλοία. Ο στόλος των μικρών πλοίων (ολικής χωρητικότητας κάτω των 300 τόνων) δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις; Η πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε κόστος για τις εθνικές διοικητικές αρχές ως κράτη σημαίας που εκτιμάται σε 49,1-49,2 εκατ. EUR. Ωστόσο, το κόστος αυτό θα αντισταθμιστεί σε μεγάλο βαθμό με την εξοικονόμηση κόστους επιβολής λόγω της ψηφιοποίησης και της χρήσης και ανταλλαγής ηλεκτρονικών εκθέσεων και ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, ύψους 48,8-52,9 εκατ. EUR.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Η πρόταση θα έχει θετικό αντίκτυπο στην εσωτερική αγορά, δεδομένου ότι θα εξασφαλίσει το ίδιο

¹ Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι οι εκτιμήσεις αυτές χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό αβεβαιότητας, δεδομένου ότι οι επιπτώσεις της οδηγίας στην ασφάλεια είναι έμμεσες (αποτελούν αποτέλεσμα επιθεωρήσεων και παρακολούθησης).

υψηλό επίπεδο ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ.

Αναλογικότητα

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των γενικών στόχων πολιτικής. Κατ' ουσίαν, η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής ενσωματώνει τα υπόλοιπα βασικά μέρη του υποχρεωτικού κώδικα III που αφορούν τα κράτη σημαίας και παρέχει μια κοινή λύση με τη χρήση της ψηφιοποίησης για την επίτευξη συνεπούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των κρατών σημαίας σε ολόκληρη την ΕΕ.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Η πολιτική θα επανεξεταστεί με τη χρήση του συστήματος μέτρησης των επιδόσεων του κράτους σημαίας. Η Επιτροπή / Ο EMSA θα συμμετέχουν ως παρατηρητές στους ελέγχους του ΔΝΟ. Ο EMSA θα συνεχίσει να πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη για να επαληθεύει τις επιτόπιες επιχειρήσεις του κράτους σημαίας, με στόχο οριζόντιες αναλύσεις για τη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα.